

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE
SPOORWEGEN**



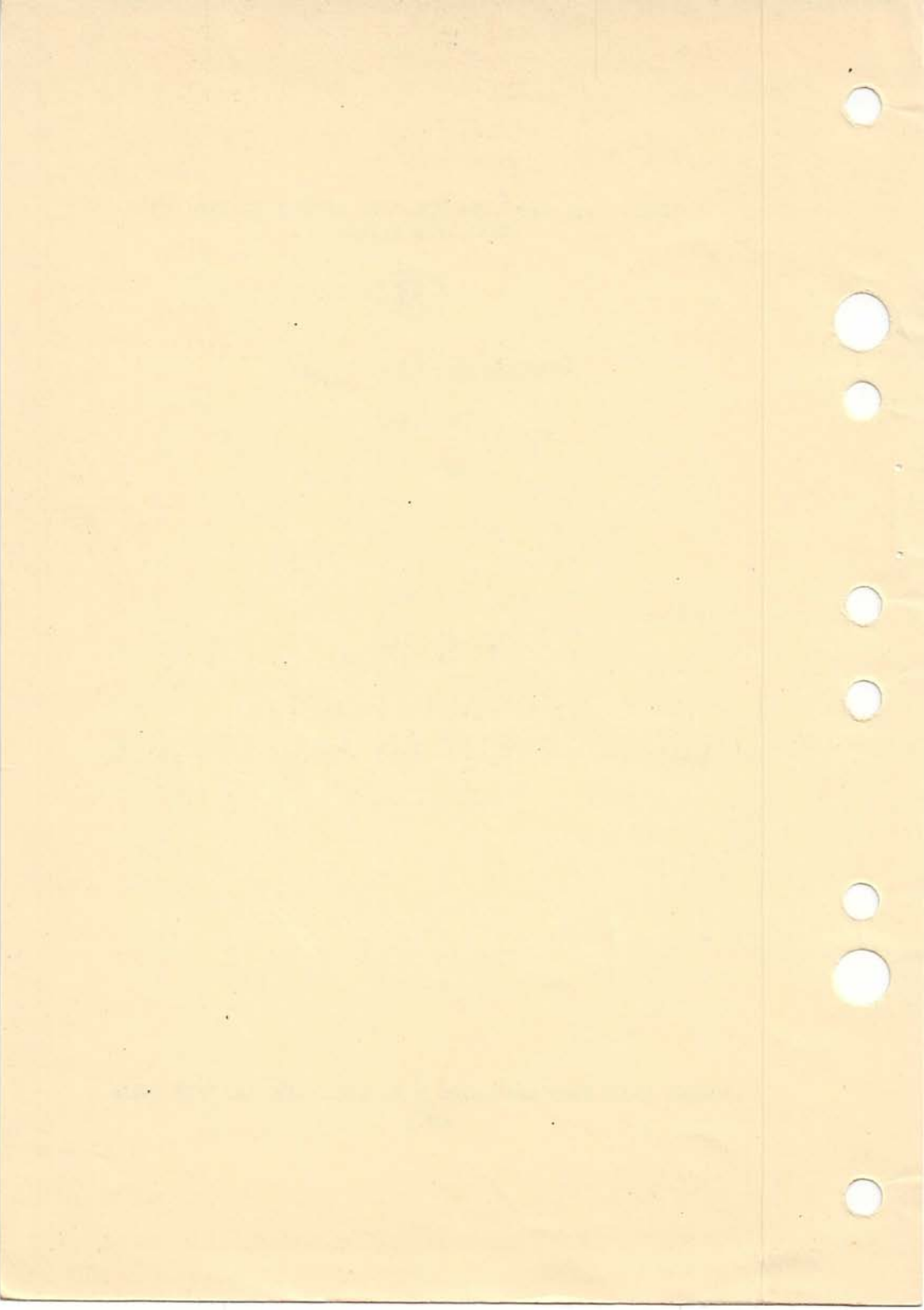
Directie M – Afdeling 22-2

Tel. 3312

D.B. 3bis
VERKEER TUSSEN
WELKENRAEDT EN AACHEN HBF

1976

**Nieuw D.B. 3bis vervangt D.B. 3bis 1971 en D.B. 5bis
1971.**



Directie van het Materieel

AFDELING 22-2

Sectie 2

Tel. 3312

**VERKEER OP DE GRENSBAANVAKKEN
N.M.B.S. — D.B.**

DOCUMENT D.B. 3bis

Dit nieuwe document D.B. 3bis vervangt de documenten D.B. 3bis en D.B. 5bis van 1971 met vervolgen.

Op het Duits grondgebied moet principieel de D.B. reglementering worden toegepast.

Het bijgevoegd document bevat de procedure voor het toepassen van die D.B. reglementering op het grensbaanvak.

De Hoofdingenieur,

VERBOVEN.

TABEL DER VERVOLGEN.

N ^o en datum van het vervolg	Wijzigingen
3 augustus 78	artikel. 3.1

* September 1976.

D.B. 3bis
VERKEER TUSSEN WELKENRAEDT
EN AACHEN HBF

INHOUDSTAFEL.

	Bladzijde
1. Algemeenheden	1
2. Snelheidsregime tussen Welkenraedt en Aachen HBF	2
3. Beproeving van de remmen	4
4. Overschrijden van gesloten stopseinen	6
5. Tegenspoorverkeer	6
6. Storing van overweg 58	9
7. Uitvoeren van rangeerbewegingen te Aachen HBF en Aachen Süd	9
8. Vertrek van een trein in de richting Welkenraedt	10
9. Vertrek van opgeduwde treinen	11
10. Aansteken der kopluchten der treinen	11
11. Kommutatiebewerkingen te Aachen HBF	11
12. Incidenten in het station Aachen HBF	15

VERKEER TUSSEN WELKENRAEDT EN AACHEN HBF

1. ALGEMEENHEDEN.

1.1. Bij vertrek uit Welkenraedt is het spoor voor normaal verkeer, het linker spoor om over te gaan op het rechter spoor vóór de ingang van de «Buschtunnel». Bij vertrek uit Aachen-Süd is het spoor voor normaal verkeer het rechter spoor om over te gaan op het linker spoor na de uitrit uit de «Buschtunnel».

1.2. De verandering van spoor in normaal verkeer gebeurt door de tussenkomst van een kunstwerk gelegen op Duits grondgebied (KP 74.906).

1.3. Het baanvak omvat drie delen:

- het gedeelte in België met Belgische signalisatie;
- het gedeelte in Duitsland met Belgische signalisatie;
- het gedeelte in Duitsland met Duitse signalisatie.

Het gedeelte in Duitsland met Belgische signalisatie bevindt zich tussen de landsgrens en het sein voor verandering van sein-richting. In dit gedeelte heeft de Belgische signalisatie haar normale betekenis maar voor het verkeer gelden de D.B.-voorschriften.

1.4. Tussen Aachen (Süd) en Aachen (Hbf) ligt een hellend vlak met een daling van 26,7 ‰ met speciale voorschriften voor het verkeer. Treinen samengesteld uit goederenmaterieel en gesleept door een Belgische locomotief mogen de helling niet afrijden.

* September 1976.

