

INHOUDSOPGAVEHoofdstuk I Algemeen

Begripsomschrijvingen	A 1
Verkortingen	A 3
Systeembeschrijving	A 7
Apparatuur	A 9

Hoofdstuk II Het Management Information System (M.I.S.)

Doel en opzet	B 1
Apparatuur	B 5
Bediening beeldstation	B 9
Programmagebruik	B 15
Programmabeschrijvingen	B 25
M.I.S.-meldingen	B 97

Hoofdstuk III Het Proces Control (P.C.)

Doel en opzet	C 1
Heuveltableau (Omschrijving en bediening)	C 3
Heuvelen met de P.C.-computer	C 37
Exploitatieve meldingen	C 63
Storingen diverse apparatuur en systemen	C 73
Lijst van P.C.-meldingen	C 81

Hoofdstuk IV Gebruik van het heuvelsysteem (M.I.S. en P.C.)

Vorbereidingen vóór aankomst van een trein	D 1
Aankomstbehandeling en heuvelklaar maken	D 5
Heuvelen	D 19
Doordrukken wagens	D 31
Foutlopers en herheuvelen	D 35
Opstellocaties	D 37
Samenstellen vertrektreinen	D 41
Verslaggeving	D 45

HOOFDSTUK IBegripsomschrijvingen van de in dit BVS genoemde sporen

- Aankomstsporen : De sporen 201 t/m 214.
- Verdeelsporen : De sporen 101 t/m 144.
- Omhaalsporen : De sporen 51, 52, 53.
- Vertreksporen : De sporen 151 t/m 158.
De verdeelsporen 140 t/m 144 kunnen in zuidelijke richting als vertreksporen worden gebruikt.
- Uitwijkspoor : Een, in een uitwijktabel aangegeven verdeelspoor, waarheen de PC-computer de wagens heuvelt, als het oorspronkelijke verdeelspoor vol of niet beschikbaar is (b.v. gesperd).
- Rommelspoor : Het verdeelspoor, waarheen de PC-computer de wagens heuvelt, als:
- géén verdeelspoor is aangegeven of;
- het aangegeven verdeelspoor niet beschikbaar is en er geen uitwijkspoor is aangegeven.
- Nog haalbaar spoor : Het, voor de PC-computer nog bereikbare verdeelspoor met het laagste spoornummer in de betrokken bundel, waarheen wagens worden geheveld, waarvan het aangegeven verdeelspoor niet bereikbaar is en waarvoor géén uitwijkspoor is aangegeven en het rommelspoor niet bereikbaar is.
- Wegzetspoor : Spoor 162, met wissel 1B aftakkend vanuit het heuvelspoor, in gebruik voor het uitzetten resp. opstellen van wagens "Niet Heuvelen".
- Doordrukspoor : Spoor 161, met wissel 1A verbonden aan het heuvelspoor, in gebruik voor het opstellen van de "Doordruklok".

Begripsomschrijvingen van de in dit BVS genoemde apparatuur met de afkortingen en verkortingen die gebruikt worden in de maskers en teksten.

a. Begripsomschrijvingen van de apparatuur:

- Beeldstation : Een op de MIS- of PC-computer aangesloten beeldscherm, al of niet voorzien van een toetsenbord. Beeldschermen voorzien van toetsenbord dienen voor het opvragen en invoeren van gegevens aan/in de computer.
- Printer : Een op de MIS-computer aangesloten testdrukker, voor het afdrukken van lijsten, meldingen, enz.

b. Afkortingen en verkortingen die gebruikt worden in de op het beeldscherm getoonde maskers:

A	= aantal assen	LEN	= lengte in decimeters
AFL	= afloopje	NH	= niet heuvelen
AG	= aankomstgroep (SGG-code)	NR	= nummer
AST	= aankomststation	N/Z	= noordzijde/zuidzijde
ATYD	= aankomsttijd	PAG	= pagina
B	= belemmering	RGDT	= rangeerdienst
BT	= beladingstoestand	RN	= regelnummer
BZ	= bijzonderheden (transportcode)	SPER	= gesperd
CAP	= capaciteit v.e. verdeel- spoor	SP	= spoor
D	= dokumenten	TGW	= totaal gewicht
DOK	= dokumenten (vrachtbrieven)	THEORET VRY LEN	= theoretisch vrije lengte op een verdeelspoor
DRGL	= dienstregeling	UITW.SP.	= uitwijkspoor
GEVI	= gevarencode	VST	= vertrekstation
GEADDRESS + PL PUNT	= geadresseerde + plaatsingspunt	VTYD	= vertrektijd
GGW	= geremd gewicht	WG	= wagen(s)
GRDT	= gronddienst	WGST	= wagensoort in code
HEUV	= heuveldeel		
HV	= heuvelvolgorde		
INFO	= medewerker info		
KOMBIN	= gecombineerd met		

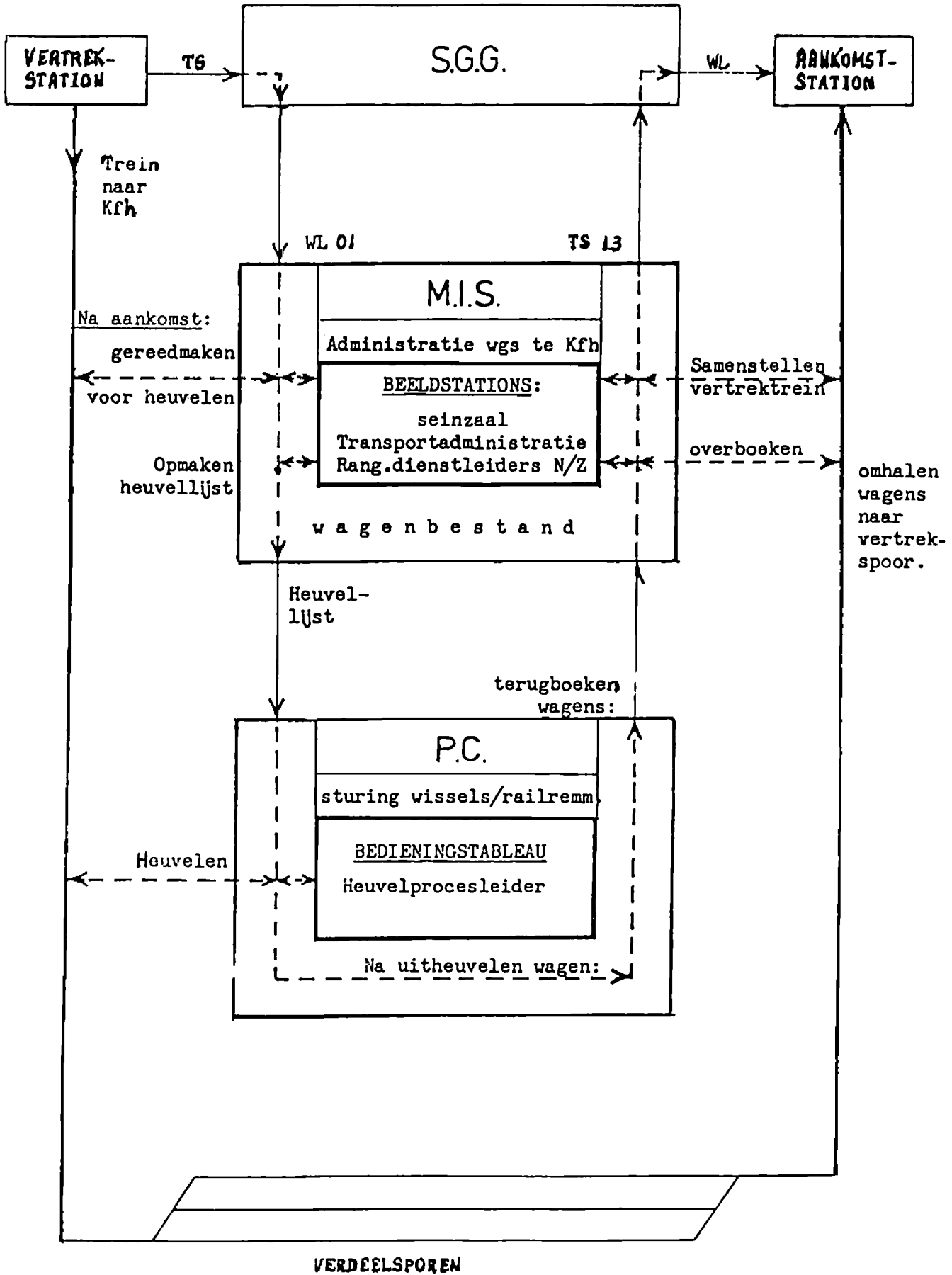
c. Afkortingen en verkortingen welke in de tekst worden gebruikt.

- Begrippen:

AZ	= Opnamerichting van de wagens in een trein vanaf de lok tot aan de laatste wagen.
ZA	= Opnamerichting van de wagens in een trein vanaf de laatste wagen tot aan de lok.
GWR	= Groeps-wagenregelingsbureau.
SGG	= Systeem gegevensverwerking goederenvervoer.
MIS	= Management information system.
PC	= Proces control.
NH	= Niet heuvelen.
Tpa	= Transportadministratie.
TS-13	= Treinsamenstellingsbericht.

c. Afkortingen en verkortingen welke in de tekst worden gebruikt (vervolg)

- <u>Funktionele benamingen:</u>	Crdgl.	= Centrale rangeerdienstleider.
	Hpl.	= Heuvelprocesleider.
	Rgdl.NZ	= Rangeerdienstleider Noordzijde.
	Rgdl.ZZ	= Rangeerdienstleider Zuidzijde.
	Pll.tpa	= Ploegleider transportadministratie.
	Trdl.	= Treindienstleider.
	T	= Treindienstleiders aan het V-NX-toestel Kijfhoek.



Samenhang S.G.G. - M.I.S. - P.C.

SYSTEEMBESCHRIJVING1. Inleiding

Naast de, door de treindienstleiders bediende, NX-beveiliging is te Kijfhoek een automatisch heuvelsysteem in gebruik, voor het heuvelen van de te sorteren wagens.

Het heuvelsysteem bevat:

- Een administratief systeem: Management Information System (M.I.S.).
Met het MIS kunnen de wagens administratief gevolgd worden vanaf aankomst te Kijfhoek tot en met vertrek van Kijfhoek.
Voor het ontvangen en verzenden van gegevens is het MIS rechtstreeks aan het SGG gekoppeld.
- Een procesbesturingssysteem: Proces Control (P.C.).
Het PC heuvelt de te verdelen wagens naar het gewenste verdeelspoor aan de hand van de door het MIS te leveren gegevens.
Het PC heeft verbinding met het NX-systeem voor rangeer- en rijwegen naar en van het heuvelgebied.

2. Systeembeschrijving

De samenhang tussen SGG, MIS, en PC staat vermeld op bladzijde A6.

2.1 Aankomst wagens

Het MIS ontvangt van het SGG de WL 01 berichten van alle te Kijfhoek te behandelen treinen, c.q. wagens.

Via een aantal beeldstations kunnen de bij het heuvelproces betrokkenen de gegevens van de te heuvelen treinen raadplegen, bewerken of op een printer af laten drukken.

Zodra een trein gereed is voor het heuvelen, wordt via het MIS een heuvellijst opgemaakt en aan het PC doorgegeven.

Met behulp van deze lijst kunnen de wagens uit de trein door het PC automatisch geheveld worden.

Het PC stuurt dan de wissels en regelt met de railremmen de snelheden van de afloopjes.

Naast automatische sturing is ook handbediening van de wissels en railremmen in het heuvelgebied mogelijk voor rangeerbewegingen en andere werkzaamheden.

De heuvelprocesleider bedient het PC-bedieningstoestel in de seinzaal.

Nadat een wagen geheveld is, wordt deze - door het PC - weer teruggeboekt naar het bestemde verdeelspoor in het MIS.

2.2 Vertrek wagens

Voor vertrek bestemde wagens worden omgehaald naar een vertrekspoor.

Administratief worden de wagens in het MIS overgeboekt van de verdeelsporen naar een vertrekspoor.

Als alle wagens voor een trein op het vertrekspoor verzameld zijn, wordt aan het MIS de samenstelling van de trein opgegeven.

Vervolgens wordt door het MIS automatisch een treinsamenstellingsbericht (TS-13) opgemaakt en aan de SGG-computer doorgegeven.

De volledige beschrijving en bediening van het MIS staat vermeld in Hoofdstuk II.

De volledige beschrijving en bediening van het PC staat vermeld in Hoofdstuk III.

Het gebruik van het gehele heuvelsysteem te Kijfhoek staat beschreven in Hoofdstuk IV.

3. Apparatuur ten behoeve van het heuvelsysteem.

3.1 Centrale apparatuur.

Deze is opgesteld in de computerruimte.
Bediening van deze apparatuur is niet in dit BVS omschreven.
Aanwezig zijn:

3.1.1 Computers:

- Twee computers ten behoeve van het M.I.S.: Eén computer is normaal in bedrijf; de andere dient als reserve en voor speciale doeleinden. Overschakeling geschiedt met de hand door personeel van Is.
- Twee computers ten behoeve van het P.C.: Eén computer is normaal "sturend", terwijl de andere zogenaamd "hot-standby" staat. Dit wil zeggen, dat deze computer ook normaal alle functies verricht als de in bedrijf zijnde computer, alleen echter NIET "stuurt". Bij uitval van de sturende computer, neemt de "hot-standby"-computer onmiddellijk de sturing over.

De in bedrijf zijnde M.I.S.- en P.C.-computers zijn onderling verbonden voor het uitwisselen van gegevens.

3.1.2 Overige centrale apparatuur:

Op zowel de M.I.S.- als de P.C.-computers zijn, in de computerruimte, een aantal apparaten aangesloten:

1. Bedieningsconsole: Ten behoeve van:

- starten en uitschakelen van de computer;
- in- en uitvoer van gegevens;
- afdrukken van technische meldingen ten behoeve van het onderhoudspersoneel. Verder tevens de meldingen welke bij de gebruikers op de M.I.S.-printers afgedrukt worden.

2. Schijfengeheugens:

Voor het opslaan van tijdens het bedrijf te verwerken gegevens, alsmede de programmering van de computer.

3. Magneetbandstation:

Voor het verzamelen van te bewaren gegevens.

4. Lijnprinter:

Ten behoeve van afdrukken van de heuvelgegevens (P.C.);
afdrukken dagrapport en gegeven uit speciale programma's t.b.v. technische diensten (M.I.S.).

Alléén op het P.C. zijn verder nog aangesloten:

5. Weerstation:

Levert de gegevens betreffende temperatuur, windkracht en -richting, welke door het P.C. bij de heuvelgegevens worden afgedrukt.

6. Een aantal systemen welke de, door de buitenapparatuur (zie punt 3.2) geleverde gegevens bewerken tot door de computer verwerkbare gegevens.

Hiertoe behoren - o.a. - :

- vrije lengte verdeelsporen;
- snelheids-controlesystemen.

De in de computerruimte dienstdoende technici kunnen het verloop van het heuvelen volgen op een "monitor-paneel".

Tevens bevinden zich hierop signaleringen betreffende de status van de M.I.S.- en P.C.-computers.

3.2 Buitenapparatuur

3.2.1 Wissels

- De wissels in het heuvelgebied zijn voorzien van een speciaal type wisselsteller.
- De wissels in het heuvelgebied worden electro-pneumatisch gestuurd en hebben een omlooptijd van 0,4 sec.
- De wissels in het heuvelgebied worden bij automatisch bedrijf vanuit de PC-computer gestuurd.
- De Hpl. kan de wissels t.b.v. andere werkzaamheden, zoals rangeren of onderhoud, met de schakelaars op het bedieningstoestel met de hand sturen.

3.2.2 Railremmen

- Railremmen zijn door luchtdruk gestuurde inrichtingen voor het afremmen van de aflopende wagens.
- De railremmen in het heuvelgebied worden bij automatisch bedrijf gestuurd vanuit de PC-computer.
- De Hpl. kan de railremmen t.b.v. rangeerbewegingen of andere werkzaamheden d.m.v. de schakelaars op het bedieningstoestel met de hand sturen.

Een aflopende wagen kan tot 3 keer worden afgeremd door, achtereenvolgens:

1. Hoofdrailrem, er zijn twee hoofdrailremmen;

één voor de bundelsporen 101 - 122 en

één voor de bundelsporen 124 - 144.

- De sturing vindt plaats in twee afzonderlijke secties.
- De beide secties kunnen onafhankelijk van elkaar worden gestuurd en twee afloopjes tegelijkertijd behandelen.
- De secties bestaan uit reps. 2x8 en 2x9 remcilinders.

2. Groepsrailrem, er zijn zes groepsrailremmen;
 één voor de bundelsporen 101 - 107,
 één voor de bundelsporen 108 - 114,
 één voor de bundelsporen 115 - 122,
 één voor de bundelsporen 124 - 130,
 één voor de bundelsporen 131 - 137 en
 één voor de bundelsporen 138 - 144.

- Er wordt één afloopje tegelijkertijd behandeld.
- De rem is samengesteld uit 2x12 remcilinders.

3. Spoorrailrem, elk verdeelspoor heeft een spoorrailrem.

- De rem is samengesteld uit 1x7 remcilinders.

3.2.3 Cabinesignalering.

In elk van de vier heuvellok'n is een cabinesignalering geplaatst, welke - in de heuvelstand - de navolgende opdrachten kan geven:

- "heuvelen", "rangeren", "Stop";
- de gewenste heuvelsnelheid.

De sturing geschiedt radiografisch.

De opdrachten worden via het heuveltoestel door de heuvelprocesleider gegeven.

De opdracht "stop" en de gewenste heuvelsnelheid kunnen óók automatisch door de PC-computer gegeven worden.

3.2.4 Weegrail

Deze is geplaatst direkt achter de heuvel en geeft per te heuvelen wagen de gewichtsklasse aan.

Aan de hand hiervan wordt de, maximum benodigde, remdruk van de railremmen bepaald.

Er kunnen 4 gewichtsklassen aangegeven worden: "licht", "midden", "zwaar" en "extra zwaar".

De gewichtsklasse wordt door middel van lampjes zichtbaar gemaakt op het bedieningstoestel.

3.2.5 Fotocellen

Op 2 plaatsen op de heuvel zijn dubbelsystemen fotocellen geplaatst; elk bestaande uit een zend- en ontvangstgedeelte.

Op bufferhoogte worden, door onderbreking van de lichtstraal, wagens waargenomen.

De fotocellen worden gebruikt bij:

- de meting van de aflooptengte (in samenwerking met radar);
- vaststellen of wagens zijn gekoppeld.

Daar de zend- en ontvangstgedeelten op elkaar zijn afgestemd, is beïnvloeding door - b.v. - invallend zonlicht niet mogelijk.

3.2.6 Wieldetectoren

Dit zijn aan de spoorstaaf bevestigde inductieve kontakten.

Zij zijn hoofdzakelijk geplaatst nabij de railremmen en wissels en dienen voor het tellen van de assen en het meten van de snelheden.

Deze gegevens worden gebruikt o.a. bij de automatische wisselbediening, starten diverse snelheidsmetingen, etc.

Sommige wieldetectoren zijn richtingsgevoelig en kunnen vaststellen of het spoor in tegengestelde richting wordt bereden.

3.2.7 Radar

Er zijn radareenheden geplaatst bij elke railrem.
Zij worden gebruikt voor meting van snelheden bij de railremmen.
Op de heuvel is een radareenheid geplaatst voor meting van de aflooptlengte.

3.2.8 H.F.-spoorcircuits

Een hoogfrequent-spoorcircuit bestaat uit een, voor hoogfrequente stroom, kortgesloten stuk spoor (zonder isolerende lassen).
Het circuit wordt gebruikt voor bezet spoor-detectie in wissels en railremmen.

3.2.9 Presence-monitor

Dit is een draadlus in het spoor of wissel, welke de aanwezigheid van een stalen massa (spoorwagon) kan waarnemen.
Wordt ook in samenwerking met de H.F.-spoorcircuits gebruikt (zie punt 3.2.8); indien een lange wagen het H.F.-spoorcircuit overspant, wordt deze toch, door de "presence-monitor", waargenomen.

3.2.10 Vrije-lengtedetectie

Bij de verdeelsporen zijn voorzieningen getroffen om, met een speciaal meetsysteem, de beschikbare vrije lengte van de sporen te meten.
Deze meting wordt elke seconde, van alle verdeelsporen verricht.

3.3 Bedieningsapparatuur gebruikers

De bij de gebruikers van het heuvelsysteem geplaatste bedieningsapparatuur staat omschreven in de Hoofdstukken II en III.

Hoofdstuk IIManagement Information System (M.I.S.)1. Doel van het M.I.S.

Het M.I.S. is een administratief computersysteem ten dienste van alle betrokkenen bij het heuvelproces:

- centrale rangeerdienstleider;
- treindienstleiders;
- heuvelprocesleiders;
- rangeerdienstleiders;
- transportadministratie.

Met behulp van op het M.I.S. aangesloten beeldstations kunnen zij:

- zich oriënteren op de voortgang van het heuvelproces;
- gegevens invoeren omtrent de uitvoering van hun werkzaamheden;
- de te Kijfhoek te behandelen wagens administratief volgen.

2. Opzet van het M.I.S.

De gebruikers van het M.I.S. hebben de beschikking over een aantal M.I.S.-programma's, welke zij via hun beeldstations kunnen oproepen. Zij kunnen slechts die programma's gebruiken, welke hen voor het verrichten van hun werkzaamheden zijn toegewezen.

Het gebruik van andere programma's wordt door de computer geweigerd.

In de navolgende punten volgt een opsomming van verschillende doeleinden waarvoor M.I.S.-programma's kunnen dienen.

Uitvoerige gegevens over elk programma afzonderlijk, staan vermeld bij het met nummer aangegeven programma.

2.1 Overzichten behandeling aankomst- en vertrektreinen

Voormeldings- en aankomstoverzicht (progr's 1 en 2).

Vertrekoverzicht (progr's 15 en 16).

Deze programma's bevatten een overzicht v.d. spoorbezetting, alsmede aankomst- en vertrektijden der te behandelen treinen.

Verder een aantal rubrieken waarin de behandeling door de diverse betrokkenen kan worden aangetekend, alsmede het gebruik van de heuvellok'n.

2.2 Administratieve behandeling van de te verwerken wagens

Raadplegen spoorbestanden en opzoeken wagens (progr's 6 en 7).

Bijhouden wagenbestanden (progr's 3, 4, 5, 8 en 9).

Administratieve voorbereiding heuveldelen (progr 22).

Administratieve behandeling vertrektreinen (progr 14).

2.3 Verstrekken heuvelgegevens aan het P.C.

2.3.1 Opmaken heuvellijst (progr 10), nà verwerken gereedmelding heuvellok (progr 21).

Het M.I.S. zendt hierna aan het P.C. - per te heuvelen trein - een heuvellijst, een werktabel en een uitwijktabel.

2.3.2 Tabellen.

2.3.2.1 Plantabel

Aan de hand van het rangeerplan zijn ten behoeve van het P.C. per dienstregelingsperiode zogenaamde "plantabellen" opgesteld, waarin per aankomstgroep (2-cijferige S.G.G.-kode) het bestemde verdeelspoor is aangegeven. Behalve de - landelijk gebruikte - S.G.G.-codes, worden ook "plaatselijke" codes gebruikt om wagens verder "fijn" te sorteren. Er kunnen maximaal 6 verschillende plantabellen gebruikt worden voor de diverse periodes, zoals aanomst, vertrek en weekend.

2.3.2.2 Werktabel

Per periode wordt, met behulp van een programma, een tabel gekozen welke dan als werktabel wordt aangemerkt. Deze tabel is een kopie van de gekozen plantabel en kan - gedurende de periode dat deze in gebruik is - zo nodig door de gebruikers gewijzigd worden. Na keuze van een andere tabel vervallen alle aangebrachte wijzigingen.

2.3.2.3 Uitwijktabel

In een afzonderlijke uitwijktabel kan een uitwijkspoor aangegeven worden, dat in gebruik wordt genomen zodra het oorspronkelijke - in de werktabel aangegeven - verdeelspoor "vol" is. Tevens wordt dan automatisch in de werktabel dit spoor als verdeelspoor aangegeven.

Voor keuze en wijzigen der tabellen dienen de programma's 19, 20 en 23.

2.4 Overige programma's

Verder zijn nog programma's beschikbaar voor planning van diverse werkzaamheden (progr's 11, 12 en 24) een overzicht betreffende de voortgang van het heuvelbedrijf (progr 17) alsmede 2 programma's te gebruiken bij het sperren van verdeelsporen (progr's 25 en 26).

3. Intercomputerverkeer

3.1 Verbinding M.I.S. - P.C. v.v.

De sturende M.I.S.- en P.C.-computers zijn onderling direkt verbonden. Het M.I.S. voorziet - bij opmaken heuvellijst - het P.C. van een

- heuvellijst van het heuveldeel;
- werktabel;
- uitwijktabel.

Na beëindigen van het heuvelen geeft het M.I.S. - op verzoek van het P.C. - het aankomstspoor op waarover de heuvellok moet terugkeren.

In omgekeerde richting zendt het P.C. aan het M.I.S.:

- gegevens der uitgeheuvelde wagens ter overboeking naar het verdeelspoor;
- de door het P.C. gegeven meldingen betreffende uitvoering van het heuvelbedrijf alsmede de situatie op de verdeelsporen (zie Hfdst III blz C 25).

Deze worden door het M.I.S. afgedrukt op de seinzaalprinter en/of de printer bij de heuvelprocesleider.

M.I.S.**3.2 Verbinding S.G.G. - M.I.S. v.v.**

Via een directe verbinding met de S.G.G.-computer wordt het M.I.S. voorzien van WL-01 berichten van alle te Kijfhoek te behandelen aankomsttreinen.

Deze gegevens zijn, zodra zij door het M.I.S. ontvangen zijn, reeds opvraagbaar voor alle betrokkenen (progr. 6 OLG).

Voor vertrektreinen wordt door het M.I.S. automatisch een IS-13 bericht naar het S.G.G. verzonden, zodra de samenstelling van de trein met progr 14 in het M.I.S. verwerkt wordt.

4. Apparatuur**4.1 Centrale apparatuur (zie Hfdst. I pt 3.1)**

Het in- en uitschakelen van de M.I.S.-computer in de computerruimte geschiedt door Is-personeel.

Voor de gebruikers wordt dit aangegeven op het beeldscherm.

Eén minuut vóór het uitschakelen verschijnt een waarschuwing op de 25e regel van het beeldscherm.

Na verstrijken van deze tijd wordt aangegeven: "M.I.S. is uitgeschakeld".

Zodra de computer weer wordt ingeschakeld, verschijnt de mededeling: "system initialized".

Op het bedieningstableau van de heuvelprocesleider is zichtbaar welke M.I.S.-computer al of niet ingeschakeld is. (zie Hfdst. III - punt 5.11 - blz C 25).

Ten behoeve van de gebruikers zijn op de M.I.S.-computer

- 12 beeldstations en
- 2 printers aangesloten.

4.2 Beeldstations (type "Beehive B 500")

4.2.1 Een M.I.S.-beeldstation bestaat uit een beeldscherm, met hieraan gekoppeld een los toetsenbord en dient voor invoer van gegevens in, en oproepen van gegevens uit de computer.

4.2.2 M.I.S.-beeldstations zijn geplaatst bij:

Seinzaal: Centrale rangeerdienstleider, medewerker seinzaal,
treindienstleiders Noord- en Zuidzijde, heuvelprocesleider.

Transportadministratie: medewerker info, ploegleider en assistent tpa.

Rangeerdienstleiders Noord- en Zuidzijde.

Regio-goederendienstleider.

Computerruimte (t.b.v. Is-personeel).

4.3 Printers

De 2 printers ten behoeve van de gebruikers van het heuvelsysteem zijn op het M.I.S. aangesloten.
In gebruik zijn:

- 4.3.1 Een printer bij de heuvelprocesleider (geplaatst naast het heuveltableau).
Snelheid 30 tekens per seconde.
Hierop worden P.C.-meldingen betreffende het heuvelen, alsmede een aantal M.I.S.-meldingen afgedrukt. (Zie Hfdst II blz B97 en Hfdst III blz C 25).
- 4.3.2 Een printer ten behoeve van seinzaalmedewerkers (verder aangeduid als seinzaalprinter).
Snelheid 180 tekens per seconde.
Hierop worden o.a. op te vragen lijsten (spoorbestanden, heuvellijsten), rapporten foutlopers, alsmede de, bij diverse M.I.S.-programma's omschreven printer meldingen afgedrukt.
- 4.3.3 Het op verzoek afdrukken van gegevens op de seinzaalprinter is per programma bepaald, zodat de printers in feite géén bediening vragen. Alleen nieuw papier inleggen en de juiste stand van de knoppen op de printers vergen de aandacht van de gebruikers.

4.3.3.1 Papier inleggen.

Zodra het papier op is - of niet goed ingelegd is - geeft de printer papieralarm: een ononderbroken fluittoon.
Hierna de printer "off-line" schakelen en nieuw papier inleggen, c.q. papier opnieuw inleggen.
Vervolgens de printer weer op "on-line" schakelen.

4.3.3.2 Stand knoppen.

Seinzaalprinter (zie blz. B 6)

Bij afscheuren van opgevraagde lijsten printer met de middelste schakelaar op "off-line" schakelen en vervolgens met drukknop "Top of form" papier transporteren. Vervolgens schakelaar weer meteen op "on line" zetten.

Printer heuvelprocesleider (zie blz. B 6)

De druktoets "300" behoort in de gedrukte stand te staan.
De overige druktoetsen mogen NIET ingedrukt staan.
De "on-off" schakelaar blijft in de "on" stand.

M.I.S.

5. Bediening beeldstation5.1 In- en uitschakelen

Het beeldstation blijft normaal ingeschakeld staan; uitschakelen is niet toegestaan.

5.2 Regelen helderheid en contrast

Het contrast is vast ingesteld; dit kan z.n. door het onderhoudspersoneel bijgesteld worden.

De helderheid is bij te regelen met de regelaar links boven op het toetsenbord.

5.3 Toetsenbord

Op de overzichtstekening van het toetsenbord (zie blz B 8,10,12) is door middel van arcering aangegeven, welke toetsen NIET worden gebruikt.

De overige toetsen zijn in te delen als volgt:

5.3.1 Alfa-numerieke toetsen

Dit zijn de normale letter/cijfer/tekens-toetsen, welke óók op een schrijfmachineklavier voorkomen.

5.3.1.1 Op het beeldstation worden uitsluitend hoofdletters gebruikt. Dit is hier de normale letter, men hoeft hier geen speciale handelingen voor te verrichten.

5.3.1.2 Voor cijfers kan tevens gebruik worden gemaakt van het toetsenblok (0 - 9) geheel rechts van het klavier.

5.3.1.3 Wisseltoets (met vasthouding)

Indien een teken op de bovenste helft van een toets is vermeld, dient - bij het aanslaan - tegelijkertijd de toets "wissel" gedrukt te worden.

Bij meerdere van deze tekens achter elkaar, kan de wisseltoets vastgezet worden met de toets "wiss vast".

Bij gebruik van deze toets brandt hierin een lampje. Losmaken door opnieuw drukken.

M.I.S

5.3.1.4 Spatiebalk

Bij gebruik van de balk "ruimte" wordt op het scherm een blanco positie ingevuld.

Wordt deze balk gebruikt op een positie waar reeds een ander teken is ingetikt, dan wordt dit uitgewist.

Deze balk mag dus nooit gebruikt worden om naar een volgende in te vullen rubriek op te schuiven, omdat hierdoor reeds ingetoetste tekens ten onrechte uitgewist kunnen worden.

Voor het opschuiven naar een volgende in te toetsen rubriek dient uitsluitend gebruik gemaakt te worden van de tab-sturingstoetsen.

Voor het opschuiven naar een volgende in te toetsen positie dient uitsluitend gebruik gemaakt te worden van de cursor-sturingstoetsen. (Zie 5.3.2).

5.3.2 Cursor-sturingstoetsen

De cursor is een liggend streepje van één teken breedte, dat bij verwerking van een programma onder de eerste in te toetsen positie staat. De positie van de cursor kan gewijzigd worden met behulp van de cursor-sturingstoetsen.

Deze bevinden zich rechts naast het klavier (zie tekening blz B 8,10,12). De cursor kan ook gestuurd worden met de toetsen "tab" en "tab terug" links van het klavier.

Met de toets " " (rust) en de hieromheen gegroepede, eveneens van pijlen voorziene toetsen, kan de cursor in elke benodigde positie gebracht worden.

Het drukken der navolgende toetsen doet de cursor als volgt verplaatsen:

"rust" : naar de 1e in te vullen positie, indien een masker getoond wordt.



"cursor omhoog" : naar dezelfde kolom van de voorafgaande regel.



"cursor omlaag" : naar dezelfde kolom van de volgende regel.



"cursor links" : 1 positie naar links.



"cursor rechts" : 1 positie naar rechts.



"tab" : naar de eerste invulpositie van de eerstvolgende invulrubriek.

"tab terug" : naar de eerste invulpositie van de voorafgaande invulrubriek.

Bij iets langer vasthouden der bovengenoemde toetsen, gaan deze repeterend werken. De omschreven reactie wordt dan herhaald zolang men de toets vasthoudt.

M.I.S.

5.3.3 Programma-keuzetoetsen

Dit zijn de toetsen P 1 t/m P 8 van de bovenste rij (zie tekening blz. B 8,10,12).

Toets P 1 is de algemene keuzetoets.
Hiermee kunnen - via een in te vullen masker - alle programma's gekozen worden.

De toetsen P 2 t/m 8 zijn vaste keuzetoetsen.
Door één van deze toetsen te drukken, wordt een vast toegekend programma gekozen. (Zie voor programma-keuze punt 6.2).

5.3.4 Beeld-controletoetsen

Dit zijn de navolgende toetsen:

- "zenden"
- "pag na" (volgende pagina)
- "pag voor" (vorige pagina)
- "wissen"

onmiddellijk boven de alfa-numerieke toetsen.

Deze toetsen hebben de volgende functies:

5.3.4.1 "Zenden"

Voor invoer van gegevens in de computer.

Deze toets dient altijd gedrukt te worden als men - met behulp van een bepaald programma - een gegeven heeft ingetoetst en dit in de computer moet invoeren, of een gegeven uit de computer opvraagt.
Ook indien men - op verzoek van de computer - een foutief ingetoetst gegeven heeft hersteld.
Na drukken van deze toets wordt het in te voeren gegeven door de computer verwerkt en beantwoord met een kwijtingsbericht of het gevraagde gegeven verschijnt op het scherm.

5.3.4.2 "Pag na" (volgende pagina)

Indien een gegeven méér dan 25 regels telt, (het maximum dat het scherm kan bevatten) kunnen met deze toets de, op een volgende pagina opgenomen, gegevens worden opgeroepen.

5.3.4.3 "Pag voor" (vorige pagina)

Met deze toets kan men weer - in omgekeerde richting - de vorige pagina's kiezen.
(Zie verder voor pagina-keuze: punt 6.1.2).

5.3.4.4 "Wissen"

Met deze toets kan het, op het scherm getoonde, beeld weer uitgewist worden.
Eventueel ingetoetste gegevens verdwijnen en worden niet in de computer ingevoerd.

M.I.S

6. Programmagebruik

6.1 Verklaring diverse begrippen.

6.1.1 Masker

Na het kiezen van een bepaald programma verschijnt op het beeldscherm het bij dat programma behorende masker.

De meeste programma's zijn statisch, d.w.z.: de opgeroepen gegevens (hetzij ter invulling hetzij als beantwoording) veranderen niet.

Oók niet als intussen, via een ander beeldstation, een wijziging in hetzelfde gegeven wordt aangebracht.

Een uitzondering hierop vormen de programma's 2, 16 en 26, welke dynamisch zijn.

Bij deze programma's verandert het beeld, als elders een gegeven gewijzigd of ingevuld wordt. Dit geldt ook voor de tijd links bovenaan het masker.

6.1.1.1 Vaste aanduidingen binnen elk masker:

- Links bovenaan de datum (dag/maand/jaar) en de tijd (van oproepen van het programma); als volgt aangegeven: 03-05-84 19.36
- Rechts bovenaan de pagina-aanduiding, b.v. PAG 01 VAN 02: Totaal 2 pagina's; pagina 1 wordt getoond.
- Regelnummer (RN)

Bij programma's waarin wagennummers voorkomen wordt, om de plaats te bepalen waar de betreffende wagen(s) in het aangegeven spoor of de trein staan, elk wagennummer voorzien van een regelnummer.

De wagen voorzien van regelnummer 01, is altijd de meeste zuidelijke - dus zijde Zwijndrecht - op een spoor.

De nummering loopt dus op van Zuid naar Noord (richting Barendrecht). Dit is alléén van toepassing op de door het M.I.S. toegekende regelnummers; NIET voor, eveneens van regelnummers voorziene, S.G.G.-wagelijsten.

Behandeling van één of meerdere wagens op een bepaald spoor geschiedt altijd met behulp van de regelnummers, zoals in het programma is voorgeschreven.

Bij tussenvoegen, verwijderen en omhalen van wagens wordt de regelnummering automatisch aangepast.

- Kwijtingsregel

De 25e regel is gereserveerd voor kwijtingsberichten van de computer.

M.I.S.

6.1.1.2 Te onderscheiden maskers:

Invulmasker

Dit is een masker met een aantal, door de gebruiker in te vullen rubrieken:

- ter invoering van gegevens in de computer;
- voor het doen van een verzoek om gegevens.

Antwoordmasker

Dit is een masker met een groepering van bepaalde gegevens:

- als antwoord op een programma-keuze of
- als antwoord op een verzoek om gegevens.

6.1.1.3 Indien de, in een bepaald masker verschijnende, gegevens méér dan 25 regels bevatten en dus niet in één masker weergegeven kunnen worden, zal het niet getoonde deel op één of meer volgende pagina's getoond worden.

6.1.2 Pagina-keuze

Met behulp van de toetsen "Pag na" (volgende pagina) en "Pag voor" (vorige pagina) kunnen de overige pagina's gekozen worden.

Indien géén volgende (of vorige) pagina's aanwezig zijn - pagina-aanduiding is dan PAG 01 VAN 01 - verschijnt na toetsbediening op de 25e regel de aanduiding "FOUT - ONJUISTE TOETSBEDIENING".

6.1.3 Rubrieken

Elke, in een masker verschijnende informatie bestaat uit:

6.1.3.1 Beschermd rubrieken

In deze rubrieken kan niet over gegevens heen worden getoetst, het hier vermelde is beschermd.

6.1.3.2 Onbeschermd rubrieken

De onbeschermd in te vullen rubrieken zijn aangeduid met een stip boven elke in te vullen positie of boven een in te vullen kolom posities. Een aantal rubrieken zijn na invulling beschermd en kunnen - na invoering in de computer - niet meer gewijzigd worden.

Andere kunnen overschreven worden met andere gegevens of blanco posities.

6.1.3.3 Intoetsen

Bij intoetsen van gegevens is het niet noodzakelijk de betreffende rubriek "vol" te maken (aanvullen met 000 b.v.).

Dit is alléén nodig bij het intoetsen van treinnummers welke via het S.G.G. verwerkt moeten worden (Progr. 14 T.V.T.).

M.I.S.

Na invullen van rubriek kan de cursor met behulp van de toets "tab" naar de éérste positie van de eerstvolgend in te toetsen rubriek verplaatst worden.

Zodra een rubriek is volgemaakt, zal de cursor automatisch naar de volgende rubriek gaan.

6.1.3.4 Gebruiker

Per programma is aangegeven WIE gerechtigd zijn een bepaalde rubriek in te vullen.

6.1.4 "Contrast"

Bij een gegeven dat "in contrast" wordt getoond, zijn de kleur van de ondergrond en de kleur van de tekens verwisseld.

Normaal ziet men groene tekens op zwarte ondergrond.

In contrast worden zwarte tekens op groene ondergrond getoond.

In een aantal programma's wordt hiervan gebruik gemaakt om op een bepaald gegeven extra de aandacht te vestigen.

6.1.5 Heuveldeelnummer

Bij heuvelen van treinen wordt het oorspronkelijke treinnummer als heuveldeelnummer gebruikt.

Bij het heuvelen van gecombineerde treinen wordt het treinnummer van de meest zuidelijke, eerst aflopende trein - dit is het treinnummer dat in rubriek 7 op het aankomstoverzicht vermeld is - als heuveldeelnummer gebruikt.

6.2 Programma-keuze

Een programma wordt gekozen via een beeldstation met behulp van de programma-keuzetoetsen (P 1 t/m P 8).

Hiervan is:

- P 1 de algemene keuzetoets en zijn
- P 2 t/m P 8 de vaste keuzetoetsen.

Bij gebruik van deze toetsen dient men de toets slechts éénmaal te drukken en even ingedrukt te houden. Meerdere malen drukken - b.v. indien men even op een masker moet wachten - vertraagt het opkomen van het masker.

Na opnieuw drukken van een toets begint de computer n.l. de procedure weer van voren af aan.

6.2.1 Algemene programma-keuzetoets (P 1)

6.2.1.1 Na drukken van deze toets verschijnt een masker op het scherm (zie blz B 18) met een lijst van alle M.I.S.-programma's compleet met volgnummer, afkorting en beschrijving.

C 5502/Kijfhoek Heuvelproces	1985		2e wbl	B 21
M.I.S				
6.2.1.2 <u>Intoetsen</u>				
<p>In de kopregel van dit masker - naar verkiezing:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het <u>volgnummer</u> of - de <u>letterafkorting</u> van het gewenste programma. 				
6.2.1.3 Hierna de toets "zenden" drukken.				
6.2.1.4 De computer zal dit beantwoorden met het masker van het gewenste programma of met een kwijtingsbericht "FOUT" (zie pt. 6.4.2).				
6.2.2 <u>Vaste programma-keuzetoetsen (P 2 t/m P 8)</u>				
<p>Met deze toetsen kunnen rechtstreeks de meest gebruikte programma's gekozen worden.</p>				
<p>Per gebruiker is vastgelegd, <u>welke</u> programma's gekozen kunnen worden. (Zie blad B 27).</p>				
6.3 <u>Programma gekozen</u>				
<p>Na keuze van het programma met bediening van de hiervoor aangewezen toetsen verschijnt het bijbehorende masker op het beeldscherm.</p>				
6.3.1 Betreft het een <u>antwoordmasker</u> , met te raadplegen gegevens, dan kan het - na kennisname - weer van het scherm verwijderd worden met behulp van de toets "wissen" of door het kiezen van een <u>ander</u> programma.				
6.3.2 Indien er een <u>invulmasker</u> verschijnt: <ul style="list-style-type: none"> - staat de cursor op de eerste in te vullen positie; - dient volgens de betreffende programma-instructie het masker te worden ingevuld; - worden met behulp van de toets "zenden" de ingetoetste gegevens in de computer ingevoerd. 				
6.3.2.1 Zolang de toets " <u>zenden</u> " nog niet is gedrukt, kan elk ingetoetst gegeven naar believen: <ul style="list-style-type: none"> - gewijzigd worden; - van het scherm verwijderd worden d.m.v. blanco posities. <p>Zonder gebruik van de toets "<u>zenden</u>" wordt geen enkel ingetoetst gegeven in de computer ingevoerd.</p>				
6.3.2.2 Na drukken van de toets " <u>zenden</u> " verwerkt de computer de ingetoetste gegevens en antwoordt vervolgens met: <ul style="list-style-type: none"> - een kwijtingsbericht (zie 6.4) of - de gevraagde gegevens (antwoordmasker). 				
<p>Bij sommige programma's wordt tevens een printermelding gegeven; dit is per programma in de programma-instructie vermeld. (zie pt. 7).</p>				

M.I.S.

6.4 Kwijting

Als antwoord op invoer van gegevens of keuze van een programma verschijnt op de 25e regel van het scherm een kwijtingsbericht.

6.4.1 Dit kan zijn een:

6.4.1.1 Algemeen kwijtingsbericht: deze gelden voor meerdere programma's of

6.4.1.2 Specifiek kwijtingsbericht

Dit bericht geldt alleen bij een bepaald programma. De omschrijving van een specifiek bericht wordt bij de betreffende programma-instructies vermeld (zie pt. 7).

6.4.2 De volgende algemene kwijtingsberichten kunnen voorkomen:

6.4.2.1 "GOED - INVOER VERWERKT"

6.4.2.2 "FOUT - PROGRAMMA VOOR U NIET TOEGESTAAN"

Er werd een programma gekozen, dat niet aan gebruiker is toegewezen.

6.4.2.3 "FOUT - NIET BESTAAND PROGRAMMA GEKOZEN"

6.4.2.4 "FOUT - LET OP GEGEVENS IN CONTRAST"

Het in contrast getoonde gegeven is fout. Herstellen door overschrijven van het foutieve gegeven met het juiste gegeven en vervolgens drukken van de toets "zenden".

6.4.2.5 "FOUT - ONJUISTE TOETSBEDIENING"

Er werd een foutieve toets gedrukt b.v.:

- "pag na" terwijl er geen volgende pagina is of
- "pag voor" terwijl er geen vorige pagina is of
- één der niet toegestane toetsen (gearceerd aangegeven op de tekening toetsenbord).

6.4.2.6 "FOUT - INVULMASKER OPNIEUW OPROEPEN"

Er werd een toets "zenden", "pag voor" of "pag na" gedrukt, terwijl er géén invulmasker was.

6.4.2.7 "FOUT - BESTAND IS TYDENS UW BEWERKING GEWYZIGD"

De zojuist bewerkte gegevens waren inmiddels door een andere gebruiker van een beeldstation gewijzigd.

6.4.2.8 "FOUT - SPOOR EN TREINNR NIET IN OVEREENSTEMMING"

Spoornummer of treinnummer - of beide - niet juist.

Juistheid der gegevens controleren en vervolgens opnieuw invullen.

M.I.S.

6.4.2.9 "FOUT - VERKEERDE REGELNUMMERS"

De aangegeven regelnummers komen in het betreffende spoorbestand niet voor of het laatste regelnummer is lager dan het eerste regelnummer.

Regelnummers op juistheid controleren en vervolgens opnieuw invullen.

