664-
C 5502/Stm
Ep 02

N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN

GEVESTIGD TE UTRECHT

Bedieningsvoorschrift

voor

Station Stedum

B V S/Stm

1959

C 5502/Stm

abv nr 6596

Utrecht, 20 OCT. 1959

N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN
GEVESTIGD TE UTRECHT

Bedieningsvoorschrift

voor

Station Stedum

BVS/Stm

1959

Op de baanvakken Stedum-Bedum en Stedum-Loppersum is blokstelsel A in dienst gesteld.

Hierbij wordt ingevoerd Bedieningsvoorschrift voor station Stedum 1959.

Hiermede vervalt het bedieningsvoorschrift voor station Stedum 1957 met de abv's nr 6038 en 6486.

De Chef van de Dienst van het Vervoer

De Chef van het Seinwezen

Ingevoerd met abv nr 6596

BIJGEWERKTE WIJZIGINGSBLADEN

nr:	abv nr:	Datum:	Bijgewerkt door:	Standplaats:	Paraaf:
1e	6752	20-10-59	A. de Vries		
2e	6890	23-3-'62			
3e	8836	18-5-'66			
4e					
5e					
6e					

BEDIENINGSVOORSCHRIFT

VOOR

STATION STEDUM

Algemene Omschrijving

Op de baanvakken Stedum—Bedum en Stedum—Loppersum is blokstelsel A in gebruik.

De vensters van het blokstelsel bevinden zich in post T.

Op het perron nabij post T worden bediend:

a. met het 4-voudige bedieningstoestel de seinen $A_{1,2}/A^{v}$ en $D_{1,2}/D^{v}$ en de wissels 1 en 5;

b. met het 2-voudige bedieningstoestel de seinen $B_{1,2}$ en $C_{1,2}$;

c. de halve-overwegbomen met wisselende rode lichten van de overweg bij km 21.645.

Met het 4-voudige bedieningstoestel zijn gekoppeld de sleutels H.2/3 en H.7/6.St 7

Met het 2-voudige bedieningstoestel kan gekoppeld zijn de sleutel H.7/6. St 7

In de trekdraden van de seinen $A_{1,2}$ en $B_{1,2}$ is een trekdraadversperring aanwezig, waardoor deze seinen niet gelijktijdig uit de stand „stop" kunnen worden gebracht.

De normale stand van de handels van het 4-voudige en 2-voudige bedieningstoestel is omhoog, dan tonen de seinen het beeld en liggen de wissels in de stand, als op de tekening is aangegeven.

Voorsein D^{v} wordt elektrisch bediend door het omleggen van het handel $D_{1,2}/D^{v}$.

De stand van de seinen $B_{1,2}$, $C_{1,2}$ en D^{v} wordt in post T door seinmeldingsvenstertjes aangegeven.

Bij de normale stand van de seinen is het bijbehorende venstertje rood, bij de andere stand wit.

Bediening

Voor treinen van Bedum op spoor I moet de sleutel H. 2/3 in het desbetreffende slot aan het 4-voudige bedieningstoestel aanwezig zijn.

Voor treinen van Loppersum op spoor I moeten de sleutels H. 2/3 en H.7/6 Stf en op spoor II moet de sleutel H.7/6 Stf in de (het) betreffende sloten (slot) aan het 4-voudige bedieningstoestel aanwezig zijn.

Voor treinen naar Loppersum moet de sleutel H.7/6 in het slot aan het 2-voudige bedieningstoestel aanwezig zijn.

Alvorens sein $C_{1,2}$ voor een trein van spoor I naar Loppersum uit de stand „stop" te brengen, overtuigt T zich dat de sleutel H.2/3 in het slot aan het 4-voudige bedieningstoestel aanwezig is.

Het handel $B_{1,2}$ resp. $C_{1,2}$ mag eerst worden omgelegd, zodra het lampje „$B_{1,2}$" resp. „$C_{1,2}$" op het bedieningstoestel brandt, ten teken dat het betreffende blokvenster vrij is.

Zodra de trein de geïsoleerde spoorstaaf in het spoor naar Bedum resp. Loppersum berijdt, dooft het betreffende lampje en valt sein $B_{1,2}$ resp. $C_{1,2}$ in de normale stand terug.

