



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

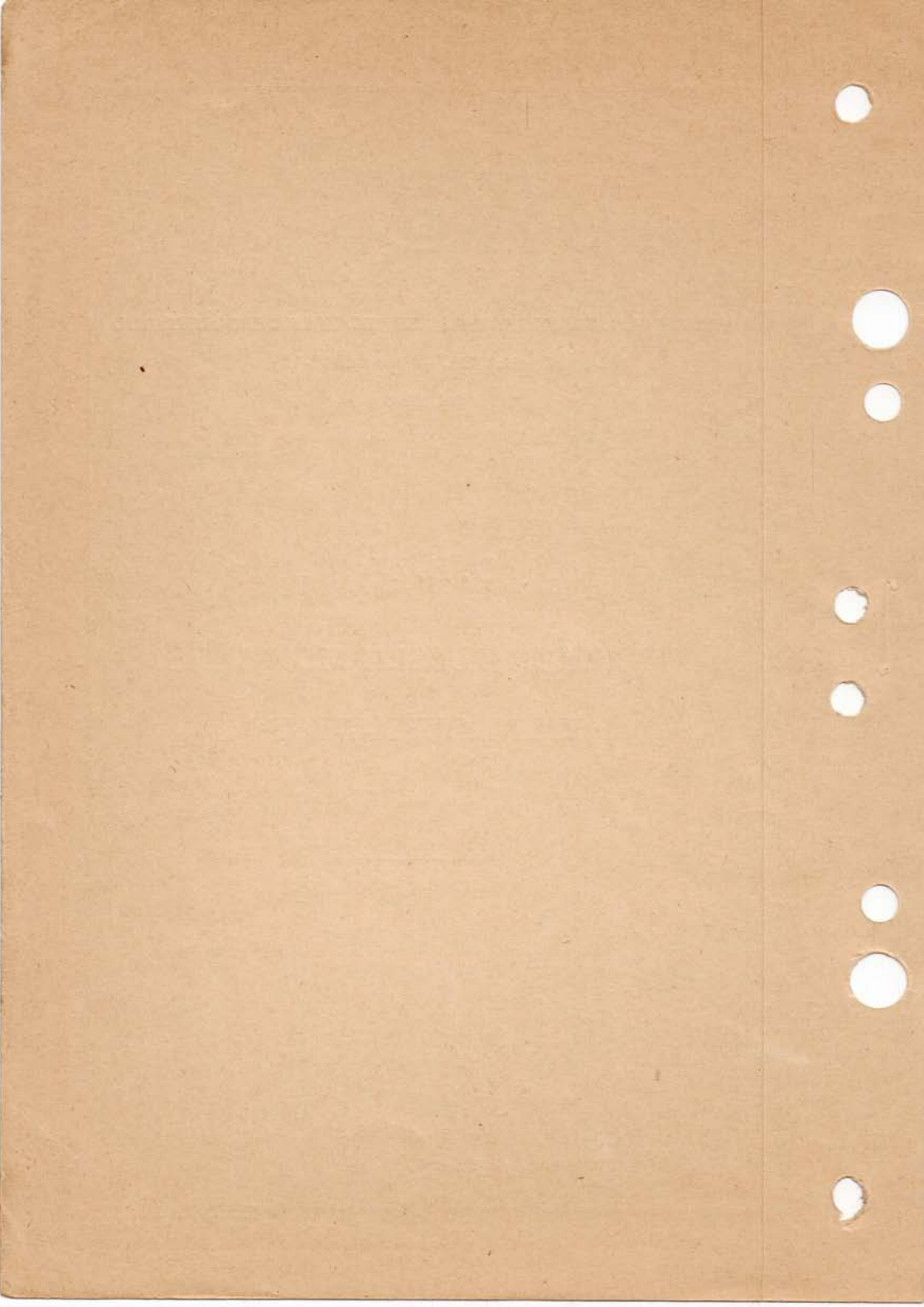
Directie M.A. — Bureau 22-12

Tel. 3294

D. B. 4bis

**VERKEER TUSSEN MONTZEN
EN AACHEN-WEST**

Augustus 1971.



TABEL DER VERVOLGEN

Nummers van de vervallen vervolgen : 1 en 2

Nr. en datum van het vervolg	Wijzigingen
3e vervolg oktober 1978	Bladzijde 5 tot 8 vervangen Bladzijde 9 is afgeschaft
4e vervolg december 1979	Bladzijde 5 vervangen

1914

RECEIVED

of the

No.	Date
1	1914
2	1914
3	1914
4	1914
5	1914
6	1914
7	1914
8	1914
9	1914
10	1914
11	1914
12	1914
13	1914



D. B. 4bis

Verkeer tussen Montzen en Aachen-West.