*Voor de locomotieven die alleen rijden is de
snelheid beperkt tot 50 km/u*

D.B. 3bis

Bladz. 2

2. SNELHEIDSREGIME TUSSEN WELKENRAEDT EN AACHEN HBF.

De toegelaten snelheid van de baan bedraagt:

2.1. RICHTING WELKENRAEDT — AACHEN HBF.

- van de grens tot KP 72.8 (uitritseinen P2 en P 3,4 te Aachen Süd) — 100 km/u;
- van KP 72.8 tot KP 71.2 (50 m vóór het inritsein Aachen Hbf) — 80 km/u;
- van KP 71.2 tot Aachen Hbf — 40 km/u — tenzij het inritsein een lagere snelheid oplegt (30 of 10 km/u). De door het inritsein opgelegde snelheid geldt vanaf het sein.

2.2. RICHTING AACHEN HBF — WELKENRAEDT.

- van Aachen Hbf (perron) tot KP 70.5 (uitritsein naar Aachen Süd) — 40 km/u;
- van KP 70.5 tot KP 70.8 (na de laatste wissel) — 60 km/u;
- van KP 70.8 tot KP 72.8 (na de inritwissels Aachen Süd) — 80 km/u;
- van KP 72.8 tot de grens — 100 km/u.

Opmerkingen.

1. De **snelheidsvermeerdering** is slechts toegelaten als het laatste voertuig voorbij het merkpunt is.
2. Op de krachtvoertuigen uitgerust met een controletoeestel van het type «**Indusi**», dient dit toestel buiten werking gesteld voor het DB-lijngedeelte : Aachen Hbf — grens (2 richtingen). Op dit lijngedeelte zijn de seinen voorzien van N.M.B.S.-krokodillen.

* September 1976.

3. Voor de treinen waarvan de locomotief niet vervangen wordt en het **oponthoud in de stations** Aachen Hbf, Welkenraedt en Verviers **te kort van duur** is om de treinchef toe te laten de maximum toegelaten snelheid te vermelden op het verslag, moet deze inschrijving gedaan worden te Liège-G. In dit geval is de snelheid van de trein, tussen Aachen Hbf en Liège-G, niet beperkt door zijn samenstelling. Indien de locomotief niet vervangen wordt en de tijd is te kort voor de aanvulling van het verslag dan gelden de gegevens van het rembulletin (Bremszettel) tot Liège-G.
4. Goederentreinen ontvangen bij vertrek te Aachen Süd een drietalig rembulletin (bijlage I). Hierop vindt de bestuurder alle gegevens die normaal op het fiche HKM (E 287) voorkomen.

Bovendien zijn volgende gegevens belangrijk:

- a) punt 6 van dit rembulletin vermeldt: «toegelaten snelheid van het stel». Deze snelheid moet worden in acht genomen als ze **kleiner** is dan deze waarvoor de uurregeling is opgesteld.
- b) onder punt 18 staat o.a. «Wagens met lading buiten profiel». Zo deze melding met «JA» gemerkt is, moet de bestuurder hierop de aandacht vestigen van de bediende die hem het rembulletin overhandigt.

Ingeval van afbreuk van remmen aan een reorigerstrein bepaalt de bestuurder de verminderde snelheid in functie van het art. 45 van het boekje het. 6 III. De bijkomende snelheidsbeperking, bepaald in art. 116 van hetzelfde deel 6 III is eveneens van toepassing bij het afslaan van het hellend vlak tussen Aachen-Süd en Aachen-HBF

September 76

D.B. 3bis

Bladz. 4.

3. BEPROEVING VAN DE REMMEN.

3.1. CONTINUITEITSPROEF UITGEVOERD IN DE D.B.

~~Na het aankoppelen van de locomotief aan het stel dat als trein gesleept wordt, voedt de bestuurder ambtshalve de leiding van de automatische rem **vooraleer van stuurkabine te veranderen**, zulks in afwijking op de algemene regel.~~

~~Na vulling verandert de bestuurder van stuurkabine (tijdens deze verandering beginnen de schouwers reeds met het onderzoek van de rijtuigen).~~

De bestuurder voert de remproef uit vanuit de stuurkabine van waaruit de trein zal bestuurd worden. Hierbij dient hij de seinen in acht te nemen.

Zp 6 (sluit de remmen) }
Zp 7 (lost de remmen) en } zie D.B. 1bis
Zp 8 (rem in orde) }

(Het station Aachen Hbf is uitgerust met lichtseinen Zp).

3.2. REMPROEVEN TIJDENS HET VERKEER VAN WELKENRAEDT NAAR AACHEN HBF.

a) Remcontrole.

De bestuurder van een trein in de richting naar Duitsland moet vóór de Hammerbrücke, vanaf KP 144.5 tot KP 145.6 (zie lijnfiche) een krachtige gewone remming uitvoeren. Hierbij moet hij zich ervan vergewissen dat hij de trein goed onder controle heeft. Geeft deze remming geen voldoening dan moet de trein stoppen te Aachen Süd ten einde er een volledige remproef uit te voeren vóór de helling bereden wordt.

* September 1976.

Bij een temperatuur -12° C of lager, wordt aan elke trein een stopping opgelegd te Aachen Süd. Stelt de bestuurder hierbij vast dat de remkracht onvoldoende is dan moet een volledige remproef worden uitgevoerd.

Als in Aachen Süd, wegens een niet voldoening gevende remwerking, een remproef noodzakelijk is, dan moet de bestuurder deze beproeving doorvoeren volgens de aanwijzingen van het personeel aldaar.

b) Belangrijke opmerking.

In de herfst kan het voorkomen dat na deze remproeven tijdens de afdaling toch een onvoldoende remkracht wordt vastgesteld, bij voorbeeld veroorzaakt door de gladheid van het spoor. Indien dit het geval is moet de bestuurder het melden bij aankomst in Aachen Hbf aan een toezichtsbediende.

Aan de bestuurder van de volgende treinen zal dan zo nodig aan het inritsein «F» of «H» van Aachen Süd een stopping worden opgelegd. Telefonisch zal de bestuurder er een «D.B.-Vorsichtsbefehl» ontvangen (zie document D.B. 2bis). Hierop zal een drietalig voorschrift staan waarvan de Nederlandse tekst luidt:

«Gladde spoorstaven — Rekening houden met een langere remafstand».

Dit bevel beperkt de snelheid tot 60 km/u tussen de afstandspunten KP 74.8 (kruisingsbouwwerk) en KP 71.1 (inritsein van Aachen Hbf) en het verplicht de bestuurder zo voorzichtig te rijden dat hij de trein tot stilstand kan brengen vóór een gesloten stopsein of vóór een voorziene verkeershinder zelfs wanneer de sporen werkelijk glad zijn.

c) Immobiliseren van een trein.

Op het hellend vlak Aachen Süd — Aachen Hbf gelden dezelfde voorschriften als voor de helling Ans — Luik van de lijn 36.

D.B. 3bis

Bladz. 6.

4. OVERSCHRIJDEN VAN GESLOTEN STOPSEINEN.

Het overschrijden gebeurt volgens de reglementering die behoort bij de seinen:

- voor D.B.-seinen, zie document 2bis,
- voor N.M.B.S.-seinen, zie boekje hlt 3. VI.

De stopseinen die geen gevaarlijke plaats afdekken dragen in de telefoonkast een zwarte pijl op witte grond. Indien een dergelijk sein gevolgd is door een verwittigingssein, dan staat naast de zwarte pijl de symbolische voorstelling van een verwittigingssein: zo is het sein **RY 56** (tegenspoor richting Duitsland) gevolgd door een D.B. verwittigingssein. In de kast van het sein **RY 56** is naast de zwarte pijl het Duits verwittigingssein symbolisch voorgesteld.