6.4.2.10 "FOUT - HEUVELVOLGORDENUMMER REEDS TOEGEKEND"

Zodra aan een heuveldeel een HV-nummer is toegekend, zijn een aantal programma-verwerkingen, zoals overboeken-, toevoegen- of verwijderen wagens, opheffen trein etc., uitgesloten.

Zie de betreffende programma-instructies (punt 7).

6.4.2.11 "FOUT - HEUVELLYST REEDS OPGEMAAKT"

Zodra van een heuveldeel een heuvellyst is opgemaakt, zijn een aantal programma-verwerkingen, zoals overboeken-, toevoegen-, of verwijderen wagens, opheffen trein etc., uitgesloten.

Zie de betreffende programma-instructies (punt 7).

7. M.I.S.-Programmabeschrijvingen

Op blz B 26 is een lijst opgenomen vermeldende volgnummer, letterafkorting en benaming der programma's.

Op blz B 27 is aangegeven WIE gerechtigd zijn de diverse programma's te gebruiken, onder vermelding van de te gebruiken programmakeuzetoets. (P 1 t/m P 8).

In de hierna volgende programma-beschrijvingen (blz B 29 t/m B 95) wordt per programma aangegeven:

- bij punt 1: Programma-functieomschrijving
- bij punt 2: Invulmasker (met afbeelding) en z.n. beschrijving der rubrieken. V.w.b. de wagengegevens wordt gebruik gemaakt van de in het S.G.G. gebruikelijke rubrieken.
- bij punt 3: Gebruik Hoe de rubrieken in te vullen, onder welke voorwaarden en door wie.
Gerechtigd zijn tot het gebruik van een programma wil nog niet zeggen dat elke rubriek voor iedere gerechtigde toegankelijk is.
- bij punt 4: Kwijting Hierbij wordt vermeld, of een specifiek kwijtingsbericht (zie 6.4.1.2) voor dat betreffende programma van toepassing is.
De algemene kwijtingsberichten (zie 6.4.2) zijn voor alle programma's van toepassing.

Antwoordmasker met afbeelding.

Printermelding met hierbij vermeld:

- "geen" als geen melding plaatsvindt of:
- het bericht zoals dat op de seinzaalprinter wordt afgedrukt of kan worden afgedrukt.

M.I.S.

OVERZICHT GEBRUIK M.I.S.-PROGRAMMA'S

Progr nr.	Af- kort.	Crgdl	mw- seinz.	Trdl NZ	Trdl ZZ	Hpl	mw- info	pll- tpa	ass- tpa	Rgd1 NZ	Rgd1 ZZ	Reg. gdl	comp- zaal
1	SAO	P1	P2	P2	P2	P1	P2			P2			
2	DAO	P3	P3	P3	P3	P3	P7	P3	P3	P3	P1	P3	P1
3	OTA	P1					P1						
4	OOR						P1	P1	P1				
5	TVW						P1	P1	P1				
6	OLG	P4	P4	P4	P4	P2	P4	P4	P4	P4	P4	P4	
7	OZW	P1	P1	P5	P5	P1	P1	P5	P5	P5	P1	P5	P2
8	VWW						P1	P1	P1				
9	OWG					P6	P6				P6		
10	OVH	P1	P1			P4							
11	HPR	P1	P1			P1					P1		
12	CVS	P5				P5				P1	P1		
13	TRF	P1				P1				P1		P7	
14	TVT	P1					P3			P1	P3		
15	SVO	P1	P7	P7	P7		P1				P7		
16	DVO	P8	P8	P8	P8	P1	P8	P8	P8	P6	P8	P8	P1
17	VGR	P1											
18	-												
19	AUS	P1	P1			P7							
20	VIT	P2	P1			P1							P1
21	GHL	P1	P1			P8							
22	PPT	P1	P1			P1	P5	P6	P6				
23	KAP	P1				P1							
24	BSR	P6	P6			P1		P2	P2	P1	P1	P2	P3
25	GSV	P7	P5	P6	P6	P1	P1	P7	P7	P1	P2	P6	P1
26	RVV	P1	P1			P1					P5		

PROGR. 1 S.A.O. STATISCH VOORMELDINGS-AANKOMSTOVERZICHT
PROGR. 2 D.A.O. DYNAMISCH VOORMELDINGS-AANKOMSTOVERZICHT

Progr. 1 toont een statisch beeld en dient als invulmasker.
 Progr. 2 toont een dynamisch beeld. Het wordt gebruikt, als men het overzicht slechts wil raadplegen. (Zie 6.1.1).

1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

1.1 Te onderscheiden zijn de volgende 2 delen:

1.1.1 Voormeldingsoverzicht (zie blz. B 28)

Het linkergedeelte (rubrieken 1 t/m 4) vermeldende:

- treinnummer en
- vertrekstation

van de treinen met bestemmingsstation Kijfhoek, waarvan het M.I.S. een wagenlijst (WL-01) van het S.G.G. heeft ontvangen.

Er kunnen maximaal 16 treinen vermeld worden.

1.1.2 Aankomstoverzicht

Toont de bezetting der aankomstsporen (sp. 201 - 214) en diverse gegevens betreffende de behandeling der aangekomen treinen.

1.2 Functie-omschrijving

1.2.1 Het voormeldings-/aankomstoverzicht is een totaaloverzicht van de voortgang der werkzaamheden en behandeling der aangekomen treinen, alsmede de onderweg zijnde treinen, waar reeds gegevens van beschikbaar zijn.

1.2.2 Het staat ten dienst van alle medewerkers welke over een beeldstation beschikken.

1.2.3 De computer stelt aan de hand van de, in dit overzicht vermelde, gegevens vast of aan alle voorwaarden is voldaan om tot heuvelen van de trein over te kunnen gaan.

2. MASKER EN BESCHRIJVING VAN DE RUBRIEKEN (Zie voorbeeld op blz. 28)

2.1 De in het voormeldingsoverzicht (rubr. 1 t/m 4) vermelde gegevens worden, na invulling der aankomsttijd, automatisch overgebracht naar het aankomstoverzicht, achter het betreffende aankomstspoor.

2.2 De in te vullen rubrieken van het aankomstoverzicht worden door de betrokken medewerkers ingevuld, naar gelang de behandeling der trein vordert.

2.3 De vermelde gegevens worden automatisch gewist als, na heuvelen van de trein, alle wagens op de verdeelsporen zijn aangekomen.

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Alle aangeslotenen.

3.2 Invulling en door wie:

Zie hiervoor de tabel op de hierna volgende bladzijden (B 31 t/m B 37).

Voormeldingsoverzicht

rubriek	omschrijving	IN TE VULLEN/WIJZIGEN	
		normaal door: (z.n. door:)	hoe en wanneer:
1	TREIN	computer	Automatisch na ontvangst van het wagenlijstbericht (WL-01). Tijdstip van ontvangst wordt in de computer vastgelegd. Bij opheffen van een trein, kan het treinnummer verwijderd worden met progr. 3 (O.T.A.)
2	VST	computer	Als treinnummer: zie rubriek 1.
3	SP	Trdl NZ(ZZ) (mw seinzaal)	Aankomstspoor; kan reeds vooraf, bij wijze van planning, ingevuld en z.n. weer gewijzigd worden.
4	ATYD	Trdl NZ(ZZ) (mw seinzaal)	Werkelijke aankomsttijd. Na invulling van deze rubriek worden treinnummer en aankomsttijd achter het, in rubriek 3 vermelde, spoor van het aankomstoverzicht geplaatst. De regel van het voormeldingsoverzicht (rubr. 1 t/m 4) wordt dan weer schoon. Als achter het betr. aankomstspoor nog gegevens vermeld staan óf er is een spoorbelemmering (rubr. 14) worden treinnummer en aankomsttijd <u>niet</u> overgebracht.

Aankomstoverzicht

6	HV	medewerker- info	Heuvelvolgorde nummer wordt <u>na beëindigen</u> "prepareren treinlijst" (progr. 22; P.P.T.) ingevuld aan de hand van het heuvelplan. (Even nummers: normale treinen; Oneven nummers: extra treinen). Zodra rubriek 6 wordt ingevuld zal de computer de tijd invullen in rubriek 12 "gereedmelding mw info". Mw info kan "HV" nu niet meer wijzigen.
		heuvelproces- leider	Deze kan het, door de mw info ingevulde HV-nummer z.n. wijzigen of uitwissen. Alléén echter, als de <u>gereedmelding</u> heuvellok (progr. 21 G.H.L.) nog niet is ingevoerd. Bij <u>herheuvelen</u> vult heuvelprocesleider <u>zelf</u> een HV-nummer in. <u>Ook dan</u> wordt in rubr. 12 de tijd ingevuld. Het <u>laagste</u> HV-nummer wordt in contrast getoond totdat een heuvellok achter het spoor is geplaatst en rubr. 13 is ingevuld. Hierna wordt het HV-nummer weer <u>normaal</u> en wordt het <u>nu</u> <u>volgend laagste</u> in contrast getoond.

rubriek	omschrijving	IN TE VULLEN/WIJZIGEN	
		normaal door: (z.n. door:)	hoe en wanneer:
7	TREIN	computer	Automatisch na invullen rubriek 3 en 4.
		Trdl NZ/ZZ (mw seinzaal)	<p>Er kan uitsluitend een zogenaamd "dummy" treinnummer ingevuld worden.</p> <p>D.w.z. het 1e cijfer van het in te toetsen treinnummer moet vervangen worden door het teken \times.</p> <p>Dit is van toepassing in de navolgende gevallen:</p> <p>a. Treinen welke alléén van trekkracht wisselen de z.g. "omspanners"</p> <p>b. Herheuveldelen. Nummer als volgt samen te stellen: + \times. + bundelnummer + tijdstip (4 cijfers) bv. 1914</p> <p>c. Treinen, waarvan nog geen wagenlijst van het S.G.G. is ontvangen.</p> <p>Bij het intoetsen van een "dummy" treinnummer wordt in de rubriek "ATYD" (rubr. 9) automatisch de computertijd als aankomsttijd ingevuld.</p> <p><u>Verwijderen van een treinnummer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - gewoon treinnummer: met behulp van progr. 3; - "dummy" treinnummer: door overschrijven met blanco posities in deze rubriek. <p>Bij treinen, waarvan de wagenlijst nog niet was ontvangen, wordt het "dummy" nummer door het werkelijke nummer overschreven, zodra de wagenlijst alsnog in het M.I.S. ontvangen wordt.</p>
8	KOMBIN	medewerker- info	<p>Bij combineren van treinen, wordt in rubr. 8 het nummer van de, <u>via de NZ omgehaalde</u> trein ingetoetst. Hierbij moet rekening worden gehouden met de opnamerichting. Het nummer van de omgehaalde trein wordt op het oorspronkelijke aankomstspoor automatisch verwijderd.</p> <p>Kombineren is <u>niet</u> mogelijk, indien reeds een HV-nummer is toegekend.</p> <p>Bij heuvelen van gekombineerde treinen wordt het in rubr. 7 vermelde nummer als heuveldeelnummer gebruikt.</p>
9	ATYD	computer	<p>Na invullen rubriek 3 en 4.</p> <p>Bij intoetsen van een "dummy" treinnummer wordt automatisch de computertijd ingevuld.</p>

C 5502/Kijfhoek Heuvelproces		1985	2e wbl	B 35
M.I.S.				
rubriek	omschrijving	IN TE VULLEN/WIJZIGEN		
		normaal door: (z.n. door:)	hoe en wanneer:	
10	GRDT	medewerker- info (pll-tpa)	Treinen <u>MET</u> gronddienstbehandeling te Kijfhoek: - na gereedmelding door de wagenmeester. Treinen <u>ZONDER</u> gronddienstbehandeling te Kijfhoek: - gelijktijdig met gereedmelding rangeerdienst. Invullen door intoetsen van een * in één der 4 posities. Computer vult automatisch de tijd in.	
11	RGDT	medewerker- info Rgdl NZ (pll-tpa)	Na gereedmelden door rangeerdienst NZ door intoetsen van een * in één der 4 posities. Computer vult automatisch de tijd in.	
12	INFO	computer	Computer vult automatisch de tijd in <u>na</u> het intoetsen heuvelvolgordenummer (HV: rubr. 6).	
13	LOC	computer	Tijd en loc-volgnummer worden automatisch ingevuld <u>na</u> verwerking der gereedmelding met progr. 21 (G.H.L.).	
14	B	centrale rang. dienst- leider of heu- velprocesleider (mw seinzaal)	Spoorbelemmering. Indien om één of andere reden het gebruik van het spoor belemmerd is, of het op dat spoor staande heuveldeel nog niet geheveld mag worden wegens defect o.i.d. Belemmering intoetsen: * Verwijderen: overschrijven met blanco positie.	
15	LOC TERUG SP	computer Trdl NZ/(ZZ) (mw seinzaal)	Vanaf <u>aanvang heuvelen</u> wordt het aangegeven spoornummer in <u>contrast</u> getoond. <u>Na beëindigen</u> van het heuvelen wordt het spoornummer <u>normaal</u> getoond, totdat de heuvelloc omgereden is en gereedgemeld achter het eerstvolgende heuveldeel. <u>Wijzigen omrijspoor</u> Tijdens het heuvelen - dus zolang het spoornummer nog in <u>contrast</u> wordt getoond - kan het aangegeven spoor z.n. gewijzigd worden.	
16.	Diverse mededelingen	Crgdl, Trdl's mw seinz. mw-info	Bv. mededelingen betreffende de, in het overzicht vermelde, of te verwachten treinen, zoals: 52232 + 30, 54631 vw 40, 54633 opgeh.	

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

4.1.1 "FOOT - SPOOR GEBRUIKT VOOR VERTREKTREIN"

Oorzaak: Het spoor, dat men als aankomstspoor tracht te gebruiken, is als vertrekspoor op het vertrekoverzicht in gebruik.

Herstelprocedure: Ander spoor gebruiken.

4.1.2 "FOOT - SPOOR IS BEZET"

Oorzaak: Het spoor is bezet met een andere trein óf er staan nog wagens op het betreffende spoor geboekt.

Herstelprocedure: Ander spoor gebruiken.

4.1.3 "FOOT - SPOORBELEMNERING"

Oorzaak: Voor het betreffende spoor is een belemmering (zie rubriek 14 aankomstoverzicht) ingevoerd.

Herstelprocedure: Ander spoor gebruiken, óf - indien mogelijk - eerst belemmering (laten) verwijderen.

4.2 Printermelding: Geen.

PROGR. 3 O.T.A. OPHEFFEN TREIN BIJ AANKOMST1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Dit programma heeft de navolgende functies:

1.1 Verwijderen der gegevens van een - reeds voorgemelde - opgeheven trein uit het M.I.S. op het voormeldingsoverzicht.

1.2 Verwijderen van een treinnummer bij een aankomstspoor in het aankomstoverzicht.

2. INVULMASKER: zie blz. B 38

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider, medewerker-info.

3.2 Wanneer te gebruiken:

3.2.1 Bij opheffen van een - reeds voorgemelde - trein worden met dit programma alle wagengegevens uit het M.I.S. alsmede het treinnummer van het voormeldingsoverzicht verwijderd.

3.2.2 Indien een aangekomen trein - bv. - niet geheuveld zal worden, dient het treinnummer van deze trein van het aankomstoverzicht verwijderd te worden.
Indien reeds een HV-nummer was toegekend, dient de heuvelprocesleider dit eerst te wissen.

Na het verwijderen van het treinnummer blijven de wagengegevens op het betreffende aankomstspoor geboekt staan.

3.3 Intoetsen: Treinnummer.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

4.1.1 "FOUT - TREIN MAG NIET OPGEHEVEN WORDEN"

Oorzaak: Het betreft hier een "dummy" treinnummer óf:
er was reeds een HV-nummer aan de trein toegekend.

Herstelprocedure: "Dummy" treinnummer via aankomstoverzicht verwijderen.
HV-nummer eventueel door heuvelprocesleider laten verwijderen.

4.1.2 "FOUT - TREIN NIET BEKEND"

Oorzaak: Er werd getracht een trein op te heffen, welke de computer niet bekend is. (Eventueel een foutief nummer).

Herstelprocedure: Juiste nummer invoeren.

4.2 Printermelding

"MIS 03-05-84 12.10 2003 TREINLYST 730112 VERWYDERD UIT MIS"

PROGR. 4 O.O.R. OMDRAAIEN OPNAMERICHTING1. PROGRAMMA-FUNKTIE OMSCHRIJVING

- 1.1 Van elke, te Kijfhoek te heuvelen, trein dient de meest zuidelijke wagen - dus aan de zijde Zwijndrecht - regelnummer 01 te dragen.

Treinen komende van de richting Dordrecht moeten dus vanaf de laatste wagen in de richting van de loc (ZA) opgenomen zijn.

Treinen van de richting Barendrecht Vork moeten vanaf de lok in de richting van de laatste wagen (AZ) opgenomen zijn.

- 1.2 Treinen met afwijkende opnamerichting worden normaal via het S.G.G. omgedraaid.
Indien dit abusievelijk niet is geschied, kan dit alsnog met dit programma hersteld worden.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 40.

3. GEBRUIK

- 3.1 Gebruiker: Medewerker-info, ploegleider tpa.

- 3.2 Wanneer te gebruiken:

Voor reeds aangekomen treinen, waar nog geen heuvellijst voor is opgemaakt.

Ook een kombinatie van treinen kan in z'n geheel omgedraaid worden; echter niet één der reeds gecombineerde treinen afzonderlijk.

- 3.3 Intoetsen: Treinnummer.

4. BEANTWOORDING

- 4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"FOUT - DUMMY TREINNUMMER"

Oorzaak: Omdraaien van treinen met "dummy" treinnummer is niet toegestaan.

Herstelprocedure: Geen.

- 4.2 Printermelding: Geen.

PROGR. 5 T.V.W. TOEVOEGEN VAN WAGENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEBESCHRIJVING

Dit programma is bestemd voor het toevoegen van wagens aan een M.I.S.-spoorbestand, als dit via het S.G.G. niet mogelijk is.

2. INVULMASKER Zie blz. B 423. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Medewerker-info óf ploegleider transportadministratie.3.2 Wanneer te gebruiken:3.2.1 Als ontvangst van de wagengegevens via het S.G.G. - nog - niet mogelijk is, b.v. door storing.
Z.n. na opheffen van de storing S.G.G. korrektiebericht geven.3.2.2 Als wagens via een treinsamenstellingsbericht (TS-13) van een vertrektrein administratief vertrokken zijn, doch ten onrechte zijn achtergebleven.
Er dient dan tevens een korrektiebericht via het S.G.G. gegeven te worden.3.2.3 Als zich in een vertrektrein wagens bevinden, waarvan bij aankomst geen gegevens werden ontvangen.
(Invoer van alle, voor het treinsamenstellingsbericht benodigde gegevens, is overigens niet mogelijk).3.3 Toevoegen van wagens, welke bij de controle van aankomstreinen in de wagenlijst blijken te ontbreken, dient via het S.G.G. te geschieden. Bij het opvragen van een duplikaat wagenlijst zijn deze wagens dan hierin opgenomen.3.4 Toevoegen van wagens aan een aankomsttrein - indien toch noodzakelijk - is slechts mogelijk totdat HV-nummer is toegekend.3.5 Toevoegen van wagens aan een vertrektrein is niet meer mogelijk indien deze reeds is samengesteld met progr. 14, d.w.z.: indien de regelnummers zijn toegekend.

3.6 Intoetsen: (Zie blz. B 44)

kopregel : spoornummer en/of
 treinnummer (indien op dit spoor een trein staat);
 rubriek 1 : regelnummer, waar de wagen moet worden toegevoegd;
 rubriek 2 : wagenkenmerk;
 rubriek 3 : aantal assen (max. 9);
 rubriek 4 : lengte der wagen in decimeters;
 rubriek 5 : eventueel de code aankomstgroep.

Er kunnen maximaal 10 wagens tegelijkertijd, met opvolgende regelnummers en overeenkomstig de werkelijke opnamerichting ingevoerd worden.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:
 "FOUT - EERSTE REGELNUMMER NIET AANSLUITEND"

Oorzaak: Het eerste regelnummer is niet in overeenstemming met het aantal wagens dat zich reeds op het spoor bevindt; óf
 het totaal aantal wagens: spoorbestand plus het toe te voegen aantal overschrijdt het maximum toegestane aantal.

Herstelprocedure: Opnieuw invoeren met juiste regelnummers óf niet meer dan toegestane aantal invoeren.

"FOUT - WAGENS TOEVOEGEN NIET MEER TOEGESTAAN"

Oorzaak: Bij een aankomsttrein: er is reeds een HV-nummer toegekend;
 Bij een vertrektrein: trein is reeds samengesteld (regelnummers reeds toegekend).

Herstelprocedure: Geen.

4.2 Printermelding

M.I.S 03-05-84 15.01 WAGEN TOEGEVOEGD

SPOOR NR 208 (EN TREIN 730502)

RN	WAGENKENMERK	A	LEN	AG
--	-----	-	---	--
15	0180 3346214-6	2	140	22
16	0188 3305107-3	2	140	22
17	0180 3334032-6	2	140	22

03-05-84 17.36

OPVRAGEN LYST WAGENGEGEVENS

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN 'X' VOOR OMDRAAIEN LYST () EN/OF PRINT ()

INTOETSEN SPOORNUMMER . . . EN/OF TREINNUMMER

INTOETSEN FACULTATIEF EERSTE RN () EN LAATSTE RN ()

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 6 (O.L.G.)

03-05-84 17.37

LYST WAGENGEGEVENS

PAG 01 VAN 01

SPOORNUMMER 212 EN/OF TREIN 281311 VAN RN 01 T/M RN 07

	WG	AS	LEN	TGW	GGW
TOTAAL GEGEVENS:	07	22	1054	204	197

RN	WAGENKENMERK	WGST	A	LEN	BT	TGW	GGW	V-ST	A-ST	AG	BZ	GEVI	D	GEADDRESS+PLPUNT
01	2187 0471529-9	SS	4	196	31	053	052	VLGR	ECT	22	6			MZO
02	0185 1501115-5	GBS	2	140	11	032	031	VLGR	RMO	27	8			VELLEMAN
03	2180 0773526-7	UAHS	4	160	03	024	023	EHV	PS	24	6	1246		SHELL
04	3380 7876543-9	ZAES	4	160	03	024	023	VLGR	NDP	35	6			HOECHST
05	3380 7876939-9	ZAES	4	160	03	024	023	VLGR	NDP	35	6			HOECHST
06	2180 0728421-7	UHS	2	090	11	036	035	VLGR	ZWD	30	6	3876		CHEM PROHA
07	2184 4404286-3	LGJS	2	148	00	011	010	VL	RWHV	01				
08														
09														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														

Antwoordmasker behorend bij programma 6 (O.L.G.)

(Rubriekindeling en gegevens volgens S.G.G.-berichtgeving)

PROGR. 6 O.L.G. OPVRAGEN LIJST WAGENGEGEVENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Voor het opvragen van wagengegevens van een bepaalde trein of een bepaald spoor, of een gedeelte hiervan.

De opgevraagde gegevens worden tevens getotaliseerd, - wagens, assen, lengte en gewichten - welke gegevens gebruikt kunnen worden bij planning en samenstelling van vertrektreinen.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 462. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Alle aangeslotenen.

3.2 De gewenste gegevens kunnen eventueel ook in omgekeerde volgorde opgevraagd worden.

(Alleen voor eigen gebruik: in de computer wordt het betreffende spoor hierdoor niet omgedraaid).

3.3 De centrale rangeerdienstleider, heuvelprocesleider en mw-seinzaal kunnen de gewenste gegevens óók op de seinzaalprinter laten afdrukken.3.4 Intoetsen: (zie blz. B 46)

(fakultatief) voor omdraaien lijst: X

(fakultatief) voor afdruk op printer (zie 3.3): X

(fakultatief) treinnummer

spoornummer (indien trein voorgemeld en nog niet aangekomen
intoetsen: VRM)

(fakultatief) eerste en laatste regelnummer.

(alléén indien slechts een deel der wagens wordt gewenst).

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting: eventueel foutmelding.4.2 Antwoordmasker: de gevraagde gegevens volgens S.G.G.-indeling.

Na kolom "GEVI" is tevens een kolom "D" (dokbehandeling) opgenomen.
(voorbeeld zie blz. B 46).

De gegevens worden voorafgegaan door een totaalregel, eveneens volgens S.G.G.-indeling.

4.3 Printermelding

Op verzoek van de tot gebruik gerechtigden (zie 3.3) indien aangegeven in invulmasker.

03-05-84 19.45

OP ZOEKEN WAGEN

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN WAGENKENMERK OF LAATSTE 5 CYFERS

WAGEN GEVONDEN IN TREIN 720118 SPOOR 208

RN	WAGENKENMERK	WGST	A	LEN	BT	TGW	GGW	V-ST	A-ST	AG	BZ	GEVI	D	GEADDRESS +	PLPUNT
22	0180 2252410-4	HBIS	2	140	11	030	030	RWHV	ASGW	12	8			CARGADON	

Invul- met antwoordmasker behorend bij programma 7 (O.Z.W.)

Alle bekende gegevens der gevonden wagen worden vermeld (volgens S.G.G.-berichtiging) alsmede de plaats waar de wagen werd gevonden, onder vermelding van trein, spoor en regelnummer.

PROGR. 7 O.Z.W. OPZOEKEN WAGENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Te gebruiken indien van een, te Kijfhoek aanwezige, wagen niet de juiste verblijfplaats - spoor of lokatie - bekend is.

Daar dit programma véél computertijd vergt, (het gehele wagenbestand moet doorzocht worden) - dient het gebruik ervan tot het strikt noodzakelijke beperkt te blijven.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 483. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Alle aangeslotenen.3.2 Intoetsen: Het wagenmerk of
de laatste 5 cijfers van het wagenmerk.

Er kan slechts één wagen tegelijkertijd ingetoetst worden.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"WAGEN NIET BEKEND"

4.2 Antwoordmasker

Verschijnt onder het invulmasker (voorbeeld zie blz. B 48).

Bij intoetsen van de laatste 5 cijfers geeft de computer de eerstgevonden wagen met overeenkomende laatste 5 cijfers.

Er dient nauwkeurig gecontroleerd te worden, of het om de gezochte wagen gaat.

Indien het niet de gezocht wagen is, dient opnieuw, nu met behulp van het wagenkenmerk (13 cijfers), uitgevraagd te worden.

De volgende meldingen worden gedaan:

- treinnummer waarin de wagen zicht bevindt;
- spoornummer waarop de betrokken trein staat;
- regelnummer, d.w.z. rangvolgordenummer van de wagen, gerekend vanaf de voorkant (ZZ) van de trein, met achter dit regelnummer de S.G.G.-beheersgegevens van de betrokken wagen.

4.3 Printermelding: Geen.

PROGR. 8 V.W.W. VERWIJDEREN WAGENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Dit programma is bestemd voor het verwijderen van wagens uit een M.I.S.-spoorbestand, als dit via het S.G.G. niet mogelijk is.

2. INVULMASKER Zie blz. B 503. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Medewerker-info en ploegleider tpa.3.2 Wanneer te gebruiken:

Het verwijderen van wagens met dit programma is alléén toegestaan als dit via het S.G.G. niet mogelijk is.

Bv.: Bij behandeling van aankomsttreinen dienen niet aangekomen wagens, welke ten onrechte in de wagenlijst voorkomen, administratief via het S.G.G. verwijderd te worden.

(Dit kan gebeuren totdat een duplikaatwagenlijst is opgevraagd).

3.3 Verwijderen van wagens is niet meer mogelijk na toekennen van een HV-nummer.3.4 Bij het verwijderen van alle wagens van een trein met dit programma, blijft het treinnummer gehandhaafd.

Dit dient dan met progr. 3 (O.T.A.) opgeheven te worden.

3.5 Intoetsen:

- spoornummer en/of treinnummer;
- regelnummer(s) van de te verwijderen wagen(s);
- wagenkenmerk.

Er kunnen maximaal 10 wagens tegelijkertijd per masker verwijderd worden.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"FOUT - NIET BESTAANDE REGELNUMMERS GEBRUIKT"

Oorzaak: Er werden regelnummers gebruikt, welke niet in het betrokken bestand voorkomen.

Herstelprocedure: Gegevens opnieuw met juiste regelnummers invoeren.

4.2 Printermelding

MIS 03-05-84 12.34 WAGEN VERWYDERD

SPOOR NR 158 (EN TREIN NR 730301)

RN WAGENKENMERK VST AST D GEADRESS + PLPUNT

--- -----

01 1180 3906504-4

PROGR. 9 O.W.G. OVERBOEKEN WAGENGEGEVENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Te gebruiken bij verplaatsingen van wagens (behoudens heuvelen) naar de Noord- of Zuidzijde van een ander spoor of andere lokatie.

Bijvoorbeeld:

- omhalen van wagens voor samenstellen vertrektreinen;
- incidentele wagenverplaatsingen zoals wagens "Niet Heuvelen", opstelwagens e.d.

2. INVULMASKER Zie blz. B 523. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Rgd1/info ZZ, medewerker-info, heuvelprocesleider.

3.2 Wanneer te gebruiken:

Alléén wagens, welke reeds te Kijfhoek zijn aangekomen en zich niet in een heuveldeel bevinden waaraan een HV-nummer is toegekend, kunnen overgeboekt worden.

Ook overboeken naar een trein met HV-nummer is niet mogelijk.

3.3 De om te halen wagens worden aangegeven door middel van regelnummers.

Ter controle wordt tevens het wagennummer (laatste 5 cijfers) van de laatst omgehaalde wagen verwerkt.

Tevens dient onderscheiden te worden, of omhalen aan de Noord- of Zuidzijde plaatsvindt.

Bij omhalen via de Noordzijde dient als "1e regelnummer" het hoogste regelnummer vermeld te worden en als "laatste regelnummer" het laagste.

Dit is - in dit programma - een uitzondering op de algemene regel, dat het "eerste regelnummer" altijd het laagste behoort te zijn.

De eenmaal aangebrachte afloopscheidingstekens (zie progr. 22) worden mee overgeboekt.

Het is ook mogelijk wagens welke zich midden in een spoor bevinden over te boeken, echter alléén naar de uiterste Noord- of Zuidzijde van een ander spoor.

Overboeken van wagens naar een vertrektrein, welke reeds is samengesteld (regelnummers reeds verwerkt) is niet mogelijk. (treinsamenstellingsbericht reeds gegeven).

Bij het overboeken van alle wagens van een trein naar een andere trein (of spoor) dient het treinnummer van de overgeboekte trein van het aankomst-overzicht verwijderd te worden met progr. 3 (O.T.A.).

Bij het overboeken wordt de regelnummering automatisch aangepast.

3.4 Intoetsen: (zie blz. B 54)

In de twee eerste regels

VAN: - treinnummer (indien op het betr. spoor een trein staat);
- spoornummer;
- eerste en laatste regelnummer;
- 5 laatste cijfers van de laatst omgehaalde wagen.

In de laatste regel

NAAR: - treinnummer (indien op het betr. spoor een trein staat);
- spoornummer;
- N of Z; om aan te geven of de wagens worden omgehaald via de Noordzijde of via de Zuidzijde.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

"FOUT - VERTREKTREIN REEDS SAMENGESTELD"

Oorzaak: Er werd getracht wagens van een reeds samengestelde vertrektrein over te boeken.

Herstelprocedure: Geen.

"FOUT - TEVEEL WAGENS VOOR ONTVANGENDE SPOOR"

Oorzaak: Er worden teveel wagens overgeboekt.

Herstelprocedure: Aantal over te boeken wagens herzien.

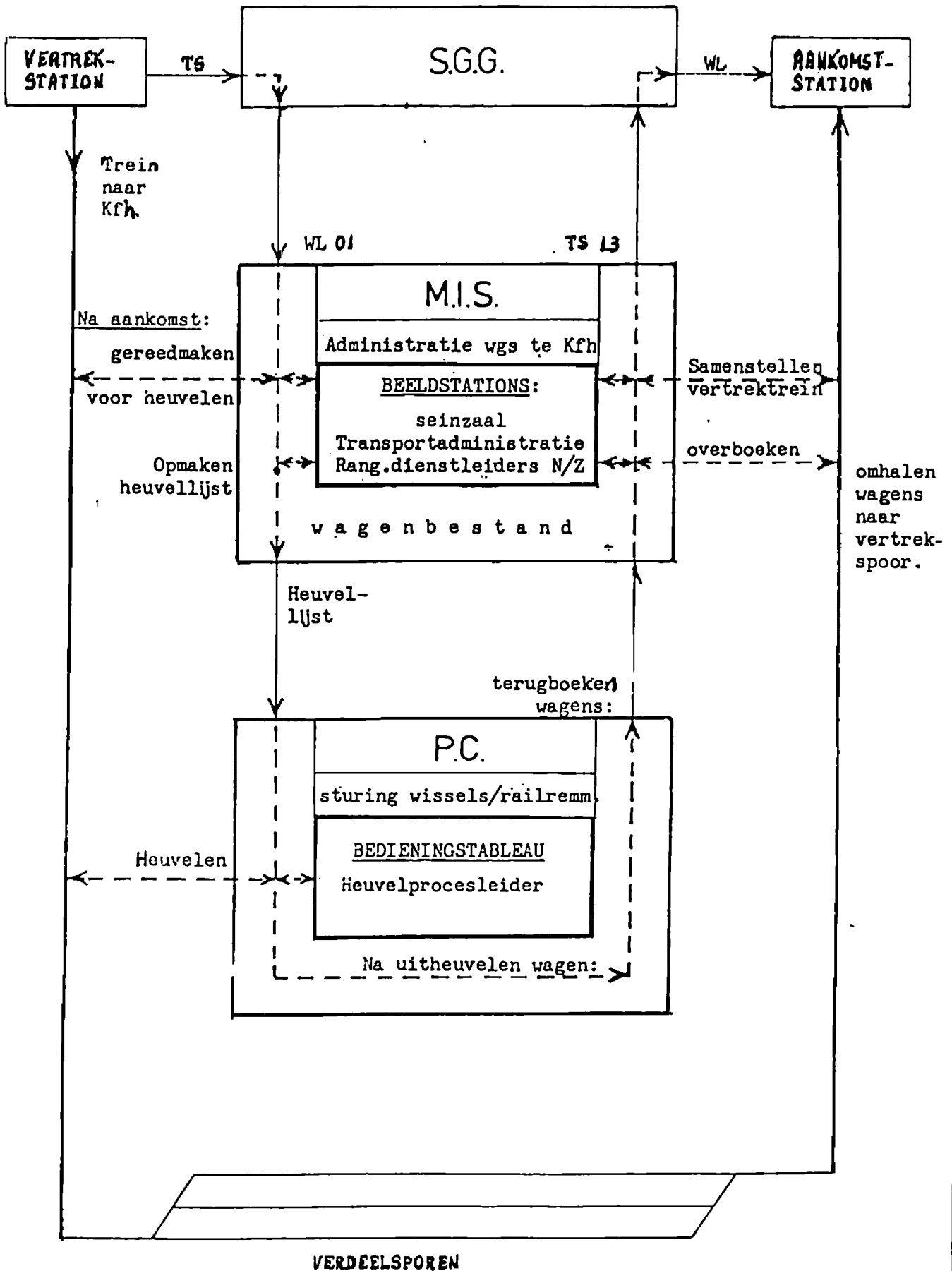
4.2 Printermelding

Bij overboeken van wagens wordt de navolgende melding op de printer afgedrukt:

MIS 03-05-84 21.33

OVERGEBOEKT 10 WAGENS VAN RN 1 VAN TREIN 671311 SPOOR 208

WAGEN 1234-5 NAAR NOORD/ZUIDZIJDE VAN TREIN 720721 SPOOR 212



Samenhang S.G.G. - M.I.S. - P.C.

SYSTEEMBESCHRIJVING1. Inleiding

Naast de, door de treindienstleiders bediende, NX-beveiliging is te Kijfhoek een automatisch heuvelsysteem in gebruik, voor het heuvelen van de te sorteren wagens.

Het heuvelsysteem bevat:

- Een administratief systeem: Management Information System (M.I.S.).
Met het MIS kunnen de wagens administratief gevolgd worden vanaf aankomst te Kijfhoek tot en met vertrek van Kijfhoek.
Voor het ontvangen en verzenden van gegevens is het MIS rechtstreeks aan het SGG gekoppeld.
- Een procesbesturingssysteem: Proces Control (P.C.).
Het PC heuvelt de te verdelen wagens naar het gewenste verdeelspoor aan de hand van de door het MIS te leveren gegevens.
Het PC heeft verbinding met het NX-systeem voor rangeer- en rijwegen naar en van het heuvelgebied.

2. Systeembeschrijving

De samenhang tussen SGG, MIS, en PC staat vermeld op bladzijde A6.

2.1 Aankomst wagens

Het MIS ontvangt van het SGG de WL 01 berichten van alle te Kijfhoek te behandelen treinen, c.q. wagens.

Via een aantal beeldstations kunnen de bij het heuvelproces betrokkenen de gegevens van de te heuvelen treinen raadplegen, bewerken of op een printer af laten drukken.

Zodra een trein gereed is voor het heuvelen, wordt via het MIS een heuvelijst opgemaakt en aan het PC doorgegeven.

Met behulp van deze lijst kunnen de wagens uit de trein door het PC automatisch geheuveld worden.

Het PC stuurt dan de wissels en regelt met de railremmen de snelheden van de afloopjes.

Naast automatische sturing is ook handbediening van de wissels en railremmen in het heuvelgebied mogelijk voor rangeerbewegingen en andere werkzaamheden.

De heuvelprocesleider bedient het PC-bedieningstoestel in de seinzaal.

Nadat een wagen geheuveld is, wordt deze - door het PC - weer teruggeboekt naar het bestemde verdeelspoor in het MIS.

2.2 Vertrek wagens

Voor vertrek bestemde wagens worden omgehaald naar een vertrekspoor. Administratief worden de wagens in het MIS overgeboekt van de verdeelsporen naar een vertrekspoor.

Als alle wagens voor een trein op het vertrekspoor verzameld zijn, wordt aan het MIS de samenstelling van de trein opgegeven.

Vervolgens wordt door het MIS automatisch een treinsamenstellingsbericht (TS-13) opgemaakt en aan de SGG-computer doorgegeven.

De volledige beschrijving en bediening van het MIS staat vermeld in Hoofdstuk II.

De volledige beschrijving en bediening van het PC staat vermeld in Hoofdstuk III.

Het gebruik van het gehele heuvelsysteem te Kijfhoek staat beschreven in Hoofdstuk IV.

3. Apparatuur ten behoeve van het heuvelsysteem.

3.1 Centrale apparatuur.

Deze is opgesteld in de computerruimte.
Bediening van deze apparatuur is niet in dit BVS omschreven.
Aanwezig zijn:

3.1.1 Computers:

- Twee computers ten behoeve van het M.I.S.: Eén computer is normaal in bedrijf; de andere dient als reserve en voor speciale doeleinden. Overschakeling geschiedt met de hand door personeel van Is.
- Twee computers ten behoeve van het P.C.: Eén computer is normaal "sturend", terwijl de andere zogenaamd "hot-standby" staat. Dit wil zeggen, dat deze computer ook normaal alle functies verricht als de in bedrijf zijnde computer, alleen echter NIET "stuurt". Bij uitval van de sturende computer, neemt de "hot-standby"-computer onmiddellijk de sturing over.

De in bedrijf zijnde M.I.S.- en P.C.-computers zijn onderling verbonden voor het uitwisselen van gegevens.

3.1.2 Overige centrale apparatuur:

Op zowel de M.I.S.- als de P.C.-computers zijn, in de computerruimte, een aantal apparaten aangesloten:

1. Bedieningsconsole: Ten behoeve van:

- starten en uitschakelen van de computer;
- in- en uitvoer van gegevens;
- afdrukken van technische meldingen ten behoeve van het onderhoudspersoneel. Verder tevens de meldingen welke bij de gebruikers op de M.I.S.-printers afgedrukt worden.

2. Schijfengeheugens:

Voor het opslaan van tijdens het bedrijf te verwerken gegevens, alsmede de programmering van de computer.

3. Magneetbandstation:

Voor het verzamelen van te bewaren gegevens.

4. Lijnprinter:

Ten behoeve van afdrukken van de heuvelgegevens (P.C.);
afdrukken dagrapport en gegeven uit speciale programma's t.b.v. technische diensten (M.I.S.).

Alléén op het P.C. zijn verder nog aangesloten:

5. Weerstation:

Leverd de gegevens betreffende temperatuur, windkracht en -richting, welke door het P.C. bij de heuvelgegevens worden afgedrukt.

6. Een aantal systemen welke de, door de buitenapparatuur (zie punt 3.2) geleverde gegevens bewerken tot door de computer verwerkbaar gegevens. Hiertoe behoren - o.a. - :
- vrije lengte verdeelsporen;
 - snelheids-controlesystemen.

De in de computerruimte dienstdoende technici kunnen het verloop van het heuvelen volgen op een "monitor-paneel".
Tevens bevinden zich hierop signaleringen betreffende de status van de M.I.S.- en P.C.-computers.

3.2 Buitenapparatuur

3.2.1 Wissels

- De wissels in het heuvelgebied zijn voorzien van een speciaal type wisselsteller.
- De wissels in het heuvelgebied worden electro-pneumatisch gestuurd en hebben een omlooptijd van 0,4 sec.
- De wissels in het heuvelgebied worden bij automatisch bedrijf vanuit de PC-computer gestuurd.
- De Hpl. kan de wissels t.b.v. andere werkzaamheden, zoals rangeren of onderhoud, met de schakelaars op het bedieningstoestel met de hand sturen.

3.2.2 Railremmen

- Railremmen zijn door luchtdruk gestuurde inrichtingen voor het afremmen van de aflopende wagens.
- De railremmen in het heuvelgebied worden bij automatisch bedrijf gestuurd vanuit de PC-computer.
- De Hpl. kan de railremmen t.b.v. rangeerbewegingen of andere werkzaamheden d.m.v. de schakelaars op het bedieningstoestel met de hand sturen.

Een aflopende wagen kan tot 3 keer worden afgeremd door, achtereenvolgens:

1. Hoofdrailrem, er zijn twee hoofdrailremmen;

één voor de bundelsporen 101 - 122 en
één voor de bundelsporen 124 - 144.

- De sturing vindt plaats in twee afzonderlijke secties.
- De beide secties kunnen onafhankelijk van elkaar worden gestuurd en twee afloopjes tegelijkertijd behandelen.
- De secties bestaan uit reps. 2x8 en 2x9 remcilinders.

2. Groepsrailrem, er zijn zes groepsrailremmen;
 - één voor de bundelsporen 101 - 107,
 - één voor de bundelsporen 108 - 114,
 - één voor de bundelsporen 115 - 122,
 - één voor de bundelsporen 124 - 130,
 - één voor de bundelsporen 131 - 137 en
 - één voor de bundelsporen 138 - 144.
 - Er wordt één afloopje tegelijkertijd behandeld.
 - De rem is samengesteld uit 2x12 remcilinders.
3. Spoorrailrem, elk verdeelspoor heeft een spoorrailrem.
 - De rem is samengesteld uit 1x7 remcilinders.

3.2.3 Cabinesignalering.

In elk van de vier heuvellok'n is een cabinesignalering geplaatst, welke - in de heuvelstand - de navolgende opdrachten kan geven:

- "heuvelen", "rangeren", "Stop";
- de gewenste heuvelsnelheid.

De sturing geschiedt radiografisch.
De opdrachten worden via het heuveltoestel door de heuvelprocesleider gegeven.
De opdracht "stop" en de gewenste heuvelsnelheid kunnen óók automatisch door de PC-computer gegeven worden.

3.2.4 Weegrail

Deze is geplaatst direkt achter de heuvel en geeft per te heuvelen wagen de gewichtsklasse aan.
Aan de hand hiervan wordt de, maximum benodigde, remdruk van de railremmen bepaald.
Er kunnen 4 gewichtsklassen aangegeven worden: "licht", "midden", "zwaar" en "extra zwaar".
De gewichtsklasse wordt door middel van lampjes zichtbaar gemaakt op het bedieningstoestel.

3.2.5 Fotocellen

Op 2 plaatsen op de heuvel zijn dubbelsystemen fotocellen geplaatst; elk bestaande uit een zend- en ontvangstgedeelte.
Op bufferhoogte worden, door onderbreking van de lichtstraal, wagens waargenomen.
De fotocellen worden gebruikt bij:

- de meting van de aflooplegte (in samenwerking met radar);
- vaststellen of wagens zijn gekoppeld.

Daar de zend- en ontvangstgedeelten op elkaar zijn afgestemd, is beïnvloeding door - b.v. - invallend zonlicht niet mogelijk.

3.2.6 Wieldetectoren

Dit zijn aan de spoorstaaf bevestigde inductieve kontakten.
Zij zijn hoofdzakelijk geplaatst nabij de railremmen en wissels en dienen voor het tellen van de assen en het meten van de snelheden.
Deze gegevens worden gebruikt o.a. bij de automatische wisselbediening, starten diverse snelheidsmetingen, etc.

Sommige wieldetectoren zijn richtingsgevoelig en kunnen vaststellen of het spoor in tegengestelde richting wordt bereden.

3.2.7 Radar

Er zijn radareenheden geplaatst bij elke railrem.
Zij worden gebruikt voor meting van snelheden bij de railremmen.
Op de heuvel is een radareenheid geplaatst voor meting van de aflooptlengte.

3.2.8 H.F.-spoorcircuits

Een hoogfrequent-spoorcircuit bestaat uit een, voor hoogfrequente stroom, kortgesloten stuk spoor (zonder isolerende lassen).
Het circuit wordt gebruikt voor bezet-spoor-detectie in wissels en railremmen.

3.2.9 Presence-monitor

Dit is een draadlus in het spoor of wissel, welke de aanwezigheid van een stalen massa (spoorwagon) kan waarnemen.
Wordt ook in samenwerking met de H.F.-spoorcircuits gebruikt (zie punt 3.2.8); indien een lange wagen het H.F.-spoorcircuit overspant, wordt deze toch, door de "presence-monitor", waargenomen.