INHOUDSTAFEL.

	Bladzijde
Signalisatie en verkeer op het baanvak Montzen — Aachen-West	1
Gebruik van de telefoontoestellen der seinen	2
Overschrijden van de gesloten seinen van de D.B.	3
Lijst van de seinen waarvoor de bestuur- der een bevel « Ab » mag invullen ...	4
Remming van de geleden treinen die rijden van Montzen naar Aachen-West	5
Remming van de treinen die rijden van Aachen-West naar Montzen	6
Vertrek uit Aachen-West van de treinen die achteraan opgedrukt worden	8
Vervoer van de treindocumenten	8
Snelheidsregime tussen Montzen en Aachen-West	9

Verkeer tussen Montsen en Aachen-West

INHOUDSTAFEL

Bladzijde	
1	Samenvatting en verkeer op het baanvak Montsen — Aachen-West
2	Gedachte van de telegraafstellen der lijnen
3	Overschrijven van de geoloopte schen van de D.R.
4	Lijst van de schen waarvoor de bestim- ming van de A.B. mag worden
5	Bestim- van de telegraafstellen der lijnen van Montsen naar Aachen-West
6	Bestim- van de telegraafstellen der lijnen Aachen-West naar Montsen
7	Verkeer uit Aachen-West van de lijnen die worden opgevoerd worden
8	Verkeer van de telegraafstellen
9	Bestim- van de telegraafstellen tussen Montsen en Aachen-West

Verkeer tussen Montzen en Aachen-West.

SIGNALISATIE EN VERKEER OP HET BAANVAK MONTZEN — AACHEN-West.

1. Het verkeer op normaal spoor heeft plaats op het rechter spoor.

Het spoor A is het spoor dat gebruikt wordt voor het verkeer van Montzen naar Duitsland.

Het spoor B is het spoor dat gebruikt wordt voor het verkeer van Aachen-West naar België.

2. De verandering van signalisatiesysteem heeft plaats op het spoor A aan K.P. 41.377 en op het spoor B aan K.P. 44.500.

De grens bevindt zich in de tunnel van **BOTZELAAR** (Gemmenich tunnel) aan K.P. 44.796 (die overeenkomt met K.P. 5380 van de D.B.).

D. B. 4bis

Bladz. 2.

GEBRUIK VAN DE TELEFOONTOESTELLEN DER SEINEN.

Om zich in geval van storing van het sein aan te melden, maakt de bestuurder gebruik van het telefoontoestel dat opgesteld is in de kast van het stopsein.

Deze aanmelding wordt als volgt geformuleerd :

« Hier bestuurder (naam), spoor A (of spoor B).

De o/chef antwoord :

« Nehmen Sie Befehl A 1 (of A 2) »

of

« Neem bevel A 1 (of A 2) ».

Vervolgens dikteert hij : nummer

Dit nummer is een cijfer begrepen tussen 1 en 10.

De bestuurder schrijft het nummer dat hem door de o/chef gedikteerd wordt op het formulier Ab en zulks naast de vermelding :

« Der Zugführer (de treinchef) »

en vervolgens plaatst hij zijn handtekening.

Daarna vult hij het bevel Ab aan met het nummer van de trein, de datum en het uur.

OVERSCHRIJDEN VAN DE GESLOTEN SEINEN VAN DE D.B.

1. De drietalige bevelen Ab (model D.B.) bevinden zich in de telefoonkast van het stopsein.

Zij dienen door de bestuurder van het krachtvoertuig gebruikt wanneer, als gevolg van een storing :

- a) het vervangingssein opgesteld bij het stopsein voor verkeer op normaal spoor;
- b) het beveiligingslichtsein dat opgesteld staat rechts van het tegenspoor, in geval van verkeer op tegenspoor,

niet kunnen opengezet worden.

2. In deze kast bevinden zich twee boekjes met bevelen « A » die van elkaar verschillen door de erop aangebrachte stempel

Richtiges Gleis - Normaal spoor
of
Falsches Gleis - Tegenspoor

en door een bijkomend cijfer « 1 » of « 2 » naast het woord « Bevel A » in de hoofding.

Het drukwerk « Bevel A1 » (Richtiges Gleis - Normaal spoor) wordt gebruikt voor verkeer op normaal spoor.

Het drukwerk « Bevel A 2 » (Falsches Gleis - Tegenspoor) wordt gebruikt voor verkeer op tegenspoor.

Deze bevelen A 1 en A 2 zijn zodanig voorbereid dat ze alleen de aanduidingen bevatten die gelden voor het beschouwde sein.