Deze voorstelling wijst de bestuurder er op dat hij de voorgescreven rit op het zicht niet mag onderbreken aan het eerste ontmoete sein, doch deze moet verder zetten tot het volgend **stopsein**.

5. TEGENSPOORVERKEER.

5.1. TUSSEN AACHEN HBF EN AACHEN SÜD (VOOR BEIDE RICHTINGEN).

Dit baanvak is niet uitgerust met seinen voor tegenspoor.

De toegang tot het tegenspoor (linkerspoor) is toegelaten mits aflevering van een Bevel B: enkel de omrande vakken zijn hierbij geldig gemaakt.

Dit bevel B is geldig tot het inritsein op normaal spoor (rechtspoor) van het volgend station. Het bevel B kan de stopping opleggen vóór dit inritsein of de doorrit er toelaten (zie de voorbeelden bijlagen II, III, IV, V voor die verschillende mogelijkheden).

*** September 1976.**

De toegelaten snelheid zowel bij uitrit als bij inrit bedraagt 40 km/u.

Indien het bevel B de inrit in het volgend station niet toelaat, dan is deze inrit enkel toegelaten met een bevel Ac — zie bijlage VI.

5.2. TUSSEN WELKENRAEDT EN AACHEN SÜD.

Dit baanvak is uitgerust met vaste tegenspoorseinen.

5.2.1. Richting Welkenraedt — Aachen Süd.

Het inritsein H op tegenspoor van Aachen Süd is rechts van het spoor opgesteld. Aan het sein voor verandering van seininrichting (km 76 000) gebeurt dus ook de verandering van signalisatieregime. De verandering van spoor (van linker naar rechter spoor) moet gebeurd zijn na de laatste wissel van het station Aachen Süd, tenzij aan het uitritsein een bevel B wordt overhandigd zoals voorzien onder punt 5.1.

5.2.2. Richting Aachen Süd — Welkenraedt.

5.2.2.1. VERTREK VAN DE SPOREN 1 OF 8 MET VASTE SEINEN VOOR TOEGANG NAAR TEGENSPOOR.

De vertrekseinen N1 en N8 kunnen het seinbeeld Zs 6 — aanwijzer tot verandering van spoor — vertonen. Het zijn dus seinen die de rechtstreekse toegang naar tegenspoor kunnen verlenen van een lijn uitgerust met tegenspoorseinen.

D.B. 3bis

Bladz. 8.

De verandering van signalisatieregime gebeurt aan het sein voor verandering van seinrichting Km 75 146. De verandering van spoor — van rechter naar linker spoor — moet gebeurd zijn na de wisselverbinding gelegen aan de uitrit van de Buschtunnel. Als de trein volledig op tegenspoor is mag de snelheid van 40 km/u maximum opgevoerd worden tot 100 km/u. Vanaf de grens geldt de Belgische snelheidssignalisatie.

Als het vertreksein H1 of H8 gestoord is, gebeurt het overschrijden ervan met een bevel A dat telefonisch wordt afgeleverd.

In de telefoonkast van deze seinen bevinden zich twee verschillende formulieren «Bevel A» duidelijk gemerkt met de nummers 1 en 2.

De formulieren met nummer 1 gemerkt, zijn bevelen Ab en gelden voor een vertrek naar **normaal spoor**.

De formulieren met nummer 2 gemerkt zijn bevelen Ab-d. Ze gelden voor het vertrek naar **tegenspoor**. Het vak «d» draagt de melding «Trein N^r rijdt op tegenspoor van Aachen Süd naar Welkenraedt met vaste tegenspoorseinen. Aanwijzing Zs 6 van het sein gestoord.

5.2.2.2. VERTREK VANAF DE SPOREN 2 - 3 - 4 OF 9 (ZONDER VERTREKSEINEN).

Het vertrek is er toegelaten met een bevel A dat van hand tot hand wordt afgeleverd.

Een bevel Aa geldt voor een uitrit naar het normaal spoor. Een bevel Aa-d geldt voor een uitrit naar het tegenspoor. Het vak «d» draagt dan de melding «Trein N^r rijdt op tegenspoor van Aachen Süd naar Welkenraedt met vaste tegenspoorseinen. Aanwijzing Zs 6 van het sein niet aanwezig.

* September 1976.

6. STORING AAN OVERWEG 58.

Deze overweg ligt aan KP 76 343 — op Duits grondgebied doch in de zone met Belgische signalisatie. Bij storing moet deze OW overschreden worden met inachtneming van de D.B.-voorschriften.

De treinchef ontvangt een drietalig bevel Ad, waarvan de tekst onder punt d luidt:

«Stoppen vóór OW aan Km 76 343.

De rit hernemen als de slagbomen gesloten zijn, zo niet de OW beveiligen tot wanneer het eerste voertuig ongeveer het midden van de weg bereikt heeft».

Zo de slagbomen niet gesloten zijn dan moet de OW als volgt overschreden worden — D.B. 2bis § 60 (5) a.

- a) Er is een hoofdwachter of een begeleider aanwezig. De trein mag slechts de overweg stapvoets overschrijden nadat de hoofdwachter of begeleider de weggebruikers met het verwittigingsteken gewaarschuwd heeft (beide armen gestrekt omhoog te geven in 't midden van de weg). Als het eerste voertuig het midden van de weg bereikt heeft en de hoofdwachter of begeleider terug zijn opgestapt moet de trein zo vlug mogelijk de OW vrijmaken.
- b) De bestuurder is ook treinchef (is alleen). De trein stopt vóór de OW: nadat de weggebruiker verwittigd is (herhaalde lange fluittonen) mag de overweg overschreden worden zonder verdere beveiliging.

7. UITVOERING VAN DE RANGEERBEWEGINGEN — AACHEN HBF EN AACHEN SÜD.

1. Een losrijdende locomotief (al of niet begeleid door een stationsbediende) voert de rangeerbewegingen uit volgens de aanduidingen van de seinen Sh 1 (D.B. 1bis).

Wanneer een sein gestoord is, wordt de beweging bevolen door een stationsbediende die mondeling het bevel tot overschrijden geeft. In Aachen Süd zijn alle rangeerbewegingen begeleid.

D.B. 3bis

Bladz. 10.

2. De toegelaten snelheid is beperkt tot 25 km/u.
3. **Een achteruitrit** mag uitgevoerd worden vanuit de achterste kabine op voorwaarde dat een bediende die de locomotief begeleidt aan de bestuurder bevestigt dat hij tijdens die beweging aanwezig blijft.

8. VERTREK VAN DE TREINEN IN DE RICHTING WELKENRAEDT.

8.1. AACHEN HBF.

De sporen 6, 7, 8 en 9 zijn voorzien van een vast vertreklichtsein Zp 9 (zie D.B. 1bis). Deze vier seinen zijn zowel zichtbaar voor de bestuurder der motorwagens als voor de bestuurders der gesleepte treinen.

In principe moet de bestuurder slechts aandacht schenken aan het sein Zp 9 dat zich richt tot het spoor waarop zijn trein staat.

Nochtans, indien de toezichtsbediende (die een rode kepi draagt) de vertrekstaf komt tonen **ter hoogte van de stuurkabine**, moet de bestuurder gevolg geven aan dit bevel tot vertrek.

In elk geval vormt het waarnemen van een dezer twee seinen (vaste groene cirkel Zp 9 of de vertrekstaf) een bevel tot vertrekken.