Achter de trein brengt T het handel $B_{1,2}$ resp. $C_{1,2}$ in de normale stand terug.

Openen en sluiten van de halve-overwegbomen bij km 21.645

T legt het palhandel voor de bediening van de wisselende rode lichten en de waarschuwingsschellen om, waardoor na 10 sec. een schel gaat luiden. Vervolgens sluit T de halve-overwegbomen, waardoor als de bomen geheel gesloten zijn, de schel ophoudt met luiden.

Wanneer de trein de geïsoleerde spoorstaaf in de overweg is overgereden, begint de zoemer te werken.

T opent vervolgens de halve-overwegbomen en legt het palhandel voor de bediening van de wisselende rode lichten en de waarschuwingsschellen normaal, waardoor de zoemer zwijgt.

Omschrijving van de seinen

$A_{1,2}$ Inrijsein, zijde Bedum, op de sporen I en II.
A^{v} Voorsein van $A_{1,2}$
$B_{1,2}$ Uitrijsein van de sporen I en II naar Bedum, tevens bloksein.

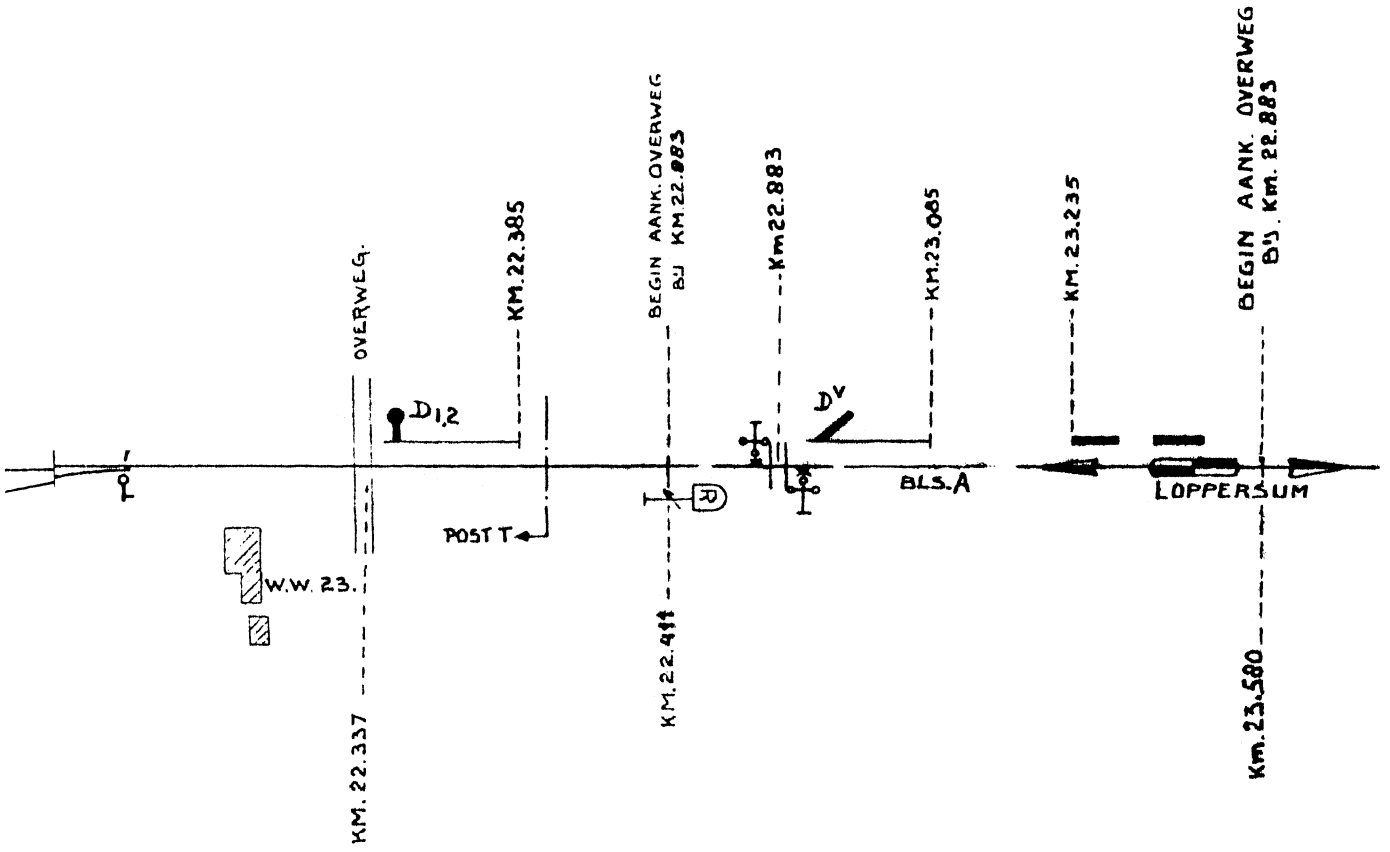
$C_{1,2}$ Uitrijsein van de sporen I en II naar Loppersum, tevens bloksein
$D_{1,2}$ Inrijsein, zijde Loppersum, op de sporen I en II
D^{V} Voorsein van $D_{1,2}$.