D. B. 4bis

Bladz. 4.

LIJST VAN DE SEINEN WAARVOOR DE BESTUURDER EEN BEVEL « Ab » MAG INVULLEN.

1. VERKEERSRICHTING MONTZEN - AACHEN-West.

a) Verkeer op normaal spoor - spoor A.

Bloksein Z KP 4643

Bloksein X KP 3695

Bloksein W KP 1739

b) Verkeer op tegenspoor - spoor B.

Beveiligingslichtsein Z KP 4643, rechts van het tegenspoor.

Opmerking.

Een trein die op tegenspoor rijdt, moet altijd stoppen vóór het beveiligingslichtsein Ls ~~U/302~~^{X 2} opgesteld aan KP 1739 rechts van het tegenspoor, zelfs wanneer dit sein in stand Sh 1 staat.

Het hernemen van de rit mag enkel gebeuren na ontvangst van een speciaal bevel Ac.

2. VERKEERSRICHTING AACHEN-West - MONTZEN.

a) Verkeer op normaal spoor - spoor B.

Uitritsein V KP 1046 (voor de uitrit uit de aflosbundel via spoor 2).

Uitritsein U KP 1048 (voor uitrit via spoor 121).

Bloksein Y KP 4215.

b) Verkeer op tegenspoor - spoor A.

Beveiligingslichtsein U/302 KP 1048 (rechts van het tegenspoor) (voor uitrit op tegenspoor via spoor 123).

Beveiligingslichtsein Y KP 4215 (rechts van het tegenspoor).

Opmerkingen.

Wanneer storingen aan de signalisatie gekend zijn vóór het vertrek van een trein worden de bevelen Ab aan de bestuurders gegeven vóór het vertrek van de trein uit het station Aachen-West, zulks om de stilstand van zware treinen op de helling te vermijden. In geval van storing aan de telefoon van het sein wordt het bevel Ab persoonlijk overhandigd.

Augustus 1971.

REMMING VAN DE TREINEN DIE VAN MONTZEN
NAAR AACHEN-WEST RIJDEN

1. Stopremproef tijdens de rit.

De snelheid van al de treinen, rijdend op normaal spoor of op tegenspoor in de richting van Montzen naar Aachen-West, dient beperkt tot 40 km/h. bij het naderen van K.P. 44,000

Ter hoogte van die K.P., waar het sein "remproef" «O» staat, brengt de bestuurder een drukdaling ter waarde van 1,5 bar tot stand in de algemene leiding; deze drukdaling dient behouden tot de trein stilstaat.

Opdat de remproef als afdoend moge beschouwd worden dient de trein tot stilstand te komen vóór het sein "einde van de remproef" «W», opgesteld ter hoogte van K.P. 44,250.

Als de trein tot stilstand komt voorbij het sein "einde van de remproef" moet hij in nood verklaard worden; daartoe neemt de bestuurder contact op met de o/chst. van Aachen-West door gebruik te maken van de telefoon opgesteld aan de ingang van de tunnel van BOTZELAAR.

De o/chst. van Aachen-West belast zich vervolgens met het wegvoeren van de trein.

2. Goederentreinen.

Remproef.

In station Montzen wordt de remproef verricht volgens de reglementen van de N.M.B.S. Voor de remproef worden geen seinen gebruikt.

3. Rembulletin.

Op het grensbaanvak wordt gebruik gemaakt van het "rembulletin en vermeldingen van bijzonderheden van het treinstel."

Voor de treinen richting N.M.B.S. - D.B., getrokken door een N.M.B.S.-locomotief, wordt het rembulletin vervangen door de gegevens die vermeld staan op de listing die door een Belgisch station werd opgesteld.

1914

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

REMMING VAN DE TREINEN DIE VAN MONTZEN NAAR AACHEN-WEST RIJDEN.

1 GOEDERENTREINEN.

Remproef.

In station Montzen wordt de remproef verricht volgens de reglementen van de N.M.B.S. Voor de remproef worden geen seinen gebruikt.

2 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR AL DE TREINEN (HKM EN HKV).

Al de treinen in de richting naar de DB stoppen binnen een remproefzone, ten westen van de tunnel van Botzelaer (stopremming gedurende de rit). De remproefzone is met N.M.B.S.-symbolen afgebakend.

De symbolen moeten ook in acht genomen worden door de treinen die op tegenspoor rijden.

Wanneer de werking van de rem onvoldoende is, begeeft de bestuurder zich naar de telefoon aan de tunnelmond en meldt aan de o/chst van Aachen-West dat de trein in nood is.