Wanneer het vervangingssein Zs 1 aangaat op het vertreksein en uitsluitend in dit geval, moet de bestuurder het perron in 't oog houden om te vermijden dat de toezichtsbediende de vertrekstaf zou moeten komen tonen nabij de stuurkabine.

8.2. AACHEN SÜD.

Het vertrek van goederentreinen is er toegelaten onder dezelfde voorschriften als voorzien in het boekje Hlt 3. III.

* September 1976.

9. VERTREK VAN DE OPGEDUWDE TREINEN.

Om het oprijden van de helling tussen Aachen Hbf en Aachen Süd te vergemakkelijken is er normaal een opdruklocomotief voorzien aan de staart van de treinen met meer dan 10 rijtuigen.

De bestuurder wordt door een bediende van het station ervan verwittigd dat deze opdruklocomotief (niet aangekoppeld) aanwezig is aan de staart van de trein.

Op het ogenblik van het vertrek voert **de bestuurder van de sleeplocomotief** een trage aanzetting uit over een tiental meters, ten einde de opdruklocomotief toe te laten het opdrukken aan te vangen (daar de voor het opdrukken gebruikte locomotieven niet sterk genoeg zijn om gans alleen de trein op gang te brengen).

Wanneer de bestuurder gewaar wordt dat zijn trein geduwd wordt, gaat hij over tot een normale versnelling (1).

10. AANSTEKEN VAN DE KOPLICHTEN DER TREINEN.

Bij de treinen die rijden (op tegen- of gewoon spoor) in de richting België-Duitsland, ontsteekt de bestuurder het 3^e wit licht vanaf het station Welkenraedt.

Hij dooft dit 3^e wit licht vanaf dit station voor de richting Duitsland-België.

11. KOMMUTATIEBEWERKINGEN TE AACHEN HBF.

11.1. Bij het binnenrijden van de treinen in het station van Aachen Hbf is de spanning nodig in de kommuteringszone automatisch aangepast aan 3000 Volt (gelijkstroom) wanneer de trein uit de richting Welkenraedt komt of aan 15000 V (wisselstroom) als de trein uit de richting Köln komt.

(1) Als de bestuurder, nadat het bevel tot vertrek gegeven werd, vaststelt dat zijn trein opgeduwd wordt zonder dat hij ingelicht werd omtrent de aanwezigheid van een opduwlocomotief, gaat hij over tot een normale versnelling.

D.B. 3bis

Bladz. 12

- 11.2. De bestuurders der éénspanningskrachtvoertuigen N.M.B.S. moeten geen enkele bijzondere schikking treffen. De spanning van 3000 V wordt behouden tijdens de ganse duur van de aanwezigheid van deze voertuigen op de sporen waarop de spanning kan omgeschakeld worden.

De bestuurder van een meerspanningskrachtvoertuig dat in het regime van 3000 Volt binnengereden is en dat verder moet rijden na omschakeling, moet de stroomafnemers laten zakken zodra de trein stilstaat aan het perron van het station. Vervolgens overhandigt hij de kommutatiesleutel aan de Duitse bestuurder die belast is de toelating voor het veranderen der spanning aan de onderchst van de seinpost te laten geworden.

De kommutatiesleutel van de locomotief is vastgehecht aan de vergrendelingsleutel van de Faiveleydoos.

Hij kan dus slechts weggenomen worden wanneer de stroomafnemers neergelaten zijn.

Onder geen enkel voorwendsel mogen deze sleutels gescheiden worden.

- 11.3. De Duitse bestuurder steekt en draait de sleutel in het toestel van het kommutatiekastje dat zich op de perrons bevindt (zie schets).

Een der controlevensters \ominus (overeenstemmend met de gelijkspanning van 3000 V of \otimes overeenstemmend met de spanning van 15 000 V) is verlicht.

Het omschakelen van de verlichting van deze controlevensters duidt aan dat de gevraagde spanning bekomen werd.

Na deze vaststelling mag men de sleutel uit het toestel verwijderen door op de ontgrendelingsduwknop D te duwen.

- 11.4. Na het bekomen van de omschakeling zoals beschreven onder 3, mogen de stroomafnemers opgelicht worden voor de spanning van 15 000 V.

Voor de locomotieven rijdende in de richting Köln — Welkenraedt, mogen de stroomafnemers opgelicht worden voor de spanning van 3000 V zodra de Duitse bestuurder de kommutatiesleutel aan de N.M.B.S.-bestuurder overhandigt.

- 11.5. Kan om een of andere reden de kommutatiesleutel niet verwijderd worden uit het kommutatiekastje, dan moet de stationschef worden verwittigd.

Deze is gemachtigd na overleg met het onderstation, een reservesleutel van de Faiveleydoos aan de bestuurder te overhandigen.

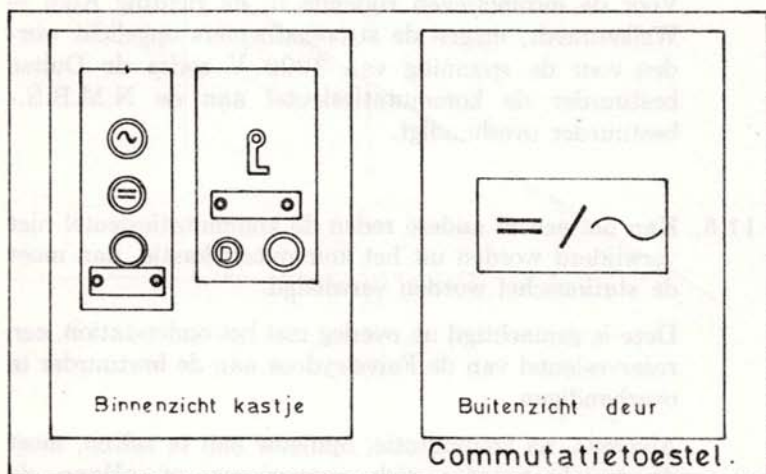
Alvorens, na kommutatie, opnieuw aan te zetten, moet de treinbestuurder zich vergewissen of **alleen** de gewenste stroomafnemer gelicht is.

Wanneer de bestuurder een uitschakeling vaststelt of de spanning ziet verdwijnen, hetgeen kan veroorzaakt zijn door het aanleggen van de spanning van 15 000 V moeten de stroomafnemers neergelaten worden en ze mogen niet terug opgelicht worden zonder toelating van een bediende van het station.

D.B. 3bis

Bladz. 14.

Kommutatiebewerkingen.



* September 1976.

12. INCIDENTEN IN HET STATION AACHEN HBF.

12.1. GEBREK AAN H.S.

- a) Onder 15 kV dienen de voorschriften van de D.B. toegepast. De Duitse bestuurder is daarmee belast.
- b) Onder 3 kV gelden de onderrichtingen van Deel 11 (van het boekje Hlt) tot aan de ingang van het station Aachen Hbf (sein F).

Binnen de aanhorigheden van het station zijn de volgende voorschriften van toepassing:

- **Zodra de spanning verdwijnt**, de stroomafnemers dadelijk neerlaten en de trein immobiliseren.
- **Op de locomotief blijven** en de bevelen afwachten van het toezichtspersoneel van het station.

12.2. TOEVALLIGE TOEPASSING VAN 15 kV.

Een toevallige toepassing van 15 kV zou grote schade veroorzaken aan de elektrische uitrusting 3 kV.