3.2.10 Vrije-lengtedetectie

Bij de verdeelsporen zijn voorzieningen getroffen om, met een speciaal meetstelsel, de beschikbare vrije lengte van de sporen te meten.
Deze meting wordt elke seconde, van alle verdeelsporen verricht.

3.3 Bedieningsapparatuur gebruikers

De bij de gebruikers van het heuvelstelsel geplaatste bedieningsapparatuur staat omschreven in de Hoofdstukken II en III.

Hoofdstuk IIManagement Information System (M.I.S.)1. Doel van het M.I.S.

Het M.I.S. is een administratief computersysteem ten dienste van alle betrokkenen bij het heuvelproces:

- centrale rangeerdienstleider;
- treindienstleiders;
- heuvelprocesleiders;
- rangeerdienstleiders;
- transportadministratie.

Met behulp van op het M.I.S. aangesloten beeldstations kunnen zij:

- zich oriënteren op de voortgang van het heuvelproces;
- gegevens invoeren omtrent de uitvoering van hun werkzaamheden;
- de te Kijfhoek te behandelen wagens administratief volgen.

2. Opzet van het M.I.S.

De gebruikers van het M.I.S. hebben de beschikking over een aantal M.I.S.-programma's, welke zij via hun beeldstations kunnen oproepen. Zij kunnen slechts die programma's gebruiken, welke hen voor het verrichten van hun werkzaamheden zijn toegewezen.

Het gebruik van andere programma's wordt door de computer geweigerd.

In de navolgende punten volgt een opsomming van verschillende doeleinden waarvoor M.I.S.-programma's kunnen dienen.

Uitvoerige gegevens over elk programma afzonderlijk, staan vermeld bij het met nummer aangegeven programma.

2.1 Overzichten behandeling aankomst- en vertrektreinen

Voormeldings- en aankomstoverzicht (progr's 1 en 2).

Vertrekoverzicht (progr's 15 en 16).

Deze programma's bevatten een overzicht v.d. spoorbezetting, alsmede aankomst- en vertrektijden der te behandelen treinen.

Verder een aantal rubrieken waarin de behandeling door de diverse betrokkenen kan worden aangetekend, alsmede het gebruik van de heuvellok'n.

2.2 Administratieve behandeling van de te verwerken wagens

Raadplegen spoorbestanden en opzoeken wagens (progr's 6 en 7).

Bijhouden wagenbestanden (progr's 3, 4, 5, 8 en 9).

Administratieve voorbereiding heuveldelen (progr 22).

Administratieve behandeling vertrektreinen (progr 14).

2.3 Verstrekken heuvelgegevens aan het P.C.

2.3.1 Opmaken heuvellijst (progr 10), nà verwerken gereedmelding heuvellok (progr 21).

Het M.I.S. zendt hierna aan het P.C. - per te heuvelen trein - een heuvellijst, een werktabel en een uitwijktabel.

2.3.2 Tabellen.

2.3.2.1 Plantabel

Aan de hand van het rangeerplan zijn ten behoeve van het P.C. per dienstregelingsperiode zogenaamde "plantabellen" opgesteld, waarin per aankomstgroep (2-cijferige S.G.G.-kode) het bestemde verdeelspoor is aangegeven. Behalve de - landelijk gebruikte - S.G.G.-codes, worden ook "plaatselijke" codes gebruikt om wagens verder "fijn" te sorteren. Er kunnen maximaal 6 verschillende plantabellen gebruikt worden voor de diverse periodes, zoals aanomst, vertrek en weekend.

2.3.2.2 Werktabel

Per periode wordt, met behulp van een programma, een tabel gekozen welke dan als werktabel wordt aangemerkt. Deze tabel is een kopie van de gekozen plantabel en kan - gedurende de periode dat deze in gebruik is - zo nodig door de gebruikers gewijzigd worden. Na keuze van een andere tabel vervallen alle aangebrachte wijzigingen.

2.3.2.3 Uitwijktabel

In een afzonderlijke uitwijktabel kan een uitwijkspoor aangegeven worden, dat in gebruik wordt genomen zodra het oorspronkelijke - in de werktabel aangegeven - verdeelspoor "vol" is. Tevens wordt dan automatisch in de werktabel dit spoor als verdeelspoor aangegeven.

Voor keuze en wijzigen der tabellen dienen de programma's 19, 20 en 23.

2.4 Overige programma's

Verder zijn nog programma's beschikbaar voor planning van diverse werkzaamheden (progr's 11, 12 en 24) een overzicht betreffende de voortgang van het heuvelbedrijf (progr 17) alsmede 2 programma's te gebruiken bij het sperren van verdeelsporen (progr's 25 en 26).

3. Intercomputerverkeer

3.1 Verbinding M.I.S. - P.C. v.v.

De sturende M.I.S.- en P.C.-computers zijn onderling direkt verbonden. Het M.I.S. voorziet - bij opmaken heuvellijst - het P.C. van een

- heuvellijst van het heuveldeel;
- werktabel;
- uitwijktabel.

Na beëindigen van het heuvelen geeft het M.I.S. - op verzoek van het P.C. - het aankomstspoor op waarover de heuvellok moet terugkeren.

In omgekeerde richting zendt het P.C. aan het M.I.S.:

- gegevens der uitgeheuvelde wagens ter overboeking naar het verdeelspoor;
- de door het P.C. gegeven meldingen betreffende uitvoering van het heuvelbedrijf alsmede de situatie op de verdeelsporen (zie Hfdst III blz C 25).

Deze worden door het M.I.S. afgedrukt op de seinzaalprinter en/of de printer bij de heuvelprocesleider.

M.I.S.

3.2 Verbinding S.G.G. - M.I.S. v.v.

Via een directe verbinding met de S.G.G.-computer wordt het M.I.S. voorzien van WL-01 berichten van alle te Kijfhoek te behandelen aankomsttreinen.

Deze gegevens zijn, zodra zij door het M.I.S. ontvangen zijn, reeds opvraagbaar voor alle betrokkenen (progr. 6 OLG).

Voor vertrektreinen wordt door het M.I.S. automatisch een TS-13 bericht naar het S.G.G. verzonden, zodra de samenstelling van de trein met progr 14 in het M.I.S. verwerkt wordt.

4. Apparatuur4.1 Centrale apparatuur (zie Hfdst. I pt 3.1)

Het in- en uitschakelen van de M.I.S.-computer in de computerruimte geschiedt door Is-personeel.

Voor de gebruikers wordt dit aangegeven op het beeldscherm.

Eén minuut vóór het uitschakelen verschijnt een waarschuwing op de 25e regel van het beeldscherm.

Na verstrijken van deze tijd wordt aangegeven: "M.I.S. is uitgeschakeld".

Zodra de computer weer wordt ingeschakeld, verschijnt de mededeling: "system initialized".

Op het bedieningstableau van de heuvelprocesleider is zichtbaar welke M.I.S.-computer al of niet ingeschakeld is. (zie Hfdst. III - punt 5.11 - blz C 25).

Ten behoeve van de gebruikers zijn op de M.I.S.-computer

- 12 beeldstations en
- 2 printers aangesloten.

4.2 Beeldstations (type "Beehive B 500")

4.2.1 Een M.I.S.-beeldstation bestaat uit een beeldscherm, met hieraan gekoppeld een los toetsenbord en dient voor invoer van gegevens in, en oproepen van gegevens uit de computer.

4.2.2 M.I.S.-beeldstations zijn geplaatst bij:

Seinzaal: Centrale rangeerdienstleider, medewerker seinzaal, treindienstleiders Noord- en Zuidzijde, heuvelprocesleider.

Transportadministratie: medewerker info, ploegleider en assistent tpa.

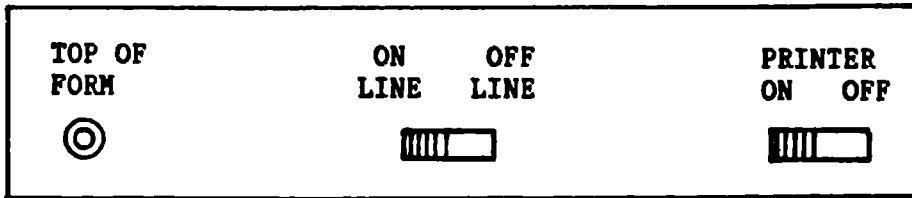
Rangeerdienstleiders Noord- en Zuidzijde.

Regio-goederendienstleider.

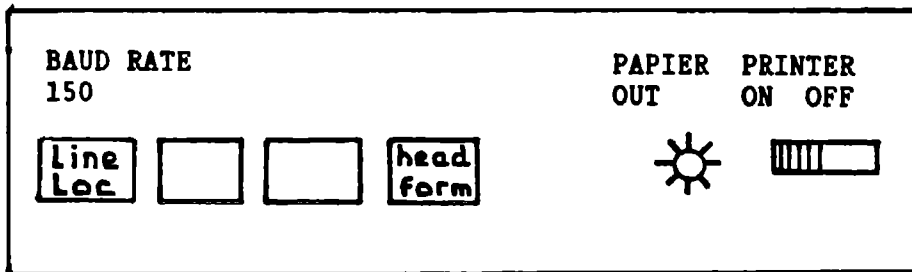
Computerruimte (t.b.v. Is-personeel).

M.I.S.

Bedieningspaneel seinzaalprinter



Bedieningspaneel printer heuvelprocesleider



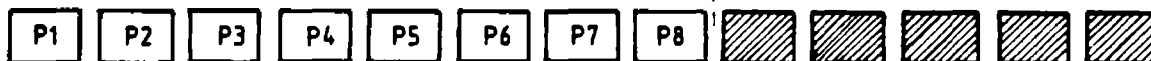
4.3 Printers

De 2 printers ten behoeve van de gebruikers van het heuvelsysteem zijn op het M.I.S. aangesloten.
In gebruik zijn:

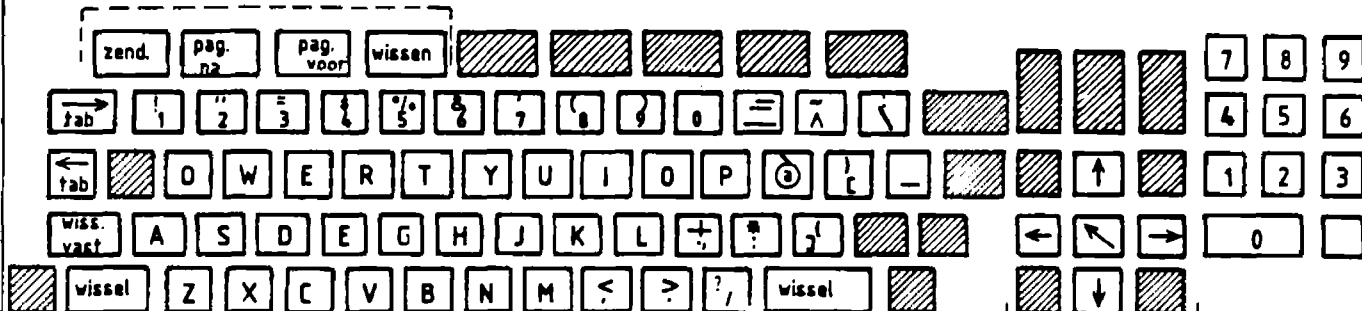
- 4.3.1 Een printer bij de heuvelprocesleider (geplaatst naast het heuveltableau).
Snelheid 30 tekens per seconde.
Hierop worden P.C.-meldingen betreffende het heuvelen, alsmede een aantal M.I.S.-meldingen afgedrukt. (Zie Hfdst II blz B97 en Hfdst III blz C 25).
- 4.3.2 Een printer ten behoeve van seinzaalmedewerkers (verder aangeduid als seinzaalprinter).
Snelheid 180 tekens per seconde.
Hierop worden o.a. op te vragen lijsten (spoorbestanden, heuvellijsten), rapporten foutlopers, alsmede de, bij diverse M.I.S.-programma's omschreven printer meldingen afgedrukt.
- 4.3.3 Het op verzoek afdrukken van gegevens op de seinzaalprinter is per programma bepaald, zodat de printers in feite géén bediening vragen. Alleen nieuw papier inleggen en de juiste stand van de knoppen op de printers vergen de aandacht van de gebruikers.
- 4.3.3.1 Papier inleggen.
- Zodra het papier op is - of niet goed ingelegd is - geeft de printer papieralarm: een ononderbroken fluittoon.
Hierna de printer "off-line" schakelen en nieuw papier inleggen, c.q. papier opnieuw inleggen.
Vervolgens de printer weer op "on-line" schakelen.
- 4.3.3.2 Stand knoppen.
- Seinzaalprinter (zie blz. B 6)
- Bij afscheuren van opgevraagde lijsten printer met de middelste schakelaar op "off-line" schakelen en vervolgens met drukknop "Top of form" papier transporteren. Vervolgens schakelaar weer meteen op "on line" zetten.
- Printer heuvelprocesleider (zie blz. B 6)
- De druktoets "300" behoort in de gedrukte stand te staan.
De overige druktoetsen mogen NIET ingedrukt staan.
De "on-off" schakelaar blijft in de "on" stand.

M.I.S.

Programma-keuzetoetsen



Beeld-kontroloetsen



"ruimte"

cursor-sturingstoetsen

Toetsenbord beeldstation "Beehive B 500"

M.I.S.

5. Bediening beeldstation5.1 In- en uitschakelen

Het beeldstation blijft normaal ingeschakeld staan; uitschakelen is niet toegestaan.

5.2 Regelen helderheid en contrast

Het contrast is vast ingesteld; dit kan z.n. door het onderhoudspersoneel bijgesteld worden.

De helderheid is bij te regelen met de regelaar links boven op het toetsenbord.

5.3 Toetsenbord

Op de overzichtstekening van het toetsenbord (zie blz B 8,10,12) is door middel van arcering aangegeven, welke toetsen NIET worden gebruikt.

De overige toetsen zijn in te delen als volgt:

5.3.1 Alfa-numerieke toetsen

Dit zijn de normale letter/cijfer/tekens-toetsen, welke óók op een schrijfmachineklavier voorkomen.

5.3.1.1 Op het beeldstation worden uitsluitend hoofdletters gebruikt. Dit is hier de normale letter, men hoeft hier geen speciale handelingen voor te verrichten.

5.3.1.2 Voor cijfers kan tevens gebruik worden gemaakt van het toetsenblok (0 - 9) geheel rechts van het klavier.

5.3.1.3 Wisseltoets (met vasthouding)

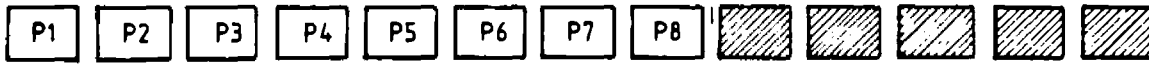
Indien een teken op de bovenste helft van een toets is vermeld, dient - bij het aanslaan - tegelijkertijd de toets "wissel" gedrukt te worden.

Bij meerdere van deze tekens achter elkaar, kan de wisseltoets vastgezet worden met de toets "wiss vast".

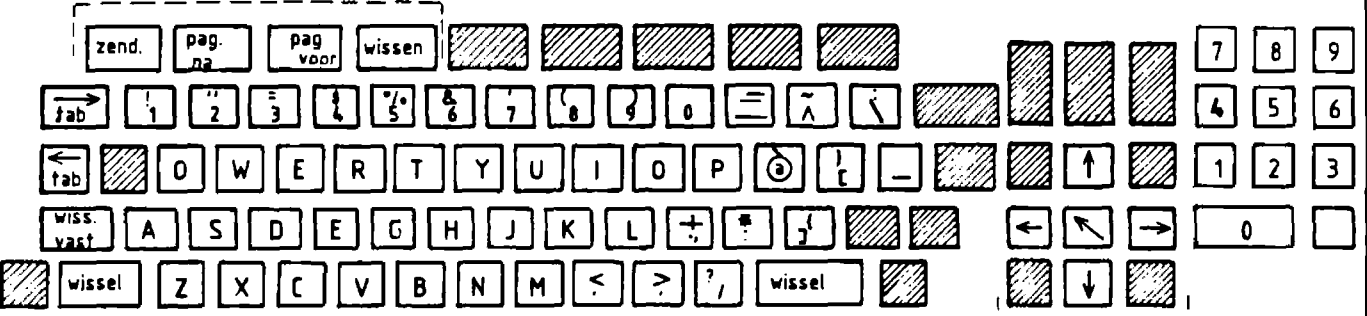
Bij gebruik van deze toets brandt hierin een lampje. Losmaken door opnieuw drukken.

M.I.S.

Programma-keuzetoetsen



Beeld-kontroletoetsen



"ruimte"

cursor-sturings-toetsen

Toetsenbord beeldstation "Beehive B 500"

M.I.S

5.3.1.4 Spatiebalk

Bij gebruik van de balk "ruimte" wordt op het scherm een blanco positie ingevuld.

Wordt deze balk gebruikt op een positie waar reeds een ander teken is ingetikt, dan wordt dit uitgewist.

Deze balk mag dus nooit gebruikt worden om naar een volgende in te vullen rubriek op te schuiven, omdat hierdoor reeds ingetoetste tekens ten onrechte uitgewist kunnen worden.

Voor het opschuiven naar een volgende in te toetsen rubriek dient uitsluitend gebruik gemaakt te worden van de tab-sturingstoetsen.

Voor het opschuiven naar een volgende in te toetsen positie dient uitsluitend gebruik gemaakt te worden van de cursor-sturingstoetsen. (Zie 5.3.2).






5.3.2 Cursor-sturingstoetsen

De cursor is een liggend streepje van één teken breedte, dat bij verwerking van een programma onder de eerste in te toetsen positie staat. De positie van de cursor kan gewijzigd worden met behulp van de cursor-sturingstoetsen.

Deze bevinden zich rechts naast het klavier (zie tekening blz B 8,10,12). De cursor kan ook gestuurd worden met de toetsen "tab" en "tab terug" links van het klavier.

Met de toets "↖" (rust) en de hieromheen gegroepeerde, eveneens van pijlen voorziene toetsen, kan de cursor in elke benodigde positie gebracht worden.

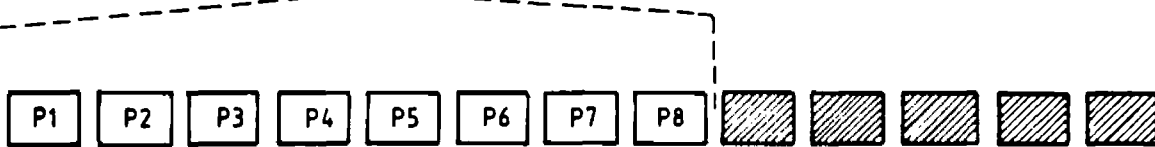
Het drukken der navolgende toetsen doet de cursor als volgt verplaatsen:

"rust"	: naar de 1e in te vullen positie, indien een masker getoond wordt.	
"cursor omhoog"	: naar dezelfde kolom van de voorafgaande regel.	
"cursor omlaag"	: naar dezelfde kolom van de volgende regel.	
"cursor links"	: 1 positie naar links.	
"cursor rechts"	: 1 positie naar rechts.	
"tab"	: naar de eerste invulpositie van de <u>eerstvolgende invulrubriek</u> .	
"tab terug"	: naar de eerste invulpositie van de <u>voorafgaande invulrubriek</u> .	

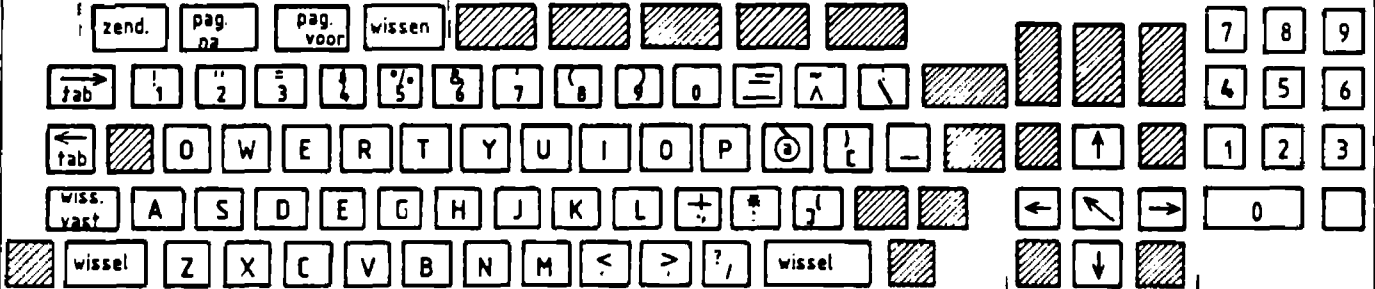
Bij iets langer vasthouden der bovengenoemde toetsen, gaan deze repeterend werken. De omschreven reactie wordt dan herhaald zolang men de toets vasthoudt.

M.I.S.

Programma-keuzetoetsen



Beeld-kontroletoetsen



"ruimte"

cursor-
sturingstoetsen

Toetsenbord beeldstation "Beehive B 500"

M.I.S.

5.3.3 Programma-keuzetoetsen

Dit zijn de toetsen P 1 t/m P 8 van de bovenste rij (zie tekening blz. B 8,10,12).

Toets P 1 is de algemene keuzetoets.

Hiermee kunnen - via een in te vullen masker - alle programma's gekozen worden.

De toetsen P 2 t/m 8 zijn vaste keuzetoetsen.

Door één van deze toetsen te drukken, wordt een vast toegekend programma gekozen. (Zie voor programma-keuze punt 6.2).

5.3.4 Beeld-controletoetsen

Dit zijn de navolgende toetsen:

- "zenden"
- "pag na" (volgende pagina)
- "pag voor" (vorige pagina)
- "wissen"

onmiddellijk boven de alfa-numerieke toetsen.

Deze toetsen hebben de volgende functies:

5.3.4.1 "Zenden"

Voor invoer van gegevens in de computer.

Deze toets dient altijd gedrukt te worden als men - met behulp van een bepaald programma - een gegeven heeft ingetoetst en dit in de computer moet invoeren, of een gegeven uit de computer opvraagt.

Ook indien men - op verzoek van de computer - een foutief ingetoetst gegeven heeft hersteld.

Na drukken van deze toets wordt het in te voeren gegeven door de computer verwerkt en beantwoord met een kwijtingsbericht of het gevraagde gegeven verschijnt op het scherm.

5.3.4.2 "Pag na" (volgende pagina)

Indien een gegeven méér dan 25 regels telt, (het maximum dat het scherm kan bevatten) kunnen met deze toets de, op een volgende pagina opgenomen, gegevens worden opgeroepen.

5.3.4.3 "Pag voor" (vorige pagina)

Met deze toets kan men weer - in omgekeerde richting - de vorige pagina's kiezen.

(Zie verder voor pagina-keuze: punt 6.1.2).

5.3.4.4 "Wissen"

Met deze toets kan het, op het scherm getoonde, beeld weer uitgewist worden.

Eventueel ingetoetste gegevens verdwijnen en worden niet in de computer ingevoerd.

M.I.S

6. Programmagebruik

6.1 Verklaring diverse begrippen.

6.1.1 Masker

Na het kiezen van een bepaald programma verschijnt op het beeldscherm het bij dat programma behorende masker.

De meeste programma's zijn statisch, d.w.z.: de opgeroepen gegevens (hetzij ter invulling hetzij als beantwoording) veranderen niet.

Oók niet als intussen, via een ander beeldstation, een wijziging in hetzelfde gegeven wordt aangebracht.

Een uitzondering hierop vormen de programma's 2, 16 en 26, welke dynamisch zijn.

Bij deze programma's verandert het beeld, als elders een gegeven gewijzigd of ingevuld wordt. Dit geldt ook voor de tijd links bovenaan het masker.

6.1.1.1 Vaste aanduidingen binnen elk masker:

- Links bovenaan de datum (dag/maand/jaar) en de tijd (van oproepen van het programma); als volgt aangegeven: 03-05-84 19.36
- Rechts bovenaan de pagina-aanduiding,
b.v. PAG 01 VAN 02: Totaal 2 pagina's; pagina 1 wordt getoond.

- Regelnummer (RN)

Bij programma's waarin wagennummers voorkomen wordt, om de plaats te bepalen waar de betreffende wagen(s) in het aangegeven spoor of de trein staan, elk wagennummer voorzien van een regelnummer.

De wagen voorzien van regelnummer 01, is altijd de meeste zuidelijke - dus zijde Zwijndrecht - op een spoor.

De nummering loopt dus op van Zuid naar Noord (richting Barendrecht). Dit is alléén van toepassing op de door het M.I.S. toegekende regelnummers; NIET voor, eveneens van regelnummers voorziene, S.G.G.-wagelijsten.

Behandeling van één of meerdere wagens op een bepaald spoor geschiedt altijd met behulp van de regelnummers, zoals in het programma is voorgeschreven.

Bij tussenvoegen, verwijderen en omhalen van wagens wordt de regelnummering automatisch aangepast.

- Kwijtingsregel

De 25e regel is gereserveerd voor kwijtingsberichten van de computer.

M.I.S.**6.1.1.2 Te onderscheiden maskers:****Invulmasker**

Dit is een masker met een aantal, door de gebruiker in te vullen rubrieken:

- ter invoering van gegevens in de computer;
- voor het doen van een verzoek om gegevens.

Antwoordmasker

Dit is een masker met een groepering van bepaalde gegevens:

- als antwoord op een programma-keuze of
- als antwoord op een verzoek om gegevens.

6.1.1.3 Indien de, in een bepaald masker verschijnende, gegevens méér dan 25 regels bevatten en dus niet in één masker weergegeven kunnen worden, zal het niet getoonde deel op één of meer volgende pagina's getoond worden.

6.1.2 Pagina-keuze

Met behulp van de toetsen "Pag na" (volgende pagina) en "Pag voor" (vorige pagina) kunnen de overige pagina's gekozen worden.

Indien géén volgende (of vorige) pagina's aanwezig zijn - pagina-aanduiding is dan PAG 01 VAN 01 - verschijnt na toetsbediening op de 25e regel de aanduiding "FOUT - ONJUISTE TOETSBEDIENING".

6.1.3 Rubrieken

Elke, in een masker verschijnende informatie bestaat uit:

6.1.3.1 Beschermd rubrieken

In deze rubrieken kan niet over gegevens heen worden getoetst, het hier vermelde is beschermd.

6.1.3.2 Onbeschermd rubrieken

De onbeschermd in te vullen rubrieken zijn aangeduid met een stip boven elke in te vullen positie of boven een in te vullen kolom posities. Een aantal rubrieken zijn na invulling beschermd en kunnen - na invoering in de computer - niet meer gewijzigd worden.

Andere kunnen overschreven worden met andere gegevens of blanco posities.

6.1.3.3 Intoetsen

Bij intoetsen van gegevens is het niet noodzakelijk de betreffende rubriek "vol" te maken (aanvullen met 000 b.v.).

Dit is alléén nodig bij het intoetsen van treinnummers welke via het S.G.G. verwerkt moeten worden (Progr. 14 T.V.T.).

M.I.S.

03-05-84 18.32

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN NUMMER OF AFKORTING VAN HET PROGRAMMA

NR AFK	PROGRAMMA BESCHRYVING	NR AFK	PROGRAMMA BESCHRYVING
1 SAO	STATISCH VM/AANKOMST OVERZICHT	16 DVO	DYNAMISCH VERTREK OVERZICHT
2 DAO	DYNAMISCH VM/AANKOMST OVERZICHT	17 VGR	VOORTGANGS RAPPORT
3 OTA	OPHEFFEN TREIN BY AANKOMST	18	DAGRAPPORT
4 OOR	OMDRAAIEN OPNAME RICHTING	19 AUS	AANGEVEN UITWYK SPOOR
5 TVW	TOEVOEGEN WAGENS	20 VIT	VERANDEREN INH PLAN/WERK TABEL
6 OLG	OPVRAGEN LYST WAGENGEGEVENS	21 GHJ	GEREEDMELDING HEUVELLOC'S
7 OZW	OPZOEKEN WAGEN	22 PPT	PREPAREREN TREINLYST
8 VWV	VERWYDEREN WAGENS	23 KAP	KIEZEN ANDERE PLANTABEL
9 OWG	OVERBOEKEN WAGENGEGEVENS	24 BSR	BESTEMMINGS RAPPORT
10 OVH	OPMAKEN/VERVALLEN HEUVELLYST	25 GSV	GESPERDE VERDEELSPOREN
11 HPR	HEUVELPLANNINGS RAPPORT	26 RVV	RAPPORT VRYE VERDEELSPOREN
12 CVS	CAPACITEIT OP DE VERDEELSPOREN	27	
13 TRF	TOTAAL RAPPORT FOUTLOPERS	28	
14 TVT	TOEKENNEN VERTREKTREIN GEGEVENS	29	
15 SVO	STATISCH VERTREK OVERZICHT	30	

(kwijtingsregel)

Invulmasker voor programma-keuze.

Zie 6.2.1, algemeen programma-keuzetoets (P 1).

M.I.S.

Na invullen van rubriek kan de cursor met behulp van de toets "tab" naar de éérste positie van de eerstvolgend in te toetsen rubriek verplaatst worden.

Zodra een rubriek is volgemaakt, zal de cursor automatisch naar de volgende rubriek gaan.

6.1.3.4 Gebruiker

Per programma is aangegeven WIE gerechtigd zijn een bepaalde rubriek in te vullen.

6.1.4 "Contrast"

Bij een gegeven dat "in contrast" wordt getoond, zijn de kleur van de ondergrond en de kleur van de tekens verwisseld.

Normaal ziet men groene tekens op zwarte ondergrond.

In contrast worden zwarte tekens op groene ondergrond getoond.

In een aantal programma's wordt hiervan gebruik gemaakt om op een bepaald gegeven extra de aandacht te vestigen.

6.1.5 Heuveldeelnummer

Bij heuvelen van treinen wordt het oorspronkelijke treinnummer als heuveldeelnummer gebruikt.

Bij het heuvelen van gecombineerde treinen wordt het treinnummer van de meest zuidelijke, eerst aflopende trein - dit is het treinnummer dat in rubriek 7 op het aankomstoverzicht vermeld is - als heuveldeelnummer gebruikt.

6.2 Programma-keuze

Een programma wordt gekozen via een beeldstation met behulp van de programma-keuzetoetsen (P 1 t/m P 8).

Hiervan is:

- P 1 de algemene keuzetoets en zijn
- P 2 t/m P 8 de vaste keuzetoetsen.

Bij gebruik van deze toetsen dient men de toets slechts éénmaal te drukken en even ingedrukt te houden. Meerdere malen drukken - b.v. indien men even op een masker moet wachten - vertraagt het opkomen van het masker.

Na opnieuw drukken van een toets begint de computer n.l. de procedure weer van voren af aan.

6.2.1 Algemene programma-keuzetoets (P 1)

6.2.1.1 Na drukken van deze toets verschijnt een masker op het scherm (zie blz B 18) met een lijst van alle M.I.S.-programma's compleet met volgnummer, afkorting en beschrijving.

M.I.S

6.2.1.2 Intoetsen

In de kopregel van dit masker - naar verkiezing:
- het volgnummer òf
- de letterafkorting van het gewenste programma.

6.2.1.3 Hierna de toets "zenden" drukken.

6.2.1.4 De computer zal dit beantwoorden met het masker van het gewenste programma of met een kwijtingsbericht "FOUT" (zie pt. 6.4.2).

6.2.2 Vaste programma-keuzetoetsen (P 2 t/m P 8)

Met deze toetsen kunnen rechtstreeks de meest gebruikte programma's gekozen worden.

Per gebruiker is vastgelegd, welke programma's gekozen kunnen worden. (Zie blad B 27).

6.3 Programma gekozen

Na keuze van het programma met bediening van de hiervoor aangewezen toetsen verschijnt het bijbehorende masker op het beeldscherm.

6.3.1 Betreft het een antwoordmasker, met te raadplegen gegevens, dan kan het - na kennisname - weer van het scherm verwijderd worden met behulp van de toets "wissen" of door het kiezen van een ander programma.

6.3.2 Indien er een invulmasker verschijnt:
- staat de cursor op de eerste in te vullen positie;
- dient volgens de betreffende programma-instructie het masker te worden ingevuld;
- worden met behulp van de toets "zenden" de ingetoetste gegevens in de computer ingevoerd.

6.3.2.1 Zolang de toets "zenden" nog niet is gedrukt, kan elk ingetoetst gegeven naar believen:
- gewijzigd worden;
- van het scherm verwijderd worden d.m.v. blanco posities.

Zonder gebruik van de toets "zenden" wordt geen enkel ingetoetst gegeven in de computer ingevoerd.

6.3.2.2 Na drukken van de toets "zenden" verwerkt de computer de ingetoetste gegevens en antwoordt vervolgens met:
- een kwijtingsbericht (zie 6.4) of
- de gevraagde gegevens (antwoordmasker).

Bij sommige programma's wordt tevens een printer melding gegeven; dit is per programma in de programma-instructie vermeld. (zie pt. 7).

.I.S.

6.4 Kwijting

Als antwoord op invoer van gegevens of keuze van een programma verschijnt op de 25e regel van het scherm een kwijtingsbericht.

6.4.1 Dit kan zijn een:

6.4.1.1 Algemeen kwijtingsbericht: deze gelden voor meerdere programma's of

6.4.1.2 Specifiek kwijtingsbericht

Dit bericht geldt alleen bij een bepaald programma.
De omschrijving van een specifiek bericht wordt bij de betreffende programma-instructies vermeld (zie pt. 7).

6.4.2 De volgende algemene kwijtingsberichten kunnen voorkomen:

6.4.2.1 "GOED - INVOER VERWERKT"

6.4.2.2 "FOUT - PROGRAMMA VOOR U NIET TOEGESTAAN"

Er werd een programma gekozen, dat niet aan gebruiker is toegewezen.

6.4.2.3 "FOUT - NIET BESTAAND PROGRAMMA GEKOZEN"

6.4.2.4 "FOUT - LET OP GEGEVENS IN CONTRAST"

Het in contrast getoonde gegeven is fout.
Herstellen door overschrijven van het foutieve gegeven met het juiste gegeven en vervolgens drukken van de toets "zenden".

6.4.2.5 "FOUT - ONJUISTE TOETSBEDIENING"

Er werd een foutieve toets gedrukt b.v.:

- "pag na" terwijl er geen volgende pagina is of
- "pag voor" terwijl er geen vorige pagina is of
- één der niet toegestane toetsen (gearceerd aangegeven op de tekening toetsenbord).

6.4.2.6 "FOUT - INVULMASKER OPNIEUW OPROEPEN"

Er werd een toets "zenden", "pag voor" of "pag na" gedrukt, terwijl er géén invulmasker was.

6.4.2.7 "FOUT - BESTAND IS TYDENS UW BEWERKING GEWYZIGD"

De zojuist bewerkte gegevens waren inmiddels door een andere gebruiker van een beeldstation gewijzigd.

6.4.2.8 "FOUT - SPOOR EN TREINNR NIET IN OVEREENSTEMMING"

Spoornummer of treinnummer - of beide - niet juist.

Juistheid der gegevens controleren en vervolgens opnieuw invullen.

M.I.S.

6.4.2.9 "FOOT - VERKEERDE REGELNUMMERS"

De aangegeven regelnummers komen in het betreffende spoorbestand niet voor of het laatste regelnummer is lager dan het eerste regelnummer.

Regelnummers op juistheid controleren en vervolgens opnieuw invullen.

6.4.2.10 "FOOT - HEUVELVOLGORDENUMMER REEDS TOEGEKEND"

Zodra aan een heuveldeel een HV-nummer is toegekend, zijn een aantal programma-verwerkingen, zoals overboeken-, toevoegen- of verwijderen wagens, opheffen trein etc., uitgesloten.

Zie de betreffende programma-instructies (punt 7).

6.4.2.11 "FOOT - HEUVELLYST REEDS OPGEMAAKT"

Zodra van een heuveldeel een heuvellyst is opgemaakt, zijn een aantal programma-verwerkingen, zoals overboeken-, toevoegen-, of verwijderen wagens, opheffen trein etc., uitgesloten.

Zie de betreffende programma-instructies (punt 7).

7. M.I.S.-Programmabeschrijvingen

Op blz B 26 is een lijst opgenomen vermeldende volgnummer, letterafkorting en benaming der programma's.

Op blz B 27 is aangegeven WIE gerechtigd zijn de diverse programma's te gebruiken, onder vermelding van de te gebruiken programmakeuzetoets. (P 1 t/m P 8).

In de hierna volgende programma-beschrijvingen (blz B 29 t/m B 95) wordt per programma aangegeven:

- bij punt 1: Programma-functieomschrijving
- bij punt 2: Invulmasker (met afbeelding) en z.n. beschrijving der rubrieken. V.w.b. de wagengegevens wordt gebruik gemaakt van de in het S.G.G. gebruikelijke rubrieken.
- bij punt 3: Gebruik Hoe de rubrieken in te vullen, onder welke voorwaarden en door wie.
Gerechtigd zijn tot het gebruik van een programma wil nog niet zeggen dat elke rubriek voor iedere gerechtigde toegankelijk is.
- bij punt 4: Kwijting Hierbij wordt vermeld, of een specifiek kwijtingsbericht (zie 6.4.1.2) voor dat betreffende programma van toepassing is.
De algemene kwijtingsberichten (zie 6.4.2) zijn voor alle programma's van toepassing.

Antwoordmasker met afbeelding.

Printermelding met hierbij vermeld:

- "geen" als geen melding plaatsvindt of:
- het bericht zoals dat op de seinzaalprinter wordt afgedrukt of kan worden afgedrukt.

M.I.S.

OVERZICHT M.I.S.-PROGRAMMA'S

<u>NUMMER</u>	<u>AFKORTING</u>	<u>OMSCHRIJVING</u>	<u>blz.</u>
1	SAO	Statisch voormeldings-/aankomstoverzicht	B 29
2	DAO	Dynamisch voormeldings-/aankomstoverzicht	B 29
3	OTA	Opheffen van een trein bij aankomst	B 39
4	OOR	Omdraaien opnamerichting	B 41
5	TVW	Toevoegen wagens	B 43
6	OLG	Opvragen lijst wagengegevens	B 47
7	OZW	Opzoeken wagens	B 49
8	VWW	Verwijderen wagens	B 51
9	OWG	Overboeken wagengegevens	B 53
10	OVH	Opmaken/vervallen heuvellijst	B 57
11	HPR	Heuvelplanningsrapport	B 61
12	CVS	Capaciteit op de verdeelsporen	B 63
13	TRF	Totaal-rapport foutlopers	B 65
14	TVT	Toekennen vertrektreingegevens	B 67
15	SVO	Statisch vertrekoverzicht	B 73
16	DVO	Dynamisch vertrekoverzicht	B 73
17	VGR	Voortgangsrapport	B 77
18	-	Dagrapport	B 101
19	AUS	Aangegeven uitwijkspoor	B 79
20	VIT	Veranderen inhoud plan-/werktabel	B 81
21	GHL	Gereedmelding heuvellocomotieven	B 83
22	PPT	Prepareren treinlijst	B 85
23	KAP	Kiezen andere plantabel	B 89
24	BSR	Bestemmingsrapport	B 91
25	GSV	Gesperde verdeelsporen	B 93
26	RVV	Rapport vrije verdeelsporen	B 95

M.I.S.

OVERZICHT GEBRUIK M.I.S.-PROGRAMMA'S

Progr nr.	Af-kort.	Crgdl	mw-seinz.	Trdl NZ	Trdl ZZ	Hpl	mw-info	pll-tpa	ass-tpa	Rgd1 NZ	Rgd1 ZZ	Reg.gdl	comp-zaal
1	SAO	P1	P2	P2	P2	P1	P2			P2			
2	DAO	P3	P3	P3	P3	P3	P7	P3	P3	P3	P1	P3	P1
3	OTA	P1					P1						
4	OOR						P1	P1	P1				
5	TVW						P1	P1	P1				
6	OLG	P4	P4	P4	P4	P2	P4	P4	P4	P4	P4	P4	
7	OZW	P1	P1	P5	P5	P1	P1	P5	P5	P5	P1	P5	P2
8	VWV						P1	P1	P1				
9	OWG					P6	P6				P6		
10	OVH	P1	P1			P4							
11	HPR	P1	P1			P1					P1		
12	CVS	P5				P5				P1	P1		
13	TRF	P1				P1				P1		P7	
14	TVT	P1					P3			P1	P3		
15	SVO	P1	P7	P7	P7		P1				P7		
16	DVO	P8	P8	P8	P8	P1	P8	P8	P8	P6	P8	P8	P1
17	VGR	P1											
18	-												
19	AUS	P1	P1			P7							
20	VIT	P2	P1			P1							P1
21	GHL	P1	P1			P8							
22	PPT	P1	P1			P1	P5	P6	P6				
23	KAP	P1				P1							
24	BSR	P6	P6			P1		P2	P2	P1	P1	P2	P3
25	GSV	P7	P5	P6	P6	P1	P1	P7	P7	P1	P2	P6	P1
26	RVV	P1	P1			P1					P5		

M.I.S.

03-06-86 19.43 VOORMELDINGS/AANKOMSTOVERZICHT PAG 01 VAN 01

TREIN	VST	SP	ATYD	SP	HV	TREIN	KOMBIN	ATYD	GRDT	RGDT	INFO	LOC	B	SP.
		*.....
52232	RTNG			201										201
54631	AMF			202		*49574		1903						202
43114	VL	207		203										203
				204										204
				205										205
				206		55194		2117						206
				207		55208		2003						207
				208		55252		1937						208
				209	10	55218		1903	1925	1923	1925			209
				210										210
				211										211
				212	08	55314		1823	1910	1911	1911	1935-2		212
				213										213
				214										214

15	LOC1 TERUG SP	...	LOC2 TERUG SP	...	LOC3 TERUG SP	...	LOC4 TERUG SP	...
16	.... SP 222 LOC 42310						....
17	(kwijtingsregel)							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----

VOORMELDINGSOVERZICHT:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Treinnummer | 9 Aankomsttijd |
| 2 Vertrekstation | 10 Tijd gereedmelding gronddienst |
| 3 Geplande aankomstspoor | 11 idem rangeerdienst |
| 4 In te vullen: aankomsttijd | 12 idem mw. info |
| <u>AANKOMSTOVERZICHT:</u> | 13 idem heuvelloc |
| 5 Aankomstspoornummer (vaste rubriek) | 14 Spoorbelemmering |
| 6 Heuvelvolgordennummer | 15 Omrijden heuvelloc's |
| 7 Treinnummer | 16 Diverse mededelingen |
| 8 Gecombineerde trein (via NZ) | 17 Kwijting door computer |

PROGR. 1 S.A.O. STATISCH VOORMELDINGS-AANKOMSTOVERZICHT
PROGR. 2 D.A.O. DYNAMISCH VOORMELDINGS-AANKOMSTOVERZICHT

Progr. 1 toont een statisch beeld en dient als invulmasker.
Progr. 2 toont een dynamisch beeld. Het wordt gebruikt, als men het overzicht slechts wil raadplegen. (Zie 6.1.1).

1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

1.1 Te onderscheiden zijn de volgende 2 delen:

1.1.1 Voormeldingsoverzicht (zie blz. B 28)

Het linkergedeelte (rubrieken 1 t/m 4) vermeldende:

- treinnummer en
- vertrekstation

van de treinen met bestemmingsstation Kijfhoek, waarvan het M.I.S. een wagenlijst (WL-01) van het S.G.G. heeft ontvangen.

Er kunnen maximaal 16 treinen vermeld worden.

1.1.2 Aankomstoverzicht

Toont de bezetting der aankomstsporen (sp. 201 - 214) en diverse gegevens betreffende de behandeling der aangekomen treinen.

1.2 Functie-omschrijving

1.2.1 Het voormeldings-/aankomstoverzicht is een totaaloverzicht van de voortgang der werkzaamheden en behandeling der aangekomen treinen, alsmede de onderweg zijnde treinen, waar reeds gegevens van beschikbaar zijn.

1.2.2 Het staat ten dienst van alle medewerkers welke over een beeldstation beschikken.

1.2.3 De computer stelt aan de hand van de, in dit overzicht vermelde, gegevens vast of aan alle voorwaarden is voldaan om tot heuvelen van de trein over te kunnen gaan.

2. MASKER EN BESCHRIJVING VAN DE RUBRIEKEN (Zie voorbeeld op blz. 28)

2.1 De in het voormeldingsoverzicht (rubr. 1 t/m 4) vermelde gegevens worden, na invulling der aankomsttijd, automatisch overgebracht naar het aankomstoverzicht, achter het betreffende aankomstspoor.

2.2 De in te vullen rubrieken van het aankomstoverzicht worden door de betrokken medewerkers ingevuld, naar gelang de behandeling der trein vordert.

2.3 De vermelde gegevens worden automatisch gewist als, na heuvelen van de trein, alle wagens op de verdeelsporen zijn aangekomen.

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Alle aangeslotenen.

3.2 Invulling en door wie:

Zie hiervoor de tabel op de hierna volgende bladzijden (B 31 t/m B 37).