Een bord sein 302 SR voor het hoofdspoor naar Loppersum.

Over de sporen I en II mag van beide richtingen worden doorgereden.

Bijzondere bepaling.
Bij binnenkomst van Bedum resp. Loppersum op spoor I behoeft het vrij en onbelemmerd zijn van het aankomstspoor slechts te worden nagegaan tot de vrije ruimte van wissel 5 resp. 1.

STEDUM.

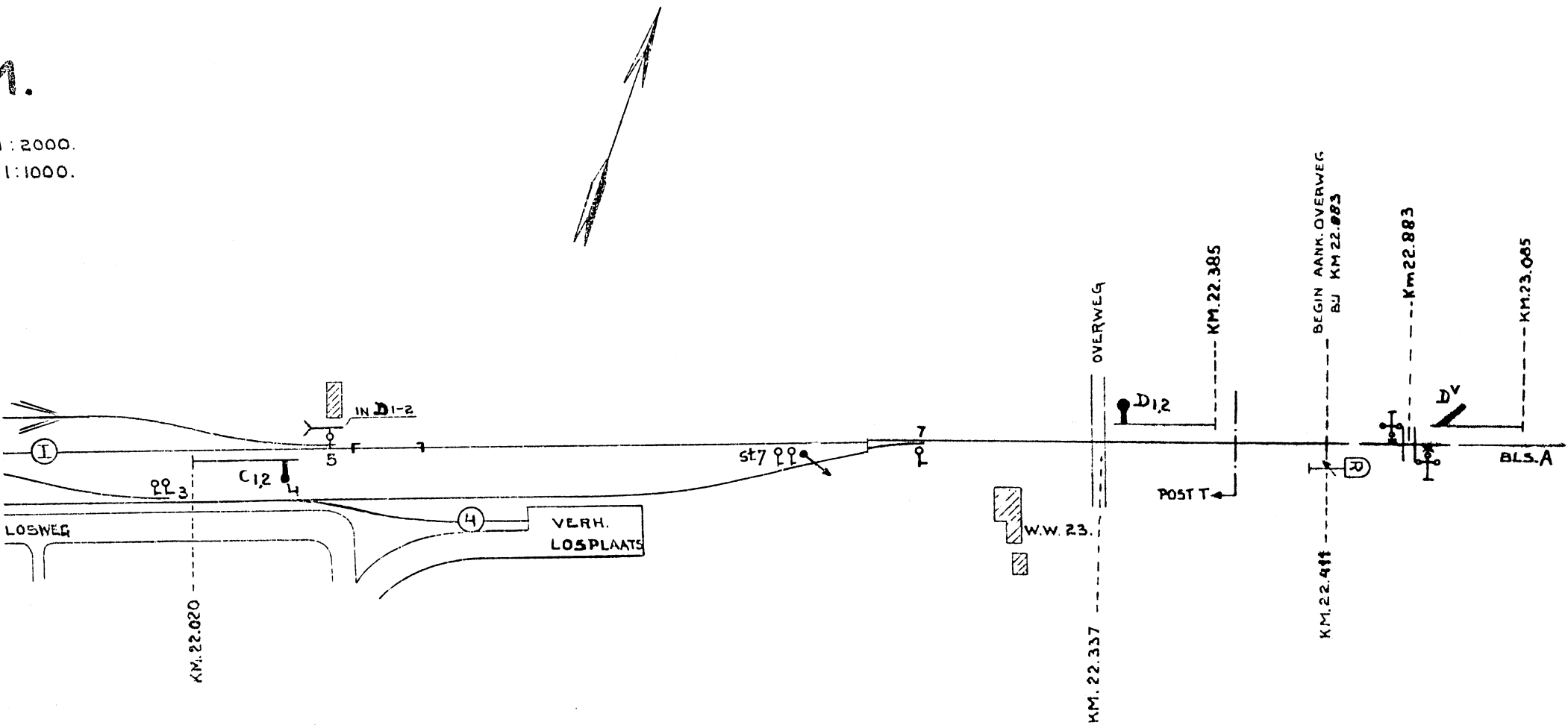


2000 cm²

GETEEKEND. FEBR 1933.		
WIJZ.	2-7-'54	
WIJZ.	25-8-54	
"	29-12-'54	
"	28-1-'57	
"	4-4-'57	
"	24-2-58	
BLS. A	6-1-'59	
WIJZ.	9-3-'59	
"	13-7-'59	
"	4-9-'59	
REV	28-4-'60	
WIJZ	11-2-66	

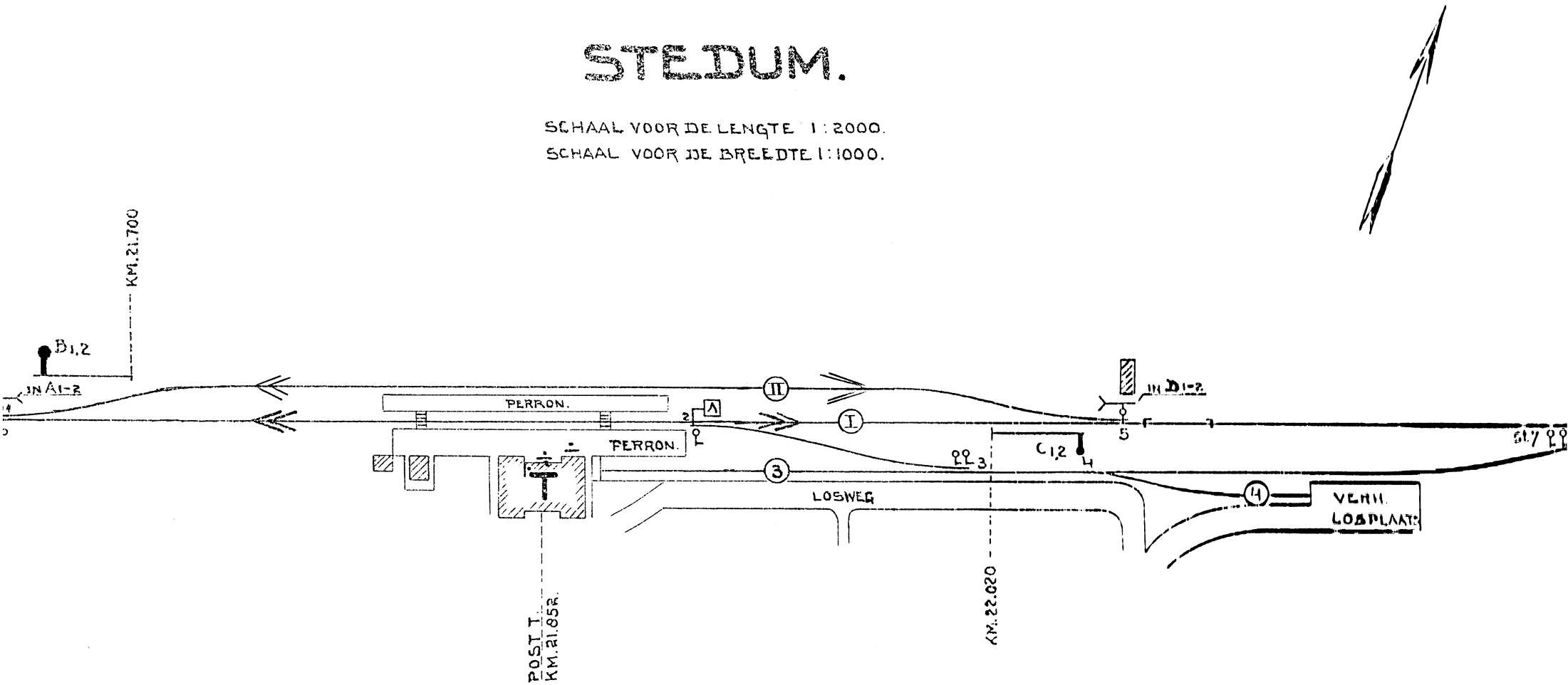
1.