Daarom werden de betrokken rrtuigen uitgerust met een overspanningsafleider, welke in dat geval eerst doorslaat.

Dit toestel staat op het dak en is verbonden met panto I, op de motorstellen en met panto II op de locomotieven.

Het symbool bliksemafleider is in witte verf op het scheidingsmes van betrokken stroomafnemers aangebracht.

In dat geval van uitschakeling van het onderstation moet dus eerst bedoelde stroomafnemer afgezonderd worden.

Wanneer de 15 kV op een voertuig toegepast wordt, moet steeds de stroomafnemer met overspanningsafleider afgezonderd worden en de verdeler M verwittigd, die het voertuig bij de eerste gelegenheid naar de werkplaats zal sturen voor nazicht.

D.B. 3bis

Bladz. 16.

12.3. COMMUNICATIE MET HET LEIDEND STATIONSPERSONNEEL (FAHRDIENSTLEITER).

Op verschillende plaatsen in het station bevinden zich kastjes zoals voorgesteld op onderstaande figuur. Om in de micro te spreken dient op de bovenste kruik geduwd (gemarkt FDL).

12.4. DEFEKT AAN DE ELEKTRISCHE LOCOMOTIEVEN TUSSEN AACHEN EN KÖLN.

De Belgische bestuurder vervult de rol van depanneerder volgens de richtlijnen van het depanneringsboekje.

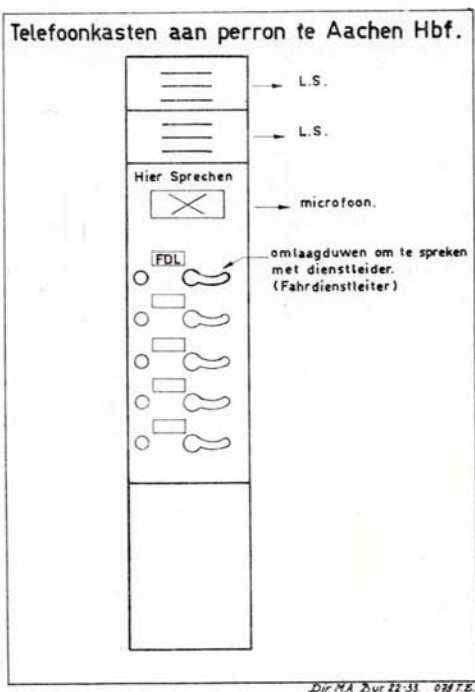
12.5. TELEFOONVERBINDINGEN MET BELGIE.

12.5.1. Te Aachen Hbf.

Eerst het n^o 70 vormen en vervolgens het Belgisch voorgetal (911 voor Brussel en 941 voor Luik) gevolgd door het nummer van de correspondent; **ofwel** eerst Köln opbellen door het n^o 843-94141 te vormen en daarna het Belgisch voorgetal.

12.5.2. Te Köln.

Het nummer 94141 draaien gevolgd door het Belgisch voorgetal.



Statement and Order of Auction

Lot	Description	Quantity	Unit	Price
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

Bremszettel un Angaben über die Besonderheiten des Wagenzuges
Bulletin de freinage et indications sur les particularités de la rame
Rembulletin en vermeldingen van bijzonderheden van het treinstel

- | | |
|---|--|
| <p>1. Für Zug am
 Pour le train du
 Voor trein van</p> <p>2. ab Bahnhof
 au départ de la gare de
 vanaf station</p> <p style="text-align: center;">$\frac{R/P}{G}$ (1)</p> <p>3. Bremsart
 (2) Régime de freinage du train
 Remregime van de trein</p> <p>4. Wagenzahl/Achsenzahl
 Nombre de véhicules/nombre d'essieux
 Aantal voertuigen/aantal assen</p> <p>5. Wagenzuglänge m
 (nur bei Güterzügen
 Longueur de la rame (pour trains
 de marchandises seulement)
 Lengte van het treinstel
 (enkel voor goederentreinen)</p> <p>6. Zulässige Geschwindigkeit km/h
 (2) des Wagenzuges
 Vitesse autorisée de la rame
 Toegelaten snelheid van het treinstel</p> <p>7. Wagenzuggewicht t
 Poids de la rame
 Gewicht van het treinstel</p> <p>8. Lokgewicht t
 (2) Poids de la ou des locomotives accouplées
 Gewicht van de aangekoppelde locomotief(en)</p> <p>9. Gesamtzuggewicht t
 (2) Poids total du train
 Totaal gewicht van de trein</p> | <p>10. Bremsgewicht t
 des Wagenzuges
 Poids-frein de la rame
 Remgewicht van het treinstel</p> <p>11. Bremsgewicht der Lok t
 Poids-frein de la ou des
 locomotives accouplées
 Remgewicht van de aangekoppelde
 locomotief(ven)</p> <p>12. Gesamtbremsgewicht t
 (2) Poids-frein total
 Totaal remgewicht</p> <p>13. Mindestbrems Hundertstel
 pourcentage de freinage requis
 Verliest rempercentage</p> <p>14. Vorhandene Brems Hundertstel
 (2) Pourcentage réel de freinage
 Werkelijk rempercentage</p> <p>15. Mangel an Brems Hundertstel
 (2) Manque de pourcentage de freinage
 Tekort aan rempercentage</p> <p>16. Anzahl der Wagen mit
 (2) ausgeschalteter Druckluftbremse
 (nur bei Reisezügen
 Nombre de véhicules avec frein isolé
 (pour trains de voyageurs seulement)
 Aantal voertuigen met afgezonderde rem
 (enkel voor reizigerstreinen)</p> <p>17. Überschuss an Bremsgewicht t
 (2) (nur bei Güterzügen mit belgischem Trieb-
 fahrzeugführer)
 Excédent de poids-frein (uniquement pour les
 trains de marchandises avec conducteur belge)
 Overschot aan remgewicht (enkel voor goede-
 rentreinen met belgische treinbestuurder)</p> |
|---|--|

18. Im Zuge sind
 (2) Le train comporte
 De trein bevat

besetzte Reisezugwagen (1)
 mit dem Kennbuchstaben h und z
 des voitures occupées portant les lettres h et z
 bezette rijtuigen die de kenletters h en z dragen
 ja/nein
 oui/non
 ja/neein

Wagen mit Lademassüberschreitung ja/nein
 des wagons dépassant le gabarit de chargement
 wagons met lading buiten profiel
 oui/non
 ja/neein

Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern ja/nein
 des wagons transportant des produits sujets à explosion
 wagons met ontplofbare goederen
 oui/non
 ja/neein

Nummer des Schlusswagens
 Numéro du dernier véhicule
 Nummer van de laatste wagen

(1) Nichtzutreffendes streichen
 Biffer les mentions inutiles
 De onnodige aanwijzingen schrappen

(2) Erläuterungen siehe Rückseite
 Voir explications au verso
 Verklaaringen op rugzijde

Nur auszufüllen für Züge, bei
 denen der Triebfahrzeug-
 führer die Ausgaben des Zug-
 führers übernimmt.

Ne remplir que pour les trains
 dont le conducteur est chef
 de train.
 Enkel invullen bij treinen waar
 de bestuurder treinchef is.

..... (1)
 (Zugführer/Zugvorbereiter) (1)
 (chef de train/préparateur)
 (treinchef/bereider)

D.B. 3bis

BIJLAGE I.

Bladz. 2.