03-05-84 .43

VOORMELDINGS/AANKOMSTOVERZICHT

PAG 01 VAN 01

TREIN	VST	SP	ATYD	SP	HV	TREIN	KOMBIN	ATYD	GRDT	RGDT	INFO	LOK	B	SP.
		≠.....
227316	RTNG			201										201
661311	AMF			202		≠49574		1903						202
281312	VL	207		203										203
				204										204
				205										205
				206		720704		1942						206
				207		720010		1939						207
				208		720504		1941						208
				209	10	720116		1903	1925	1923	1925			209
				210										210
				211										211
				212	08	730204		1900	1910	1911	1911	1935-2		212
				213										213
				214										214

15 LOK1 TERUG SP ... LOK2 TERUG SP ... LOK3 TERUG SP ... LOK4 TERUG SP ...
 16 SP 222 LOK 42310
 17 (kwijtingsregel)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----

VOORMELDINGSOVERZICHT:

- 1 Treinnummer
- 2 Vertrekstation
- 3 Geplande aankomstspoor
- 4 In te vullen: aankomsttijd
- 9 Aankomsttijd
- 10 Tijd gereedmelding gronddienst
- 11 idem rangeerdienst
- 12 idem mw. info

AANKOMSTOVERZICHT:

- 5 Aankomstspoornummer (vaste rubriek)
- 6 Heuvelvolgordenummer
- 7 Treinnummer
- 8 Gekombineerde trein (via NZ)
- 13 idem heuvellok
- 14 Spoorbelemmering
- 15 Omrijden heuvellok'n
- 16 Diverse mededelingen
- 17 Kwijting door computer

Voormeldingsoverzicht

rubriek	omschrijving	IN TE VULLEN/WIJZIGEN	
		normaal door: (z.n. door:)	hoe en wanneer:
1	TREIN	computer	Automatisch na ontvangst van het wagenlijstbericht (WL-01). Tijdstip van ontvangst wordt in de computer vastgelegd. Bij opheffen van een trein, kan het treinnummer verwijderd worden met progr. 3 (O.T.A.)
2	VST	computer	Als treinnummer: zie rubriek 1.
3	SP	Trdl NZ(ZZ) (mw seinzaal)	Aankomstspoor; kan reeds vooraf, bij wijze van planning, ingevuld en z.n. weer gewijzigd worden.
4	ATYD	Trdl NZ(ZZ) (mw seinzaal)	Werkelijke aankomsttijd. Na invulling van deze rubriek worden treinnummer en aankomsttijd achter het, in rubriek 3 vermelde, spoor van het aankomstoverzicht geplaatst. De regel van het voormeldingsoverzicht (rubr. 1 t/m 4) wordt dan weer schoon. Als achter het betr. aankomstspoor nog gegevens vermeld staan óf er is een spoorbelemmering (rubr. 14) worden treinnummer en aankomsttijd <u>niet</u> overgebracht.

Aankomstoverzicht

6	HV	medewerker- info	Heuvelvolgorde nummer wordt <u>na beëindigen</u> "prepareren treinlijst" (progr. 22; P.P.T.) ingevuld aan de hand van het heuvelplan. (Even nummers: normale treinen; Oneven nummers: extra treinen). Zodra rubriek 6 wordt ingevuld zal de computer de tijd invullen in rubriek 12 "gereedmelding mw info". Mw info kan "HV" nu niet meer wijzigen.
		heuvelproces- leider	Deze kan het, door de mw info ingevulde HV-nummer z.n. wijzigen of uitwissen. Alléén echter, als de <u>gereedmelding</u> heuvellok (progr. 21 G.H.L.) nog niet is ingevoerd. Bij <u>herheuvelen</u> vult heuvelprocesleider <u>zelf</u> een HV-nummer in. <u>Ook dan</u> wordt in rubr. 12 de tijd ingevuld. Het <u>laagste</u> HV-nummer wordt in contrast getoond totdat een heuvellok achter het spoor is geplaatst en rubr. 13 is ingevuld. Hierna wordt het HV-nummer weer <u>normaal</u> en wordt het <u>nu</u> <u>volgend laagste</u> in contrast getoond.

03-05-84 19.43

VOORMELDINGS/AANKOMSTOVERZICHT

PAG 01 VAN 01

TREIN	VST	SP	ATYD	SP	HV	TREIN	KOMBIN	ATYD	GRDT	RGDT	INFO	LOK	B	SP.
		≠.....	
227316	RTNG			201										201
661311	AMF			202		≠49574		1903						202
281312	VL	207		203										203
				204										204
				205										205
				206		720704		1942						206
				207		720010		1939						207
				208		720504		1941						208
				209	10	720116		1903	1925	1923	1925			209
				210										210
				211										211
				212	08	730204		1900	1910	1911	1911	1935-2		212
				213										213
				214										214

15 LOK1 TERUG SP ... LOK2 TERUG SP ... LOK3 TERUG SP ... LOK4 TERUG SP ...
 16 SP 222 LOK 42310
 17 (kwijtingsregel)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----

VOORMELDINGSOVERZICHT:

- 1 Treinnummer
- 2 Vertrekstation
- 3 Geplande aankomstspoor
- 4 In te vullen: aankomsttijd
- 9 Aankomsttijd
- 10 Tijd gereedmelding gronddienst
- 11 idem rangeerdienst
- 12 idem mw. info
- 13 idem heuvellok

AANKOMSTOVERZICHT:

- 5 Aankomstspoornummer (vaste rubriek)
- 6 Heuvelvolgordenummer
- 7 Treinnummer
- 8 Gekombineerde trein (via NZ)
- 14 Spoorbelemmering
- 15 Omrijden heuvellok'n
- 16 Diverse mededelingen
- 17 Kwijting door computer

rubriek	omschrijving	IN TE VULLEN/WIJZIGEN	
		normaal door: (z.n. door:)	hoe en wanneer:
7	TREIN	computer	Automatisch na invullen rubriek 3 en 4.
		Trdl NZ/ZZ (mw seinzaal)	<p>Er kan uitsluitend een zogenaamd "dummy" treinnummer ingevuld worden.</p> <p>D.w.z. het 1e cijfer van het in te toetsen treinnummer moet vervangen worden door het teken \times.</p> <p>Dit is van toepassing in de navolgende gevallen:</p> <p>a. Treinen welke alléén van trekkracht wisselen de z.g. "omspanners"</p> <p>b. Herheuveldelen. Nummer als volgt samen te stellen: + \times. + bundelnummer + tijdstip (4 cijfers) bv. 1914</p> <p>c. Treinen, waarvan nog geen wagenlijst van het S.G.G. is ontvangen.</p> <p>Bij het intoetsen van een "dummy" treinnummer wordt in de rubriek "ATYD" (rubr. 9) automatisch de computertijd als aankomsttijd ingevuld.</p> <p><u>Verwijderen van een treinnummer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - gewoon treinnummer: met behulp van progr. 3; - "dummy" treinnummer: door overschrijven met blanco posities in deze rubriek. <p>Bij treinen, waarvan de wagenlijst nog niet was ontvangen, wordt het "dummy" nummer door het werkelijke nummer overschreven, zodra de wagenlijst alsnog in het M.I.S. ontvangen wordt.</p>
8	KOMBIN	medewerker- info	<p>Bij combineren van treinen, wordt in rubr. 8 het nummer van de, <u>via de NZ omgehaalde</u> trein ingetoetst. Hierbij moet rekening worden gehouden met de opnamerichting. Het nummer van de omgehaalde trein wordt op het oorspronkelijke aankomstspoor automatisch verwijderd.</p> <p>Kombineren is <u>niet</u> mogelijk, indien reeds een HV-nummer is toegekend.</p> <p>Bij heuvelen van gekombineerde treinen wordt het in rubr. 7 vermelde nummer als heuveldeelnummer gebruikt.</p>
9	ATYD	computer	<p>Na invullen rubriek 3 en 4.</p> <p>Bij intoetsen van een "dummy" treinnummer wordt automatisch de computertijd ingevuld.</p>

03-05-84 19.43

VOORMELDINGS/AANKOMSTOVERZICHT

PAG 01 VAN 01

TREIN	VST	SP	ATYD	SP	HV	TREIN	KOMBIN	ATYD	GRDT	RGDT	INFO	LOK	B	SP.
	
227316	RTNG			201										201
661311	AMF			202		49574		1903						202
281312	VL	207		203										203
				204										204
				205										205
				206		720704		1942						206
				207		720010		1939						207
				208		720504		1941						208
				209	10	720116		1903	1925	1923	1925			209
				210										210
				211										211
				212	08	730204		1900	1910	1911	1911	1935-2		212
				213										213
				214										214

15	LOK1 TERUG SP	...	LOK2 TERUG SP	...	LOK3 TERUG SP	...	LOK4 TERUG SP	...
16	.... SP 222	LOK 42310					....
17	(kwijtingsregel)							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----

VOORMELDINGSOVERZICHT:

- 1 Treinnummer
- 2 Vertrekstation
- 3 Geplande aankomstspoor
- 4 In te vullen: aankomsttijd
- 9 Aankomsttijd
- 10 Tijd gereedmelding gronddienst
- 11 idem rangeerdienst
- 12 idem mw. info

AANKOMSTOVERZICHT:

- 5 Aankomstspoornummer (vaste rubriek)
- 6 Heuvelvolgordenummer
- 7 Treinnummer
- 8 Gekombineerde trein (via NZ)
- 13 idem heuvellok
- 14 Spoorbelemmering
- 15 Omrijden heuvellok'n
- 16 Diverse mededelingen
- 17 Kwijting door computer

C 5502/Kijfhoek Heuvelproces		1985	2e wbl	B 35
M.I.S.				
rubriek	omschrijving	IN TE VULLEN/WIJZIGEN		
		normaal door: (z.n. door:)	hoe en wanneer:	
10	GRDT	medewerker- info (pll-tpa)	Treinen <u>MET</u> gronddienstbehandeling te Kijfhoek: - na gereedmelding door de wagenmeester. Treinen <u>ZONDER</u> gronddienstbehandeling te Kijfhoek: - gelijktijdig met gereedmelding rangeerdienst. Invullen door intoetsen van een * in één der 4 posities. Computer vult automatisch de tijd in.	
11	RGDT	medewerker- info Rgd1 NZ (pll-tpa)	Na gereedmelden door rangeerdienst NZ door intoetsen van een * in één der 4 posities. Computer vult automatisch de tijd in.	
12	INFO	computer	Computer vult automatisch de tijd in <u>na</u> het intoetsen heuvelvolgordenummer (HV: rubr. 6).	
13	LOC	computer	Tijd en loc-volgnummer worden automatisch ingevuld <u>na</u> verwerking der gereedmelding met progr. 21 (G.H.L.).	
14	B	centrale rang. dienst- leider of heu- velprocesleider (mw seinzaal)	Spoorbelemmering. Indien om één of andere reden het gebruik van het spoor belemmerd is, of het op dat spoor staande heuveldeel nog niet geheveld mag worden wegens defect o.i.d. Belemmering intoetsen: * Verwijderen: overschrijven met blanco positie.	
15	LOC TERUG SP	computer Trd1 NZ/(ZZ) (mw seinzaal)	Vanaf <u>aanvang heuvelen</u> wordt het aangegeven spoornummer in <u>contrast</u> getoond. <u>Na beëindigen</u> van het heuvelen wordt het spoornummer <u>normaal</u> getoond, totdat de heuvelloc omgereden is en gereedgemeld achter het eerstvolgende heuveldeel. <u>Wijzigen omrijspoor</u> Tijdens het heuvelen - dus zolang het spoornummer nog in <u>contrast</u> wordt getoond - kan het aangegeven spoor z.n. gewijzigd worden.	
16.	Diverse mededelingen	Crgd1, Trd1's mw seinz. mw-info	Bv. mededelingen betreffende de, in het overzicht vermelde, of te verwachten treinen, zoals: 52232 + 30, 54631 vw 40, 54633 opgeh.	

M.I.S.

03-06-86 19.43

VOORMELDINGS/AANKOMSTOVERZICHT

PAG 01 VAN 01

TREIN	VST	SP	ATYD	SP	HV	TREIN	KOMBIN	ATYD	GRDT	RGDT	INFO	LOC	B	SP.
		*.....
52232	RTNG			201										201
54631	AMF			202		*49574		1903						202
43114	VL	207		203										203
				204										204
				205										205
				206		55194		2117						206
				207		55208		2003						207
				208		55252		1937						208
				209	10	55218		1900	1925	1923	1925			209
				210										210
				211										211
				212	08	55314		1832	1910	1911	1911	1935-2		212
				213										213
				214										214

15 LOC1 TERUG SP LOC2 TERUG SP LOC3 TERUG SP LOC4 TERUG SP ...
 16 SP 222 LOC 42310

17 (kwijtingsregel)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----

VOORMELDINGSOVERZICHT:

1	Treinnummer	9	Aankomsttijd
2	Vertrekstation	10	Tijd gereedmelding gronddienst
3	Geplande aankomstspoor	11	idem rangeerdienst
4	In te vullen: aankomsttijd	12	idem mw. info
<u>AANKOMSTOVERZICHT:</u>		13	idem heuvelloc
5	Aankomstspoornummer (vaste rubriek)	14	Spoorbelemmering
6	Heuvelvolgordenummer	15	Omrijden heuvelloc's
7	Treinnummer	16	Diverse mededelingen
8	Gecombineerde trein (via NZ)	17	Kwijting door computer

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

4.1.1 "FOUT - SPOOR GEBRUIKT VOOR VERTREK TREIN"

Oorzaak: Het spoor, dat men als aankomstspoor tracht te gebruiken, is als vertrekspoor op het vertrekoverzicht in gebruik.

Herstelprocedure: Ander spoor gebruiken.

4.1.2 "FOUT - SPOOR IS BEZET"

Oorzaak: Het spoor is bezet met een andere trein óf er staan nog wagens op het betreffende spoor geboekt.

Herstelprocedure: Ander spoor gebruiken.

4.1.3 "FOUT - SPOORBELEMNERING"

Oorzaak: Voor het betreffende spoor is een belemmering (zie rubriek 14 aankomstoverzicht) ingevoerd.

Herstelprocedure: Ander spoor gebruiken, óf - indien mogelijk - eerst belemmering (laten) verwijderen.

4.2 Printer melding: Geen.

03-05-84 18.41

OPHEFFEN TREIN BY AANKOMST

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN TREINNUMMER

.....

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 3 (O.T.A.)

PROGR. 3 O.T.A. OPHEFFEN TREIN BIJ AANKOMST1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Dit programma heeft de navolgende functies:

- 1.1 Verwijderen der gegevens van een - reeds voorgemelde - opgeheven trein uit het M.I.S. op het voormeldingsoverzicht.
- 1.2 Verwijderen van een treinnummer bij een aankomstspoor in het aankomstoverzicht.

2. INVULMASKER: zie blz. B 383. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider, medewerker-info.

3.2 Wanneer te gebruiken:

3.2.1 Bij opheffen van een - reeds voorgemelde - trein worden met dit programma alle wagengegevens uit het M.I.S. alsmede het treinnummer van het voormeldingsoverzicht verwijderd.

3.2.2 Indien een aangekomen trein - bv. - niet geheuveld zal worden, dient het treinnummer van deze trein van het aankomstoverzicht verwijderd te worden.
Indien reeds een HV-nummer was toegekend, dient de heuvelprocesleider dit eerst te wissen.

Na het verwijderen van het treinnummer blijven de wagengegevens op het betreffende aankomstspoor geboekt staan.

3.3 Intoetsen: Treinnummer.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

4.1.1 "FOUT - TREIN MAG NIET OPGEHEVEN WORDEN"

Oorzaak: Het betreft hier een "dummy" treinnummer óf:
er was reeds een HV-nummer aan de trein toegekend.

Herstelprocedure: "Dummy" treinnummer via aankomstoverzicht verwijderen.
HV-nummer eventueel door heuvelprocesleider laten verwijderen.

4.1.2 "FOUT - TREIN NIET BEKEND"

Oorzaak: Er werd getracht een trein op te heffen, welke de computer niet bekend is. (Eventueel een foutief nummer).

Herstelprocedure: Juiste nummer invoeren.

4.2 Printermelding

"MIS 03-05-84 12.10 2003 TREINLYST 730112 VERWYDERD UIT MIS"

03-05-84 21.36

OMDRAAIEN OPNAMERICHTING

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN SPOORNUMMER ... EN TREINNUMMER

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 4 (O.O.R.)

PROGR. 4 O.O.R. OMDRAAIEN OPNAMERICHTING1. PROGRAMMA-FUNKTIE OMSCHRIJVING

- 1.1 Van elke, te Kijfhoek te heuvelen, trein dient de meest zuidelijke wagen - dus aan de zijde Zwijndrecht - regelnummer 01 te dragen.

Treinen komende van de richting Dordrecht moeten dus vanaf de laatste wagen in de richting van de loc (ZA) opgenomen zijn.

Treinen van de richting Barendrecht Vork moeten vanaf de lok in de richting van de laatste wagen (AZ) opgenomen zijn.

- 1.2 Treinen met afwijkende opnamerichting worden normaal via het S.G.G. omgedraaid.
Indien dit abusievelijk niet is geschied, kan dit alsnog met dit programma hersteld worden.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 40.

3. GEBRUIK

- 3.1 Gebruiker: Medewerker-info, ploegleider tpa.

- 3.2 Wanneer te gebruiken:

Voor reeds aangekomen treinen, waar nog geen heuvellijst voor is opgemaakt.

Ook een kombinatie van treinen kan in z'n geheel omgedraaid worden; echter niet één der reeds gecombineerde treinen afzonderlijk.

- 3.3 Intoetsen: Treinnummer.

4. BEANTWOORDING

- 4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:
"FOUT - DUMMY TREINNUMMER"

Oorzaak: Omdraaien van treinen met "dummy" treinnummer is niet toegestaan.

Herstelprocedure: Geen.

- 4.2 Printermelding: Geen.

03-5-84 19.36

TOEVOEGEN WAGENS

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN SPOORNUMMER 208 EN/OF TREINNUMMER 730502

	RN	WAGENKENMERK	A	LEN	AG
-.	(..)
1.	15	0180 3346214-6	2	140	22
2.	16	0188 3305107-3	2	140	22
3.	17	0180 3334032-6	2	140	22
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

(kwijtingsregel)

1. Regelnummer waar de wagen moet worden toegevoegd.
2. Wagenkenmerk.
3. Aantal assen (max. 9).
4. Lengte in decimeters.
5. Code aankomstgroep.

Invulmasker (gedeeltelijk ingevuld) behorend bij progr. 5 (T.V.W.)

PROGR. 5 T.V.W. TOEVOEGEN VAN WAGENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEBESCHRIJVING

Dit programma is bestemd voor het toevoegen van wagens aan een M.I.S.-spoorbestand, als dit via het S.G.G. niet mogelijk is.

2. INVULMASKER Zie blz. B 423. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Medewerker-info óf ploegleider transportadministratie.3.2 Wanneer te gebruiken:

3.2.1 Als ontvangst van de wagengegevens via het S.G.G. - nog - niet mogelijk is, b.v. door storing.
Z.n. na opheffen van de storing S.G.G. korrektiebericht geven.

3.2.2 Als wagens via een treinsamenstellingsbericht (TS-13) van een vertrektrein administratief vertrokken zijn, doch ten onrechte zijn achtergebleven.
Er dient dan tevens een korrektiebericht via het S.G.G. gegeven te worden.

3.2.3 Als zich in een vertrektrein wagens bevinden, waarvan bij aankomst geen gegevens werden ontvangen.
(Invoer van alle, voor het treinsamenstellingsbericht benodigde gegevens, is overigens niet mogelijk).

3.3 Toevoegen van wagens, welke bij de controle van aankomsttreinen in de wagenlijst blijken te ontbreken, dient via het S.G.G. te geschieden. Bij het opvragen van een duplicaat wagenlijst zijn deze wagens dan hierin opgenomen.

3.4 Toevoegen van wagens aan een aankomsttrein - indien toch noodzakelijk - is slechts mogelijk totdat HV-nummer is toegekend.

3.5 Toevoegen van wagens aan een vertrektrein is niet meer mogelijk indien deze reeds is samengesteld met progr. 14, d.w.z.: indien de regelnummers zijn toegekend.

03-05-84 19.36

TOEVOEGEN WAGENS

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN SPOORNUMMER 208 EN/OF TREINNUMMER 730502

	RN	WAGENKENMERK	A	LEN	AG
-	(..)
1.	15	0180 3346214-6	2	140	22
2.	16	0188 3305107-3	2	140	22
3.	17	0180 3334032-6	2	140	22
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

(kwijtingsregel)

1. Regelnummer waar de wagen moet worden toegevoegd.
2. Wagenkenmerk
3. Aantal assen (max. 9)
4. Lengte in decimeters
5. Code aankomstgroep

Invulmasker (gedeeltelijk ingevuld) behorend bij progr. 5 (T.V.W.)

3.6 Intoetsen: (Zie blz. B 44)

kopregel : spoornummer en/of
 treinnummer (indien op dit spoor een trein staat);
 rubriek 1 : regelnummer, waar de wagen moet worden toegevoegd;
 rubriek 2 : wagenkenmerk;
 rubriek 3 : aantal assen (max. 9);
 rubriek 4 : lengte der wagen in decimeters;
 rubriek 5 : eventueel de code aankomstgroep.

Er kunnen maximaal 10 wagens tegelijkertijd, met opvolgende regelnummers en overeenkomstig de werkelijke opnamerichting ingevoerd worden.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:
 "FOUT - EERSTE REGELNUMMER NIET AANSLUITEND"

Oorzaak: Het eerste regelnummer is niet in overeenstemming met het aantal wagens dat zich reeds op het spoor bevindt; óf
 het totaal aantal wagens: spoorbestand plus het toe te voegen aantal overschrijdt het maximum toegestane aantal.

Herstelprocedure: Opnieuw invoeren met juiste regelnummers óf niet meer dan toegestane aantal invoeren.

"FOUT - WAGENS TOEVOEGEN NIET MEER TOEGESTAAN"

Oorzaak: Bij een aankomsttrein: er is reeds een HV-nummer toegekend;
 Bij een vertrektrein: trein is reeds samengesteld (regelnummers reeds toegekend).

Herstelprocedure: Geen.

4.2 Printermelding

M.I.S 03-05-84 15.01 WAGEN TOEGEVOEGD

SPOOR NR 208 (EN TREIN 730502)

RN	WAGENKENMERK	A	LEN	AG
--	-----	-	---	--
15	0180 3346214-6	2	140	22
16	0188 3305107-3	2	140	22
17	0180 3334032-6	2	140	22

03-05-84 17.36

OPVRAGEN LYST WAGENGEGEVENS

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN 'X' VOOR OMDRAAIEN LYST () EN/OF PRINT ()

INTOETSEN SPOORNUMMER ... EN/OF TREINNUMMER

INTOETSEN FACULTATIEF EERSTE RN () EN LAATSTE RN ()

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 6 (O.L.G.)

03-05-84 17.37

LYST WAGENGEGEVENS

PAG 01 VAN 01

SPOORNUMMER 212 EN/OF TREIN 281311 VAN RN 01 T/M RN 07

	WG	AS	LEN	TGW	GGW
TOTAAL GEGEVENS:	07	22	1054	204	197

RN	WAGENKENMERK	WGST	A	LEN	BT	TGW	GGW	VST	AST	AG	BZ	GC	D	GEADDRESS+PLPUNT
01	2187 0471529-9	SS	4	196	31	053	052	VLGR	ECT	22	6			MZO
02	0185 1501115-5	GBS	2	140	11	032	031	VLGR	RMO	27	8			VELLEMAN
03	2180 0773526-7	UAHS	4	160	03	024	023	EHV	PS	24	6	60		SHELL
04	3380 7876543-9	ZAES	4	160	03	024	023	VLGR	NDP	35	6	35		HOECHST
05	3380 7876939-9	ZAES	4	160	03	024	023	VLGR	NDP	35	6	35		HOECHST
06	2180 0728421-7	UHS	2	090	11	036	035	VLGR	ZWD	30	6	92		CHEM PROHA
07	2184 4404286-3	LGJS	2	148	00	011	010	VL	RWHV	01				
08														
09														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														

Antwoordmasker behorend bij programma 6 (O.L.G.)

(Rubriekindeling en gegevens volgens S.G.G.-berichtgeving)

PROGR. 6 O.L.G. OPVRAGEN LIJST WAGENGEGEVENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Voor het opvragen van wagengegevens van een bepaalde trein of een bepaald spoor, of een gedeelte hiervan.

De opgevraagde gegevens worden tevens getotaliseerd, - wagens, assen, lengte en gewichten - welke gegevens gebruikt kunnen worden bij planning en samenstelling van vertrektreinen.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 462. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Alle aangeslotenen.

3.2 De gewenste gegevens kunnen eventueel ook in omgekeerde volgorde opgevraagd worden.

(Alleen voor eigen gebruik: in de computer wordt het betreffende spoor hierdoor niet omgedraaid).

3.3 De centrale rangeerdienstleider, heuvelprocesleider en mw-seinzaal kunnen de gewenste gegevens óók op de seinzaalprinter laten afdrukken.3.4 Intoetsen: (zie blz. B 46)

(fakultatief) voor omdraaien lijst: X

(fakultatief) voor afdruk op printer (zie 3.3): X

(fakultatief) treinnummer

spoornummer (indien trein voorgemeld en nog niet aangekomen intoetsen: VRM)

(fakultatief) eerste en laatste regelnummer.

(alléén indien slechts een deel der wagens wordt gewenst).

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting: eventueel foutmelding.4.2 Antwoordmasker: de gevraagde gegevens volgens S.G.G.-indeling.

Na kolom "GEVI" is tevens een kolom "D" (dokbehandeling) opgenomen.

(voorbeeld zie blz. B 46).

De gegevens worden voorafgegaan door een totaalregel, eveneens volgens S.G.G.-indeling.

4.3 Printermelding

Op verzoek van de tot gebruik gerechtigden (zie 3.3) indien aangegeven in invulmasker.

03-05-84 19.45

OP ZOEKEN WAGEN

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN WAGENKENMERK OF LAATSTE 5 CYFERS

WAGEN GEVONDEN IN TREIN 720118 SPOOR 208

RN	WAGENKENMERK	WGST	A	LEN	BT	TGW	GGW	V-ST	A-ST	AG	BZ	GEVI	D	GEADDRESS +	PLPUNT
22	0180 2252410-4	HBIS	2	140	11	030	030	RWHV	ASGW	12	8			CARGADON	

Invul- met antwoordmasker behorend bij programma 7 (O.Z.W.)

Alle bekende gegevens der gevonden wagen worden vermeld (volgens S.G.G.-berichtiging) alsmede de plaats waar de wagen werd gevonden, onder vermelding van trein, spoor en regelnummer.

PROGR. 7 O.Z.W. OPZOEKEN WAGENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Te gebruiken indien van een, te Kijfhoek aanwezige, wagen niet de juiste verblijfplaats - spoor of lokatie - bekend is.

Daar dit programma véél computertijd vergt, (het gehele wagenbestand moet doorzocht worden) - dient het gebruik ervan tot het strikt noodzakelijke beperkt te blijven.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 483. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Alle aangeslotenen.3.2 Intoetsen: Het wagenmerk of de laatste 5 cijfers van het wagenmerk.

Er kan slechts één wagen tegelijkertijd ingetoetst worden.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"WAGEN NIET BEKEND"

4.2 Antwoordmasker

Verschijnt onder het invulmasker (voorbeeld zie blz. B 48).

Bij intoetsen van de laatste 5 cijfers geeft de computer de eerstgevonden wagen met overeenkomende laatste 5 cijfers.

Er dient nauwkeurig gecontroleerd te worden, of het om de gezochte wagen gaat.

Indien het niet de gezocht wagen is, dient opnieuw, nu met behulp van het wagenkenmerk (13 cijfers), uitgevraagd te worden.

De volgende meldingen worden gedaan:

- treinnummer waarin de wagen zicht bevindt;
- spoornummer waarop de betrokken trein staat;
- regelnummer, d.w.z. rangvolgordenummer van de wagen, gerekend vanaf de voorkant (ZZ) van de trein, met achter dit regelnummer de S.G.G.-beheersgegevens van de betrokken wagen.

4.3 Printermelding: Geen.

03-05-84 12.34

VERWYDEREN WAGENS

PAG 01 van 01

INTOETSEN SPOORNUMMER *** EN/OF TREINNUMMER

RN WAGENKENMERK

..-

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 8 (V.W.W.)

PROGR. 8 V.W.W. VERWIJDEREN WAGENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Dit programma is bestemd voor het verwijderen van wagens uit een M.I.S.-spoorbestand, als dit via het S.G.G. niet mogelijk is.

2. INVULMASKER Zie blz. B 503. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Medewerker-info en ploegleider tpa.3.2 Wanneer te gebruiken:

Het verwijderen van wagens met dit programma is alléén toegestaan als dit via het S.G.G. niet mogelijk is.

Bv.: Bij behandeling van aankomsttreinen dienen niet aangekomen wagens, welke ten onrechte in de wagenlijst voorkomen, administratief via het S.G.G. verwijderd te worden.
(Dit kan gebeuren totdat een duplikaatwagenlijst is opgevraagd).

3.3 Verwijderen van wagens is niet meer mogelijk na toekennen van een HV-nummer.3.4 Bij het verwijderen van alle wagens van een trein met dit programma, blijft het treinnummer gehandhaafd.
Dit dient dan met progr. 3 (O.T.A.) opgeheven te worden.3.5 Intoetsen:

- spoornummer en/of treinnummer;
- regelnummer(s) van de te verwijderen wagen(s);
- wagenkenmerk.

Er kunnen maximaal 10 wagens tegelijkertijd per masker verwijderd worden.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"FOUT - NIET BESTAANDE REGELNUMMERS GEBRUIKT"

Oorzaak: Er werden regelnummers gebruikt, welke niet in het betrokken bestand voorkomen.

Herstelprocedure: Gegevens opnieuw met juiste regelnummers invoeren.

4.2 Printermelding

MIS 03-05-84 12.34 WAGEN VERWYDERD

SPOOR NR 158 (EN TREIN NR 730301)

RN WAGENKENMERK VST AST D GEADRESS + PLPUNT

-- -----
01 1180 3906504-4

03-05-84 21.34

OVERBOEKEN WAGENGEGEVENS

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN VAN TREIN (.....) EN/OF SPOOR ...

INTOETSEN EERSTE RN .. EN LAATSTE RN .. EN KENMERK LAATSTE WAGEN

INTOETSEN NAAR TREIN (.....) EN/OF SPOOR ... AAN DE ZYDE N/Z .

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorende bij programma 9 (O.W.G.)

PROGR. 9 O.W.G. OVERBOEKEN WAGENGEGEVENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Te gebruiken bij verplaatsingen van wagens (behoudens heuvelen) naar de Noord- of Zuidzijde van een ander spoor of andere lokatie.

Bijvoorbeeld:

- omhalen van wagens voor samenstellen vertrektreinen;
- incidentele wagenverplaatsingen zoals wagens "Niet Heuvelen", opstelwagens e.d.

2. INVULMASKER Zie blz. B 523. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Rgdl/info ZZ, medewerker-info, heuvelprocesleider.3.2 Wanneer te gebruiken:

Alléén wagens, welke reeds te Kijfhoek zijn aangekomen en zich niet in een heuveldeel bevinden waaraan een HV-nummer is toegekend, kunnen overgeboekt worden.

Ook overboeken naar een trein met HV-nummer is niet mogelijk.

3.3 De om te halen wagens worden aangegeven door middel van regelnummers.

Ter controle wordt tevens het wagennummer (laatste 5 cijfers) van de laatst omgehaalde wagen verwerkt.

Tevens dient onderscheiden te worden, of omhalen aan de Noord- of Zuidzijde plaatsvindt.

Bij omhalen via de Noordzijde dient als "1e regelnummer" het hoogste regelnummer vermeld te worden en als "laatste regelnummer" het laagste.

Dit is - in dit programma - een uitzondering op de algemene regel, dat het "eerste regelnummer" altijd het laagste behoort te zijn.

De eenmaal aangebrachte afloopscheidingstekens (zie progr. 22) worden mee overgeboekt.

Het is ook mogelijk wagens welke zich midden in een spoor bevinden over te boeken, echter alléén naar de uiterste Noord- of Zuidzijde van een ander spoor.

Overboeken van wagens naar een vertrektrein, welke reeds is samengesteld (regelnummers reeds verwerkt) is niet mogelijk.
(treinsamenstellingsbericht reeds gegeven).

Bij het overboeken van alle wagens van een trein naar een andere trein (of spoor) dient het treinnummer van de overgeboekte trein van het aankomst-overzicht verwijderd te worden met progr. 3 (O.T.A.).

Bij het overboeken wordt de regelnummering automatisch aangepast.

03-05-84 21.32

OVERBOEKEN WAGENGEGEVENS

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN VAN TREIN (.....) EN/OF SPOOR ...

INTOETSEN EERSTE RN .. EN LAATSTE RN .. EN KENMERK LAATSTE WAGEN-

INTOETSEN NAAR TREIN (.....) EN/OF SPOOR .. AAN DE ZYDE N/Z .

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorende bij programma 9 (O.W.G.)

3.4 Intoetsen: (zie blz. B 54)

In de twee eerste regels

VAN: - treinnummer (indien op het betr. spoor een trein staat);
- spoornummer;
- eerste en laatste regelnummer;
- 5 laatste cijfers van de laatst omgehaalde wagen.

In de laatste regel

NAAR: - treinnummer (indien op het betr. spoor een trein staat);
- spoornummer;
- N of Z; om aan te geven of de wagens worden omgehaald via de Noordzijde of via de Zuidzijde.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

"FOUT - VERTREKTREIN REEDS SAMENGESTELD"

Oorzaak: Er werd getracht wagens van een reeds samengestelde vertrektrein over te boeken.

Herstelprocedure: Geen.

"FOUT - TEVEEL WAGENS VOOR ONTVANGENDE SPOOR"

Oorzaak: Er worden teveel wagens overgeboekt.

Herstelprocedure: Aantal over te boeken wagens herzien.

4.2 Printermelding

Bij overboeken van wagens wordt de navolgende melding op de printer afgedrukt:

MIS 03-05-84 21.33

OVERGEBOEKT 10 WAGENS VAN RN 1 VAN TREIN 671311 SPOOR 208

WAGEN 1234-5 NAAR NOORD/ZUIDZIJDE VAN TREIN 720721 SPOOR 212

03-05-84 20.56

OPMAKEN/VERVALLEN HEUVELLYST

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN TREINNUMMER

INTOETSEN 'X' ALS EEN GEPRINTE LYST GEWENST IS ()

INTOETSEN 'X' ALS EEN OPGEMAAKTE HEUVELLYST VERVALT ()

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 10 (O.V.H.)

PROGR. 10 O.V.H. OPMAKEN/VERVALLEN HEUVELLIJST1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Voor het opmaken van de heuvellijst van een heuveldeel waarvan alle gereedmeldingen zijn ontvangen.

Het is mogelijk, dit reeds tijdens het heuvelen van het voorafgaande heuveldeel te doen.

2. INVULMASKER Zie blz. B 563. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Heuvelprocesleider, (centrale rangeerdienstleider, mw-seinzaal).

3.2 Voldaan moet zijn aan de volgende voorwaarden:

- alle gereedmeldingen (zie aankomstoverzicht) moeten ingevoerd zijn;
- het heuveldeel moet het laagste HV-nummer hebben;
- het betreffende aankomstspoor mag niet belemmerd zijn. (zie aankomstoverzicht: rubr. 14).

3.3 Intoetsen: (zie blz. B 56)

- treinnummer (heuveldeelnummer) op de eerste regel; Bij combineren van treinen tot één heuveldeel wordt het nummer van de eerste - dus meest zuidelijke - trein op het aankomstspoor als heuveldeelnummer gebruikt.
- 'X' op de 2e regel, indien een afdruk van de heuvellijst op de printer gewenst wordt;
- 'X' op de 3e regel, indien een eerder opgemaakte heuvellijst moet vervallen.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

"FOUT - HEUVELDEEL NIET BEKEND"

Oorzaak: Er werd een foutief of niet bestand heuveldeelnummer gevraagd.

Herstelprocedure: Juiste nummer vermelden.

03-05-84 20.56			HEUVELLIJST					TREIN: 730204	
RN	AFL	WAGENKENMERK	WGST	AST	AG	GC	SP	NH	
15		0180 1501434-5	GBS	FO	10		109		
16	←	3187 5322574-3	EAOS	RSDG	39		136		
17	←	0185 2251292-2	HBIS	ODZG	56		102		
.....									
* (regel voor kritieke alarmmeldingen)									
(regel voor informatieve meldingen)									
.....									
HEUVELSNELHEID									
ADVIES 5.50 WERKELYK 5.40									
(kwijtingsregel)									

Model heuvellijst (op PC-beeldstation)

03-05-84 20.56

HEUVELLYST

TREIN NR 730204

RN	←	WAGENKENMERK	WGST	A	LEN	TGW	BT	AST	AG	SP	BZ	GC	GEADDRESS + PLPUNT
01	←	4084 9433137-9	WKB	2	152	038	82	SLI	17	117			SLI
02		3084 9423177-9	WEZ	2	084	011	82	UH	11	117			CDW
03	←	4084 9432319-4	WKV	2	107	012	82	FO	20	109			CDW
04		4084 9432324-4	WKV	2	107	015	82	FO	20	109			CDW
05		3084 9432287-5	WKV	2	107	019	82	FO	20	109			CDW
06	←	3084 9442278-2	WKV	2	090	018	82	MT	97	142			CDW
07	←	0180 3342361-9	KBS	2	140	033	11	ODZG	56	102	6	76	50-VORSFELDE
08	←	3151 3902746-2	RS	4	199	023	00	ODZG	59	111			51-VORSFELDE
09	←	0180 3334047-4	KBS	2	140	033	11	ODZG	56	102	6	76	50-VORSFELDE
10		0180 3336456-5	KBS	2	140	033	11	ODZG	56	102	6	76	50-VORSFELDE
11		0180 3340767-9	KBS	2	140	033	11	ODZG	56	102	6	76	50-VORSFELDE
12	←	0180 1507453-9	GBS	2	140	013	00	FO	10	109			DES
13		0180 1500896-6	GBS	2	140	013	00	FO	10	109			DES
14		0181 1515625-1	GBS	2	140	014	00	FO	10	109			DES
15		0180 1501434-5	GBS	2	140	014	00	FO	10	109			DES
16	←	3187 5322574-3	EAOS	4	140	070	11	RSDG	39	136	6		87-LECHAMBON
17	←	0185 2251292-2	HBIS	2	140	035	11	ODZG	56	102	6		74-VORSFELDE

Model heuvellijst (op seinzaal-printer)

"FOOT - HEUVELDEEL NIET GEREED"

Oorzaak: Aan één der volgende voorwaarden is niet voldaan:

- niet het laagste HV-nummer;
- geen HV-nummer toegekend;
- aankomstspoor nog belemmerd;
- gereedmelding heuvellok ontbreekt;
- gereedmelding gronddienst ontbreekt;
- gereedmelding rangeerdienst ontbreekt;
- trein heeft geen wagens.

Herstelprocedure: Het ontbrekende korrigeren.

"FOOT - ER IS GEEN HEUVELLIJST OPGEMAAKT"

Oorzaak: Getracht werd een nog niet opgemaakte heuvellijst te laten vervallen.

Herstelprocedure: Geen.

"FOOT - ER BESTAAT REEDS EEN HEUVELLIJST"

Oorzaak: Getracht werd een reeds bestaande heuvellijst opnieuw op te maken.

Herstelprocedure: Geen.

4.2 Heuvelplanningsrapport

Dit wordt automatisch door de computer gegeven, indien de situatie op de verdeelsporen dit vereist. (voorbeeld: zie blz. B 60).

De ontvangst moet bevestigd worden door intoetsen van een 'X' in de daarvoor aangegeven rubriek.

Het bevat gegevens betreffende:

- te gebruiken verdeelsporen welke nog gesperd zijn;
- verdeelsporen, welke teveel wagens zullen krijgen;
- welke uitwijksporen eventueel reeds aangewezen zijn en of ze al of niet gesperd zijn;
- het totaal aantal wagens "Niet Heuvelen".

NB. Voor treinen waarvoor nog géén heuvellijst opgemaakt is, kan hetzelfde rapport met dezelfde inhoud opgevraagd worden met progr. 11 (H.P.R.).

4.3 Heuvellijst (zie blz. B 58)

4.3.1 Zodra het heuvelen van het voorafgaande heuveldeel beëindigd is, wordt de nieuwe heuvellijst zichtbaar op het PC beeldstation bij de heuvelprocesleider en de centrale rangeerdienstleider.

4.3.2 Desgevraagd wordt de lijst tevens op de printer afgedrukt. Dit gebeurt onmiddellijk na invoer van het invulmasker. De hierop vermelde verdeelsporen kunnen - indien er nog een voorafgaande trein geheveld wordt - alsnog wijzigen!

4.3.3 Aan de hand van de in gebruik zijnde plan/werktabel (zie ook progr. 23) geeft het P.C. per bestemmingscode het verdeelspoor aan. Het spoornummer wordt per wagen vermeld.

4.4 Printermelding: Op verzoek van de tot gebruik gerechtigden (zie blz. B 58).

03-05-84 19.45

HEUVELPLANNINGSRAPPORT

PAG 01 VAN 01

TREINNUMMER 730204

AANTAL WAGENS

SP	SPER	BEZET	HEUV	OVER	UITWYK SPOOR	SPER
106	✖	54	5	2	108	
114	✖		7			
111		57	8	5	118	✖

AANTAL WAGENS NH = 01

INTOETSEN 'X' VOOR GEZIEN

Heuvelplanningsrapport (automatisch) zie progr. 10

03-05-84 19.45

HEUVELPLANNINGSRAPPORT

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN TREINNUMMER 730204

AANTAL WAGENS

SP	SPER	BEZET	HEUV	OVER	UITWYK SPOOR	SPER
106	✖	54	5	2	108	
114	✖		7			
111		57	8	5	118	✖

AANTAL WAGENS NH = 01

Antwoordmasker behorend bij progr. 11 (H.P.R.)

PROGR. 11 H.P.R. HEUVELPLANNINGSRAPPORT1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Van elke trein, waarvan nóg géén heuvellijst is opgemaakt, kan met behulp van dit programma een heuvelplanningsrapport worden gevraagd.

Dit heeft dezelfde inhoud als het heuvelplanningsrapport dat, bij opmaken van de heuvellijst (zie progr. 10), automatisch wordt gegeven.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 60.

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider, heuvelprocesleider, medewerker seinzaal en rangeerdienstleider ZZ.

3.2 Intoetsen: Treinnummer.

4. BEANTWOORDING

4.1 Antwoordmasker: Voorbeeld zie blz. B 60.

4.1.1 Het bevat gegevens betreffende:

- te gebruiken verdeelsporen welke nog gesperd zijn;
- verdeelsporen welke teveel wagens zullen krijgen;
- welke uitwijksporen eventueel reeds aangewezen zijn en of ze al of niet gesperd zijn;
- het totaal aantal wagens "Niet Heuvelen".

4.1.2 De gegevens hebben betrekking op de reeds aanwezige wagens op de verdeelsporen inclusief de wagens welke zich bevinden in de heuveldelen waarvoor reeds een heuvellijst is opgemaakt.

4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 20.46

CAPACITEIT VERDEELSPOREN

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN NUMMER VERDEELBUNDEL 1

SP	WAGENS OP SP	WAGEN RUIJITE	THEORET VRY LEN	WERKELYK VRY LEN
101	10	48	624	326
102		57	752	451
103	15	44	582	457
104	3	59	771	412
105	11	49	638	461
106		57	779	447
107	35	27	455	109

(kwijtingsregel)

Invul-/antwoordmasker behorend bij programma 12 (C.V.S.)

PROGR. 12 C.V.S. CAPACITEIT OP DE VERDEELSPOREN1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Voor het, per bundel verdeelsporen, opvragen van de beschikbare vrije lengte per verdeelspoor.

De theoretische vrije lengte wordt berekend uit de - vast in de computer ingebrachte - totaallengte van het verdeelspoor (vanaf verdeelspoorrailrem tot de eindremschoen) minus de totale lengte van de op het spoor staande wagens.

De werkelijke vrije lengte wordt gemeten vanaf de verdeelspoorrailrem tot aan de laatst gehevelde wagen.

2. INVULMASKER: zie blz. B 62.

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider, heuvelprocesleider, rangeerdienstleider ZZ.

3.2 Intoetsen:

gewenste verdeelbundel:	1	verdeelsporen	101 - 107
	2	verdeelsporen	108 - 114
	3	verdeelsporen	115 - 122
	4	verdeelsporen	124 - 130
	5	verdeelsporen	131 - 137
	6	verdeelsporen	138 - 144

4. BEANTWOORDING

4.1 Kwijting: eventueel foutmelding.

4.2 Antwoordmasker: Voorbeeld zie blz. B 62.

Wordt zichtbaar onder het invulmasker.

Bevat - per verdeelspoor - de navolgende rubrieken:

WAGENS OP SP	aantal wagens waarmee het spoor reeds bezet is;
WAGEN RUIMTE	aantal wagens waar nog plaats voor is (<u>theoretisch</u> aantal, gebaseerd op gemiddelde lengte van 13m);
THEORET VRY LEN	<u>Totaal</u> beschikbare vrije lengte in meters, dus inclusief de eventuele ruimte <u>tussen</u> de afloopjes;
WERKELYK VRY LEN	vrije lengte in meters, vanaf de <u>verdeelspoorrailrem</u> tot aan de <u>laatst gehevelde</u> wagen òf tot aan de kortsluiting van het <u>verdeelspoor</u> .

Het aantal meters verschil tussen "THEORET VRY LEN" en "WERKELYK VRY LEN" is een richtlijn voor het doorzetten van de wagens op dit verdeelspoor.

Nadat er wagens naar een uit te vragen verdeelspoor zijn gelopen, duurt het + ½ min., alvorens de gegevens in dit programma zijn verwerkt.

4.3 Printermelding: Geen.

03-05-84 04.55

TOTAAL RAPPORT FOUTLOPERS

PAG 01 VAN 01

WAGENKENMERK	AG	PLAN SP	FOUT SP	FOUT RN
0180 2252410-4	12	103	113	01
2184 9105411-8	21	138	130	13
3380 7825402-0	25	122	121	07
2184 4404869-6	22	132	135	16

Antwoordmasker behorend bij programma 13 (T.R.F.)

MIS 03-05-84 04.55 2018 TOTAAL RAPPORT FOUTLOPERS
HEUVELLIJST 004 TREIN NR 681311

WAGENKENMERK	AG	PLAN SP	FOUT SP	FOUT RN	REDEN FOUTLOOP
3380 7825402-0	25	122	121	07	INHALING
0180 2252410-4	12	103	113	01	VOORK.ZYD.AANR.

Rapport foutlopers; na beëindiging heuvelen automatisch afgedrukt op de seinzalprinter.

PROGR. 13 T.R.F. TOTAALRAPPORT FOUTLOPERS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Voor het opvragen van een rapport, waarin vermeld worden alle, nog niet herstellde, foutlopers alsmede de wagens welke naar een "nog haalbaar" spoor liepen.

Wagens welke om één of andere reden hun bestemmingspoor niet kunnen bereiken en óók niet meer naar het "rommelspoor" kunnen lopen, worden n.l. door het PC naar het "nog haalbare" spoor geheveld. (Dit is het spoor met het laagste nummer in de betrokken verdeelbundel).