De o/chst Aachen-West zorgt ervoor dat het spoor wordt vrijgemaakt.

3 REMBULLETIN.

Op het grensbaanvak wordt gebruik gemaakt van het "rembulletin en vermeldingen van bijzonderheden van het treinstel".

Voor de treinen richting N.M.B.S. - D.B., getrokken door een N.M.B.S.-locomotief, wordt het rembulletin vervangen door de gegevens die vermeld staan op de listing die door een Belgisch station werd opgesteld.

D.B. 4bis

Bladz. 6.

REMMING VAN DE TREINEN DIE VAN AACHEN-WEST NAAR MONTZEN RIJDEN.

1 REMPROEF TE AACHEN-WEST.

In het station Aachen-West wordt de remproef overeenkomstig de reglementen van de D.B. uitgevoerd.

Nadat de locomotief aan de trein werd geplaatst, vult de bestuurder de algemene leiding tot 5 bar.

Wanneer de remmen gelost zijn, geeft de rangeerder het sein "Remmen sluiten" (sein Zp 6). De bestuurder vermindert de druk in de algemene leiding met 0,5 bar.

Wanneer de remblokken op de wielbanden drukken, geeft de rangeerder het sein "Remmen lossen" (sein Zp 7) en vult de bestuurder de algemene leiding opnieuw tot een druk van 5 bar.

Indien de proef afdoende is, geeft de rangeerder het sein "Remmen in orde" (sein Zp 8). In sommige gevallen moeten de remmen van al de voertuigen op de hierboven beschreven wijze beproefd worden.

De rangeerder van het station doet de proef uitvoeren op het ganse stel of op een afzonderlijke wagen.

Opmerking.

1. Seinen Zp 6 en Zp 7 worden met de handen of door middel van vaste lichtseinen of een luidspreker gegeven. Het remproefsein Zp 8 wordt mondeling (niet met een luidspreker) of met een vast lichtsein gegeven.
2. In het station Aachen-West mag de bestuurder, nadat de locomotief aan de trein werd gekoppeld, zijn voertuig niet meer verlaten, tenzij voor buitengewoon dringende gevallen, en dan alleen de strikt nodige tijd en nadat de automatische doorgaande rem werd aangesloten.

Oktober 1978.

2 REMBULLETIN.

Door het station Aachen-West wordt aan de bestuurder een "rembulletin en vermeldingen van bijzonderheden van het treinstel overhandigd.

Aan de hand van dat document kan de rijsnelheid van de trein vastgesteld worden (zie boekje HLT 6. III) rekening houdend met :

- a) de toegelaten snelheid van de sleeplocomotief;
- b) het gewicht en het remgewicht van het getrokken treinstel;
- c) de toegelaten snelheid van het treinstel. Die inlichting behelst de laagste snelheid van elk voertuig afzonderlijk, maar houdt in België geen rekening met het rempercentage of met speciale ladingen.

D.B. 4bis

Bladz. 8.

VERTREK UIT AACHEN-WEST VAN TREINEN DIE ACHTERAAN OPGEDRUKT WORDEN.

Bij vertrek van elke trein die achteraan opgedrukt wordt, moet de bestuurder van de sleeplocomotief, nadat het vertreksein voor zijn trein werd opengezet, wachten tot de achteraan geplaatste locomotief begint te drukken vooraleer hij zijn locomotief in beweging brengt. Terwijl hij wacht tot het vertreksein opengezet wordt, plaatst de bestuurder van de sleeplocomotief de kraan van de rechtstreekse rem in de stand "Maximumremming".

Zodra het vertreksein opengezet wordt, moet de rechtstreekse rem gelost worden.

Opmerking.

Na de reglementaire remproef, mag de bestuurder van de locomotief van een trein naar Montzen zijn krachtvoertuig niet meer verlaten, tenzij in uitzonderlijk dringende gevallen en enkel voor zeer korte duur.

In die uitzonderlijke gevallen moet hij de automatische luchtdrukrem sluiten en de toezichtsbediende inlichten.

Vervoer van de treindocumenten.

a) Bij aankomst te Aachen-West.

De zak met de documenten moet verplicht aan een bediende van het station overhandigd worden.

In tegenstelling met de Belgische reglementering, mag die zak niet achtergelaten worden aan de trekhaak van het voertuig aan de kop van het stel.

b) Bij aankomst te Montzen.

De begeleider moet de zak met de documenten in de opvangbak werpen die met dat doel aan de inrij van de ontvangstsporen is opgesteld.

Vervoerregime.

De vervoerregimes staan op de lijnfiche (lijn 24).

Oktober 1978.