Erläuterungen zur Ausfertigung des dreisprachigen Bremszettels

Notes explicatives pour établir le bulletin de freinage trilingue

Uitleg voor het opmaken van het drietalig rembulletin

Die Angaben in der Wagenliste und die Anschriften an den Triebfahrzeugen liefern die Grundlagen für den dreisprachigen DB-Bremszettel.

Les indications du bordereau et les inscriptions sur les véhicules moteurs fournissent les éléments de base pour le bulletin de freinage DB trilingue.

De aanduidingen van het bordereau en de opschriften op de krachtvoertuigen vormen de basisgegevens voor het drietalig rembulletin van de DB

Erläuterungen zu Punkt :
Explications relatives au point :
Verklaringen van punt :

3. Es ist die Bremsart einzutragen, in der der Zug gefahren wird :
= R/P = bei schnellwirkenden Druckluftbremsen oder
= G = bei langsamwirkenden Druckluftbremsen
Inscrire le régime de freinage selon lequel le train est remorqué :
= R/P = en régime « voyageurs »
= G = en régime « marchandises »
Het remregime inschrijven waarin de trein verzekerd wordt :
= R/P = in regime « reizigers »
= G = in regime « goederen »

6. Als zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges ist die niedrigste Geschwindigkeit eines im Zuge laufenden Wagen einzutragen.
La vitesse autorisée de la rame est la vitesse autorisée pour le véhicule incorporé dans la rame, ayant la vitesse autorisée la plus restrictive.

Als toegelaten snelheid van het stel geldt de snelheid van het voertuig met de laagst toegelaten snelheid.

9. Das Gesamtgewicht ergibt sich aus dem Wagenzuggewicht und den Gewichten der Zug-, der Vorspann- und der an die Druckluftbremse angeschlossenen Schiebelokomotiven.
Le poids total du train s'obtient en additionnant le poids de la rame et le poids de la ou des locomotives accouplées.

Het totale treingewicht is de som van het gewicht van het stel en het gewicht van de aangekoppelde locomotief(ven).

12. Das Gesamtbremsgewicht ergibt sich aus dem Bremsgewicht des Wagenzuges und den Bremsgewichten der Zug-, der Vorspann- und der an die Druckluftbremse angeschlossenen Schiebelokomotiven.

Le poids-frein total s'obtient en additionnant le poids-frein de la rame et le poids-frein de la ou des locomotives accouplées.

Het totale remgewicht is de som van het remgewicht van het stel en het remgewicht van de aangekoppelde locomotief(ven).

14. Ausrechnung der vorhandenen Bremsleistung :

Gesamtbremsgewicht t x 100 = %
Gesamtzuggewicht t

Calcul du pourcentage réel de freinage :
poids-frein total t x 100
poids total du train t

Berekening van het werkelijk rempercentage :

totaal remgewicht t x 100
totaal gewicht van de trein t

15. Nur einzutragen, wenn die vorhandenen Bremsleistung (Pkt. 14) geringer sind als die Mindestbremsleistung (Pkt. 13).
Ne remplir que si le pourcentage réel de freinage (Pt 14) est inférieur au pourcentage de freinage requis (Pt 13).

Slechts in te vullen indien het werkelijk rempercentage (Pt 14) kleiner is dan het vereist rempercentage (Pt 13).

16. Zu Pkt. 16 sind stets Angaben zu machen, d. h.: sofern an allen Wagen die Druckluftbremse eingeschaltet ist, muss eine « 0 », sonst die Anzahl der ausgeschalteten Bremsen eingetragen werden.

Le point 16 doit toujours être complété, c.à.d. : quand tous les freins sont en service, inscrire « 0 » ; dans le cas contraire, inscrire le nombre de freins isolés.

Punt 16 moet altijd ingevuld zijn, d.w.z. als alle remmen in dienst zijn, « 0 » inschrijven; zo niet het aantal voertuigen met afgezonderde rem inschrijven.

17. Ausrechnung des Überschusses an Bremsleistung :

Zuerst ist das den vorgeschriebenen Mindestbremsleistung entsprechende Mindestbremsgewicht anhand des vorhandenen Gesamtzuggewicht (Pkt. 9) zu ermitteln :
Gesamtzuggewicht * x Mindestbremsleistung

100

Die so ermittelte Tonnenzahl ist von dem vorhandenen Gesamtbremsgewicht (Pkt. 12) abzuziehen :
Gesamtbremsgewicht — Mindestbremsgewicht = Überschuss an Bremsleistung.

Calcul de l'excédent de poids-frein :
- Déterminer d'abord le poids-frein requis = poids total du train (Pt 9) x pourcentage de freinage requis (Pt 13)

100

- Excédent de poids-frein :
poids-frein total (Pt 12) — poids-frein requis.
Berekening van het overschot aan remgewicht :
- Voorafgaande berekening van het vereist remgewicht =

totaal remgewicht (Pt 9) x vereist rempercentage (Pt 13)

100

- Overschot aan remgewicht =
totaal remgewicht (Pt 9) — vereist remgewicht.

18. Die Kennbuchstaben h bzw. z stehen bei der Gattungsbezeichnung des Wagens (z. B. WRümh oder Apümz).

Les lettres d'identification h ou z se trouvent dans les indications de la série du véhicule (par ex. : WRümh ou Apümz).

De kenletters h of z staan in de reeks aanduidingen van het voertuig (b. v. : WRümh of Apümz).

Zug/Sperrföhr/Schlefbelok für Zug 235
 Train/parcoirs sur voie hors service/allège pour train
 Trein/sperrit/opdruklocomotief voor trein

a) fährt auf falschem Gleis
 circule à contre voie
 rijdt op tegenspoor
 von Aachen Süd bis Aachen Hbf
 de à
 van tot

b) fährt — schiebt nach — in Richtung
 circule — pousse en queue — en direction de
 rijdt — drukt op — in de richting
 bis
 jusque
 tot

auf richtigem und kehrt zurück auf falschem und kehrt zurück
 auf falschem Gleis auf richtigem Gleis
 a voie normale et rebrousse à contre-voie et rebrousse
 à contre voie à voie normale
 op normaal spoor en keert terug op tegenspoor en keert terug
 op tegenspoor op normaal spoor

Auf richtigem Gleis die zugehörigen Signale beachten !
 A voie normale, observer les signaux se rapportant à cette voie !
 Op normaal spoor de op het spoor betrekking hebbende seinen in acht nemen !

c) fährt aus — weiter — fährt aus — weiter —
 ohne Ausfahrtsignal bei Halt zeigendem Signal
 part — continue — sans part — continue — en franchissant
 signal de sortie le signal fermé
 vertrekt — rijdt door — vertrekt — rijdt door — P1/8 Hp 00
 zonder uitrijsein bij toegezet sein

d) hält auf falschem Gleis am Standort
 s'arrêtera à contre-voie à l'emplacement
 stopt op tegenspoor ter plaatse
 des Sig in
 du signal à
 van sein te
 du signal à
 van sein te
 des EinfSig F des Bf Aachen Hbf
 du signal d'entrée de la gare de
 van inrijsein van station

auch bei Fahrtstellung
 même si ce signal est ouvert
 zelfs indien het sein opengezet is

e) hält auf falschem Gleis nicht am Standort des
 ne s'arrêtera pas à contre-voie à l'emplacement du
 stopt op tegenspoor niet ter plaatse van
 EinfSig BkSig
 signal d'entrée signal de block
 inrijsein bloksein

des Bf der Abzw
 de la gare de de la bifurcation
 van het station van de vertakking

und fährt dort ohne Signal mit höchstens 40 km/h ein — und aus —
 weiter
 et y entre — y sort — continue — sans signal, à une vitesse maximum
 de 40 km/h
 en rijdt daar zonder sein met maximumsnelheid van 40 km/h binnen —
 en buiten — verder

f)
 den 19..... Uhr Min.
 le 19..... heures minutes
 19..... uur minuten

Der Fahrdienstleiter
 le sous-chef de gare
 de onderstationschef

Erhalten (..... mal)
 reçu (..... exemplaire(s))
 ontvangen (..... exemplar(en))

(Name, Dienststellung)
 (nom, qualif. adm.)
 (naam, adm. betiteling)

Gültiges unter Benutzung der Querlinien
 umrahmen ! Nichtzutreffendes im umrahmten
 Teil schräg streichen !