2. INVULMASKER: Geen.3. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider en heuvelprocesleider.3.2 Intoetsen: Geen.

Na programma-keuze wordt het rapport op het scherm zichtbaar.

4. BEANTWOORDING4.1 Antwoordmasker: voorbeeld zie blz. B 64.4.2 Printermelding: Geen.5. Rapport foutlopers (per heuveling)

Na beëindigen van een heuveling wordt een soortgelijk rapport, bevattende de foutlopers van die heuveling automatisch afgedrukt op de seinzaalprinter. Dit rapport wordt altijd afgedrukt, óók als er géén foutlopers zijn.

In dit rapport zijn géén wagens opgenomen welke naar een "nog haalbaar" spoor liepen. (Voorbeeld: zie blz. B 64).

03-05-84 21.34

TOEKENNEN GEGEVENS AAN EEN VERTREKTREIN

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN TREINNUMMER EN SPOORNUMMER ...

INTOETSEN VERTREKTYD VOLGENS DRGL

INTOETSEN VERTREK RICHTING NOORD 'N' OF ZUID 'Z'

INTOETSEN AANKOMSTSTATION AFKORTING EN CODE ...

INTOETSEN EERSTE RN .. EN LAATSTE RN ..

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 14 (T.V.T.)

PROGR. 14 T.V.T. TOEKENNEN VERTREKTREIN-GEGEVENS1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING1.1 Toekennen vertrektreinnummer (vaste vertrektreingegevens)

Met dit programma kunnen zowel een vertrek- als een aankomstspoor voor een vertrektrein worden aangewezen.

Het treinnummer en de overige vaste vertrektreingegevens worden op het vertrekoverzicht aangegeven.

1.2 Aangeven samenstelling van een vertrektrein

In 2e instantie kan met dit programma aangegeven worden, welke wagens met de betrokken trein zullen vertrekken.

Dit zijn de z.g.n. variabele vertrektreingegevens.

2. INVULMASKER: zie blz. B 66.3. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Medewerker-info, rangeerdienstleider/info ZZ, centrale rangeerdienstleider.

3.2 Op ieder vertrekspoor kan een trein aangegeven worden voor:

- de Zuidelijke vertrekrichting (Zwijndrecht) en/of;
- de Noordelijke vertrekrichting (Barendrecht aansluiting).

Op ieder aankomstspoor één trein voor de Zuidelijke of Noordelijke richting.

Op het vertrekoverzicht kan voor maximaal 4 aankomstsporen een vertrektreinnummer aangegeven worden.

3.3 Intoetsen3.3.1.1 Intoetsen bij het toekennen van een vertrektreinnummer:

(z.g.n. vaste gegevens, zie blz. B66).

- treinnummer volgens dienstregeling; (z.n. aan de voorzijde aangevuld met 00);
- spoornummer (vertrek- of aankomstspoornummer);
- vertrektijd volgens dienstregeling: 4 cijfers + letter D (drgl). Deze tijd dient maximaal 23 uur en minimaal 2 minuten vóór de werkelijke vertrektijd te worden aangegeven;
- vertrekrichting: "N" of "Z";
- aankomststation: letter-afkorting en S.G.G.-code (3 cijfers).

03-05-84 20.54

TOEKENNEN GEGEVENS AAN EN VERTREKTREIN

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN TREINNUMMER EN SPOORNUMMER ...

INTOETSEN VERTREKTYD VOLGENS DRGL

INTOETSEN VERTREK RICHTING NOORD 'N' OF ZUID 'Z' .

INTOETSEN AANKOMSTSTATION AFKORTING EN CODE ...

INTOETSEN EERSTE RN .. EN LAATSTE RN ..

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 14 (T.V.T.)

3.3.1.2 Intoetsen bij wijzigen of laten vervallen van een vertrektreinnummer (zie blz. B 68)

- treinnummer: Bij wijziging in deze rubriek het nieuwe treinnummer invullen.
Bij laten vervallen van een treinnummer in deze rubriek niets invullen.

De overige rubrieken worden normaal ingevuld, als bij 3.3.1.1 vermeld.

Bij het laten vervallen van een treinnummer wordt het treinnummer van het vertrekoverzicht verwijderd; de betrokken wagens blijven op het spoor geboekt.

Het is niet mogelijk een treinnummer te laten vervallen, indien de samenstelling van de trein reeds aangegeven is (zoals vermeld onder 3.3.2).

3.3.2 Intoetsen bij het samenstellen van een vertrektrein: (zgn. variabele gegevens zie blz. B 68)

- treinnummer;
- spoornummer;
- vertrek richting: "N" of "Z";
- regelnummers van de eerste en laatste wagen.
Het laagste regelnummer dient als "eerste" vermeld te worden.

Uitsluitend de op deze wijze aangegeven wagens worden in de samenstelling van de vertrektrein opgenomen.

Eventuele andere, op het vertrekspoor staande, wagens worden buiten beschouwing gelaten.

4. BEANTWOORDING

4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

"FOUT - SPOOR NIET BESCHIKBAAR VOOR VERTREKTREIN"

Oorzaak: Er werd getracht een aankomstspoor voor een vertrektrein aan te geven: het betreffende spoor blijkt echter voor een aankomsttrein gebruikt te zijn.

Herstelprocedure: Ander spoor gebruiken.

"GOED - TS 13 VERZONDEN"

Oorzaak: Na - met goed gevolg - aangeven van de samenstelling (zie 3.3.2) werd door de computer automatisch het treinsamenstellingsbericht (TS-13) aan het S.G.G. verzonden.
Trein kan nu niet meer gewijzigd worden.

03-05-84 23.18

TOEKENNEN GEGEVENS AAN EEN VERTREK TREIN

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN TREINNUMMER

EN SPOORNUMMER

INTOETSEN VERTREKTYD VOLGENS DRGL

INTOETSEN VERTREK RICHTING NOORD 'N' OF ZUID 'Z'

.

INTOETSEN AANKOMSTSTATION AFKORTING

EN CODE

INTOETSEN EERSTE RN

**

EN LAATSTE

**

RN

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 14 (T.V.T.)

"FOOT - REGELNUMMERS ONJUIST AANGEGEVEN"

Oorzaak: De aangegeven regelnummers komen niet overeen met de op het betrokken spoor aanwezige regelnummers of hebben betrekking op een in tegenovergestelde vertrekrichting vertrekkende trein.

Herstelprocedure: Juiste regelnummers vaststellen en de gegevens opnieuw invoeren.

4.2 Meldingen op het vertrekoverzicht (zie programma 15/16)

4.2.1 Na toekennen treinnummer (volgens 3.3.1):

De ingevoerde vaste vertrektreingegevens worden zichtbaar bij het betrokken spoor op het vertrekoverzicht.

4.2.2 Na samenstellen trein (volgens 3.3.2):

Het aantal wagens wordt op het vertrekoverzicht ingevuld.

De wagengegevens der betrokken trein blijven op het vertrekspoor zichtbaar tot 5 minuten na het invullen der werkelijke vertrektijd op het vertrekoverzicht.

4.3 Meldingen aan de S.G.G.-computer

Na het intoetsen van de gegevens volgens 3.3.2 zendt het M.I.S. automatisch het treinsamenstellingsbericht (TS-13) aan de S.G.G.-computer in.

Indien de verbinding tussen de M.I.S.- en S.G.G.-computer verbroken is, worden de te verzenden TS-berichten een aantal uren bewaard (afhankelijk van het aantal te bewaren treinen) en alsnog ingezonden zodra de verbinding is hersteld.

Het opgemaakte TS-13 bericht wordt tevens op de printer in de computerzaal afgedrukt.

De wagengegevens (spoorbestand) blijven in de M.I.S.-computer bewaard tot 5 minuten na het invullen van de werkelijke vertrektijd op het vertrekoverzicht (zie programma 15/16 rubriek 4).

4.4 Printermelding: Geen.

03-05-84 01.23

VERTREKOVERZICHT

PAG 01 VAN 01

NOORD							ZUID					
TREIN	AST	VTYD	WG	RGDT	GRDT	SP	TREIN	AST	VTYD	WG	RGDT	GRDT
	
631612	AMF	0139D	31		0122	151						
631712	ON	0214D				152						
✕631611	AMF	0127D	25	0116	0110	153						
						154						
						140	045121	KN	0211D			
						141						
						142	631812	VL	0121W	7	0056	0055
						143						
						144	✕041057	VL	0131D	21	0113	0104
						155						
						156						
						157	044405	DV	0148D	17		0110
						158	041324	RSD	0230D			
042540	RWHV	0252D	7			202						
						2						
						2						
						2						
8	....565241 sp 213											
9	(kwijtingsregel)											

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

Voorbeeld van een vertrekoverzicht progr. 15/16 (S.V.O./D.V.O.)

- 1 Attentieteken
- 2 Treinnummer
- 3 Bestemmingsstation
- 4 Vertrektijd
- 5 Aantal wagens
- 6 Gereedmelding rangeerdienst
- 7 Gereedmelding gronddienst
- 8 Bijzondere vermeldingen betreffende vertrektreinen
- 9 Kwijtingsregel

PROGR. 15 S.V.O. STATISCH VERTREKOVERZICHT
PROGR. 16 D.V.O. DYNAMISCH VERTREKOVERZICHT

Progr. 15 toont een statisch beeld en dient als invulmasker.

Progr. 16 toont een dynamisch beeld. Het wordt gebruikt als men het overzicht slechts wil raadplegen.

1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Het vertrekoverzicht is een totaal-overzicht van de voortgang der werkzaamheden bij het samenstellen van de vertrektreinen, vanaf toekennen van het vertrekspoor met progr. 14 t/m het invullen der werkelijke vertrektijd.

2. MASKER EN BESCHRIJVING DER RUBRIEKEN (zie blz. B 72)

Voor de vertreksporen 151 t/m 158 kan, per spoor, zowel een trein voor de Noordelijke vertrekrichting (Brda) als voor de Zuidelijke vertrekrichting (Zwd) worden aangegeven: dus ook gelijktijdig voor beide richtingen een trein.

Voor de verdeelsporen 140 t/m 144 alléén vertrektreinen in zuidelijke richting.

Voor maximaal 4 aankomstsporen (201 - 214) kan een vertrektrein in Noordelijke of Zuidelijke vertrekrichting aangegeven worden.

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers:

Allen, die over een beeldstation beschikken, kunnen het dynamisch vertrekoverzicht raadplegen door het kiezen van programma 16.

3.2 Intoetsen:

Hoe diverse rubrieken bij programma 15 ingevuld moeten worden en wie daartoe gerechtigd is, is aangegeven in de tabel op blz. B 75.

4. BEANTWOORDING

4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"FOUT - INFO HEEFT SAMENSTELLING NIET AANGEGEVEN"

Oorzaak: Deze kwijting wordt gegeven bij het invullen van de werkelijke vertrektijd door trdl NZ/ZZ als de samenstelling van de trein (regelnummers) nog niet met programma 14 verwerkt is. (Het "aantal wagens" is dan nog niet in rubriek 5 van het vertrekoverzicht ingevuld).

Herstelprocedure: Eerst de samenstelling (variabele gegevens) met programma 14 laten verwerken, vervolgens werkelijke vertrektijd opnieuw invullen.

4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 01.23							VERTREKOVERZICHT							PAG 01 VAN 01	
NOORD							ZUID								
TREIN	AST	VTYD	WG	RGDT	GRDT	SP	TREIN	AST	VTYD	WG	RGDT	GRDT			
				
631612	AMF	0139D	31		0122	151									
631712	ON	0214D				152									
631611	AMF	0127D	25	0116	0110	153									
						154									
						140	045121	KN	0211D						
						141									
						142	631812	VL	0121W	7	0056	0055			
						143									
						144	041057	VL	0131D	21	0113	0104			
						155									
						156									
						157	044405	DV	0148D	17		0110			
						158	041324	RSD	0230D						
042540	RWHV	0252D	7			202									
						2									
						2									
						2									
8	....565241 sp 213													
9	(kwijtingsregel)														

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

Voorbeeld van een vertrekoverzicht progr. 15/16 (S.V.O./D.V.O.)

- 1 Attentieteken
- 2 Treinnummer
- 3 Bestemmingsstation
- 4 Vertrektijd
- 5 Aantal wagens
- 6 Gereedmelding rangeerdienst
- 7 Gereedmelding gronddienst
- 8 Bijzondere vermeldingen betreffende vertrektreinen
- 9 Kwijtingsregel

rubriek	omschrijving	IN TE VULLEN/WIJZIGEN	
		normaal door: (z.n. door:)	hoe en wanneer:
1	attentieteken: ✖	computer	Wordt automatisch 10 minuten vóór vertrektijd volgens dienstregeling ingevuld als waarschuwing.
2	TREIN))
3	AST	) computer	) De rubrieken 2, 3 en 4 worden ingevuld) na verwerking via programma 14.
4	VTIJD	)	) Tijd van vertrek volgens dienstregeling: 4 cijfers + letter D.
		Trdl N/Z	Werkelijke vertrektijd: door overschrijven van de dienstregelingstijd met de <u>werkelijke</u> vertrektijd: 4 cijfers + letter W. Indien het tijdstip van vertrek reeds is verstreken en de vertrektijd is nog niet ingevuld, dan wordt dit gesignaleerd door de dienstregelingstijd in <u>kontrast</u> te tonen. Vijf minuten NA invullen van de <u>werkelijke</u> vertrektijd worden de gegevens van de betrokken trein van het overzicht verwijderd.
5	WG	computer	Na <u>samenstellen</u> wordt het aantal wagens van de trein ingevuld (zie progr. 14 3.3.2).
6	RGDT	Rgdl ZZ Trdl ZZ (NZ)	Gereedmelding rangeerdienst. Invullen door intoetsen van een ✖ in één der 4 posities. Computer vult automatisch de <u>tijd</u> in.
7	GRDT	Trdl NZ Trdl ZZ	Gereedmelding gronddienst, verder als bij rubriek 6.
8	diverse mededelingen	Crgdl mw-seinzaal Trdl NZ-ZZ mw-info Rgdl ZZ	Bv.: mededelingen betreffende de in het overzicht vermelde treinen, zoals: "730403 geen lok" en "631711 wachten dok" e.d.
9	kwijtingsregel	computer	Algemene en specifieke kwijtingen.

03-05-84 03.45

VOORTGANGS RAPPORT

PAG 01 VAN 01

	AANK EMPL	VERD EMPL	VERT EMPL	OPST EMPL
TOTAAL AANTAL WAGENS	146	217	156	19

PERIODE GEGEVENS	GEH WGS	HEUV TYD	BYDRUK TYD
1STE PERIODE 00.00 - 10.00	284	3.16	2.24
2DE PERIODE 10.00 - 14.00	72	0.58	0.23
3DE PERIODE 14.00 - 18.00	202	2.54	1.12
4DE PERIODE 18.00 - 24.00	521	3.51	1.27

Antwoordmasker behorend bij programma 17 (V.G.R.)

PROGR. 17 V.G.R. VOORTGANGSRAPPORT1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Dit programma kan gebruikt worden voor het uitvragen van de volgende gegevens.

- 1.1 De spoorbezetting (totaal aantal wagens) der diverse terreingedeelten:
- aankomstsporen;
 - vertreksporen;
 - verdeelsporen;
 - overige sporen.

- 1.2 De voortgang der werkzaamheden, gesplitst in 4 perioden:
- 0 - 10 uur;
 - 10 - 14 uur;
 - 14 - 18 uur;
 - 18 - 24 uur.

Per periode wordt aangegeven:

- het aantal gehevelde wagens;
- de hiervoor gebruikte heuveltijd;
- de hierbij aan het doordrukken bestede tijd.

2. INVULMASKER: Geen.

3. GEBRUIK

- 3.1 Gebruiker: Centale rangeerdienstleider.

- 3.2 Intoetsen:
Antwoordmasker wordt zichtbaar na programma-keuze.

4. BEANTWOORDING

- 4.1 Antwoordmasker: Voorbeeld zie blz. B 76.

- 4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 22.06		AANGEVEN UITWYKSPoor				PAG 01 VAN 01					
BUNDEL1		BUNDEL2		BUNDEL3		BUNDEL4		BUNDEL5		BUNDEL6	
UITW		UITW		UITW		UITW		UITW		UITW	
SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP	SP
...		
101-		108-		115-		124-		131-		138-	
102-104		109-		116-		125-		132-		139-	
103-		110-		117-		126-		133-135		140-	
104-		111-		118-		127-		134-		141-144	
105-		112-		119-		128-		135-		142-	
106-		113-		120-		129-		136-		143-	
107-		114-		121-		130-		137-		144-	
				122-							

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 19 (A.U.S.)

PROGR. 19 A.U.S; AANGEVEN UITWIJKSPOOR1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Met dit programma kan een uitwijkspoor aangegeven worden, voor een verdeel-spoor dat bijna vol is.

2. INVULMASKER: zie blz. B 78.3. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider, medewerker seinzaal, heuvel-procesleider.3.2 Hoe te gebruiken

3.2.1 Na het aangeven van een uitwijkspoor, blijft wijziging nog mogelijk zolang het spoor nog niet in gebruik is genomen.

Uiterlijk na ontvangst der melding "SPOOR BIJNA VOL" dient een uitwijkspoor aangegeven te worden.

Na melding "SPOOR VOL" is dit niet meer mogelijk.

3.2.2 Zodra het oorspronkelijke verdeelspoor vol is, worden - aan de hand van het aangegeven uitwijkspoor - de werktabel in de computer en de sporaanduiding op de dynamische heuvellijst gewijzigd, waarna de resterende wagens naar het in gebruik genomen spoor worden geheuveld.

Dit wordt nu verder als het verdeelspoor voor de betreffende aankomstgroep beschouwd. De aanduiding in de uitwijktabel vervalt hier mee.

3.2.3 Is er geén uitwijkspoor aangegeven en is het verdeelspoor vol, dan gaan de resterende wagens naar het rommelspoor.

3.2.4 Zodra een andere plantabel in gebruik wordt genomen, (zie progr. 23 K.A.P.) vervallen alle, met dit programma aangegeven uitwijkspooren.

3.3 Intoetsen: (zie blz. B 78).

Achter het spoornummer van het vollopende verdeelspoor het nummer van het uitwijkspoor.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"FOUT - UITWIJKSPOOR NIET MEER TE WIJZIGEN: SPOOR VOL"

Oorzaak: Het uitwijkspoor mag niet meer gewijzigd worden, daar het verdeelspoor waarvan de wagens moeten uitwijken, inmiddels vol is.

Herstelprocedure: De computer wijzigt automatisch weer terug in het oorspronkelijk aangegevene.

4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 10.10		VERANDEREN INHOUD PLANTABEL/WERKTABEL						PAG 01 VAN 02								
								WERK	4	PLAN	1	2	3	4	5	6
							
INTOETSSEN 'X' OM 1 TABEL TE KIEZEN								X								
AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP
...
	13	26 121	39 136	52	65	78	91 119									
01 134	14	27 103	40	53	66	79	92									
02	15 114	28 105	41	54 101	67 112	80	93									
03	16 118	29	42	55 101	68	81 144	94 119									
04	17 118	30 113	43	56 102	69	82 144	95									
05	18	31 113	44	57 101	70	83	96 119									
06	19 118	32 138	45	58	71 107	84 120	97 119									
07	20 109	33 139	46 113	59 108	72	85	98									
08 136	21 133	34 116	47 105	60 113	73	86 137	99									
09 143	22 132	35 139	48 105	61 112	74	87 133										
10 109	23 133	36 131	49	62 112	75 106	88										
11 118	24 111	37 135	50	63	76 107	89 143										
12 118	25 122	38 115	51	64	77	90										
								...								
EERSTE ROMMELSPoor 113								TWEEDE ROMMELSPoor 138								
(kwijtingsregel)																

Invulmasker behorend bij programma 20 (V.I.T.)

PROGR. 20 V.I.T. VERANDEREN INHOUD PLAN/WERKTABEL1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Met dit programma kan zowel de inhoud van de plantabel als de inhoud van de werktabel gewijzigd worden.

In de tabellen zijn 99 codes voor aankomstgroepen beschikbaar; per aankomstgroep wordt een verdeelspoor aangegeven.

Tevens zijn in de tabellen een 1e en 2e rommelspoor aangegeven.

1.1 Plantabel

Er zijn 6 plantabellen beschikbaar voor diverse perioden van de dag of het weekend, zoals aankomstperiode, vertrekperiode.

1.2 Werktabel

De - met progr. 23 - gekozen plantabel doet dienst als werktabel: hierop kunnen desgewenst wijzigingen en aanvullingen voor dagelijkse aanpassingen aangebracht worden.

Tussen "WERK" en "PLAN" is in het masker aangegeven welke tabel als werktabel gekozen is (1 t/m 6).

2. INVULMASKER: zie blz. B 803. GEBRUIK3.1 Gebruikers:

Voor wat betreft het wijzigen van de plantabel: de medewerker computer (Ep) via het beeldstation in de computerruimte.

Voor wat betreft het wijzigen van de werktabel: centrale rangeerdienstleider, heuvelprocesleider, medewerker seinzaal.

3.2 Tijdstip van ingang der wijzigingen:

Een wijziging in de plantabel gaat in bij de keuze van een nieuwe plantabel; een wijziging in de werktabel gaat onmiddellijk in, óók voor wagens op de heuvellijst tijdens heuvelen.

3.3 Het wijzigen van een verdeelspoor in de werktabel geschiedt - behalve met behulp van dit programma - óók, wanneer de computer een uitwijkspoor (zie progr. 19) in gebruik neemt.3.4 Intoetsen: (zie blz. B 80)

- het gewenste verdeelspoornummer, achter de betreffende "code aankomstgroep". (Bij wijziging het oude nummer overschrijven)
- het gewenste verdeelspoornummer, in de rubrieken van het eerste en tweede rommelspoor.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting: Eventueel foutmelding.4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 15.57

GEREEDMELDING HEUVELLOK'N

PAG 01 VAN 01

	SP	1STE WG AAN DE LOK
LOK 1		
LOK 2	203	7710-3
LOK 3		
LOK 4		
LOK	...	.....

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 21 (G.H.L.)

PROGR. 21 G.H.L. GEREEDMELDING HEUVELLOKOMOTIEVEN1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Voor invoeren van de gereedmelding der heuvellokomotieven, achter het heuveldeel met het laagste HV-nummer.

Tevens wordt gecontroleerd, of de juiste lok achter het juiste heuveldeel staat en op welk spoor.

2. INVULMASKER: zie blz. B 82.

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Heuvelprocesleider, centrale rangeerdienstleider, medewerker seinzaal.

3.2 Intoetsen:

- nummer van de heuvellok (1, 2, 3 of 4);
- aankomstspoornummer;
- laatste 5 cijfers van de wagen tegen de heuvellok.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijtingen kunnen voorkomen:

"FOUT - LOK REEDS IN GEBRUIK"

Oorzaak: Er werd een gereedmelding ingevoerd voor een heuvellok welke reeds heuvelt.

Herstelprocedure: Andere (juiste) lok invoeren.

"FOUT - HEUVELDEEL BUITEN VOLGORDE"

Oorzaak: Betrokken heuveldeel heeft niet het laagste HV-nummer.

Herstelprocedure: Ander heuveldeel heuvelen, of HV-nummer wijzigen.

"FOUT - DIT IS EEN VERTREKTREIN"

Oorzaak: Op het aangegeven spoor staat een vertrektrein.

Herstelprocedure: Geen.

"FOUT - GEEN TREIN OP DIT SPOOR AANWEZIG"

Oorzaak: Er staat geen trein op het spoor (spoor is schoon) òf de op het spoor staande wagens hebben geen treinnummer.

Herstelprocedure: Z.n. de op het spoor staande wagens een "dummy" treinnummer toekennen.

"FOUT - GEEN HEUVELVOLGORDE AANGEGEVEN"

Oorzaak: De aangegeven trein heeft nog geen HV-nummer.

Herstelprocedure: HV-nummer toekennen.

4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 15.25

PREPAREREN TREINLYST

PAG 01 VAN 01

```
INTOETSEN SPOORNUMMER   ...   EN/OF TREINNUMMER   .....  
RN  WAGENKENMERK  WGST  VST  AST  AFL  AG  BZ  GC  DOK  
01  
02  
03  
04  
05  
06  
07  
08  
09  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18
```

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 22 (P.P.T.)

PROGR. 22 P.P.T. PREPAREREN TREINLIJST1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

- 1.1 Ter bewerking der (S.G.G.-) wagenlijst tot heuvellijst voor het P.C., met de mogelijkheid tot:
- aangeven der afloopjes d.m.v. afloop-scheidingstekens;
 - wijziging der code aankomstgroep.
- 1.2 Tevens wordt dit programma gebruikt voor verwerking der gegevens van de documenten-kontrolle.

2. INVULMASKER: zie blz. B 84.

3. GEBRUIK3.1 Gebruikers:3.1.1 Voor bewerking tot heuvellijst:

- voor treinen welke zich op de aankomstsporen bevinden: medewerker-info (zie ook 3.2.1);
- bij gebruik van een "dummy"treinnummer: heuvelprocesleider (zie ook 3.2.2).

3.1.2 Voor aanbrengen wijzigingen bij wagens op de verdeelsporen: centrale rangeerdienstleider, medewerker seinzaal.

3.1.3 Voor dok-kontrolle van te Kfh aanwezige wagens (op alle sporen): ploegleider- en assistent transportadministratie (zie ook 3.2.3).

3.2.1 Werkzaamheden medewerker-info

- a. Het aangeven van de afloopscheidingstekens aan de hand van de werkljst der te heuvelen trein.
- b. Het wijzigen der 2-cijferige aankomstgroep: eventueel vervangen door een lokale code.

Deze werkzaamheden blijven mogelijk tot aan het opmaken van de heuvellijst (progr. 10 O.V.H.) door heuvelprocesleider.

3.2.2 Werkzaamheden heuvelprocesleider

Hij gebruikt dit programma onder vermelding van een "dummy"-treinnummer voor het herheuvelen van foutlopers.

Hij kan dan tevens de rubrieken "afloopscheidingstekens" en "aankomstgroep" aangeven of z.n. wijzigen.

3.2.3 Werkzaamheden pl1-/ass-tpa

Het al of niet aanwezig zijn van de, eventueel bij de wagen behorende documenten wordt - d.m.v. een codeletter - in de rubriek "D" (documenten) aangegeven.

Dit kan geschieden zolang de wagen te Kijfhoek aanwezig is, behalve van wagens in treinen waarvoor een heuvellijst is opgemaakt en waarvan het heuvelen nog niet is beëindigd.

3.2.4 Werkzaamheden Centrale rangeerdienstleider

Crgdl kan met dit programma zo nodig de aankomstgroep van, op de verdeelsporen staande wagens wijzigen.

03-05-84 19.25

PREPAREREN TREINLYST

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN SPOORNUMMER ... EN/OF TREINNUMMER

RN WAGENKENMERK WGST VST AST AFL AG BZ GC DOK

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18

(kwiijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 22 (P.P.T.)

3.3 Intoetsen: (zie blz. B 86)

3.3.1 Voor het opvragen van de te bewerken gegevens in de kop van het masker:

- spoornummer;
- treinnummer (indien op het betreffende spoor een trein staat).

Na invoeren van deze gegevens verschijnen onder de ingetoetste kopregel de gegevens van de opgevraagde trein of het opgevraagde spoor.

3.3.2 Voor bewerking tot heuvellijst:

- per afloop: afloopscheidingsteken in rubriek AFL;
- per wagen: z.n. wijzigen der aankomstgroep in rubriek AG.

3.3.3 Voor het verwerken van de gegevens van de documentenkontrolle

- aangeven lettercode in rubriek DOK ("A", "B" of "C").

"A" = Vrachtbrief aanwezig bij een beladen wagen of ledige P-wagen.

"B" = Wagen behoeft geen dok. (b.v. lege wagens).

"C" = Geen vrachtbrief aanwezig.

4. BEANTWOORDING

4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"FOUT - GEEN WAGENS OP DIT SPOOR AANWEZIG"

Oorzaak: Volgens de computer zijn op dit spoor - althans administratief - geen wagens aanwezig.

Herstelprocedure: Geen.

4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 01.30

KIEZEN ANDERE PLANTABEL

PAG 01 VAN 01

TABEL	TABEL	TABEL	TABEL	TABEL	TABEL
1	2	3	4	5	6
.

INTOETSEN 'X' IN DE GEWENSTE PLANTABEL

PLANTABEL 1	MAANDAG T/M VRIJDAG	00.00 - 10.00
PLANTABEL 2	MAANDAG T/M VRIJDAG	10.00 - 24.00
PLANTABEL 3	ZATERDAG	00.00 - 10.00
PLANTABEL 4	ZATERDAG	10.00 - 24.00
PLANTABEL 5	ZONDAG	00.00 - 24.00
PLANTABEL 6	RESERVE	

(kwijtingsregel)

Invulmasker behorend bij programma 23 (K.A.P.)

03-05-84 01.30

WERKTABEL

AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP	AG SP
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
00-	10-109	20-109	30-114	40-	50-	60-120	70-	80-	90-
01-134	11-118	21-131	31-113	41-	51-	61-112	71-107	81-144	91-142
02-	12-118	22-132	32-136	42-	52-	62-112	72-	82-144	92-
03-	13-	23-131	33-137	43-	53-	63-	73-	83-	93-
04-	14-	24-111	34-116	44-	54-101	64-	74-	84-136	94-142
05-	15-104	25-122	35-137	45-	55-101	65	75-106	85-	95-
06-	16-118	26-121	36-131	46-113	56-102	66-	76-107	86-113	96-142
07-	17-118	27-103	37-135	47-105	57-101	67-112	77-	87-131	97-142
08-135	18-	28-105	38-115	48-105	58-	68-	78-	88-	98-
09-140	19-118	29-	39-135	49-	59-108	69-	79-	89-140	99-

EERSTE ROMMELSPoor 113 TWEEDE ROMMELSPoor 138

Model van een afdruk werktabel (zie prog. 23 pt. 4.2)

PROGR. 23 K.A.P. KIEZEN ANDERE PLANTABEL1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Voor het kiezen van de, voor de komende werkperiode, benodigde plantabel, aan de hand waarvan geheuveld zal gaan worden.

2. INVULMASKER: zie blz. B 88.3. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider, heuvelprocesleider.

3.2 Er kan pas een nieuwe tabel gekozen worden, als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- het voorafgaande heuveldeel moet geheuveld zijn en de knop "EINDE LIJST" (zie P.C.) gedrukt;
- er mag geen nieuwe heuvellijst opgemaakt zijn;
- de knop "DOORDRUKKEN" (zie P.C.) moet gedrukt zijn.

3.3 Na keuze van een nieuwe plantabel vervallen de tot dat moment geldige werken uitwijktabel.

3.4 Intoetsen:

Onder de gewenste tabel (1 t/m 6) de letter "X".

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting

De navolgende specifieke kwijting kan voorkomen:

"FOUT - ER WORDT GEHEUVELD"

Oorzaak: Er werd een andere plantabel gekozen tijdens het heuvelen.

Herstelprocedure: Geen.

4.2 Printermelding

Na keuze van een nieuwe tabel wordt de werktabel van de voorafgaande periode op de seinzalprinter afgedrukt (zie blz. B 88).

Deze kan z.n. geraadpleegd worden, indien onverhoopt de plantabel van de afgelopen periode nog gebruikt moet worden.

03-05-84 15.14

BESTEMMINGS RAPPORT

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN CODE AANKOMSTGROEP 89 INTOETSEN VOORGEMELDE TREIN FACULTATIEF

SP	AANT WGS	TOTAAL GEREMD GEWICHT	TREIN	AANT	TOTAAL GEREMD GEWICHT
201			(720512)	02	51 48
202			()		
203			()		
204			()		
205			()		
206			()		
207			()		
208	04	83 78	()		
209			()		
210			()		
211	06	168 153	()		
212			()		
213			()		
214			()		
TOTAAL:	10	251 231	TOTAAL:	02	51 48

(kwijtingsregel)

Invul- en antwoordmasker behorend bij programma 24 (B.S.R.)

PROGR. 24 B.S.R. BESTEMMINGSRAPPORT1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Dit rapport geeft een overzicht van het totaal aantal wagens voor een nader aan te geven aankomstgroep in:

- reeds aangekomen en nog te heuvelen treinen;
- voorgemelde treinen welke nog niet te Kijfhoek zijn aangekomen (wordt facultatief en per trein ingetoetst).

Per aankomstspoor òf voorgemelde trein wordt aangegeven:

- aantal wagens, totaal gewicht en geremd gewicht.

Deze gegevens zijn te gebruiken als hulpmiddel bij het vaststellen van de belasting der vertrektreinen.

2. INVULMASKER: zie blz. B 90.

3. GEBRUIK

3.1 Gebruikers: Centrale rangeerdienstleider, rangeerdienstleider ZZ, ploegleider tpa, medewerker seinzaal, heuvelprocesleider, regio-goederdienstleider.

3.2 Intoetsen:

- code aankomstgroep;
- (fakultatief) treinumnummer(s) van de gewenste voorgemelde treinen.

4. BEANTWOORDING

4.1 Kwijting: Eventueel foutmelding.

4.2 Antwoordmasker: De gevraagde gegevens verschijnen onder de ingevulde kopregel (zie blz. B 90).

4.3 Printermelding: Geen.

03-05-84 16.23

GESPERDE VERDEELSPOREN

PAG 01 VAN 01

UITHAAL SPOOR 51	UITHAAL SPOOR 52	UITHAAL SPOOR 53	VERTREK GROEP
101-	116-	131-	140-
102-	117-X	132-X	141-
103-	118-X	133-	142-X
104-X	119-	134-	143-
105-X	120-	135-	144-
106-	121-	136-	
107-	122-	137-	
108-		138-	
109-	124-	139-	
110-	125-		
111-	126-		
112-	127-		
113-X	128-		
114-	129-		
114-	130-		

"X" = BETREFFENDE SPOOR IS GESPERD

Antwoordmasker behorend bij programma 25 (G.S.V.)

PROGR. 25 G.S.V. GESPERDE VERDEELSPOREN

1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING
 - 1.1 Dit programma geeft een overzicht welke verdeelsporen door de heuvelproces-leider - op verzoek - gesperd zijn en zodoende niet toegankelijk vanaf de heuvelzijde.
 - 1.2 Heuvelprocesleider spert spoor door wissel afleidend te leggen en wissel-stelknop te onderstoppen met een gevaarblokje.
2. INVULMASKER: Geen.
3. GEBRUIK
 - 3.1 Gebruikers: Rangeerdienstleider ZZ.
 - 3.2 Intoetsen: Masker wordt opgeroepen door programma-keuze.
4. BEANTWOORDING
 - 4.1 Antwoordmasker: Zie blz. B 92.

De met 'X' aangegeven sporen zijn gesperd.
Het mag alléén geraadpleegd worden om te kontrolleren of aan een verzoek tot sperren is voldaan!

Er wordt een dynamisch beeld getoond. (Zie blz. B 15, pt. 6.1.1).

Er kan enige tijd overheen gaan, alvorens het gesperde spoor op het scherm zichtbaar wordt.
 - 4.2 Printermelding: Geen.

03-05-84 21.43

RAPPORT VRYE VERDEELSPOREN

PAG 01 VAN 01

INTOETSEN AANTAL HEUVELDELEN ()

UITHAAL SPOOR 51	UITHAAL SPOOR 52	UITHAAL SPOOR 53	VERTREK GROEP
101-0	116-	131-	140-0
102-0	117-0	132-0	141-
103-0	118-	133-0	142-
104-0	119-	134-	143-
105-0	120-0	135-0	144-0
106-0	121-	136-0	
107-	122-	137-	
108-0		138-	
109-	124-0	139-0	
110-0	125-0		
111-	126-0		
112-0	127-0		
113-	128-0		
114-	129-0		
115-0	130-0		

0 = BETR.SPOOR IS VRY GEDURENDE HET AANTAL UITGEVRAAGDE HEUVELINGEN

(kwijtingsregel)

Antwoordmasker behorend bij programma 26 (R.V.V.)

PROGR. 26 R.V.V. RAPPORT VRIJE VERDEELSPOREN1. PROGRAMMA-FUNKTIEOMSCHRIJVING

Dit rapport geeft een overzicht naar welke verdeelsporen geen wagens geheuveld zullen worden, gedurende een - nader aan te geven - periode.

2. INVULMASKER: Zie blz. B 94.3. GEBRUIK3.1 Gebruikers: Rangeerdienstleider ZZ, centrale rangeerdienstleider, medewerker seinzaal en heuvelprocesleider.3.2 Aan te geven periode

Zonder nadere aanduiding worden vermeld, de verdeelsporen welke vrij blijven bij heuveldelen waarvoor reeds een heuvellijst is opgemaakt en - eventueel - reeds geheuveld worden.

Door aangeven van een 1, 2 of 3 in de kopregel kunnen tevens de eerstvolgende 1, 2 of 3 heuveldelen (in volgorde van HV-nummer) mede in beschouwing genomen worden.

Tevens of het betreffende spoor eventueel als uitwijkspoor is aangewezen en als zodanig ook gebruikt zal worden.

3.3 Intoetsen:

Een 1, 2 of 3, naar gelang het aantal heuveldelen dat men mede in beschouwing wil nemen.

Indien niets wordt ingetoetst, worden alléén de heuveldelen in aanmerking genomen waarvoor reeds een heuvellijst is opgemaakt.

4. BEANTWOORDING4.1 Kwijting: Eventueel foutmelding.4.2 Antwoordmasker: De gevraagde gegevens worden zichtbaar onder de bovenste in te vullen regel.

De vrij blijvende verdeelsporen worden met een "0" aangegeven.

4.3 Printermelding: Geen.

8. M.I.S.-MELDINGEN

8.1 Het M.I.S. geeft - behoudens de, bij de M.I.S.-programma's aangegeven, meldingen - nog een aantal meldingen betreffende:

- de verbinding en berichtenwisseling met het S.G.G.;
- de administratieve verwerking door het M.I.S. van de, door het P.C., uitgeheuvelde wagens.

8.2 Deze meldingen worden - naar gelang de melding - gegeven via:

- de P.C.-beeldstations (regel 20 van de heuvellijst) òf
- de printer bij de heuvelprocesleider òf
- de seinzaalprinter òf
- een combinatie van dezen.

8.3 Vorm van de melding

De meldingen bestaan uit:

- systeemaanduiding: M.I.S.;
- datum en tijd;
- codenummer bericht;
- tekst van de melding.

Voorbeeld: "MIS 03-05-84 19.13 0171 LYNVERBINDING MIS - VPW GESTOORD"

8.4 De door het M.I.S. gegeven meldingen zijn vermeld in de tabel op blz. B 99. Tevens zijn vermeld de eventueel te nemen maatregelen en WAAR de meldingen verschijnen.

8.5 P.C.-meldingen

Een aantal, door het P.C. gegeven, meldingen worden eveneens via de (M.I.S.)-printer bij de heuvelprocesleider afgedrukt.
Zie voor deze meldingen Hfdst III P.C. blz. C 25.

No.	Tekst van de melding	Heuvel- proc. leid.		sein zaal print.	Omschrijving en te nemen maatregelen:
		VDU	print.		
0171	LYNVERBINDING MIS - VPW GESTOORD	-	X	-	De S.G.G.-computer is niet in bedrijf; òf de verbinding tussen S.G.G. en M.I.S. is verbroken. Controleren via S.G.G.-beeldstation bij tpa of computer al of niet in bedrijf is. Z.n. navragen bij R.K.B. Bij storing: storingsmelding geven.
0181	LYNVERBINDING MIS - VPW HERSTELD	-	X	-	De normale situatie is weer hersteld.
2001	WL-01 GEEN RUIMTE OP VOORMELDINGS- OVERZICHT	-	X	-	Er staan reeds 16 treinen op het voormeldings- overzicht. Z.n. één der treinen verwijderen; vervol- gens TS-11 vragen van de afgewezen trein. Indien trein reeds is aangekomen: "dummytreinnummer" invoeren op aankomstoverzicht. Vervolgens TS-11 vragen.
2002	WL-01 WAGENLYST GEWEIGERD I.V.M. INHOUDSFOUTEN	-	X	X	Door M.I.S. afgewezen i.v.m. foutieve gegevens in lijst. Met TS-11 opnieuw vragen.
2007	WL-01 NIEUWE OF DUPLICAAT WAGEN- LYST GEWEIGERD	-	X	X	Overschrijven van een door het MIS reeds eerder ont- vangen WL geweigerd, - Heuvelvolgordenummer was reeds toegekend; - Treinnummer bestaat niet in voormeldings/aank. overz.; - de eerder ontvangen WL was "nieuwer"; - bij gebruik van TS-11 "wachtwoord" verkeerd gebruikt.
2013	BESTAND VAN WEGZETSPoor BYNA VOL	X	-	-	Administratief méér dan 50 wagens op lokatie 300.
2014	BESTAND VAN VERDEELSPoor ____ IS VOL	X	X	-	Administratief 99 wagens op verdeelspoor. Men heeft kennelijk vergeten wagens over te boeken welke op lokatie 300 of verdeelspoor gestaan hebben. De niet aanwezige wagens overboeken naar juiste spoor.
2018	TOTAAL RAPPORT FOUTLOPERS	-	-	X	Zie bij M.I.S.-programma 13; blz. B 65.
2023	EINDE HEUVELLYST ____ TREIN NR ____ (Eventueel): OVERGEBLEVEN WAGENS ____ (FACULTATIEF)	-	-	X	Na uithevelen van een trein; in aansluiting op het rapport foutlopers. Het uithevelen van een trein is beëindigd. (Zie PC. Hfdst. III "Einde lijst" blz. C 39).

DAGRAPPORT 03-05-84 10.00

	10	11	12	13	14	15	16	17	18	-	-	-	-	-	-	8	9	10
BEZETTING AANKOMST EMPL.	53	73	108	77	65	138	69	106	124							23	24	60
BEZETTING VERTREK EMPL.	3	20	20	0	0	0	21	49	85							65	30	6
BEZETTING OPST. EMPL.	32	32	32	32	32	32	12	12	12							12	12	12
BEZETTING VERDEELSPOREN																		
101	0	0	0	0	0	0	0	0	2							0	0	0
102	0	0	0	0	0	0	1	1	2							3	0	0
t/m																		
144	3	5	4	4	4	4	4	7	8							22	0	0

TREIN.	SP.	ONTV WGL	ATYD	GRDT	RGDT	INFO	AANV HEUV	EIND HEUV	GEH WGS.	HEUV LOK	SH AFW.	GRDT	RGDT	DRGL	VTYD	WGS VERT
730306	210	2026	2133	2208	2208	2208	2216	2229	36	2	3					
044541	156											2115	2208	2225	2225	22
720411	155											2145	2230	2241	2241	29
720512	207	2058	2150	2217	2217	2226	2230	2244	17	2	1					

TOTAAL GEHEUVELDE WAGENS PER DIENST 03-05-84 10.00

	2DE 10.00-14.00	3DE 14.00-18.00	4DE 18.00-24.00	1ST 00.00-10.00	TOTAAL PER DAG
1ST	60	188	457	305	1010
2DE	58	255	465	263	1041
TOTAAL VAN DE MAAN	2051				

BVS/Kl.jfhoek Heuvelproces

M.I.S.

Pe nite.

1985

B100

8.5 DAGRAPPORT

Het dagrapport wordt dagelijks om 10.00 uur automatisch afgedrukt op de M.I.S.-printer in de computerruimte.

Het bevat de navolgende gegevens over de afgelopen 24-uurs periode:
(10.00-10.00 uur)

- het aantal wagens op de aankomst-, verdeel- en vertreksposen gedurende elk uur van de dag;
- van alle behandelde aankomsttreinen:
 - het treinnummer, het aankomstspoor en de aankomsttijd
 - het tijdstip waarop de wagenlijst werd ontvangen van de S.G.G.-computer
 - het tijdstip waarop de diverse gereedmeldingen werden ingetoetst op het aankomstoverzicht
 - wanneer met heuvelen werd begonnen en geëindigd, alsmede het aantal gehevelde wagens
 - welke heuvellok werd gebruikt en hoeveel maal werd afgeweken van de aanbevolen heuvelsnelheid;
- van alle samengestelde vertrektreinen:
 - het tijdstip waarop de diverse gereedmeldingen werden ingetoetst op het vertrekoverzicht
 - het vertrekspoor, de dienstregelings- en de werkelijke vertrektijd
 - het aantal wagens;
- het aantal gehevelde wagens per dienst, per dag en per maand.

Bovengenoemde gegevens zijn bestemd voor de rayonleiding en kunnen de basis vormen voor planning en werkvoorbereiding.

HOOFDSTUK IIIHet Proces - Control (P.C.)1. Doel van het P.C.

Het Proces-Control is, als onderdeel van het heuvelsysteem Kijfhoek, speciaal bestemd voor het automatisch heuvelen van de wagens, aan de hand van - via het M.I.S. - ontvangen en voorbereide gegevens. Door computerbestuurde wisselbediening en snelheidsregeling dienen de wagens met een veilige oploopsnelheid op het gewenste verdeelspoor tot stilstand te komen.

2. Opzet van het P.C.

Te onderscheiden zijn de navolgende punten:

- Het P.C. ontvangt de gegevens van de te heuvelen wagens van het M.I.S., dat ook de uitvoering hiervan door het P.C. administratief bijhoudt;
- Het heuvelen wordt geregeld vanaf het heuveltableau in de seinzaal, te bedienen door de heuvelprocesleider. De opdrachten aan de machinist heuvellok worden gegeven via de cabinesignalering;
- Op de beeldstations bij heuvelprocesleider en centrale rangeerdienstleider is zichtbaar welke wagens geheveld worden. Tevens worden hierop diverse meldingen betreffende het heuvelen en de toestand op de verdeelsporen gegeven;
- Het P.C. volgt de aflopende wagens aan de hand van signaleringen van de buitenapparatuur. Deze geven het P.C. de mogelijkheid tot juiste wisselbediening en benodigde snelheidsregeling.
- Het heuvelgebied (zie bijlage 1) is het verantwoordelijkheidsgebied van de heuvelprocesleider.