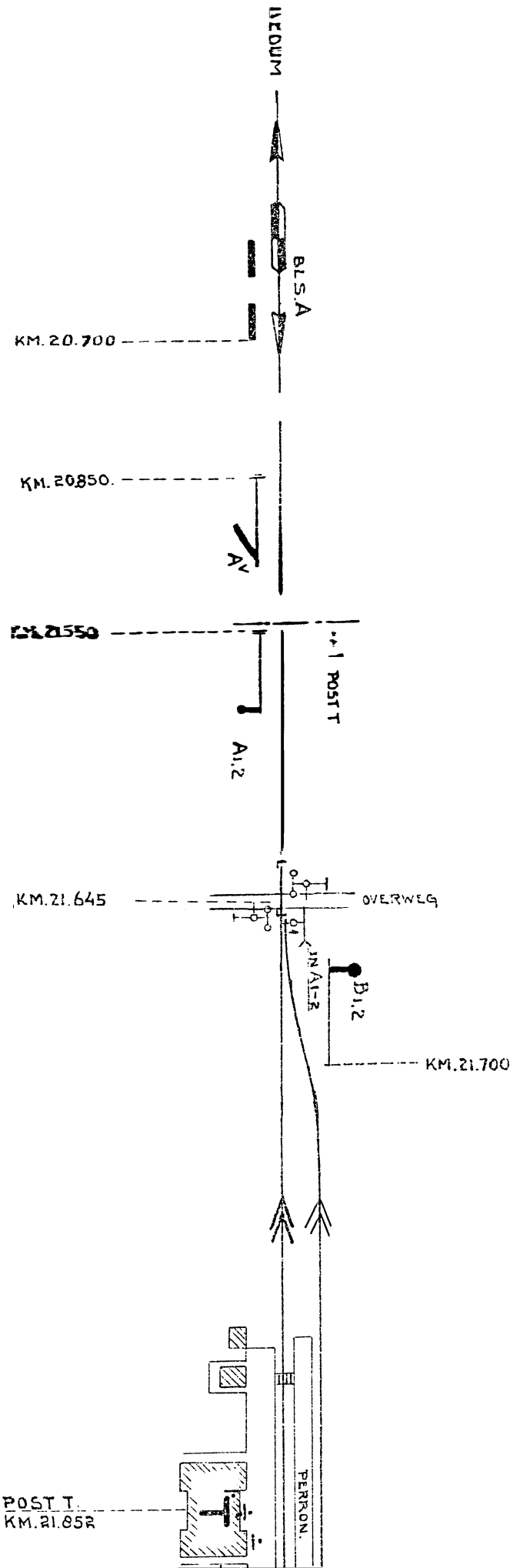
: 2000.
1:1000.


IN D1-2
5
C1,2
4
3
LOSWEG
4
VERH.
LOSPLAATS
KM. 22.020
st7
7
OVERWEG
D1,2
KM. 22.337
W.W. 23.
KM.22.385
POST T
BEGIN AANK. OVERWEG
BIJ KM 22.893
KM. 22.411
Km22.883
D^V
KM.23.085
BLS.A

STEDUM.

SCHAAL VOOR DE LENGTE 1 : 2000.
SCHAAL VOOR DE BREEDTE 1 : 1000.




HEDUM
BLS.A
KM. 20.700
KM. 20850.
AV
KM. 20550
+1 POST T
A1.2
KM. 21.645
OVERWEG
IN A1-2
B1.2
KM. 21.700
POST T.
KM. 21.852
PERRON.