Encadrer les prescriptions à observer
 en utilisant les traits horizontaux !
 Biffer en oblique les mentions inutiles
 dans la partie encadrée !

De in acht te nemen voorschriften omlijsten
 door de horizontale strepen te gebruiken !
 De onnodige aanwijzingen in het omlijste
 gedeelte schuin doorstrepen !

912 *

Zug/Spernfahrt/Schlebelok für Zug 235
 Train/parcours sur voie hors service/allège pour train
 Trein/sperrit/opdruklocomotief voor trein

a) fährt auf falschem Gleis
 circule à contre voie
 rijdt op tegenspoor

von Aachen Süd bis Aachen Hbf
 de à
 van tot

b) fährt — schiebt nach — in Richtung
 circule — pousse en queue — en direction de
 rijdt — drukt op — in de richting

..... bis
 jusque
 tot

auf richtigem und kehrt zurück auf falschem Gleis
 a voie normale et rebrousse à contre voie
 op normaal spoor en keert terug op tegenspoor

auf falschem und kehrt zurück auf richtigem Gleis
 à contre-voie et rebrousse à voie normale
 op tegenspoor en keert terug op normaal spoor

Auf richtigem Gleis die zugehörigen Signale beachten !
 A voie normale, observer les signaux se rapportant à cette voie !
 Op normaal spoor de op het spoor betrekking hebbende seinen in acht nemen !

c) fährt aus — weiter — ohne Ausfahrtsignal fährt aus — weiter — bei Halt zeigendem Signal
 part — continue — sans part — continue — en franchissant
 signal de sortie le signal fermé
 vertrekt — rijdt door — zonder uitrijsein vertrekt — rijdt door — bij toegezet sein P1/8 H200

d) hält auf falschem Gleis am Standort
 s'arrêtera à contre-voie à l'emplacement
 stopt op tegenspoor ter plaatse

des Sig in
 du signal à
 van sein te

du signal à
 van sein te

des EinfSig des Bf
 du signal d'entrée de la gare de
 van inrijsein van station

auch bei Fahrtsteilung
 même si ce signal est ouvert
 zelfs indien het sein opengezet is

e) hält auf falschem Gleis nicht am Standort des
 ne s'arrêtera pas à contre-voie à l'emplacement du
 stopt op tegenspoor niet ter plaatse van

EinfSig F BkSig
 signal d'entrée signal de block
 inrijsein bloksein

des Bf Aachen Hbf der Abzw
 de la gare de de la bifurcation
 van het station van de vertakking

und fährt dort ohne Signal mit höchstens 40 km/h ein — ~~und aus~~ weiter
 et y entre — ~~sort~~ — continue — sans signal, à une vitesse maximum de 40 km/h
 en rijdt daar zonder sein met maximumsnelheid van 40 km/h binnen — ~~en buiten~~ verder

f)

..... den 19..... Uhr Min.
 le 19..... heures minutes
 19..... uur minuten

Der Fahrdienstleiter
 le sous-chef de gare
 de onderstationschef

Erhalten (..... mal)
 reçu (..... exemplaire(s))
 ontvangen (..... exemplar(en))

(Name, Dienststellung)
 (nom, qualif. adm.)
 (naam, adm. betiteling)

Gültiges unter Benutzung der Querlinien umrahmen ! Nichtzutreffendes im umrahmten Teil schräg streichen !
 Encadrer les prescriptions à observer en utilisant les traits horizontaux ! Biffer en oblique les mentions inutiles dans la partie encadrée !
 De in acht te nemen voorschriften omlijsten door de horizontale strepen te gebruiken : De onnodige aanwijzingen in het omlijste gedeelte schuin doorstrepen !

Zug/Spezfahrt/Schlepplokomotive für Zug 14712
Train/parcours sur voie hors service/voies pour train
Train/sperrijt/opdruklocomotief voor trein

a) fährt auf falschem Gleis
circule à contre-voie
rijdt op tegenspoor
von Aachen Hbf bis Aachen Süd
de à
van tot

b) fährt — schiebt nach — in Richtung
circule — pousse en queue — en direction de
rijdt — drukt op — in de richting
bis
jusque
tot
auf richtigem und kehrt zurück auf falschem Gleis
auf falschem und kehrt zurück auf richtigem Gleis
a voie normale et rebrousse à contre-voie
à contre-voie et rebrousse à voie normale
op normaal spoor en keert terug op tegenspoor en keert terug op normaal spoor
Auf richtigem Gleis die zugehörigen Signale beachten !
A voie normale, observer les signaux se rapportant à cette voie !
Op normaal spoor de op het spoor betrekking hebbende seinen in acht nemen !

c) fährt aus — weiter — ohne Ausfahrtsignal
part — continue — sans signal de sortie
vertrekt — rijdt door — zonder uitrijsein
fährt aus — weiter — bei Halt zeigendem Signal
part — continue — en franchissant le signal fermé
vertrekt — rijdt door — bij toegezet sein N7 Hp00

d) hält auf falschem Gleis am Standort
s'arrêtera à contre-voie à l'emplacement
stopt op tegenspoor ter plaatse
des Sig in
du signal à
van sein te
du signal à
van sein te
des EinfSig A des Bf Aachen Süd
du signal d'entrée de la gare de
van inrijsein van station
auch bei Fahrtstellung
même si ce signal est ouvert
zelfs indien het sein opengezet is

e) hält auf falschem Gleis nicht am Standort des
ne s'arrêtera pas à contre-voie à l'emplacement du
stopt op tegenspoor niet ter plaatse van
EinfSig BkSig
signal d'entrée signal de block
inrijsein bloksein
des Bf der Abzw
de la gare de de la bifurcation
van het station van de vertakking
und fährt dort ohne Signal mit höchstens 40 km/h ein — und aus — weiter
et y entre — y sort — continue — sans signal, à une vitesse maximum de 40 km/h
en rijdt daar zonder sein met maximumsnelheid van 40 km/h binnen — en buiten — verder

f)

den 19 Uhr Min.
le 19 heures minutes
19 uur minuten

Der Fahrdienstleiter
le sous-chef de gare
de onderstationschef
Erhalten (mal)
reçu (exemplaire(s))
ontvangen (exemplar(en))

(Name, Dienststellung)
(nom, qualif. adm.)
(naam, adm. betiteling)

Gültiges unter Benutzung der Querlinien umrahmen ! Nichtzutreffendes im umrahmten Teil schräg streichen !
Encadrer les prescriptions à observer en utilisant les traits horizontaux ! Biffer en oblique les mentions inutiles dans la partie encadrée !
De in acht te nemen voorschriften omlijsten door de horizontale strepen te gebruiken : De onnodige aanwijzingen in het omlijste gedeelte schuin doorstrepen !