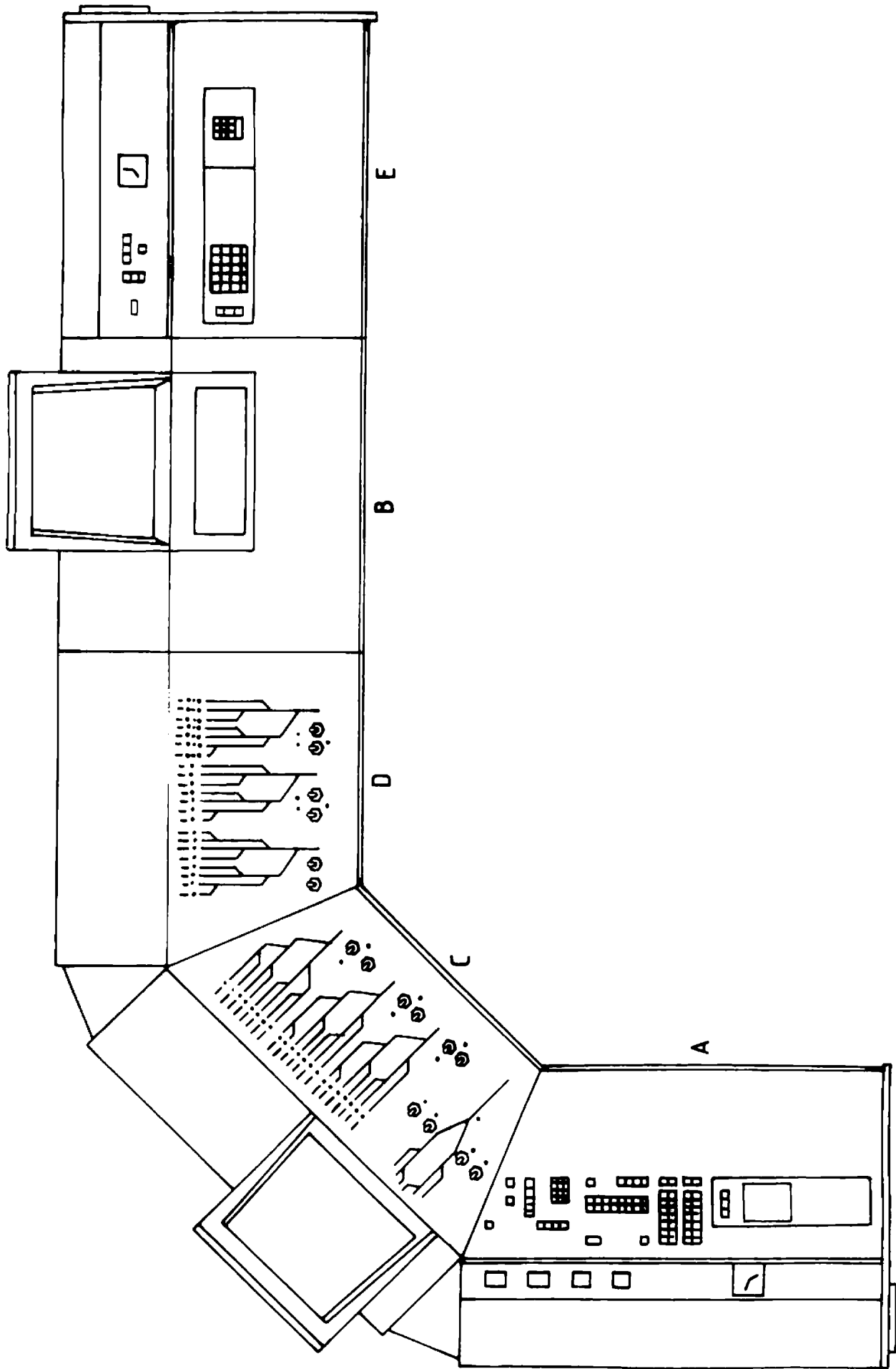
3. Intercomputerverkeer

De P.C.-computer heeft een directe verbinding met de M.I.S.-computer en wisselt hiermee gegevens uit. (Zie ook Hfdst. I pt. 2, blz. A5).

3.1 Het P.C. ontvangt van de M.I.S.-computer per heuveldeel:

- heuvellijst (zie blz. B 59);
- werktabel (zie blz. B 81);
- uitwijktabel (zie blz. B 79).

3.2 Het P.C. zendt na uitheuvelen van een wagen - zodra deze het laatste wissel op weg naar het verdeelspoor passeert - de wagengegevens naar het M.I.S. ter bijboeking bij het betreffende spoorbestand.



4. Centrale apparatuur

De, in de computerruimte geplaatste, centrale apparatuur is omschreven in Hfdst. I pt. 3.1 (blz. A 7).

Deze apparatuur wordt bediend door Is-personeel.

Bij in- en uitschakelen van de P.C.-computers plegen zij eerst overleg met de heuvelprocesleider.

Op het heuveltableau is zichtbaar welke P.C.-computer "sturend" is en welke "hot-standby" (zie blz. C 25).

Bij storing van de sturende P.C.computer wordt automatisch overgeschakeld op de hot-standby computer (zie ook blz. A 7).

De, op het P.C. aangesloten, buitenapparatuur is beschreven in Hfdst. I pt. 3.2 (blz. A 9).

5. Heuveltableau (omschrijving en bediening)

Het heuveltableau is geplaatst in de seinzaal en bestaat uit 5 panelen; van links naar rechts aangeduid met de letters A, C, D, B en E (zie overzichtstekening op blz. C 2).

Van de panelen is, als bijlage, een overzichtstekening opgenomen (zie bijlagen 3A en 3B).

In dit punt is de indeling van het heuveltableau en een omschrijving van de diverse groepen bedieningsknoppen gegeven, alsmede de bediening hiervan.

Het gebruik gedurende het heuvelproces, in volgorde van heuvelen, is beschreven in pt. 6.

Op paneel A (bijlage 3A) bevinden zich:

5.1 Knoppen voor aanvragen rijwegen van sein 622 naar een aankomstspoor (zie blz. C 4)

Dit zijn drukknoppen welke dienen als communicatiemiddel met T, voor het aanvragen van rijwegen van sein 622 naar een aankomstspoor.

Rijwegen kunnen echter óók mondeling aan T gevraagd worden.

5.1.1 Aanvragen van een rijweg

Hpl drukt één der knoppen "NAAR SP" (201-214); hierin gaat dan geel knipperlicht branden.

Nadat T de rijweg heeft ingesteld, dooft het gele knipperlicht.

In het signaleringslampje "SEIN 622" gaat geel licht of geel knipperlicht branden; sein 622 toont dan "GEEL" of "GEEL FL".

5.1.2 Herroepen van de aanvraag voor een rijweg

Zolang in de knop "NAAR SP" nog geel knipperlicht brandt en in het signaleringslampje "SEIN 622" nog geen licht brandt, kan de hpl de aanvraag voor een rijweg herroepen door het drukken van de knop "HERST AANVR".

Hierdoor dooft het gele knipperlicht in de knop "NAAR SP".

NAAR SP

201	208
202	209
203	210
204	211
205	212
206	213
207	214

HERST.	SEIN
AANVR.	622

VAN SP

201	208
202	209
203	210
204	211
205	212
206	213
207	214

HERST.	T.
AANVR	HER.
	ROEPEN

5.1.3 Herroepen van de rijweg

Dit kan alléén mondeling geschieden: zodra, na herroepen door T, sein 622 rood licht toont, dooft het gele (of geel knipper-) licht in het signaleringslampje "SEIN 622".

5.1.4 Automatisch tot stand komen van de rijweg

Na beëindigen van het heuvelen en herroepen van de rangeerweg (zie 5.2.3) wordt door het P.C. aan het NX een rijweg gevraagd naar het, voor de betreffende heuvellok, op het aankomstoverzicht aangegeven aankomstspoor.

Zodra sein 622 uit de stand "stop" komt (altijd met het seinbeeld "GEEL") gaat in het signaleringslampje "SEIN 622" geel licht branden.

Als de eerste geïsoleerde sectie achter sein 622 bezet is, vindt géén aanvraag van een rijweg plaats maar blijft de oorspronkelijke rangeerweg gehandhaafd. (Zie ook 5.2.3).

5.2 Knoppen voor aanvragen rangeerwegen van een aankomstspoor naar de heuvel

Dit zijn drukknoppen welke dienen als communicatiemiddel met T voor het aanvragen van rangeerwegen van een aankomstspoor naar de heuvel. (Zie C 4).

Rangeerwegen kunnen echter ook mondeling aan T gevraagd worden.

5.2.1 Aanvragen van een rangeerweg

Hpl drukt één der knoppen "VAN SP" (201-214); hierin gaat dan wit knipperlicht branden.

Nadat T de rangeerweg heeft vastgelegd verandert het witte knipperlicht in wit constant licht.

Het betreffende sein van het aankomstspoor richting heuvel en sein 622 tonen nu wit licht.

5.2.2 Herroepen van de aanvraag voor een rangeerweg

Zolang in de knop "VAN SP" nog wit knipperlicht brandt, kan hpl de aanvraag nog herroepen door het drukken van de knop "HERST AANVR". (Hierdoor dooft het witte knipperlicht in de knop "VAN SP").

5.2.3 Herroepen van de rangeerweg

Een reeds tot stand gekomen rangeerweg - in de knop "VAN SP" brandt wit constant licht - kan herroepen worden door het drukken van de knop "T HERROEPEN". In deze knop gaat nu wit knipperlicht branden.

Na het herroepen van de rangeerweg door T dooft het witte licht in de betreffende knop "VAN SP".

Het betreffende sein bij het aankomstspoor en sein 622 tonen rood; in de knop "T HERROEPEN" dooft het witte knipperlicht.

Bij beëindigen van het heuvelen wordt de rangeerweg, zonder tussenkomst T, herroepen door het drukken van de knop "EINDE LYST". (Zie 5.7, blz. C 15). Dit vindt niet plaats als de eerste geïsoleerde sectie achter sein 622 bezet is.

ZENDER



CABINE SIGNALERING

1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
5.0	5.5	6.0	6.5	7.0	7.5	8.0	AUT.



5.3 Cabinesignalering

De cabinesignalering dient om de machinist van de heuvelende lok gedurende het heuvelen opdrachten te kunnen geven betreffende aanvangen, onderbreken en beëindigen van het heuvelen.

Tevens wordt aangegeven met welke snelheid geheuveld dient te worden.

De opdrachten worden in de heuvellok zichtbaar gemaakt op een verlicht veld.

De heuvelsnelheid wordt aangegeven met behulp van signaleringslampjes op de snelheidsmeter.

Iedere wijziging in opdracht of snelheid wordt in de cabine tevens hoorbaar gemaakt met een gongslag.

De opdrachten gaan uitsluitend naar de lok van het heuveldeel waarvan het P.C. een heuvellijst heeft geaccepteerd: bij het accepteren van de heuvellijst wordt de cabinesignalering ingeschakeld. In de heuvellok wordt dan "STOP" getoond.

Uitschakelen vindt plaats bij het drukken van de knop "EINDE LYST". (Zie blz. C 15).

De opdrachten kunnen door hpl met de daarvoor bestemde opdrachtsknoppen gegeven worden.

De gewenste heuvelsnelheid kan, zowel door de hpl met de snelheidsindicatieknoppen als ook automatisch - door het P.C. berekend - worden aangegeven.

5.3.1 Opdrachtsknoppen (zie blz. C 6)

Dit zijn de knoppen "HEUVELEN", "RANGEREN" en "STOPPEN".

De knoppen kunnen beurtelings gedrukt worden, zij zijn na drukken vergrendeld en tonen dan knipperend of constant licht.

Ontgrendelen door drukken van één der andere knoppen; tevens dooft dan het licht in de ontgrendelende knop.

De knop in het toetsenblok zonder opschrift is een knop "zonder functie".

5.3.1.1 "HEUVELEN"

Na drukken van de knop "HEUVELEN" toont deze eerst geel knipperlicht. Als aan alle voorwaarden voor het heuvelen is voldaan (zie blz. C 31) verandert het gele knipperlicht in geel konstant licht en wordt aan de heuvellok de opdracht "heuvelen" gegeven.

Machinist heuvellok mag het heuveldeel nu met een snelheid van 8 Km/u in beweging stellen.

5.3.1.2 "RANGEREN"

Door het drukken van de knop "RANGEREN" kan aan de machinist heuvellok toestemming tot rangeren worden gegeven, indien - tijdens heuvelen - één of meerdere wagens uitgezet moeten worden wegens heuvelverbod.

In de knop brandt in gedrukte stand groen licht.

De machinist dient nu de opdrachten van de begeleidende rangeerder op te volgen.

Vóór het drukken van de knop "RANGEREN" is het heuveldeel tot stilstand gebracht door het drukken van de knop "STOPPEN".

Nadat het heuveldeel is teruggezet - vrij van wissel 1 A/B - wordt wissel 1 A/B omgelegd. (Zie blz. C 41).

ZENDER



CABINE SIGNALERING

1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
5.0	5.5	6.0	6.5	7.0	7.5	8.0	AUT.



5.3.1.3 "STOPPEN"

Door het drukken van de knop "STOPPEN" door de hpl wordt de opdracht "stoppen" aan de heuvellok gegeven.

In de knop gaat dan rood constant licht branden.

In een aantal gevallen wordt door de P.C.-computer tijdens heuvelen automatisch de opdracht "stoppen" gegeven.

Hierbij gaat in de knop "STOPPEN" rood knipperlicht branden en dooft het licht in de knop "HEUVELEN".

Hpl dient vervolgens de knop "STOPPEN" te drukken, waarna het rode knipperlicht verandert in rood constant licht.

Dit komt voor:

- als de laatste te heuvelen wagen de heuveltop genaderd is;
- als een wagen "Niet Heuvelen" op 2 wagens na de heuveltop genaderd is;
- bij een defekte radar-unit van een spoor-railrem;
- bij een fout in de snelheidsregeling van een Hoofd- of Groepsrailrem;
- bij het drukken van één der "Noodstop" knoppen;
- bij onvoldoende luchtdruk voor bediening der wissels en railremmen;
- als de sturende P.C.-computer gestoord raakt.

5.3.1.4 Knop "zonder functie"

Bij het - ten onrechte - bedienen van deze knop wordt de opdracht "stoppen" gegeven en gaat in de knop "STOPPEN" rood knipperlicht branden. Deze dient vervolgens gedrukt te worden, waarna deze constant rood licht toont. Hierna kan - z.n. - weer "HEUVELEN" of "RANGEREN" worden gedrukt.

5.3.2 Snelheidsindicatieknoppen

Dit zijn drukknoppen welke, na drukken, vergrendeld blijven en wit licht tonen.

Door het drukken van één der knoppen wordt een, eerder gedrukte, andere knop ontgrendeld.

Met deze knoppen kan de hpl tijdens heuvelen de gewenste heuvelsnelheid aangeven van 1 tot 8 Km/u met intervallen van een $\frac{1}{2}$ Km.

Deze snelheid wordt op de heuvellok zichtbaar gemaakt door middel van signaleringslampjes op de snelheidsmeter.

Als de knop "AUT" wordt gedrukt - hierin brandt géén wit licht - wordt een, door de computer berekende, adviesnelheid aan de heuvellok doorgegeven. Deze snelheid zal tijdens het heuvelen variëren.

De, met de hand of automatisch, aangegeven snelheid is tevens zichtbaar op de 24e regel van de heuvellijst op de P.C.-beeldstations achter "advies-snelheid".

De hpl kan nooit een hogere snelheid aangeven dan de door de computer berekende.

ZENDER

NORM.
RES

NOODSTOP

CABINE SIGNALERING

1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
5.0	5.5	6.0	6.5	7.0	7.5	8.0	AUT.

	HEU. VELEN	RAN. GEREN	STOP. PEN
---	---------------	---------------	--------------

SNELH INDIC LOK

5.3.3 "SNELH INDIC LOK"

Dit is een drukknop welke, na drukken vergrendeld blijft en dat wit constant of wit knippelicht toont. Wordt ontgrendeld door opnieuw te drukken.

In gedrukte toestand wordt normaal wit knipperlicht getoond. Zodra er geheuveld wordt en het heuveldeel de heuvel nadert, wordt de advies-heuvelsnelheid doorgegeven aan de heuvellok. Het witte knipperlicht verandert dan in wit constant licht.

In niet gedrukte stand geeft de cabinesignalering automatisch "stoppen" aan de heuvellok zodra het heuveldeel de heuvel nadert.

5.3.4 "ZENDER"

Deze drukknop blijft, na drukken, vergrendeld en wordt ontgrendeld door opnieuw te drukken.

In niet gedrukte toestand is de normaal in bedrijf zijnde zender van de cabinesignalering ingeschakeld en brandt het witte veld "NORM".

De reservezender kan eventueel ingeschakeld worden als de opdrachten via de cabinesignalering de heuvellok niet blijken te bereiken.

De signaleringen in de knop "ZENDER" geven géén aanduiding omtrent het al of niet werken van de zender(s).

5.3.5 "NOODSTOP"

Met deze drukknop kan de heuvelende lok tot stilstand worden gebracht zonder medewerking van de machinist.

Eenzelfde knop is aangebracht links op paneel E. Verder bevinden zich 2 noodknoppen nabij de heuveltop.

In de knoppen "NOODSTOP" op het heuveltableau gaat - na drukken - rood knipperlicht branden. Tevens is een lange zéér hoge alarmtoon hoorbaar. In de cabine van de heuvellok wordt "stoppen" en "noodstop" getoond.

In de knop "STOPPEN" van de cabinesignalering gaat tevens rood knipperlicht branden.

Hpl drukt vervolgens deze knop, waardoor het rode knipperlicht verandert in rood constant licht.

Het licht in de knop "NOODSTOP" dooft en de alarmtoon zwijgt.

De machinist heuvellok kan vervolgens de noodstop opheffen door de rijkruk in de 0-stand te plaatsen.

Wordt de knop "NOODSTOP" gedrukt terwijl het P.C. in "doordrukken" is, dan kan de noodstop opgeheven worden door de knop "doordrukken" te drukken.

REGEL



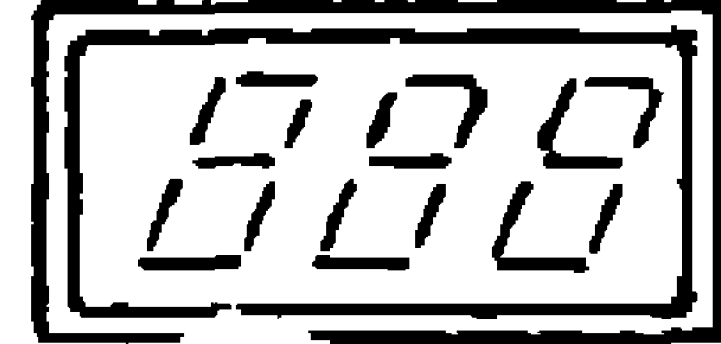
ASSEN



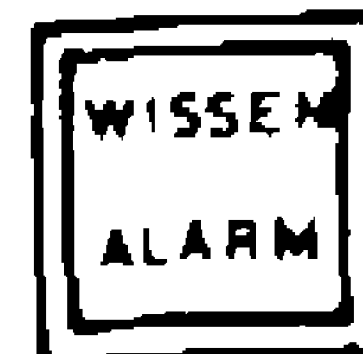
LENGTE



AANK GROEP

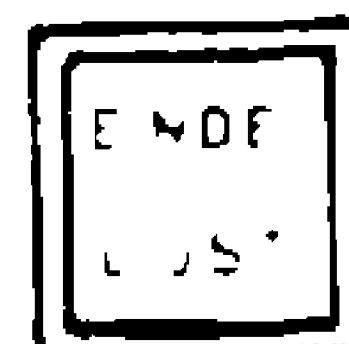
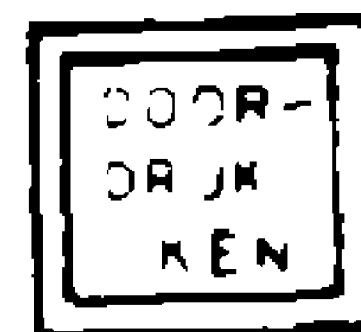


REGEL	AANTAL	LENGTE	AANK
NR	ASSEN		GROEP



7	8	9
4	5	6
1	2	3
	0	

TOE- VOEGEN
VERAN- DEREN
VERWIJ- DEREN
ROMMEL- SPOOR
IN- VOEREN



5.4 Knoppen wijzigen heuvellijst

Tijdens het heuvelen kunnen z.n. nog wijzigingen in de heuvellijst op het P.C.-beeldstation worden aangebracht.

Dit is slechts mogelijk, totdat het te wijzigen regelnummer de heuveltop genaderd is en voor beperkte aantallen wagens.

De volgende wijzigingen kunnen plaatsvinden:

- Eén of meerdere wagens toevoegen of verwijderen;
- Veranderen van bestemming: andere aankomstgroep of rommelspoor.

5.4.1 De hpl heeft hiertoe de beschikking over een aantal functieselectieknoppen

"TOEVOEGEN", "VERANDEREN", "VERWIJDEREN" en "ROMMELSPOOR".

Verder een knop "INVOEREN" voor invoeren van de gewenste wijziging in de computer.

Dit zijn drukknoppen welke, na drukken, vergrendeld worden en wit licht tonen. Door het drukken van één der knoppen wordt een eerder gedrukte, andere knop ontgrendeld.

Hiermee kan de gewenste mutatie gekozen worden.

De gegevens van de betreffende wagens kunnen vervolgens ingevuld worden met behulp van de;

5.4.2 Vensterkeuzeknoppen (met bijbehorende inkiesvensters)

- "REGEL NR" (van de heuvellijst);
- "AANTAL ASSEN";
- "LENGTE" (in dm);
- "AANK GROEP" (S.G.G.- of lokale code).

Bij het invullen der vensters met het bijbehorende cijfer-toetsenblok schuiven de ingetoetste cijfers van RECHTS naar LINKS op.

Met de knop "INVOEREN" worden de ingetoetste gegevens in de P.C.-computer ingevoerd. De computer geeft vervolgens kwijting - of een foutmelding - op de 25e regel en wijzigt de heuvellijst.

Voor het gebruik der diverse functies zie blz. C 45.

Verder bevinden zich op paneel A nog:

5.5 "WISSEN ALARM"

Deze drukknop wordt gebruikt voor het wissen van, op regel 20 van de heuvellijst verschijnende kritieke meldingen. (Zie blz. C 27).

5.6 "DOORDRUKKEN"

Blijft, na drukken, vergrendeld en wordt ontgrendeld door opnieuw te drukken. In gedrukte stand brandt in deze knop eerst wit knipperlicht. Nadat de P.C.-computer gecontroleerd heeft dat aan alle voorwaarden voor doordrukken is voldaan, verandert het witte knipperlicht in wit constant licht.

De wissels en railremmen van het heuvelgebied zijn nu met de hand bedienbaar. Na opnieuw drukken dooft het witte licht in de knop en kunnen de wissels en railremmen door het P.C. automatisch gestuurd worden. Alle buitenapparatuur is nu geactiveerd. (Zie verder voor doordrukken van wagens pt. 6.6 blz. C 39).

5.7

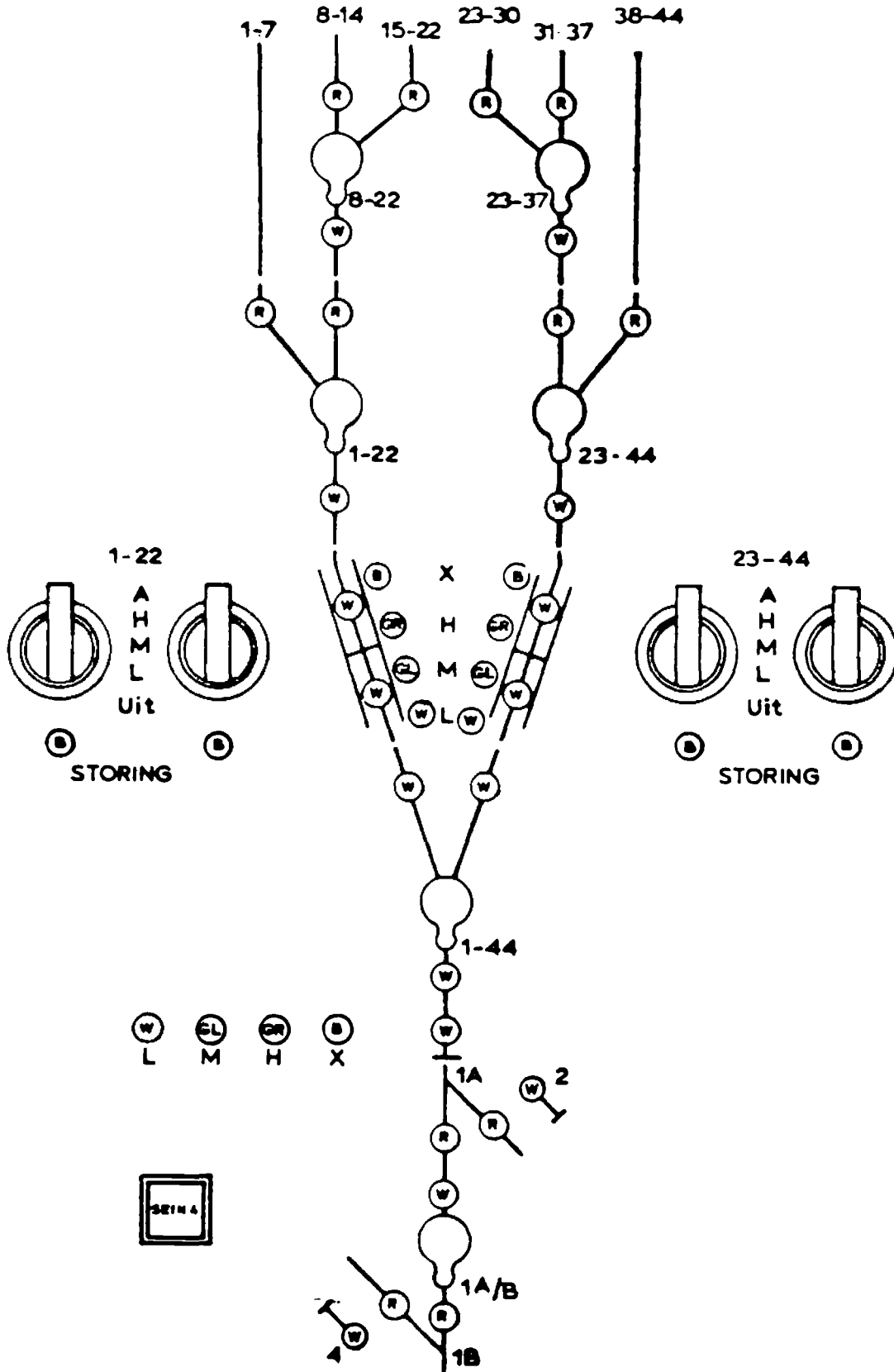
"EINDE LYST"

Deze drukknop wordt gebruikt om de P.C.-computer aan te geven dat het heuvelen beëindigd dient te worden.

Dit gebeurt als de laatste wagen van het heuveldeel afloopt en de cabine-signalering "stoppen" heeft gegeven.

Wordt óók gebruikt bij voortijdig beëindigen van het heuvelen.

In deze knop brandt géén licht.



Op de panelen C en D (zie bijlage 3A) bevinden zich:

5.8 Knoppen voor handbediening heuvelgebied

In een schematische weergave van het heuvelgebied vanaf wissel 1 A/B tot en met de spoorrailremmen op de verdeelsporen 101 - 144 zijn wisselstelknoppen en railremschakelaars aangebracht voor handbediening bij NIET-automatisch bedrijf (rangeerwerkzaamheden tussen het heuvelen).

Tevens zijn diverse signaleringslampjes aangebracht alsmede een bedieningsknop voor sein 4.

De wisselstelknoppen en railremschakelaars worden uitsluitend gebruikt in "doordrukstand", (knop "doordrukken" gedrukt, wit licht in deze knop brandt konstant) behoudens bij het sperren van sporen (zie 5.8.1.1).

Vóór aanvang van het heuvelen dienen zij weer in de stand "automatisch" te worden teruggebracht.

5.8.1 Wisselstelknoppen

5.8.1.1 Stelknoppen heuvelwissels

De heuvelwissels zijn voorzien van een speciale elektro-pneumatische wisselsteller welke het wissel in 0.4 sek. doet omlopen.

De stelknop heeft 3 standen:

- Linksleidend (knop wijst in de richting van het linker spoor);
- rechtsleidend (knop wijst in de richting van het rechter spoor);
- automatische sturing door de computer (knop wijst naar beneden).

Zie blz. C 16; de getekende stand geeft de automatische stand aan.

Met deze stelknoppen kan een verdeelspoor zo nodig gesperd worden, teneinde veilig werken door rangeer- of onderhoudspersoneel op dat spoor mogelijk te maken.

Het wissel wordt eerst met de stelknop afleidend van het betreffende spoor gelegd. Vervolgens wordt de stelknop omhoog getrokken en door middel van een sperringsblokje in de opgetrokken stand vastgelegd. De wisselknop moet niet gelijktijdig omgelegd en omhooggetrokken worden. Dit heeft een storingsmelding in de computerzaal tot gevolg. Bediening van het wissel is nu onmogelijk, tevens kan het P.C. nu géén wagens naar het gesperde spoor heuvelen.

De bezetting, alsmede de stand van het wissel worden door middel van signaleringslampjes aangegeven.

Een wit lampje onder de stelknop geeft de bezetting aan; een rood lampje geeft aan of het wissel links- of rechtsleidend ligt.

Indien het wissel na omleggen NIET in de eindstand komt brandt het rode lampje niet. Wordt het wissel nu teruggelegd in de oorspronkelijke stand dan zal het rode lampje voor die stand rood knipperlicht tonen.

Als het wissel hierna bereden wordt, zal het rode knipperlicht veranderen in rood constant licht.

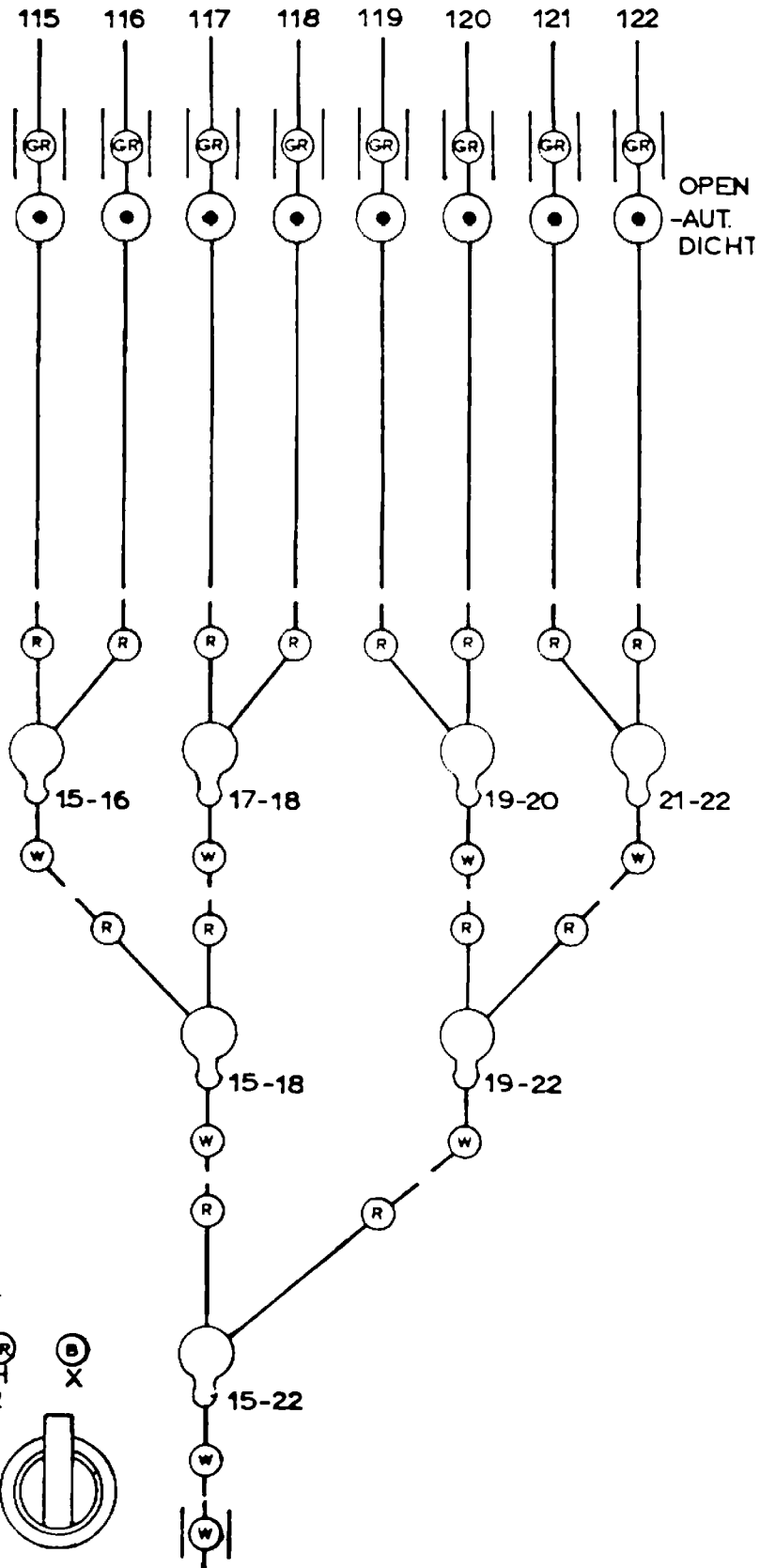
5.8.1.2 Stelknop wissel 1 A/B

Wissel 1 A/B is voorzien van een normale wisselsteller, zoals ook bij de NX wordt gebruikt.

De stelknop is van hetzelfde model als bij de heuvelwissels; de stand automatische sturing wordt echter niet gebruikt.

De signaleringslampjes geven normaal de stand van de wissels aan.

SPOOR



5.8.2 Railremschakelaars

5.8.2.1 Hoofd- en Groepsrailremmen

De Hoofd- en Groepsrailremmen bestaan elk uit 2 sekties (zie ook blz. A 9).

Deze kunnen afzonderlijk in- en uitgeschakeld worden met behulp van een 5-standen tuimelschakelaar.

Normaal worden alleen de standen

- A (automatisch) bij automatische sturing en
- UIT bij handbediening van het heuvelgebied gebruikt.

Er bevinden zich op deze schakelaar tevens nog 3 standen voor de gewichtsklassen L, M en H.

Alvorens te gaan heuvelen dienen alle railremschakelaars vooraf in de stand A (automatisch) geplaatst te worden.

Per railrem zijn de navolgende signaleringslampjes aangebracht:

- 4 lampjes voor aangeven van de gewichtsklasse:
 - WIT L licht
 - GEEL M midden
 - GROEN H zwaar
 - BLAUW X extra zwaar
- lampje STORING (blauw) aangevende dat de snelheidsregeling van de railrem niet funktioneert (zie blz. C 59).
- bezettingslampje (wit); bij de Hoofdrailremmen per sektie.

5.8.2.2 Spoorrailremmen

De spoorrailremmen kunnen bediend worden door middel van een 3-standen tuimelschakelaar: OPEN, AUT, DICHT.

De schakelaar staat normaal in de midden (AUT) stand.

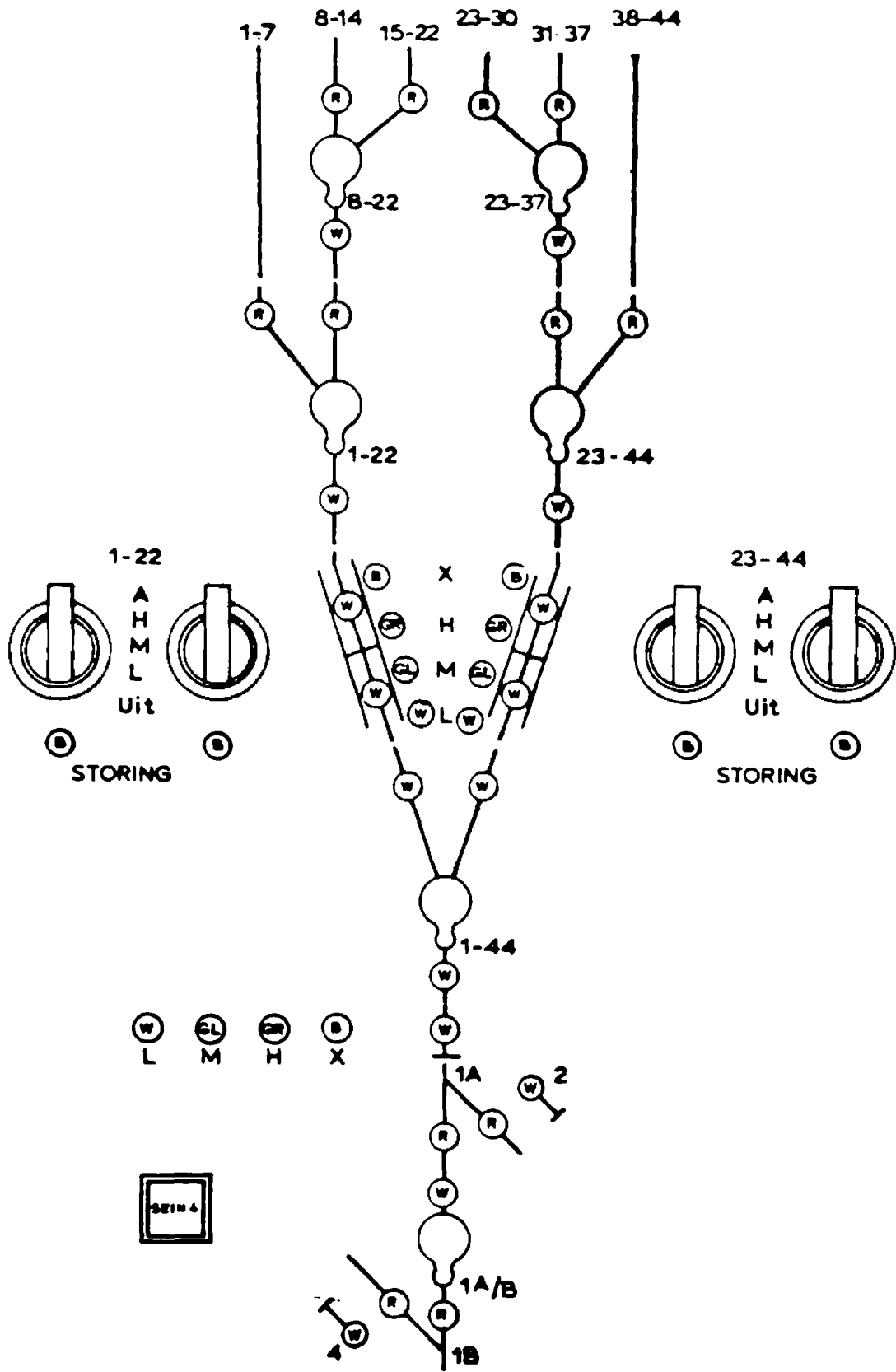
Na bediening van de railrem veert de schakelaar weer in de stand "AUT" terug. De schakelaar moet bij openen of sluiten in de aangegeven stand vastgehouden worden.

Het groene signaleringslampje geeft aan dat er opdracht tot openen van de railrem is gegeven. Het is géén aanduiding dat de railrem ook daadwerkelijk open gaat.

5.8.3 Eindrailremmen (sp. 140-144)

De bediening van de eindrailremmen is beschreven in BVS Kfh.

Het gesloten zijn wordt gesignaleerd d.m.v. rode signaleringslampjes op het tableau.



5.8.4 Weegrailsignalering

De door de weegrail (zie blz. A 9) vastgestelde gewichtsklasse wordt zichtbaar gemaakt met 4 gekleurde lampjes:

- WIT L : licht
- GEEL M : midden
- GROEN H : zwaar
- BLAUW X : extra zwaar.

Tevens is een wit spoorbezettingslampje aangebracht.

5.8.5 Bedieningsknop sein 4

Voor het bedienen van sein 4 vanaf spoor 162 richting sein 622.

5.8.6 Dimmer links bovenaan op paneel C.

Voor het dimmen van de signaleringslampjes op het bedieningstableau.

5.8.7 Storingsmeldingsvenster Spoorrailremmen

Bij het defekt raken van een radar-unit van een spoorrailrem wordt in dit venster aangegeven welk spoor in verband hiermee dient te worden gesperd. (Zie blz. C 59).

ALARMEN

NOODSTOP

LUCHT DRUK
STROOM VOORZ
FINDST WISSEL

VRIJE LENGTE DETECT	VERDOP RAIL- REM	HEF/SR RAIL REM	AFLOPP LENGTE DETECT
---------------------------	------------------------	-----------------------	----------------------------

12	30
----	----

OPHEFF
ALARM

Op paneel E (zie ook Bijlage 3B) bevinden zich:

5.9 Noodstop

Drukknop, parallel aan de noodstopknop op paneel A (zie blz. C 11).

5.10 Alarmlampen

Een aantal storingen worden rechtstreeks, door middel van alarmlampen, op het bedieningstableau aangegeven.

Bij storing gaat in de betreffende lamp rood knipperlicht branden en klinkt tevens een alarmtoon.

Door drukken van de knop "OPHEFF ALARM" wordt de alarmtoon tot zwijgen gebracht.

De verdere behandeling der storingen is beschreven in pt. 8 (blz. C 57 e.v.).

De navolgende storingen kunnen gesignaleerd worden: (zie blz. C 22).

5.10.1 Luchtdruk

Onvoldoende luchtdruk voor bediening van wissels en railremmen.

5.10.2 Stroomvoorziening

Uitvallen van de stroomvoorziening van het heuvelsysteem.

5.10.3 Eindstand wissel

Eén der heuvelwissels is niet in de eindstand gekomen.

5.10.4 Vrije lengte detectie

Storing van de apparatuur die de vrije lengte van de verdeelssporen meet.

5.10.5 Verdeelspoorrailrem

De snelheidsmeting van één der verdeelspoorrailremmen is niet juist.

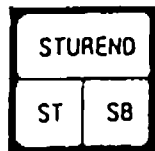
5.10.6 Hoofd-/Groepsrailrem

De snelheidsregelapparatuur van één der Hoofd- of Groepsrailremmen is gestoord.

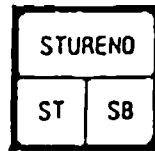
5.10.7 Afloop lengte detectie

Storing van de radarinstallatie, die de lengte van een afloop op de heuvel vaststelt.

COMPUTER STATUS



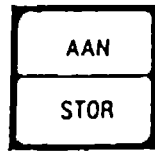
PC A



PC B



MIS A



MIS B

5.11 Signaleringen computerstatus (zie blz. C 24)

5.11.1 P.C. (A en B): "STUREND", "ST" = storing, "SB" = "hotstandby".

Per P.C.-computer (A en B) wordt gesignaleerd welke computer "sturend" is en welke "hotstandby".

Verder of één of beide computers gestoord is/zijn.

Zie verder pt. 8.4.6, "P.C.-computer gestoord" (blz. C 61).

5.11.2 M.I.S. (A en B): "AAN" of "STORING".

Signaleringen geven aan welke M.I.S.-computer ingeschakeld is ("AAN"). De uitgeschakelde computer wordt gesignaleerd als "STORING".

Verder zijn ten behoeve van de heuvelprocesleider op het bedieningstableau geplaatst:

5.12 Beeldstations

Op paneel B een M.I.S. beeldstation met toetsenbord, voor het verrichten van werkzaamheden met M.I.S.-programma's.

Op paneel C een P.C.-beeldstation voor heuvellijsten en P.C.-meldingen. Bij de centrale rangeerdienstleider is - parallel aan dit beeldstation - eveneens een P.C.-beeldstation geplaatst.

5.13 Printer

Voor het vastleggen van diverse P.C.-meldingen.

5.14 Meldingen via beeldstation en printer

Via P.C.-beeldstation en/of printer hpl worden ten behoeve van de heuvelprocesleider een aantal meldingen gegeven betreffende:

- de normale uitvoering van het heuvelen;
- diverse voorvallen tijdens heuvelen (exploitatieve meldingen);
- optredende storingen.

Deze worden resp. behandeld in pt. 6, 7 en 8.

In pt. 9 is een totaallijst van de, door het P.C. gegeven meldingen opgenomen.

5.14.1 De op de printer afgedrukte meldingen hebben de navolgende vorm:

- systeemaanduiding: "PC";
- datum en tijd;
- codenummer bericht;
- tekst van de melding.

Voorbeeld:

PC 27-07-84 05.08 1337 SPOOR 132 BYNA VOL

5.14.2 De op het P.C.-beeldstation zichtbaar gemaakte meldingen vermelden alléén de tekst van de melding.

Zij zijn te onderscheiden in:

5.14.2.1 Kritieke meldingen

Het betreft dan voorvallen, welke een belemmering voor het heuvelproces kunnen vormen.

Zij verschijnen op regel 20 van het beeldstation, voorafgegaan van een aan en uit flitsend * teken en vergezeld van een onderbroken alarmtoon.

Met de knop "WISSEN ALARM" (zie blz. C 13) wordt de ontvangst van de melding bevestigd en de alarmtoon tot zwijgen gebracht.

De melding verdwijnt vervolgens van het scherm.

5.14.2.2 Niet-kritieke meldingen

Deze verschijnen op regel 21 van het beeldstation; na 30 sec. worden zij automatisch gewist òf vervangen door een andere melding.

03-05-84 19.48

HEUV ELLIJST

TREIN: 730204

RN	AFL	WAGENKENMERK	WGST	AST	AG	GEVI	SP	NH
15		0180 1501434-5	GBS	FO	10			109
16	Σ	3187 5322574-3	EAOS	RSDG	39			136
17	Σ	0185 2251292-2	HBIS	ODZG	56			102
08	Σ	3151 3902746-2	RS	ODZG	59			111
09	Σ	0180 3334047-4	KBS	ODZG	56	7632		102
10		0180 3336456-5	KBS	ODZG	56	7632		102
11		0180 3340767-9	KBS	ODZG	56	7632		102
12	<	0180 1507453-9	GBS	FO	10			109
13		0180 1500896-6	GBS	FO	10			109
14		0181 1515625-1	GBS	FO	10			109

.....
 * (regel voor kritieke alarmmeldingen)
 (regel voor informatieve meldingen)

HEUV ELSNELHEID

ADVIES 5.50 WERKELYK 5.40

(kwijtingsregel)

Model heuvellijst (op PC-beeldstation)

6. HEUVELEN MET DE P.C.-COMPUTER

In dit punt wordt het normale verloop van het heuvelen met de P.C.-computer en het gebruik der bedieningsknoppen beschreven in volgorde van verloop van het proces.

De meldingen welke het P.C. tijdens het heuvelproces geeft, zijn daar opgenomen waar zij in het proces ontstaan.

In pt. 7 zijn opgenomen de door het P.C. te geven meldingen betreffende voorvallen tijdens het heuvelen en de toestand op de verdeelsporen. (Exploitatieve meldingen).

In pt. 8 zijn opgenomen storingsmeldingen betreffende diverse apparatuur en systemen.

In pt. 9 wordt een totaal-overzicht gegeven van alle P.C.-meldingen in nummervolgorde; tevens wordt daar aangegeven:

- waar melding verschijnt; (beeldstation en/of printer)
- op welke bladzijde in het BVS de melding is behandeld.

6.1 Vorbereiding heuvelen

Eerst dient nagegaan te worden of eventueel benodigde verdeelsporen nog ontsperd dienen te worden.

Dit moet dan door rangeerdienstleider ZZ eerst opgegeven worden.

Vervolgens kan - na de gereedmelding heuvellok (progr. 21 MIS, blz. B 83) - de heuvellijst opgemaakt worden.

6.1.1 Opmaken heuvellijst

Dit geschiedt met MIS-programma 10 (zie blz. B 57).

(Zie model van de heuvellijst op blz. C 28).

Hierna wordt - voor zover dit gevraagd was - de heuvellijst op de seinzaal-printer afgedrukt.

Indien er niet geheuveld wordt, worden nu de heuvellijst, de werktabel en de uitwijktabel tevens door het P.C. geaccepteerd.

Wordt er nog geheuveld, dan gebeurt dit zodra het voorafgaande heuveldeel met "EINDE LYST" beëindigd is.

P.C.-meldingen:

Printer hpl: "HEUVELLYST GEACCEPTTEERD" (eventueel "HEUVELLYST GEWEIGERD")

Indien doordrukken reeds beëindigd is:
meldingen handbediende wissels en railremmen (zie 6.1.3).

P.C.-beeldstation: De heuvellijst met de eerste 10 te heuvelen wagens, voorzien van verdeelspoornummer.

Indien doordrukken reeds beëindigd is:
meldingen handbediende railremmen (zie 6.1.3).

Verder wordt de cabinesignalering nu ingeschakeld: in de cabine van de heuvellok wordt nu "Stoppen" getoond.

Er dient op gelet te worden, dat géén afloopjes van méér dan 60 meter lengte in het heuveldeel voorkomen.

6.1.2 Aanvragen rangeerwerk

Hpl drukt de betreffende knop "VAN SP" (zie blz. C 5) en wacht totdat deze constant wit licht toont.

6.1.3 Doordrukken einde

Indien het P.C. nog in doordrukstand (handbediening) is, dient nu de knop "DOORDRUKKEN" gedrukt te worden, teneinde de bediening van het heuvelgebied op automatische sturing over te schakelen.

Het witte licht in de knop "DOORDRUKKEN" dooft.

Het gehele heuvelgebied, vanaf wissel 1 A/B tot en met de spoorrailremmen, mag nu niet meer bezet zijn of nog bereden worden, daar alle buitenapparatuur nu geactiveerd is.

P.C.-meldingen

Printer hpl: "DOORDRUKKEN EINDE"

Verder:

Printer hpl: "WISSEL ..-.. HANDBEDIEND"

Printer hpl): ".....RAILREM ..-.. HANDBEDIEND"
Beeldstation):

voor elk wissel en elke railrem welke - al of niet ten onrechte - nog in "handbediening" staan.

Indien P.C., bij opmaken heuvellijst reeds in "Doordrukken einde" stond, verschijnen de meldingen "wissels/railremmen handbediend" bij het accepteren van de heuvellijst door het P.C. (zie 6.1.1).

6.2 Aanvang heuvelen

Alvorens de knop "HEUVELEN" te drukken, dient aan de volgende voorwaarden te zijn voldaan:

- heuvellijst opgemaakt: deze moet minstens 2 en mag maximaal 98 wagens bevatten;
- in het heuveldeel mogen zich geen wagens met 11 of méér assen bevinden;
- rangeerweg vanaf het spoor waaryan een heuvellijst door het P.C. is geaccepteerd;
- doordrukken dient beëindigd te zijn (doordrukknop niet verlicht);
- wissel 1 A/B in rechtsleidende stand.

6.2.1 Opdracht tot heuvelen

Hpl drukt de knop "HEUVELEN" van de cabinesignalering.

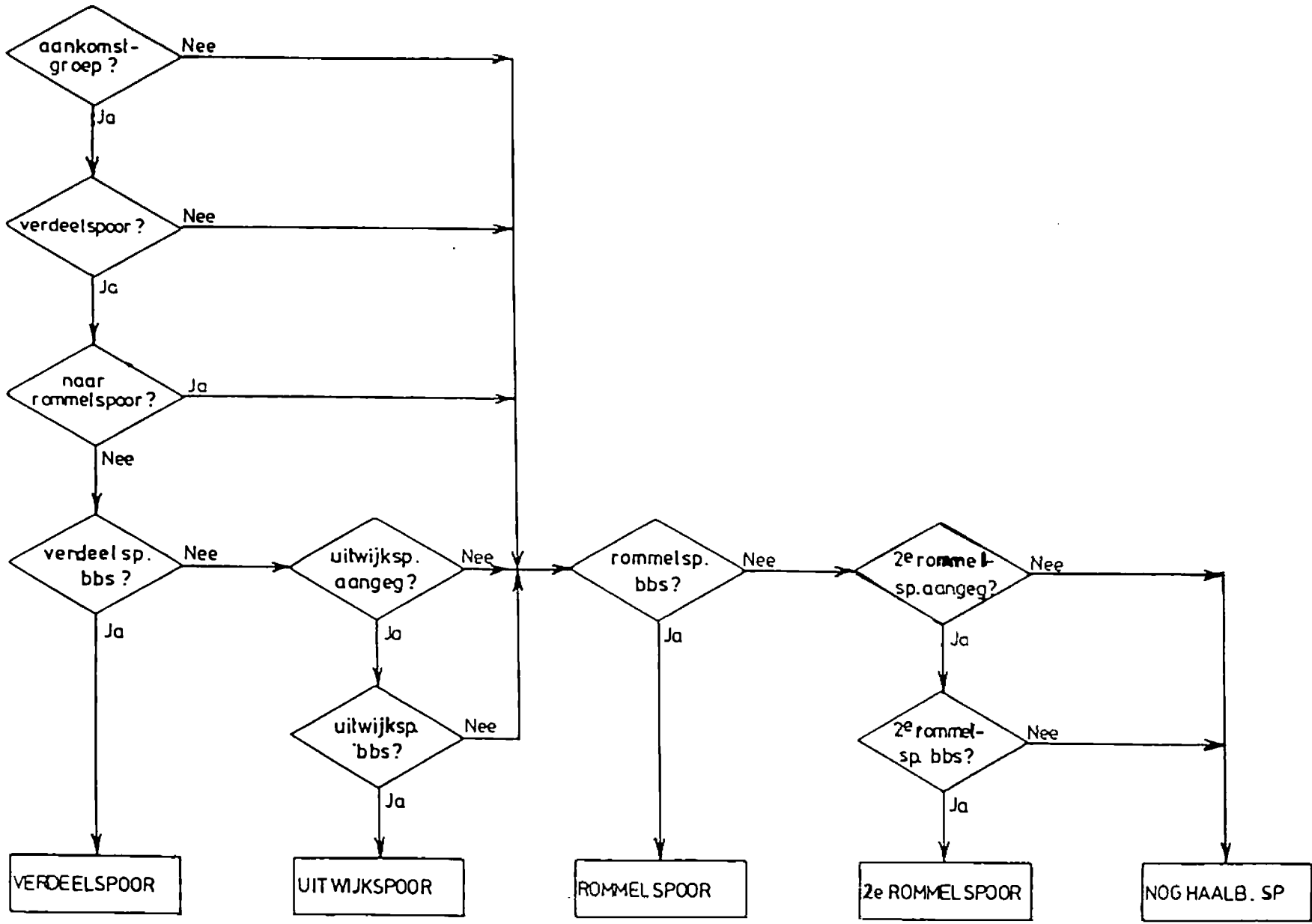
In de knop zal aanvankelijk geel knipperlicht gaan branden en vervolgens geel konstant licht.

P.C.-melding

Printer hpl: "HEUVELEN"

De cabinesignalering in de heuvellok toont nu "heuvelen" en als snelheidsaanduiding 8 Km/u.

Het heuveldeel mag nu met 8 Km/u oprijden naar de heuvel.



1985 C32

De bediening van wissels en railremmen dient nu verder uitsluitend door de P.C.-computer te geschieden; door bijsturing met handbediening kunnen computercontroles en -waarnemingen verstoord worden.

6.2.2 Bij nadering van de heuvel

De heuvellok krijgt nu de - met de hand gekozen òf door het PC berekende - heuvelsnelheid aangegeven.

Indien knop "SNELH INDIC LOK" niet is gedrukt (knop niet verlicht) geeft de cabinesignalering automatisch de opdracht "stoppen".

Indien knop WEL is gedrukt verandert het witte knipperlicht in wit constant licht.

6.2.3 Wagens bereiken nu de heuveltop

Er zijn nu géén wijzigingen in de heuvellijst meer mogelijk (toevoegen en verwijderen van wagens).

Eventueel sperren van de verdeelsporen waarheen wagens lopen, is nu niet meer toegestaan.

6.3 Heuvelen

Aan de hand van de heuvellijst en werktabel laat het PC de wagens nu met een gecontroleerde snelheid naar het bestemde verdeelspoor lopen.

Indien de heuvelsnelheid door de computer aangegeven wordt (Knop "AUT" gedrukt) zal deze gedurende het heuvelen variëren.

Zo nodig kan hpl de heuvelsnelheid verlagen door het drukken van één der snelheidsindicatieknoppen. (Zie blz. C 9).

Bij het verlaten van de heuveltop worden de wagens automatisch van de heuvellijst verwijderd; een volgende wagen wordt nu na toekennen verdeelspoor aan de heuvellijst toegevoegd.

Gedurende het aflopen volgt het P.C. de wagens van zone tot zone, telt de assen, berekent en regelt snelheden en controleert de positie van de wagens ten opzichte van elkaar.

6.3.1 Toekennen verdeelspoor (zie schema op blz. C 32)

Bij het toekennen van een verdeelspoor neemt het P.C. de volgende punten in acht:

- of aankomstgroep al of niet is aangegeven;
- of voor die aankomstgroep in de werktabel een verdeelspoor is aangegeven;
- of het verdeel-, uitwijk- of rommelspoor beschikbaar is.

6.3.2 Vaststellen gewichtsklasse

Bij het berijden van de weegrail even voorbij de heuveltop wordt een gewichtsklasse vastgesteld.

Het P.C. gebruikt deze gegevens voor de benodigde remdruk in de railremmen. De gewichtsklasse wordt zichtbaar gemaakt d.m.v. signaleringslampjes:

"wit" : L licht
"geel" : M midden
"groen" : H zwaar
"blauw" : X extra zwaar.

Het berijden van de weegrail is tevens zichtbaar aan het witte spoorbezettinglampje.

6.3.3 Vaststellen aflooptlengte

Bij het verlaten van de heuveltop wordt de aflooptlengte door een radarmeting vastgesteld.

6.3.4 Automatische wisselsturing

De door het P.C. aangelegde rijwegen zijn zichtbaar aan de rode wissellampjes.

Na berijden van een wissel door een afloopje dooft het rode lampje, tenzij de computer het wissel opnieuw stuurt voor een volgende afloop.

Bij berijden van het wissel brandt tevens het witte bezettinglampje.

Wisselvasthouding Er is een dubbele controle op vasthouden van het wissel tijdens berijden (zie ook blz. A 11, pt. 3.2.8 en 3.2.9).

Tevens is er, onder bepaalde omstandigheden, nog een afzonderlijke computercontrole.

Indien, bij omleggen, het wissel niet in de eindstand komt, loopt het automatisch terug naar de oorspronkelijke stand. Het rode wissellampje in deze stand zal dan knippen. Tevens wordt een bel met enkele slag hoorbaar. Wordt het wissel vervolgens in deze stand bereden dan zal het knipperende lampje doven. (zie ook pt. 8.4.8 blz. C 67).

6.3.5 Automatisch snelheidsregeling

De snelheid der aflopende wagens wordt in drie trappen geregeld door, achtereenvolgens, een Hoofd-, Groeps- en Spoorrailrem.

De Hoofd- en Groepsrailremmen regelen de positie van de wagens onderling ten opzichte van elkaar; de spoorrailremmen regelen de snelheid zodanig, dat de wagens met de gewenste oplooptlengte op het verdeelspoor tot stilstand kunnen komen.

De Hoofdrailremmen bestaan elk uit 2 secties met een afzonderlijke snelheidsregeling; de Groepsrailremmen uit 2 secties met één gezamenlijke snelheidsregeling.

De gebruikte remdruk in de railremmen is afhankelijk van de, door de weegrail vastgestelde, gewichtsklasse. De remdruk wordt gesignaleerd d.m.v. lampjes op het tableau ("wit": L, "geel": M, "groen": H, "blauw": X).

Het regelsysteem maakt gebruik van radarmetingen en snelheidsberekeningen bij het passeren van de wieldetektors.

(Storingen snelheidsregeling: zie pt. 8.4.2 en 8.4.3 blz. C 59).

6.3.6 Beveiliging tegen zijdelingse aanrijding

Indien twee afloopjes voor verschillende sporen een wissel naderen, gaat het P.C. aan de hand van de snelheden der afloopjes na of omleggen van het wissel veilig kan geschieden en wagens elkaar bij het berijden van het wissel niet zijdelings kunnen raken.

Zo nodig laat het P.C. het tweede afloopje "meelopen".

6.3.7 Vrije lengte detectie

De vrije lengte van alle verdeelsporen wordt doorlopend gemeten voor - o.a.
- het berekenen van de uitgangssnelheden uit de spoorrailremmen en de benodigde gegevens voor MIS-programma 12 (Capaciteit verdeelsporen).

6.3.8 Stoppen

Indien een heuveldeel tot en met de laatste wagen geheuveld wordt, geeft het P.C. automatisch de opdracht "stoppen", zodra de laatste wagen op de heuveltop is.

De knop "STOPPEN" toont dan rood knipperlicht.
Hpl drukt vervolgens de knop "STOPPEN" waarna het rode knipperlicht verandert in rood constant licht.

Indien het heuvelen eerder beëindigd dient te worden, geeft hpl de opdracht "stoppen" door het drukken van de knop "STOPPEN".

P.C.-melding

Printer hpl : "STOP"

Cabinesignalering in de heuvellok toont "stoppen".

6.4 Beëindigen heuvelen

Onderscheiden dient te worden of:

- alle wagens worden geheuveld, of
- het heuvelen voortijdig beëindigd wordt: de resterende wagens worden later geheuveld of weggezet.

Het heuvelen wordt beëindigd door het drukken van de knop "EINDE LYST".

6.4.1 Alle wagens geheuveld

Na drukken van de knop "EINDE LYST" wordt:

- de rangeerweg aankomstspoor-heuvel herroepen;
- automatisch een rijweg ingesteld voor de terugkerende heuvellok.
Het P.C. vraagt aan het M.I.S. het betreffende aankomstspoor;
- de cabinesignalering uitgeschakeld (géén opdracht in de heuvellok).

P.C.-meldingen

Beeldstation (regel 21) : "EINDE LYST GEDRUKT"

Printer hpl : "EINDE LYST GEDRUKT"

6.4.2 NIET alle wagens geheuveld

Hpl brengt vooraf, door het drukken van de knop "STOPPEN" het heuveldeel tot stilstand. Vervolgens drukt hij de knop "EINDE LYST":

- de rangeerweg aankomstspoor-heuvel blijft ingesteld;
- de cabinesignalering wordt uitgeschakeld (géén opdracht in de heuvellok)

P.C.-meldingen

Beeldstation (regel 21) : "EINDE LYST GEDRUKT"

Tevens verdwijnen de resterende wagens van het beeldscherm.

Printer hpl : "EINDE LYST GEDRUKT"

6.5 Einde lijst

- 6.5.1 Zodra alle gehevelde wagens achter de spoorrailremmen zijn gekomen, geeft het P.C. definitief "EINDE LYST".

P.C.-meldingen

Printer hpl : "EINDE LYST"

Seinzaalprinter: "EINDE HEUVELLYST"

"HEUVELLYST ... TREIN NR"

plus - eventueel - het aantal resterende, niet uitgehevelde wagens.

Verder wordt een rapport afgedrukt van de foutgelopen wagens der afgelopen heuveling, met de reden van foutlopen. (Zie ook M.I.S. blz. B 65).

M.I.S.

De vermelding op het aankomstoverzicht, achter het betreffende aankomstspoor wordt gewist.

Indien niet alle wagens werden uitheuveld, worden alléén HV-nummer en ge-reedmelding heuvellok gewist.

- 6.5.2 Indien er wagens zijn blijven hangen in het wisselgebied, tussen de heuvel en de spoorrailremmen, wordt pas "EINDE LYST" gegeven als tevens de knop "DOORDRUKKEN" wordt gedrukt.

De hpl moet er dan voor zorgdragen, dat deze wagens eerst worden doorgedrukt (zie 6.6).

- 6.5.3 Op de P.C.-beeldstations wordt vervolgens een eventueel nieuw opgemaakte heuvellijst zichtbaar.

6.6 Doordrukken

- 6.6.1 Bij het gebruik van de knop "DOORDRUKKEN" wordt het heuvelgebied omgeschakeld van automatische sturing naar handbediening en omgekeerd.

Na beëindigen van het heuvelen kan - zo nodig - de knop "DOORDRUKKEN" gedrukt worden voor het doordrukken van wagens en het verrichten van andere rangeerwerkzaamheden.

Na drukken gaat in de knop wit knipperlicht branden.

Zodra door het P.C. vastgesteld is dat alle nog lopende wagens achter de spoorrailremmen zijn aangekomen, verandert het witte knipperlicht in wit constant licht.

Indien wissel 1 A/B linksleidend ligt toont sein 2 nu wit licht.

P.C.-melding

Printer hpl : "DOORDRUKKEN BEGIN"

Zijn er wagens blijven hangen in het wisselgebied dan worden deze, bij het drukken van de knop "DOORDRUKKEN", overgeboekt naar het bestemde verdeel-spoor. Hpl dient er nu zorg voor te dragen, dat wagens daadwerkelijk worden doorgedrukt.

Na beëindigen van het doordrukken wordt knop "DOORDRUKKEN" opnieuw gedrukt. Het witte licht in de knop dooft.

P.C.-melding

Printer hpl : "DOORDRUKKEN EINDE"

Het heuvelgebied kan nu weer automatisch gestuurd worden.

In een aantal gevallen doet de knop "DOORDRUKKEN" tevens dienst als een soort "deblokkeerknop".

In voorkomende gevallen vraagt het P.C. om het gebruik van deze knop. (Zie pt. 7.6 blz. C 51 en 8.4.5 blz. C 59).

6.6.2 Doordrukken tijdens heuvelen

Indien tijdens heuvelen doordrukken noodzakelijk is, brengt hpl eerst het heuveldeel tot stilstand door het drukken van de knop "STOPPEN".

Hij wacht tot het heuveldeel tot stilstand is gekomen en drukt vervolgens de knop "DOORDRUKKEN".

Zodra deze wit constant licht toont, legt hij de rangeerweg aan van het doordrukspoor 161 naar het betreffende verdeelspoor en opent de te berijden railremmen.

Bij linksleidende stand van wissel 1 A/B zal sein 2 nu wit licht tonen.

Vervolgens geeft hij de machinist doordruklok per mobilfoon opdracht het verdeelspoor door te drukken. (Maximum doordruksnelheid 5 km/u).

Hij geeft machinist tevens informatie betreffende de bezetting van het verdeelspoor aan de hand van M.I.S.-programma 12 (Capaciteit Verdeelsporen). Daar deze gegevens afwijkingen kunnen vertonen, dienen zij met een ruime marge gehanteerd te worden.

Nadat het verdeelspoor is doorgedrukt, keert de doordruklok terug naar sp. 161 of kan op een verdeelspoor worden opgesteld. In het laatste geval dient het spoor gesperd te worden.

Vervolgens worden de bedieningsknoppen van de heuvelwissels en de railremmen weer in de automatische stand teruggebracht en wissel 1 A/B in de rechtsleidende stand teruggelegd.

Hierna kan de knop "DOORDRUKKEN" opnieuw gedrukt worden (witte licht in de knop dooft) en het heuvelen hervat.

6.7 Uitzetten van wagens tijdens heuvelen

Indien zich in het heuveldeel wagens "niet heuvelen" bevinden, die tijdens het heuvelen moeten worden uitgezet, wordt als volgt gehandeld.

Bij prepareren van de treinlijst moet de code Aankomstgroep gewijzigd zijn in "99".

Zodra de uit te zetten wagen 2 wagens van de heuveltop verwijderd is, geeft de cabinesignalering automatisch de opdracht "STOPPEN" aan de heuvellok.

De knop "STOPPEN" toont rood knipperlicht, dat, na drukken van de knop, verandert in rood constant licht.

Als een wagen géén code "99" draagt en tóch uitgezet moet worden, geeft hpl door drukken van de knop "STOPPEN" zelf de stopopdracht aan de heuvellok.

Na bediening van wissel 1 A/B kan de hpl de knop "RANGEREN" drukken. In de knop gaat eerst groen knipperlicht branden en vervolgens groen konstant licht.

De cabinesignalering in de heuvellok toont nu "RANGEREN".

De machinist heuvellok volgt nu de opdrachten van de begeleidende rangeerder op en zet de wagen weg naar het wegzetspoor 162.

Na beëindigen van het wegzetten wordt wissel 1 A/B in de rechtsleidende stand teruggelegd. Vervolgens kan het heuvelen weer hervat worden.

Indien wissel 1 A/B NIET in de rechtsleidende stand is teruggelegd, zal, bij drukken van de knop "HEUVELEN", de knop "STOPPEN" rood knipperlicht tonen.

De uitgezette wagen wordt m.b.v. de knop "VERWYDEREN" van de heuvellijst verwijderd.

6.8 Sperren van sporen

6.8.1 Het gebruik van de mogelijkheid tot sperren van een verdeelspoor (zie ook 5.8.1.1 blz. C 17) dient uitsluitend beperkt te blijven tot de volgende gevallen:

- Op verzoek Rgdl ZZ, indien rangeerwerkzaamheden op een verdeelspoor verricht moeten worden;
- Indien de doordruklok - tijdens heuvelen - op een verdeelspoor werkt;
- bij storingen of onderhoudswerkzaamheden door Is-personeel;
- bij werkzaamheden gronddienst op de sporen 140 - 144.

6.8.2 Het is niet toegestaan:

- méér sporen te sperren dan benodigd;
- een spoor te sperren als een, voor dat spoor bestemde, wagen de heuveltop verlaat;
- een spoor te sperren en weer te ontsperren, terwijl er wagens in de richting van dat spoor lopen.

6.8.3 Zodra sperring niet meer nodig is, dient dit aan hpl opgegeven te worden. Voor wat betreft de, op verzoek van Rgdl ZZ, gesperde sporen draagt deze ook zorg voor opgave van de sporen ter ontsperring.

Hpl ontspert uitsluitend de sporen, welke hem als zodanig opgegeven worden.

6.8.4 Afwijken van het in 6.8.1 en 6.8.2 bepaalde kan, onder bepaalde omstandigheden, gevaar veroorzaken.

Zo kan bij het sperren en weer ontsperren van een spoor tijdens heuvelen, het P.C. een afloopje voor dat spoor "vergeten", waardoor dit afloopje ernstige schade kan oplopen.

Het sperren van teveel sporen (b.v. een hele bundel) kan de computer een uitwijkmogelijkheid ontnemen en misverstand veroorzaken bij Rgdl ZZ, bij het gebruik van M.I.S.-programma 25.

REGEL



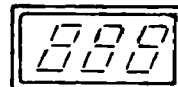
ASSEN



LENGTE



AANK GROEP



REGEL	AANTAL	LENGTE	AANK.
NR	ASSEN		GROEP

WISSEM
ALARM

7	8	9
4	5	6
1	2	3
	0	

TOE-
VOEGEN
VERAN-
DEREN
VERWIJ-
DEREN
ROMMEL-
SPOOR
IN-
VOEREN

DOOR-
DRUK-
KEN

EINDE
LIJST

6.9 Wijzigen heuvellijst

Tijdens heuvelen blijven wijzigingen in de heuvellijst mogelijk totdat wagen de heuveltop genaderd is.

Met behulp van funktieselektieknoppen (zie blz. C 44) kunnen de volgende mutaties gekozen worden:

- "TOEVOEGEN" van een wagen;
- "VERANDEREN" van bestemming;
- "VERWYDEREN" van een wagen;
- "ROMMELSPoor".

Na drukken gaat in de betreffende knop wit licht branden.

Met behulp van vensterkeuzeknoppen worden vervolgens de in te vullen inkiesvensters gekozen:

- REGEL NR van de heuvellijst;
- AANTAL ASSEN;
- LENGTE van de wagen in dm;
- AANK GROEP S.G.G.- of lokale kode (linkse cijfer toont altijd "0").

De in te vullen inkiesvensters tonen - na drukken van de funktieselektieknop - het laatst ingevulde gegeven.

De inkiesvensters kunnen ingetoetst worden met behulp van het cijfertoetsenblok.

Na invullen van de inkiesvensters worden de gegevens in de computer ingevoerd met de knop "INVOEREN". Na drukken van deze knop gaat hierin wit licht branden.

De gekozen funktieselektieknop wordt hierdoor ontgrendeld: het witte licht in deze knop blijft echter branden.

Na verwerking door het P.C. wordt op regel 25 van het P.C.-beeldstation kwijting - of eventueel een foutmelding - gegeven.

Tevens wordt nu de heuvellijst gewijzigd.

Eventueel kan nu nog een volgende wijziging worden ingevoerd; er dient echter altijd eerst de kwijting afgewacht te worden alvorens een volgende wijziging in te voeren.

Bij wijzigingen kan het noodzakelijk zijn, wagens alsnog te laten ontkoppelen.

6.9.1 Toevoegen van een wagen

Hpl drukt de knop "TOEVOEGEN" en vult achtereenvolgens de volgende inkiesvensters in:

- "REGEL";
- "ASSEN";
- "LENGTE";
- "AANK GROEP".

Na controle van de ingetoetste gegevens drukt hij de knop "INVOEREN".

Reakties P.C.

- kwijting op de 25e regel van het P.C.-beeldstation;
- wagen wordt op de heuvellijst vermeld; (als wagennummer wordt een volgnummer aangegeven).

REGEL



ASSEN



LENGTE



AANK GROEP



REGEL	AANTAL	LENGTE	AANK.
NR	ASSEN		GROEP



7	8	9
4	5	6
1	2	3
	0	

TOE- VOEGEN
VERAN- DEREN
VERWIJ- DEREN
ROMMEL- SPOOR
IN- VOEREN



- op de printer hpl wordt de navolgende melding afgedrukt:
"WAGENBY# TOEGEVOEGD RN.. A. LEN... AG..

6.9.2 Veranderen van bestemming

Hpl drukt de knop "VERANDEREN" en vult achtereenvolgens de volgende inkiesvensters in:

- "REGEL";
- "AANK GROEP".

Na controle van de ingetoetste gegevens drukt hij de knop "INVOEREN".

Reakties P.C.

- Kwijting op de 25e regel van het P.C.-beeldstation;
- Kode aankomstgroep en het verdeelspoor van de wagen worden op de heuvellijst gewijzigd;
- op de printer hpl wordt de navolgende melding afgedrukt:
"....-. BESTEMMING VERANDERD VAN .. IN .."
(wagennummer)

6.9.3 Verwijderen van een wagen

Hpl drukt de knop "VERWYDEREN" en vult vervolgens het inkiesvenster "REGEL" in.

Na controle van het ingetoetste gegeven drukt hij de knop "INVOEREN".

Reakties P.C.

- Kwijting op de 25e regel van het P.C.-beeldstation;
- wagen wordt van de heuvellijst verwijderd;
- op de printer hpl wordt de navolgende melding afgedrukt:
"....-. VERWYDERD VAN REGEL .."
(wagennummer)

De knop "VERWYDEREN" wordt óók gebruikt voor het verwijderen van, tijdens het heuvelen uitgezette wagens. (Zie pt. 6.7 blz. C41).

6.9.4 Wagen naar rommelspoor

Hpl drukt de knop "ROMMELSPOOR" en vult vervolgens het inkiesvenster "REGEL" in.

Na controle van het ingetoetste gegeven drukt hij de knop "INVOEREN".

Reakties P.C.

- Kwijting op de 25e regel van het P.C.-beeldstation;
- op de heuvellijst wordt het spoornummer gewijzigd in het, in de werktabel aangegeven rommelspoor;
- op de printer hpl wordt de navolgende melding afgedrukt:
"....-. NAAR ROMMELSPOOR ... IPV SP ..."
(wagennummer)

7. EXPLOITATIEVE MELDINGEN

Dit zijn P.C.-meldingen betreffende voorvallen en bepaalde situaties welke zich tijdens het heuvelen in het wisselgebied en op de verdeelsporen kunnen voordoen. (Zie ook 5.14 blz. C 25).

Hpl neemt aan de hand hiervan z.n. maatregelen.

De meldingen worden op de printer hpl afgedrukt; een aantal verschijnt tevens op het P.C.-beeldstation. (Zie pt. 9 blz. C 67).

7.1 0351-0393 "WISSEL ... HANDBEDIEND"

Indien in automatisch bedrijf een wissel met behulp van de wisselstelknop wordt bediend (b.v. voor het sperren van een spoor).

Verder wordt deze melding gegeven voor elk wissel waarvan de stelknop, na opmaken heuvellijst en beëindigen doordrukken, nog niet in de stand "automatisch" staat (zie 6.1.3 blz. C 31).

7.2 0680-0681 "HOOFDRAILREM ... HANDBEDIEND"
0700-0705 "GROEPSRAILREM ... HANDBEDIEND"
1001-1044 "VERDEELSPORRAILREM 1.. HANDBEDIEND"

Indien in automatisch bedrijf een railrem met behulp van de railremschakelaar wordt bediend.

Verder wordt deze melding gegeven voor elke railrem waarvan de railremschakelaar, na opmaken heuvellijst en beëindigen doordrukken, nog niet in de stand "automatisch" staat (zie 6.1.3 blz. C 31).

7.3 1151-1194 "SPOOR 1.. GESPERD"
1201-1244 "SPOOR 1.. ONTSPERD"

Indien een spoor gesperd of ontsperd wordt, zoals omschreven in 5.8.1.1, (blz. C 17) (zie ook blz. C 43).

Deze melding wordt zowel tijdens heuvelen, als in doordrukstand gegeven.

7.4 1306-1349 "SPOOR 1.. BYNA VOL"
1360-1403 "SPOOR 1.. VOL"

Deze meldingen worden tijdens het heuvelen gegeven, zodra de (bijna) volgelde sporen nog slechts 125 meter (bijna vol) of 95 meter (vol) vrije lengte hebben.

Hier zijn de, inmiddels aflopende, wagens bij inbegrepen.

Deze meldingen kunnen ook ontstaan als verwacht wordt, dat de wagens na het passeren van de spoorrailrem niet voldoende door zullen lopen.

Zonodig dient het heuvelen dan onderbroken te worden om het spoor eerst door te drukken.

Bij een "bijna vol" melding dient tijdig een uitwijkspoor te worden aangegeven.

Bij een "vol" melding is aangegeven van een uitwijkspoor niet meer mogelijk; een - reeds eerder aangegeven - uitwijkspoor wordt nu door het P.C. in gebruik genomen. Het P.C. geeft dan tevens aan, welke afloop als eerste naar het uitwijkspoor zal gaan. (Zie ook 7.15).

De meldingen "bijna vol" en "vol" verschijnen ook, indien het betrokken spoor is gesperd, dit om opmerkzaam te worden gemaakt bij het te dicht naderen van de railrem bij bv. aansluiten vanaf de Zuidzijde.

- 7.5 1426 "NOODSTOP"
Deze melding wordt gegeven, zodra één der 4 noodstopknoppen wordt gedrukt. (Zie blz. C 11).
- 7.6 ¹⁴⁵⁰⁾
¹⁴⁸⁰⁾ "DOORDRUKKNOP IS NIET GEDRUKT"
Eén - of beide - van deze (gelijkluidende) meldingen wordt door het P.C. gegeven zodra de heuvel of het wisselgebied in tegengestelde richting wordt bereden bij automatisch bedrijf (heuvellijst opgemaakt).
Hpl drukt vervolgens de knop "DOORDRUKKEN" en wacht totdat deze wit konstant licht toont.
Nadat zekerheid is verkregen dat het heuvelgebied niet (meer) bezet is of bereden wordt kan vervolgens het doordrukken weer beëindigd worden door de knop "DOORDRUKKEN" opnieuw te drukken (wit licht dooft).
- 7.7 1469 "AFWIJKING IN AANTAL ASSEN"
Het P.C. konstateert een aantal assen afwijkend van het aangegeven aantal in de heuvellijst.
Om overbodig foutlopen van wagens te voorkomen, dient hpl het heuveldeel onmiddellijk te laten stoppen.
Blijkt er, na controle, géén foutief aantal assen aangegeven in de heuvellijst, dan kan het heuvelen hervat worden.
Bij gekonstateerde afwijkingen de heuvellijst wijzigen door toevoegen of verwijderen van wagens.
Daar eventueel ook een defekte wieldekteur de oorzaak kan zijn, dient, bij herhaling, een storingsmelding gegeven te worden.
- 7.8 1500 "P.C. BESTAND BYNA VOL"
1502 "P.C. BESTAND VOL"
P.C. kan deze meldingen geven indien meerdere afloopjes van méér dan 60 meter in een heuveldeel voorkomen.
Hpl stopt hierop het heuvelen en drukt vervolgens de knop "DOORDRUKKEN".
Indien "P.C. BESTAND BYNA VOL" was gegeven kan hij hierna het "doordrukken" weer beëindigen en het heuvelen hervatten.
Indien "P.C. BESTAND VOL" wordt gegeven dient het heuvelen gestaakt te worden en moeten beide P.C.-computers door Is-9 opnieuw gestart worden.
- 7.9 2007 "BLYVEN HANGEN VOOR WISSEL ...-..
VOOR SPOORRAILREM ...
IN SPOORRAILREM ...
Een afloopje heeft, op weg naar het verdeelspoor, de toegestane tijd overschreden. P.C. beschouwt de afloop voorlopig als te zijn "blijven hangen".
Zo nodig het heuvelen stoppen en wachten of wagens alsnog voldoende doorlopen.
Eventueel wagens eerst doordrukken.

7.10 Foutlopers

2009 "....-. IPV ... N SP ... (OORZAAK)"

(wagnummer)

P.C. laat een afloopje naar een ander verdeelspoor lopen dan volgens heu-
vellijst.

Als oorzaak kan worden aangegeven:

- "HANDBEDIEND" : een wisselstelknop stond niet in de stand "automatisch";
- "BLYVEN HANGEN" : een voorafgaande wagen liep niet tijdig vrij;
- "INHALING" : wagen haalde de voorafgaande wagen in;
- "WISSELSTAND" : wissel lag niet goed; sloot b.v. niet aan;
- "VOORK. ZYD. AANRYD" : zie pt. 6.3.6; blz. C 35;
- "WGS GEKOPPELD" : wagen liep gekoppeld met een ander afloopje mee.

7.11 Inhaling

2010 "....-. INHALING IN RAILREM H.--.."

(wagnummer)

G.--.."

SP ..."

Deze melding wordt gegeven als een afloopje een railrem berijdt, terwijl het voorafgaande afloopje deze nog niet verlaten heeft.

Het wil niet zeggen dat de afloopjes elkaar raken.

Indien de inhalende wagen hierdoor foutloopt, wordt dit door het P.C. als zodanig gemeld (zie 7.10).

7.12 2011 "HEUVELDEEL HEEFT MEER DAN 99 WAGENS"

Heuveldeel heeft méér wagens dan toegestaan.

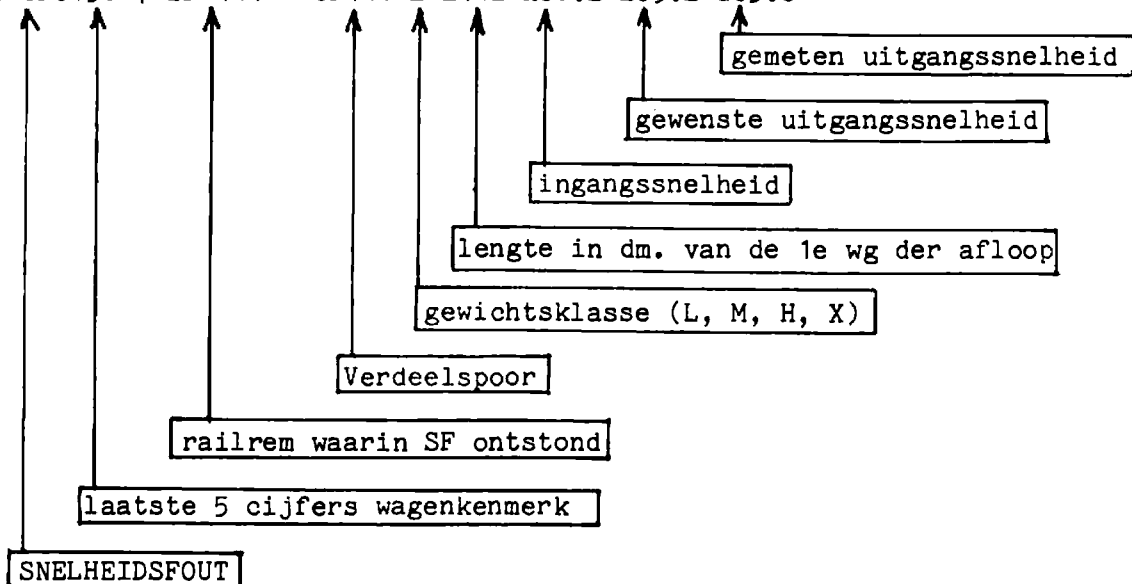
Het heuvelen beëindigen en "EINDE LYST" drukken.

7.13 Snelheidsfout

Het P.C. geeft een snelheidsfoutmelding als de werkelijke uitgangssnelheid uit een railrem van een gehevelde wagen, méér dan 3 km/u afwijkt van de gewenste uitgangssnelheid.

Melding (voorbeeld)

2024 SF0158-7 SP 141 SP141 L L142 A08.2 E09.2 G05.8



Oorzaken van snelheidsfouten kunnen zijn:

- foutief vastgestelde gewichtsklasse;
- afwijkingen in het snelheidsregelsysteem;
- vette wielflenzen.

Indien verscheidene snelheidsfouten achter elkaar in dezelfde railrem optreden, dient dit onmiddellijk te worden gemeld aan de Csp.

7.14 Kritieke snelheidsfouten

Naast de snelheidsfoutmelding, kan het P.C. ook een kritieke snelheidsfoutmelding geven, indien er onaanvaardbare grote verschillen zijn ontstaan tussen gevraagde uitgangssnelheid en gemeten uitgangssnelheid.

Melding:

- de melding ziet er op de printer en beeldscherm als volgt uit:

```
2245-2299 ***** TE HOGE SNELHEID IN HOOFDRAILREM .... *****
                                GROEPSRAILREM ....
                                SPOORRAILREM ....
```

of

```
2300-2354 ***** TE LAGE SNELHEID IN HOOFDRAILREM .... *****
                                GROEPSRAILREM ....
                                SPOORRAILREM ....
```

Indien deze melding optreedt, gaat het systeem automatisch in stop. Na het nemen van de benodigde maatregelen, kan de automatische stop worden opgeheven d.m.v. het drukken van de knop "heuvelen". Altijd zal de melding kritieke snelheidsfout vergezeld gaan van de melding snelheidsfout.

Te nemen maatregelen:

Indien uit de melding snelheidsfout blijkt dat een bepaalde wagen in het geheel niet of nauwelijks geremd is, mag de betrokken railrem niet meer worden gebruikt.

Meerdere snelheidsfouten achter elkaar in dezelfde railrem dienen onmiddellijk te worden gemeld aan de Csp.

```
7.15 2030 .... .....- . IPV ... N ... UITWYK SPOOR
      (wagennummer)      (sp) (sp) ROMMELSPOOR
                                NOG HAALBARE SPOOR
```

Bij "vol" melden van een verdeelspoor (zie 7.4) geeft het P.C. met bovenstaande melding aan welke wagen als eerste naar het in gebruik te nemen uitwijkspoor zal gaan; of eventueel rommelspoor of "nog haalbare spoor" indien geen uitwijkspoor was aangegeven.

8. STORINGEN VAN DIVERSE APPARATUUR EN SYSTEMEN

- 8.1 Het P.C. geeft van een aantal storingen meldingen op de printer hpl en de P.C.-beeldstations.
- Tevens worden een aantal storingen gesignaleerd via de alarmlampen op paneel E (zie 5.10, blz. C 23), in sommige gevallen vergezeld van een melding op printer en beeldstations.
- 8.2 Automatische stop
- Bij een aantal storingen wordt - indien geheuveld wordt - tevens automatisch de opdracht "stoppen" aan de heuvellok gegeven.
- In die gevallen toont de knop "STOPPEN" rood knipperlicht. (Zie ook 5.3.1.3 blz. C 9).
- 8.3 Bij een aantal storingsmeldingen wordt tevens een alarmtoon hoorbaar. Dit kan zijn:
- 8.3.1
- bel met enkele slag: bij alarm "EINDSTAND WISSEL"
 - zoemer : bij fout snelheidsregeling Hoofd/Groepsrailrem. Bij de betreffende railrem knippert dan de blauwe "STORING" lamp.
 - korte hoge alarmtoon (2900 Hz) bij alarm "VRYE LENGTE DET" en "VERD SP RAILREM"
 - lange zeer hoge alarmtoon (4500 Hz) bij alarm "LUCHTDruk" en "STROOMVOORZ".
- Verder bij uitvallen "on-line" computer en gebruik van de knop "NOOD-STOP".
- 8.3.2 "OPHEFFEN ALARM"
- Door drukken van deze, op paneel E bij de alarmlampen geplaatste, knop KAN de lange, zeer hoge alarmtoon tot zwijgen worden gebracht.
- Eenzelfde knop is óók in de computerzaal aanwezig waarmee - na herstel - de storingssignalering weggedrukt kan worden.
- 8.4 De navolgende storingsmeldingen en alarmen kunnen gegeven worden: (De van een berichtnummer voorziene meldingen worden op de P.C.-beeldstations en de printer hpl gegeven).
- 8.4.1 0300 WAGEN NIET GEDETECTEERD BY 2 OPVOLGENDE WISSELS
- Een wagen passeerde 2 opvolgende wissels zonder door de betreffende wiel-detektors waargenomen te zijn.
- Het P.C. kan in voorkomende gevallen tevens om gebruik van de knop "DOOR-Drukken" vragen. (Zie ook 8.4.5).

- 8.4.2 0660/0661)
0668/0669) FOUT SNELHEIDSREGELING (HOOFDRAILREM SECTIE 1/2
0720/0725) (GROEPSRAILREM

Voor de Hoofd- en groepsrailremmen wordt gebruik gemaakt van een afzonderlijk snelheidsregelsysteem.

Bij storing hiervan gaat bij de betreffende railrem de blauwe "STORING" lamp knipperen; tevens klinkt de zoemer en geeft de alarmlamp "HFD/GR RAILREM" rood knipperlicht.

Door het in de stand "UIT" zetten van de railremschakelaar zwijgt de zoemer.

Verder wordt de bovenstaande printermelding gegeven voor de betreffende railrem of sectie.

8.4.3 Foutieve snelheidsmeting bij spoorrailremmen

De spoorrailremmen worden niet via een afzonderlijk snelheidssysteem gestuurd, maar rechtstreeks door de computer.

- 8.4.3.1 Met de alarmlamp "VERD SP RAILREM" wordt gesignaleerd dat de radar foutieve snelheden meet.

De lamp geeft dan rood knipperlicht en er klinkt een korte hoge alarmtoon.

Na herstellen van de storing wordt de alarmmelding met de knop "OPHEFF ALARM" (geplaatst in de computerruimte) gewist.

- 8.4.3.2 Er kan ook een dusdanige storing optreden dat de radar-unit niet in staat is een juiste snelheidsmeting te verrichten.

Dit wordt op het bedieningstableau gesignaleerd doordat in het storingsmeldingsvenster midden boven paneel C (zie blz. C 21) een spoornummer wordt aangegeven. Tevens klinkt een korte hoge alarmtoon en wordt het heuvelen automatisch gestopt.

De spoorrailrem van het aangegeven spoor is dan gestoord; door het betreffende spoor te sperren wordt de alarmtoon tot zwijgen gebracht en de automatische stop opgeheven.

8.4.4 1424 LUCHTDRIK ONVOLDOENDE

Deze melding wordt gegeven indien de luchtdruk onvoldoende is voor de bediening van railremmen en wissels door - b.v. - luchtlekkage of compressorstoring.

Tevens wordt dit gesignaleerd doordat de alarmlamp "LUCHTDRIK" op paneel E rood knipperlicht geeft en de lange, zeer hoge alarmtoon klinkt.

Door drukken van de knop "OPHEFF ALARM" wordt de alarmtoon tot zwijgen gebracht.