914 *

Befehl B — Ordre B — Bevel B

J.B. 3bis

BIJLAGE V.

Zug/Sperrfahrt/Schlepplokomotive für Zug 232
Train/parcours sur voie hors service/allège pour train
Trein/sperrit/opdruklocomotief voor trein

a) fährt auf falschem Gleis
circule à contre-voie
rijdt op tegenspoor
von Aachen Hbf bis Aachen Süd
de à
van tot

b) fährt — schiebt nach — in Richtung
circule — pousse en queue — en direction de
rijdt — drukt op — in de richting
..... bis
..... jusque
..... tot
auf richtigem und kehrt zurück auf falschem und kehrt zurück
auf falschem Gleis auf richtigem Gleis
à voie normale et rebrousse à contre-voie et rebrousse
à contre-voie à voie normale
op normaal spoor en keert terug op tegenspoor en keert terug
op tegenspoor op normaal spoor
Auf richtigem Gleis die zugehörigen Signale beachten !
A voie normale, observer les signaux se rapportant à cette voie !
Op normaal spoor de op het spoor betrekking hebbende seinen in acht nemen !

c) fährt aus — weiter — ohne Ausfahrtsignal fährt aus — weiter — bei Halt zeigendem Signal
part — continue — sans part — continue — en franchissant
signal de sortie le signal fermé
vertrekt — rijdt door — zonder uitrijsein vertrekt — rijdt door — bij toegezet sein NB Hp 00

d) hält auf falschem Gleis am Standort
s'arrêtera à contre-voie à l'emplacement
stopt op tegenspoor ter plaatse
des Sig in
du signal à
van sein te
du signal à
van sein te
des EinfSig des Bf
du signal d'entrée de la gare de
van inrijsein van station

e) hält auf falschem Gleis nicht am Standort des
ne s'arrêtera pas à contre-voie à l'emplacement du
stopt op tegenspoor niet ter plaatse van
EinfSig A BkSig
signal d'entrée signal de block
inrijsein bloksein
des Bf Aachen Süd der Abzw
de la gare de de la bifurcation
van het station van de vertakking

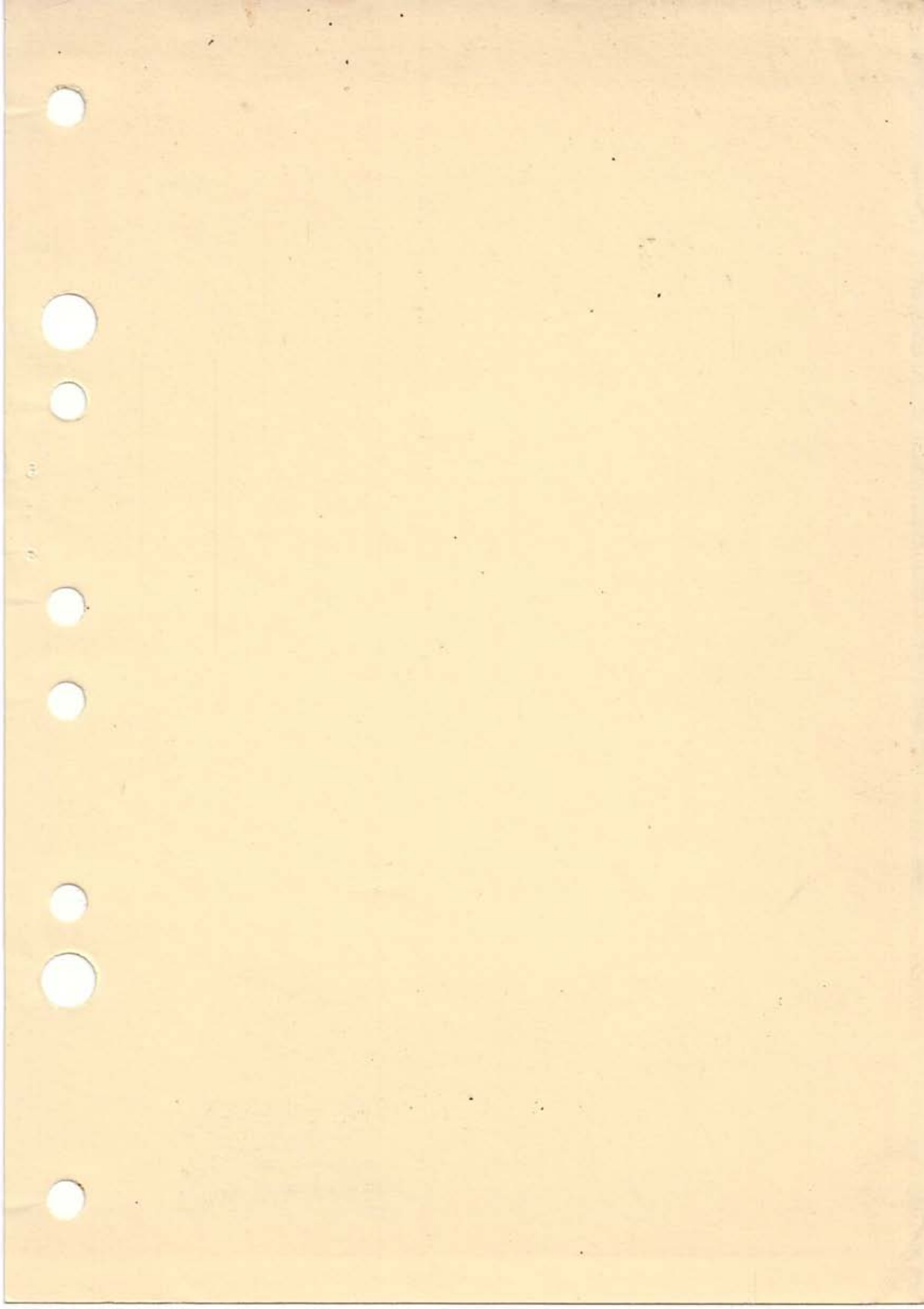
und fährt dort ohne Signal mit höchstens 40 km/h ein — ~~und aus~~ — weiter
et y entre — ~~sort~~ — continue — sans signal, à une vitesse maximum
de 40 km/h
en rijdt daar zonder sein met maximumsnelheid van 40 km/h binnen —
en buiten — verder

f) den 19..... Uhr Min.
..... le 19..... heures minutes
..... 19..... uur minuten

Der Fahrdienstleiter
le sous-chef de gare
de onderstationschef
Erhalten (..... mal)
reçu (..... exemplaire(s))
ontvangen (..... exemplar(en))
.....
(Name, Dienststellung)
(nom, qualif. adm.)
(naam, adm. betiteling)

Gültiges unter Benutzung der Querlinien
umrahmen ! Nichtzutreffendes im umrahmten
Teil schräg streichen !
Encadrer les prescriptions à observer
en utilisant les traits horizontaux !
Biffer en oblique les mentions inutiles
dans la partie encadrée !
De in acht te nemen voorschriften omlijsten
door de horizontale strepen te gebruiken :
De onnodige aanwijzingen in het omlijste
gedeelte schuin doorstrepen !

916 *



Drukkerij van de N.M.B.S.
Dienstleider: R. LATAIRE
— Twee Stationsstraat —
BRUSSEL (Klein Eiland)

— * 373502.9.76 (500). —