8.4.5 1436 VOOR HEUVELEN TE HERSTARTEN, DOORDRUKKEN VEREIST

Onder bepaalde omstandigheden kan het voorkomen - b.v. indien een wagen bij 2 wieldetektors niet gedetecteerd is - dat het P.C. om gebruik van de knop "DOORDRUKKEN" vraagt (als "reset" mogelijkheid).

Knop "DOORDRUKKEN" drukken; als deze wit constant licht toont kan het doordrukken weer beëindigd worden.

Hierna kan het heuvelen weer hervat worden.

8.4.6 P.C.-computer(s) gestoord

1438 P.C. COMPUTER A GESTOORD
1440 P.C. COMPUTER B GESTOORD.

Deze melding wordt gegeven indien één der P.C.-computers gestoord raakt.

Dit wordt tevens zichtbaar gemaakt op de signaleringsvensters "COMPUTERSTATUS" op paneel E.

Betreft het de "sturende" computer tijdens heuvelen dan wordt tevens automatisch "stoppen" aan de heuvellok gegeven.

Verder klinkt de lange zeer hoge alarmtoon, welke door drukken van de knop "OPHEFF ALARM" tot zwijgen kan worden gebracht.

Na drukken van de knop "STOPPEN" kan het heuvelen weer hervat worden door het drukken van de knop "HEUVELEN".

Zodra één der computers uitgevallen is, dient deze z.s.m. door Is 9 weer hersteld of opgestart te worden. Heuvelen met één computer is riskant, daar bij uitval van deze computer elke controle wegvalt.

Indien beide computers gestoord raken, dient - na herstel - eerst de heuvellijst opnieuw opgemaakt te worden.

8.4.7 Stroomvoorziening

Zodra een storing in de stroomvoorziening optreedt, wordt dit gesignaleerd door de rood knipperende alarmlamp "STROOMVOORZIENING" op paneel E en de lange zeer hoge alarmtoon.

Door drukken van de knop "OPHEFF ALARM" wordt de alarmtoon tot zwijgen gebracht.

8.4.8 Eindstand wissel

Indien één der heuvelwissels niet in de eindstand komt, wordt dit gesignaleerd door de rood knipperende alarmlamp "EINDST WISSEL" op paneel E. Tevens klinkt de bel met enkele slag.

Bij het betreffende wissel zal - bij automatische sturing - één der wissel-lampjes rood knipperen. (Zie ook 6.3.4 blz. C 35).

Bij handbediening gebeurt dit na terugleggen van het wissel in de oorspronkelijke stand. (Zie ook 5.8.1.1 blz. C 17).

8.4.9 Vrije lengte detectie

Bij storing van het vrije-lengte detectiesysteem klinkt de korte, hoge alarmtoon terwijl de alarmlamp "VRYE LENGTE DETECT" rood knipperlicht toont.

Na drukken van de knop "OPHEFF ALARM" verander het rode knipperlicht in rood constant licht. Als storing opgeheven is, zal de alarmlamp automatisch doven.

8.4.10 Afloop lengte detectie

Bij storing van de apparatuur welke de aflooplengte op de heuvel meet, gaat de alarmlamp "AFLOOP LENGTE DETECT" met rood knipperlicht branden.

8.5 Snelheidsmeetsysteem test

Indien een fout in dit systeem geconstateerd wordt, stopt de computer en wordt automatisch naar het hotstandby systeem overgeschakeld.
Het signaleringslampje PC (X) gestoord zal branden.
X = de betreffende (PC) A of B computer.

Hoewel de kans bijzonder klein is, maar desondanks ook het reserve snelheids-meet systeem defekt raakt vóór dat het eerder defekte systeem hersteld is, geeft het PC systeem de volgende melding:

2356 ~~*****~~ GEHELE SNELHEIDS-MEETSYS TEEM DEFECT ~~*****~~

De PC computer blijft nu WEL fuktioneren, heuvelen is niet mogelijk daar het systeem automatisch in stop gaat. Csp kennis geven.

8.6 Behandeling storingen

8.6.1 Alle storingen dienen zo spoedig mogelijk aan de, in de computerzaal aanwezige Is 9 funktionaris en tevens via Csp gemeld te worden.

Voor wat betreft storingen aan de luchtvoorziening dient tevens Brugonderhoud Kfh ingelicht te worden.

Verder dienen de storingsmeldingen, onder vermelding van alle relevante gegevens, op het daartoe, dagelijks in te vullen, overzicht storingen vermeld te worden.

Hierop tevens vermelden alle eventueel geconstateerde incidentele afwijkingen (haperingen) tijdens de dienstuitvoering.

8.6.2 Indien het berijden of gebruiken van het betreffende wissel, spoor of de railrem niet mogelijk is, dient, door sperren van het spoor, of vastzetten van de railremschakelaar met de daartoe aanwezige hulpmiddelen, het berijden of gebruiken onmogelijk te worden gemaakt.

9. LIJST VAN P.C.-MELDINGEN

In onderstaande lijst zijn alle P.C.-meldingen opgenomen, in volgorde van berichtnummer. (Zie ook 5.14).

In de kolom "zie" is het blz.nummer opgenomen, waar de melding staat beschreven.

Bericht nummer	Tekst van de melding	Heuv.proc.		Zie:
		r20/21	print	
0300	WAGEN NIET GEDETECTEERD BY 2 OPVOLGENDE WISSELS	X	X	8.4.1
0351/ 0393	WISSEL ...-.. HANDBEDIEND		X	7.1
0660/ 0661	FOUT SNELHEIDSREGELING HOOFDRAILREM ...-.. SECTIE 2	X	X	8.4.2
0668/ 0669	FOUT SNELHEIDSREGELING HOOFDRAILREM ...-.. SECTIE 1	X	X	8.4.2
0680/ 0681	HOOFDRAILREM ...-.. HANDBEDIEND	X	X	7.2
0700/ 0705	GROEPSRAILREM ...-.. HANDBEDIEND	X	X	7.2
0720/ 0725	FOUT SNELHEIDSREGELING GROEPSRAILREM ...-..	X	X	8.4.2
1001/ 1044	VERDEELSPORRAILREM 1.. HANDBEDIEND		X	7.2
1151/ 1194	SPOOR 1.. GESPERD		X	7.3
1201/ 1244	SPOOR 1.. ONTSPERD		X	7.3
1306/ 1349	SPOOR 1.. BYNA VOL	X	X	7.4
1360/ 1403	SPOOR 1.. VOL	X	X	7.4
1424	LUCHTDRIK ONVOLDOENDE	X	X	8.4.4
1426	NOODSTOP		X	7.5
1428	STOP		X	6.3.8
1430	DOORDRUKKEN EINDE		X	6.6
1432	DOORDRUKKEN BEGIN		X	6.6
1434	HEUVELEN		X	6.2.1
1436	VOOR HEUVELEN TE HERSTARTEN, DOORDRUKKEN VEREIST	X	X	8.4.5
1438	P.C. COMPUTER A GESTOORD	X	X	8.4.6
1440	P.C. COMPUTER B GESTOORD	X	X	8.4.6
1450	DOORDRUKKNOP IS NIET GEDRUKT	X	X	7.6
1469	AFWIJKING IN AANTAL ASSEN	X	X	7.7
1480	DOORDRUKKNOP IS NIET GEDRUKT	X	X	7.6

9. LIJST VAN P.C.-MELDINGEN (vervolg)

Bericht nummer	Tekst van de melding	Heuv.proc.		Zie:
		r20/21 print		
1500	P.C. BESTAND BYNA VOL	X	X	7.8
1502	P.C. BESTAND VOL	X	X	7.8
2002	HEUVELLYST ... GEACCEPTEERD		X	6.1.1
2003	HEUVELLYST ... GEWEIGERD		X	6.1.1
2004	....-..-.. BESTEMMING VERANDERD VAN .. IN ..		X	6.8.2
2005	WG-..-.. NAAR ROMMELSPOOR ... IPV SP ...		X	6.8.4
2007	....-..-.. BLYVEN HANGEN VOOR WISSEL ..-.. VOOR SPOORRAILREM ... IN SPOORRAILREM ...	X	X	7.9
2009	....-..-.. IPV ... N SP ... (oorzaak foutlopen)	X		7.10
2010	....-..-.. INHALING IN RAILREM H.-.. G.-.. SP ...	X	X	7.11
2011	HEUVELDEEL HEEFT MEER DAN 99 WAGENS	X	X	7.12
2020	WAGENBY* TOEGEVOEGD RN.. A. LEN... AG..	X	X	6.8.1
2021	....-..-.. VERWYDERD VAN REGE L..	X	X	6.8.3
2023	EINDE HEUVELLYST ... TREIN NR		X	6.5.1
2024	SF.....-.. H.-.. . SP... .L... A.... E.... G.... G.-.. SP ... (snelheidsfout)		X	7.13
2030	....-..-.. IPV ... N ... UITWYK SPOOR ROMMELSPOOR NOG HAALBARE SPOOR		X	7.15
2040	EINDE LYST GEDRUKT	X	X	6.4
2245/ 2299	***** TE HOGE SNELHEID IN HOOFDRAILREM ***** GROEPSRAILREM SPOORRAILREM	X	X	7.14
2300/ 2354	***** TE LAGE SNELHEID IN HOOFDRAILREM ***** GROEPSRAILREM SPOORRAILREM	X	X	7.14
2356	***** GEHELE SNELHEIDSMEETSISTEEM DEFECT *****	X	X	8.5

P.C.

8.6.2 Doordrukken tijdens heuvelen

Indien tijdens heuvelen doordrukken noodzakelijk is, brengt hpl éérst het heuveldeel tot stilstand door het drukken van de knop "STOPPEN". Hij wacht tot het heuveldeel tot stilstand is gekomen en drukt vervolgens de knop "DOORDRUKKEN".

Zodra deze wit constant licht toont, legt hij de rangeerweg aan van:

- het doordrukspoor 161 naar het betreffende verdeelspoor en opent de te berijden railremmen, indien de wissels 1 A/B, 3 en 5/St5 in de linksleidende stand liggen toont sein 2 nu wit licht;
- het 1^o aanrijdspoor naar het betreffende verdeelspoor en opent de te berijden railremmen, indien de wissels 1 A/B en 3 in de rechtsleidende stand liggen toont sein 8 nu wit licht;
- het 2^o aanrijdspoor naar het betreffende verdeelspoor en opent de te berijden railremmen, indien de wissels 1 A/B en 3 in de linksleidende stand liggen toont sein 10 nu wit licht.

Vervolgens geeft hij de machinist doordruklok per mobilfoon opdracht het verdeelspoor door te drukken. (Maximum doordruksnelheid 5 km/u).

Hij geeft machinist tevens informatie betreffende de bezetting van het verdeelspoor aan de hand van M.I.S.-programma 12 (Capaciteit Verdeelsporen).

Daar deze gegevens afwijkingen kunnen vertonen, dienen zij met een ruime marge gehanteerd te worden.

Nadat het verdeelspoor is doorgedrukt, keert de doordruklok terug naar sp. 161 of kan op een verdeelspoor worden opgesteld.

In het laatste geval dient het spoor gesperd te worden.

Vervolgens worden de bedieningsknoppen van de heuvelwissels, de wissels 1 A/B, 3 en 5/St5 en de railremmen weer in de automatische stand teruggebracht.

Hierna kan de knop "DOORDRUKKEN" opnieuw gedrukt worden (witte licht in de knop dooft) en het heuvelen hervat; door het drukken van de knop "HEUVELEN" worden de wissels 1 A/B, 3 en 5/St5 automatisch naar de vereiste stand gestuurd.

P.C.

P.C.

8.7 Uitzetten van wagens tijdens heuvelen

Indien zich in het heuveldeel wagens "niet heuvelen" bevinden, die tijdens het heuvelen moeten worden uitgezet, wordt als volgt gehandeld. Bij prepareren van de treinlijst moet de code Aankomstgroep gewijzigd zijn in "99".

Zodra de uit te zetten wagen 2 wagens van de heuveltop verwijderd is, geeft de cabinesignalering automatisch de opdracht "STOPPEN" aan de heuvelloc.

De knop "STOPPEN" toont rood knipperlicht, dat, na drukken van de knop, verandert in rood constant licht.

Als een wagen géén code "99" draagt en toch uitgezet moet worden, geeft hpl door drukken van de knop "STOPPEN" zelf de stopopdracht aan de heuvelloc.

Na bediening van de wissels 1 A/B, 3 en 5/St5 kan de hpl de knop "RANGEREN" drukken.

In de knop gaat eerst groen knipperlicht branden en vervolgens groen konstant licht.

Het PC-systeem geeft nu de melding: "RANGEREN VANAF BUNDEL X"

De cabinesignalering in de heuvelloc toont nu "RANGEREN".

De machinist heuvelloc volgt nu de opdrachten van de begeleidende rangeerder op en zet de wagen weg naar het wegzetspoor 162 of het wegzetspoor 163.

Na beëindigen van het wegzetten worden de wissels 1 A/B, 3 en 5/St5 in de automatische stand teruggelegd.

Vervolgens kan het heuvelen weer hervat worden.

Indien de wissels 1 A/B, 3 en 5/St5 NIET in de automatische stand zijn teruggelegd, zal, bij drukken van de knop "HEUVELEN", de knop "STOPPEN" rood knipperlicht tonen.

De uitgezette wagen wordt m.b.v. de knop "VW" van de heuvellijst verwijderd.

Rangeren

Wanneer de knop "RANGEREN" wordt gedrukt terwijl het PC-systeem nog in "HEUVELEN" staat, geeft het PC-systeem de melding:

"RANGEREN GEWEIGERD, PC STAAT NIET IN STOP"

Wanneer de knop "RANGEREN" wordt gedrukt, terwijl het PC-systeem nog in "AANRIJDEN" staat geeft het PC-systeem de melding:

"RANGEREN AANKOMSTBUNDEL X WACHT OP STOP"

C 5502/Kijfhoek Heuvelproces

1985

••

Se wbl

C 94

P.C.

Hoofdstuk IV

Gebruik van het heuvelsysteem

In dit Hoofdstuk wordt de totale aankomst- en vertrekbehandeling te Kijfhoek in logische volgorde beschreven bij gebruik van M.I.S. en P.C.

Voor de volledige omschrijving van de M.I.S. en P.C.-bedieningshandelingen wordt verwezen naar de Hoofdstukken II en III. In de laatste kolom wordt de betreffende bladzijde aangegeven.

1. S.G.G.-berichtgeving betreffende aankomsttreinen

Zodra een vertrekstation van een, voor Kijfhoek bestemde trein het TS-01 bericht heeft ingezonden, zendt de S.G.G.-computer de wagenlijst WL-01 langs twee verschillende wegen naar Kijfhoek:

- via de normale S.G.G.-verbinding: op de S.G.G.-printer bij de transportadministratie wordt de wagenlijst - automatisch 2 keer - in 4-voud afgedrukt zodat 8 afdrucken per trein beschikbaar zijn. De lijsten worden, t.b.v. de leesbaarheid, afgedrukt met dubbele regelafstand.

- via de verbinding tussen de S.G.G.- en M.I.S.-computer:

De M.I.S.-computer krijgt tegelijkertijd eveneens de WL-01 ingevoerd. Dit wordt kenbaar gemaakt door vermelding van het treinnummer en afzendstation op het voormeldingsgedeelte van het aankomstoverzicht. Een treinnummer blijft op het overzicht staan zolang de rubrieken "aankomstspoor" en "aankomsttijd" niet ingevuld worden òf: totdat trein opgeheven wordt.

De ontvangsttijd van de wagenlijst in het M.I.S. wordt vastgelegd en afgedrukt in het dagrapport.

2. Opheffen van een voorgemelde trein

Als een trein, waarvan de wagenlijst reeds in het M.I.S. is ontvangen, via het S.G.G. opgeheven wordt, moet deze trein óók uit het M.I.S.-bestand verwijderd worden. Dit geschiedt met behulp van programma 3.

Als gevolg hiervan wordt automatisch de WL-01 van de trein uit het M.I.S. verwijderd en tevens het treinnummer van het voormeldingsoverzicht.

Blz.

B 31

B 101

B 39

3. Taken vóór aankomst van een trein

De in het M.I.S. ontvangen wagenlijsten zijn opvraagbaar met progr. 6. De rangeerdienstleiding kan, aan de hand van deze lijsten, beoordelen of er nog speciale instructies nodig zijn voor de rangeer- en heuveldienst zoals:

- combineren van 2 treinen;
- uitzetten wagens "niet heuvelen" vóór of tijdens het heuvelen;
- afwijken van de heuvelvolgorde.

De centrale rangeerdienstleider geeft deze instructies door aan de medewerker info.

Op de seinzaalprinter kan z.n. een afdruk van de wagenlijst worden verkregen als dit in programma 6 wordt aangegeven.

4. Administratieve voorbereidingen

Vóór aankomst van een trein vinden de volgende administratieve voorbereidingen plaats:

- De medewerker info verdeelt de van het S.G.G. ontvangen wagenlijsten als volgt:

- 1 ex. groepsleider G.W.R.;
- 1 ex. regio-goederendienstleider;
- 1 ex. expeditie;
- 1 ex. transportadministratie.

Op de overige 4 exemplaren - verder werklijsten te noemen - noteert hij de, eventueel van Crgdl ontvangen instructies zoals: combineren van 2 treinen; uitzetten van wagens NH etc.

Aan de hand van het werkplan geeft hij door middel van strepen op de werklijst aan waar de afloopscheidingen zijn. Een afloopje mag ten hoogste 60 meter lang zijn; bij meerdere wagens voor één bestemming kan het dus noodzakelijk zijn een extra afloopscheiding aan te geven.

Hierbij geldt de regel dat het kleinste deel vóórlop moet lopen. De medewerker info zendt vervolgens tijdig vóór aankomst van een trein, via de buizenpost, 3 exemplaren van de werklijst naar de rangeerdienst NZ.

Medewerker info coördineert alle wijzigingen op de werklijst en is het centrale aanspreekpunt voor alle medewerkers van binnen- en buitendienst.

B 47

- de groepsleider G.W.R. wijzigt - z.n. - op zijn wagenlijst de bestemmingen van de, voor zijn beheersgebied bestemde, ledige wagens. Tevens wijzigt hij dit via het S.G.G. Hij licht hier de mw-info over in; deze werkt dit op zijn werkljst bij.

5. Aankomst van een trein

De treindienstleider kan, zodra hij weet op welk spoor een trein zal binnenkomen, het nummer van dat spoor intoetsen op het voormeldingsoverzicht achter het betreffende treinnummer.

Als de trein op dat spoor binnengekomen is, voegt hij hier ook de werkelijke aankomsttijd aan toe. (0000-2359).

Het M.I.S. zal daarna automatisch de gegevens van de binnengekomen trein overschrijven naar het bijbehorende spoor op het aankomstoverzicht.

Komt een trein niet voor op het voormeldingsoverzicht, dan kan het zijn dat:

- het vertrekstation nog geen TS-01 bericht heeft ingezonden aan het S.G.G.;
- het een trein betreft die te Kijfhoek slechts van tractievorm wisselt (zgn. "omspanner").

Betreft het een trein waarvan de WL nog ontvangen moet worden, zal de treindienstleider voorlopig een "dummy"nummer op het betreffende spoor intoetsen.

Als hierna alsnog de wagenlijst van zo'n trein ontvangen wordt, zal het "dummy"nummer automatisch overschreven worden met het volledige treinnummer. (Bijvoorbeeld: *11311 wordt 611311).

Van de "omspanners" kan treindienstleider naar eigen wens, eventueel een "dummy"nummer intoetsen. Na vertrek van de trein het "dummy"nummer verwijderen van het aankomstoverzicht met progr. 1.

6. Heuvelklaar maken van een trein

De rangeerdienstleider NZ geeft de betrokken rangeerder een exemplaar van de werkljst van de heuvelklaar te maken trein.

B 31

B 33

B 33

De te verrichten taken zijn:

a. Lokbehandeling:

- afkoppelen van de treinlok;
- aannemen vrachtbrieven en doorzenden per buizenpost naar tpa;
- verstrekken van rijweginformatie aan de machinist.

b. Uitvoeren van de, op de werklijst vermelde, instructies zoals:

- combineren van treinen;
- wegzetten wagens "niet heuvelen".

c. ontluchten van de treinremleiding.

d. ontkoppelen tussen de aangegeven afloopjes.

e. controleren of de treinsamenstelling volgens werklijst klopt met de werkelijkheid.

Na beëindigen van deze taken geeft de rangeerder aan de rdgl NZ op:

- de laatste 5 cijfers van de eerste wagen welke tegen de heuvellok zal komen;
- geconstateerde afwijkingen in de treinsamenstelling zoals: méér of minder wagens, verkeerde wagennummers of afwijkende wagenvolg-orde.

7. Gereedmelding rangeerdienst

De rangeerdienstleider NZ noteert de, van de rangeerder ontvangen gegevens op zijn exemplaar van de werklijst.

Als een trein, volgens werkplan, bij aankomst beplakt moet worden, zal de plakker, zodra dit gebeurd is, dit melden aan de rgdl NZ.

Hierna licht de rgdl NZ de medewerker info in omtrent eventueel aangetroffen afwijkingen van de werklijst en geeft vervolgens de "gereedmelding rangeerdienst" met programma 1.

De medewerker info werkt de afwijkingen op zijn werklijst bij en zorgt z.n. óók voor wijziging via het S.G.G.

B 35

8. Gereedmelding gronddienst

De medewerker info draagt zorg voor het invullen van de "gereedmelding gronddienst", tenzij het een trein betreft die, na aankomst te Kijfhoek een technische controle heeft. Dit is in het werkplan vermeld.

B 35

Na controle van zo'n trein geeft de wagenmeester, via de voormanwagenmeester, de gereedmelding gronddienst aan de medewerker info. Eventuele, afwijkend van het werkplan te controleren treinen, worden door de voorman-wagenmeester aan de medewerker info gemeld.

9. Administratieve behandeling NA aankomst van de trein

De via de buizenpost ontvangen vrachtbrieven worden door de assistent-transportadministratie vergeleken met de gegevens op de werkl ijst.

Bij eventuele geconstateerde afwijkingen geeft hij kennis aan de mw-info., die dit op zijn werkl ijst bijwerkt. Tevens zorgt ass-tpa óók voor korrektie via het S.G.G.

Indien deze wijzigingen consequenties hebben voor de rangeerdienst-eventueel extra ontkoppelen van wagens - licht de mw-info de rgdl NZ in.

De werkl ijst is nu zodanig met de pen gewijzigd, dat hij gelijk is met de werkelijke samenstelling.

De - eventueel - nog niet via het S.G.G. gedane korrekties dienen nu alsnog bijgewerkt te worden.

10. Bijwerken M.I.S.

De in de werkl ijst aangebrachte wijzigingen dienen eerst nog in het M.I.S. bijgewerkt te worden. Dit kan geschieden door - via het S.G.G.- een duplicaat-wagenl ijst (TS-11) in de opnamerichting zuid-noord te vragen.

Het S.G.G. drukt nu een duplicaat-wagenl ijst af op de SGG-printer en zendt tevens een duplicaat-wagenl ijst aan het M.I.S.

In het M.I.S. wordt nu de oude wagenl ijst door de duplicaatl ijst overschreven.

Indien wijziging via het S.G.G. door storing van apparatuur of verbinding tussen S.G.G. en M.I.S. niet mogelijk is en er ook geen duplicaat wagenl ijst gevraagd kan worden, kan de wagenl ijst in het M.I.S. gewijzigd worden met behulp van de programma's 5 (toevoegen wagens) en programma 8 (verwijderen wagens).

De aldus verwerkte wijzigingen dienen, na herstel van de storing, alsnog óók via het S.G.G. hersteld te worden.

B 43

B 51

11. Combineren van treinen

Op de werkljst staat vermeld welke treinen gecombineerd moeten worden.

De rangeerdienstleider NZ bepaalt of er via de zuid- of noordzijde omgehaald wordt en meldt vervolgens, na uitvoering, aan de mw-info: "sp 203 omgehaald tegen sp 207 via de noord- of zuidzijde".

De mw-info controleert nu eerst of de opnamerichting van de gecombineerde treinen allebei zuid-noord is en corrigeert deze zonodig met programma 4.

Vervolgens voegt hij nu in het M.I.S. de wagenlijsten van de gecombineerde treinen samen:

- Bij combineren via de noordzijde boekt hij de wagengegevens over op het aankomstoverzicht door in rubriek 8 het nummer van de omgehaalde trein in te toetsen achter het treinnummer waar tegen omgehaald is.

Het M.I.S. zal dan automatisch de gegevens van de twee treinen samenvoegen.

- Bij combineren via de zuidzijde worden de wagengegevens van de omgehaalde trein overgeboekt met progr. 9.

12. Prepareren van de wagenlijst

Voordat er geheuveld kan worden, moet de mw-info met progr. 22 de afloopscheidingen aangeven.

Verder kan hij z.n. de code aankomstgroep wijzigen bij gewijzigde bestemming òf voor fijnsortering van diverse bestemmingen.

Hij controleert eerst of de opnamerichting van de lijst overeenstemt met de opgave van de rangeerdienst.

D.w.z.: de eerste wagen op de lijst moet de wagen zijn welke het eerst over de heuvel zal gaan.

Zonodig draait hij de opnamerichting om met behulp van progr. 4.

Hierna toetst hij aan de hand van de werkljst, de navolgende gegevens in:

- Bij iedere eerste wagen van een afloopje het teken < (altijd beginnen bij de eerste wagen van de lijst).
- Hij wijzigt zonodig - bij gewijzigde bestemming - de tweecijferige SGG-code "aankomstgroep".

B 41

B 33

B 53

B 85

B 41

- Indien wagens voor dezelfde aankomstgroep - maar voor verschil-
lende stations bestemd - fijngesorteerd moeten worden, geeft hij
per station een zgn. "lokale kode" aan. Hiervoor gebruikt hij de
niet bij het SGG in gebruik zijnde getallen.

Voorbeeld: De stations van de Hoekse lijn hebben allen de code
aankomstgroep 28. Bij fijnsortering blijft Vlaardingen code 28;

Hoek van Holland : wordt 48

Maassluis : wordt 47

Schiedam : wordt 46

Op dezelfde wijze kunnen bepaalde wagensoorten voor één station
afzonderlijk gesorteerd worden.

- Indien een wagen niet geheuveld mag worden - code 1, 2, 3 en 4 in
de rubriek "Byz" van de wagenlijst - wijzigt hij de code aan-
komstgroep in 99.

Na de behandeling met progr. 22 toetst hij nu op het aankomstover-
zicht het geplande heuvelvolgordenummer in bij de betrokken trein.

Het MIS vult nu automatisch de rubriek "info gereed" in.

B 31

B 35

13. Heuvelvolgorde

De aangekomen treinen worden in principe geheuveld in de volgorde
zoals deze is vastgelegd in het werkplan.

In dit plan worden hoofdzakelijk de even nummers gebruikt (02 t/m
98).

De oneven nummers (01 t/m 99) kunnen gebruikt worden om:

- extra treinen of herheuveldelen tussen te voegen òf
- een geplande trein in een andere volgorde in te passen.

Het HV-nummer is zichtbaar op het aankomstoverzicht.

Het zal voorkomen dat de heuvelvolgorde gewijzigd moet worden ten-
gevolge van verstoringen of overnemen van bepaalde wagens.

Dit wordt beoordeeld en beslist door de centrale rangeerdienstlei-
der. Indien een reeds voor heuvelen gereed zijnde trein èèrder ge-
heuveld moet worden, wijzigt hpl het HV-nummer in een lager.

Verder kan centrale rangeerdienstleider aan Rgdl NZ en mw-info op-
dracht geven een trein buiten volgorde klaar te maken.

B 31

14. Gereedmelding heuvellok

Als een heuvellok omgereden is achter een heuveldeel, zal de machinist zich per mobilfoon gereedmelden bij de hpl.

Hij geeft achtereenvolgens op:

- het nummer van de heuvellok: 1, 2, 3 of 4;
- het spoornummer;
- het nummer van de wagen waar heuvellok tegenaan staat.

De hpl toetst deze gegevens met progr. 21 in.

Het MIS controleert of de genoemde wagen inderdaad voorkomt op het aangegeven spoor en het heuveldeel het laagste HV-nummer draagt.

Het MIS zal vervolgens in de betreffende rubriek van het aankomstoverzicht het tijdstip en loknummer vermelden. Bijv.: 2210-1.

B 83

B 35

15. Belemmering aankomstsporen

Indien er vanaf een bepaald aankomstspoor niet geheuveld mag worden, kan dit op het aankomstoverzicht aangegeven worden met behulp van het teken * in rubriek 14.

Deze belemmering geldt slechts als geheugensteuntje voor de hpl: er is géén verbinding met de NX-beveiliging.

Wel weigert het MIS in dit geval de opmaak van een heuvellijst. Opheffen van de belemmering geschiedt door verwijderen van het belemmeringsteken.

B 35

16. Opmaken van een heuvellijst

Voordat de hpl een heuvellijst gaat opmaken controleert hij of:

- het heuveldeel het laagste HV-nummer heeft;
- het aankomstspoor niet belemmerd is;
- alle gereedmeldingen zijn ingevoerd.

Hierna maakt hij met progr. 10 de heuvellijst op.

Naar keuze kan de heuvellijst tevens afgedrukt worden op de seinzaalprinter.

Een heuvellijst kan reeds worden opgemaakt tijdens het heuvelen van het voorafgaande heuveldeel.

De heuvellijst wordt echter pas door het PC geaccepteerd, nadat het heuvelen van de voorafgaande trein beëindigd is. (Einde lijst).

B 35

B 35

B 59

Het MIS beantwoordt de opmaak van de heuvellijst in een aantal gevallen met een heuvelplanningsrapport, n.l. indien:

- een verdeelspoor, waar wagens voor bestemd zijn, gesperd is;
- voor een bepaald verdeelspoor teveel wagens zijn bestemd en een uitwijkspoor al of niet aangegeven is;
- er wagens NH in het heuveldeel aanwezig zijn.

B 79

De hpl bevestigt de ontvangst door het intoetsen van een "X" en neemt de nodige maatregelen.

B 79

Bij wagens NH zal hij de op heuvel dienstdoende rangeerder inlichten. Tevens geeft hij de machinist opdracht de heuvellok aan het heuveldeel vast te koppelen. De machinist zal dit pas werkelijk doen, nadat hij, via de cabinesignalering, de opdracht "heuvelen" heeft ontvangen.

Dit om te voorkomen dat de losstaande wagens in beweging komen.

Op het scherm van de PC-beeldstations zijn nu de eerste 10 wagens van de heuvellijst zichtbaar - of verschijnen zodra het voorafgaande heuveldeel is afgelopen - met aanduiding van het bestemde verdeelspoor.

B 59

Voordat het heuvelen nu werkelijk kan beginnen moet nog aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- er moet een rangeerweg zijn vastgelegd van het betrokken aankomstspoor naar de heuvel;
- de wissels 1 A/B van het wegzet- en doordrukspoor moeten in de rechtsleidende stand liggen;
- de knop "doordrukken" mag niet in de gedrukte stand staan. (Knop niet verlicht).

17. Toekennen verdeelspoor door P.C.

Plantabellen

Het werkplan Kijfhoek is - v.w.b. het heuvelsysteem - verwerkt in een aantal plantabellen die elk gelden voor een bepaalde periode van de dag of week. Deze worden in de computerzaal in het MIS ingevoerd.

B 1

Per code aankomstgroep is een verdeelspoor aangegeven. Tevens kunnen maximaal 2 sporen als "rommelspoor" aangegeven worden.

B 81

Werktabel

Een der plantabellen kan, met behulp van progr. 23, als werktabel voor een bepaalde periode gekozen worden.

B 3

B 89

Aan de hand van deze werktabel kent het PC tijdens heuvelen aan elk afloopje een verdeelspoor toe.

De werktabel kan z.n., gedurende de geldende periode, gewijzigd worden met progr. 20. De wijzigingen gaan onmiddellijk in, óók als er volgens de tabel geheuveld wordt.

B 81

Na keuze van een nieuwe werktabel vervallen alle wijzigingen. De, nu vervallen, werktabel wordt afgedrukt op de seinzaal-printer.

Uitwijktabel

In de uitwijktabel wordt, met progr. 19, aangegeven welk verdeelspoor het PC in gebruik dient te nemen als het in de werktabel aangegeven verdeelspoor "vol" wordt gemeld, òf gesperd wordt. Het PC wijzigt - bij ingebruikneming van het uitwijkspoor - het aangegeven verdeelspoor in de werktabel.

B 79

Indien het aangegeven verdeelspoor niet beschikbaar is en er is géén uitwijkspoor aangegeven, zal het PC het afloopje naar het rommelspoor òf - indien dit niet meer bereikbaar is - het "nog haalbare spoor" laten lopen. (Zie beschrijving en schema bij PC).

C 33

18.

Heuvelen

De opdrachten van hpl aan de heuvellok worden gegeven door middel van de cabinesignalering.

C 7

Zodra heuvellijst door PC geaccepteerd is, wordt de cabinesignalering van de betreffende heuvellok ingeschakeld: signalering in de heuvellok toont dan "stoppen".

Door het drukken van toetsen op het bedieningstableau kan de hpl vervolgens de opdrachten "heuvelen", "rangeren" en "stoppen" geven.

De gegeven opdracht verschijnt bij de machinist op een verlicht veld.

Bij wisselen van de opdracht klinkt een gongslag.

Door het drukken van de toets "heuvelen" krijgt de machinist heuvellok opdracht het heuveldeel met een snelheid van 8 km/u in beweging te stellen.

De toets "rangeren" wordt gebruikt bij het uitzetten van wagens tijdens heuvelen.

De opdracht "stoppen" wordt door de computer automatisch gegeven bij het aflopen van het laatste afloopje. In een aantal andere gevallen wordt eveneens automatisch "stoppen" gegeven, zoals bij nadering van wagens "niet heuvelen", bij melding "Fout snelheidsregeling", bij onvoldoende luchtdruk, uitval van de sturende PC-computer enz.

Door middel van het drukken van de toets "stoppen" kan hpl eveneens tussentijds het heuvelen doen stoppen.

Bij nadering van de heuvel krijgt de heuvellok via de cabinesignalering automatisch de advies-heuvelsnelheid aangegeven.

Heuvelsnelheid

Het PC berekent voor elk afloopje de gunstigste heuvelsnelheid en geeft deze via de cabinesignalering aan de heuvellok door (met intervallen van 0.5 km).

Tevens is deze advies-snelheid zichtbaar op de PC-beeldstations, onder de betreffende heuvellijst. Tijdens aflopen van de wagens wordt daarnaast tevens nog de werkelijke heuvelsnelheid aangegeven.

De hpl kan de adviessnelheid eventueel wijzigen in een lagere snelheid.

Het PC zorgt ervoor, dat de wagens met de gunstigste snelheid naar het juiste verdeelspoor worden geheuveld.

Aan de hand van de code aankomstgroep op de heuvellijst en de in gebruik zijnde werktabel stuurt het PC de wissels in de juiste stand.

Teneinde een snelle opvolging van wagens mogelijk te maken zijn de wissels uitgerust met speciale, elektro-pneumatisch gestuurde, wisselstellers, die het wissel in 0.4 sek. om kunnen leggen.

Bij bezetting van een wissel is omleggen niet mogelijk. Hierop is een dubbele controle, zodat bij overspannen van een wissel door lange wagens omleggen toch verhinderd wordt.

C 9

C 9

C 35

Tevens verricht het PC controles ter voorkoming van zijdelingse aanrijdingen. Als 2 afloopjes voor verschillende sporen achtereenvolgens een wissel berijden, zal het PC - indien het eerste afloopje een lagere snelheid heeft dan het tweede - aan de hand van de snelheden berekenen of, na omleggen van het wissel, de 2 afloopjes elkaar niet zijdelings zullen raken. Als hier kans op bestaat, zal het PC het wissel niet omleggen, maar het 2e afloopje mee laten lopen.

Automatische snelheidsregeling

De snelheid van de aflopende wagens wordt in 3 trappen geregeld.

Elke wagen passeert eerst één der:

- 2 hoofdremmen (sp 101-122, 123-144);
 - 6 groepsremmen (01-07, 08-14, 15-22, 23-30, 31-37, 38-44)
- vervolgens - per verdeelspoor - de verdeelspoorrem.

De hoofd- en groepsremmen zorgen ervoor dat de wagens een zo gunstig mogelijke onderlinge afstand behouden, de verdeelspoorrem laat de wagens met een zodanige snelheid los, dat deze met een oploepsnelheid van + 3 km/u tegen de, op het spoor staande wagens oplopen.

De gewenste snelheden worden, per afloopje, berekend aan de hand van de roleigenschappen van het afloopje en de beschikbare vrije lengte op het verdeelspoor.

De benodigde remdruk voor de hoofd- en groepsremmen wordt bepaald met behulp van de, door de wegrail vastgestelde, gewichtsklasse.

De afloopjes worden door het PC tijdens hun gehele loop van heuvel tot verdeelspoor gevolgd en gecontroleerd. Elk wissel en elke railrem heeft hiertoe één of meerdere wieldetectors waarmee de posities v.d. afloopjes kan worden vastgesteld en looptijden en snelheden kunnen worden berekend. Aan de hand hiervan kan het PC tevens vaststellen wanneer er sprake is van een inhalig of blijven hangen van wagens.

Als een wagen de heuveltop passeert, wordt deze automatisch van de heuvellijst verwijderd. Zodra de wagen het laatste wissel op weg naar het verdeelspoor passeert worden de wagengegevens bij het betreffende spoorbestand in het MIS bijgeboekt.

C 53

C 51

Op de regels 20 en 21 van de heuvellijst worden tijdens heuvelen zo nodig meldingen gegeven betreffende de situatie in het wisselgebied en op de verdeelsporen zoals: verdeelspoor (bijna) vol; blijven hangen of inhalen van wagens, foutlopen van wagens enz. Tijdens heuvelen kan de hpl eventueel nog wijzigingen in de heuvellijst aanbrengen: met behulp van de, als zodanig aangeduide, knoppen kan hij wagens toevoegen of verwijderen of naar een ander verdeelspoor laten lopen.

C 25

C 45

Op 2 plaatsen op het bedieningstableau alsmede op 2 plaatsen nabij de heuveltop zijn noodknoppen aangebracht, waarmee de heuvellok tijdens heuvelen in noodgevallen zonder medewerking van de machinist, tot stilstand kan worden gebracht.

C 11

19. Uitzetten wagens tijdens heuvelen

Voor wagens NH welke niet op de voorgeschreven plaats in een trein zijn aangekomen, dient het heuvelen onderbroken te worden voor uitzetten.

Bij het prepareren van de trein met progr. 22 is de code aankomstgroep van de wagen NH gewijzigd in "99".

B 85

Bij het heuvelklaarmaken zijn de afloopjes vanaf de lok tot en met de uit te zetten wagen NH niet losgekoppeld doch langgedraaid.

Tevens is de heuvellok aan het heuveldeel vastgemaakt.

Als de uit te zetten wagen op 2 wagens na de heuveltop genaderd is, ontvangt de machinist heuvellok via de cabinesignalering automatisch de opdracht "stoppen". De hpl instrueert de rangeerder over het uitzetten van de wagen en geeft vervolgens via de cabinesignalering de opdracht "rangeren". De machinist dient nu, gedurende het rangeren, de opdrachten van de rangeerder op te volgen.

C 41

De rangeerder vraagt om bediening van wissel 1 A/B en rangeert de wagen naar het wegzetspoor 162.

De hpl verwijderd met behulp van de knop "verwijderen" de wagen van de heuvellijst, de wagen wordt hierdoor tevens overgeboekt naar lokatie 300. Als het heuveldeel na wegzetten van de wagen NH weer boven wissel 1 A/B is gekomen, legt hpl wissel 1 A/B weer in de normale stand.

Er kan nu, via de cabinesignalering, weer de opdracht "heuvelen" worden gegeven.

Daar de rangeerder de resterende afloopjes met de rangeerknop-pel moet ontkoppelen, geeft de hpl een lagere heuvelsnelheid aan (3.5 km/u).

20. Einde heuvellijst

De hpl geeft door het drukken van de knop "Einde lijst" aan, wanneer het heuvelen beëindigd wordt.

Te onderscheiden zijn de volgende 2 gevallen:

- Alle wagens worden uitgeheveld

Het PC geeft, via de cabinesignalering, de opdracht "stoppen" aan de heuvellok zodra de laatste wagen de top van de heuvel passeert.

De hpl drukt de - rood knipperende - knop "stoppen" en vervolgens de knop "einde lijst".

Hierdoor wordt:

- de cabinesignalering in de heuvellok uitgeschakeld (geen opdracht);
- de rangeerweg naar de heuvel herroepen;
- door het PC een rijweg ingesteld naar het op het aankomst-overzicht aangegeven aankomstspoor;
- op de PC-beeldstations en de hpl-printer de melding "Einde lijst gedrukt" gegeven.

- Niet alle wagens worden uitgeheveld

Bij het voortijdig afbreken van een heuveling drukt de hpl de knop "stoppen" waardoor de heuvellok via de cabinesignalering de opdracht "stoppen" krijgt.

Als het heuveldeel tot stilstand is gekomen, drukt hij vervolgens de knop "Einde lijst".

Hierdoor wordt:

- de cabinesignalering in de heuvellok uitgeschakeld (geen opdracht);
- op de PC-beeldstations en de hpl-printer de melding "Einde lijst gedrukt" gegeven.

De rangeerweg naar de heuvel wordt niet herroepen.

Zodra de gehevelde wagens alle achter de verdeelspoorrail-remmen zijn, wordt "Einde lijst" door de computer gegeven.

Hierdoor wordt:

- het vermelde achter het betreffende aankomstspoor op het aankomstoverzicht verwijderd (alléén indien alle wagens uitgeheuveld werden);
- een eventueel nieuw opgemaakte heuvellijst zichtbaar op de PC-beeldstations en tevens de cabinesignalering van de betreffende heuvellok ingeschakeld (indicatie "stoppen");
- op de seinzaalprinter een lijst afgedrukt, vermeldende de eventuele foutlopers van de afgelopen heuveling (óók indien nihil) en tevens het aantal resterende wagens, indien de heuveling voortijdig werd beëindigd. (Deze wagens blijven op het aankomstspoor geboekt staan onder het oorspronkelijke treinnummer);
- op beide printers tevens de melding "Einde heuvellijst" afgedrukt.

Als één of meerdere afloopjes het verdeelspoor niet bereiken, maar vóór of in de spoorrailrem blijven hangen, kan het PC pas "Einde lijst" accepteren, als hpl tevens ook de knop "Doordrukken" drukt.

Daar door het bedienen van de knop "doordrukken" deze wagens administratief worden overgeboekt naar het bestemde verdeelspoor, dient hij er zorg voor te dragen, dat deze wagens ook daadwerkelijk worden doorgedrukt tot achter de verdeelspoor-railrem.

21. Volgen en regelen van heuvellok'n

Hpl en trdl NZ kunnen op het aankomstoverzicht de bewegingen van de heuvellok'n volgen en regelen.

Aangegeven wordt:

- welke heuvellok achter welk heuveldeel staat;
- via welk aankomstspoor de heuvelende lok terug dient te keren;
- welk heuveldeel(spoor) het eerstvolgend te heuvelen is.
(Laagste HV-nummer).

De hpl informeert de machinist heuvellok, via de mobilfoon, over de te volgen rijweg terug vanaf de heuvel achter het volgende heuveldeel.

Dit geschiedt als volgt: "Lok .. via sp ... naar sp ..."

Trdl NZ wijzigt op het aankomstoverzicht zo nodig het achter de heuvellok aangegeven spoornummer voor terugkeren.

Dit kan alléén zolang het heuvelen nog niet beëindigd is.

Na het drukken van de knop "Einde lijst" door de hpl, wordt automatisch een rijweg vanaf de heuvel naar het aangegeven aankomstspoor ingesteld.

Tevens stelt de trdl NZ vervolgens een rijweg in van dit spoor achter het eerstvolgende heuveldeel (spoor met laagste HV-nummer).

22.

Doordrukken wagens

Hpl dient er steeds zorg voor te dragen, dat wagens welke bij heuvelen niet ver genoeg het verdeelspoor zijn opgelopen òf in het wisselgebied zijn blijven hangen, tijdig worden doordrukt.

Indien dit tijdens het heuvelen noodzakelijk blijkt, dient het heuvelen te worden onderbroken.

Hiertoe drukt de hpl de knop "stoppen" van de cabinesignalering en wacht vervolgens tot het heuveldeel tot stilstand is gekomen.

Hierna drukt hij de knop "doordrukken" en wacht tot deze wit konstant licht toont.

Vervolgens legt hij de rijweg aan van het doordrukspoor 161 naar het betreffende verdeelspoor en opent de te berijden railremmen.

Bij linksleidende stand van wsl 1A/B zal sein 2 nu wit licht tonen. Hij kan nu de machinist van de doordruklok per mobilfoon opdracht geven het verdeelspoor door te drukken. (max. doordruksnelheid 5 km/u). Hpl kan aan de hand van progr.

12 de machinist enige informatie verschaffen omtrent de, op het spoor nog beschikbare, ruimte.

Dit zijn echter géén "harde" gegevens en moeten méér als een globale aanduiding worden gezien.

C41

B 63

Wagens welke vóór de spoorrailrem - dus nog in het wisselgebied - tot stilstand komen, worden bij het drukken van de knop "doordrukken" naar het bestemde verdeelspoor overgeboekt. Wagens welke achter de verdeelspoorrailrem tot stilstand komen, zijn reeds door het MIS naar het bestemde spoor overgeboekt. Nadat het verdeelspoor is doorgedrukt, kan de doordruklok terugkeren naar het doordrukspoor òf op een verdeelspoor blijven staan.

In het laatste geval dient het verdeelspoor gesperd te worden. Vervolgens worden de bedieningsknoppen van de heuvelwissels en de railremmen weer in de automatische stand gezet en wsl 1 A/B in de normale stand teruggelegd.

Hierna kan de knop "doordrukken" opnieuw worden gedrukt (witte licht dooft) en het heuvelen hervat.

Voor doordrukken tussen de heuvelingen geldt dat na "einde lijst" en het drukken van de knop "doordrukken" gewacht dient te worden tot deze wit konstant licht toont. Verder als hierboven vermeld.

23. Foutlopers

Het PC meldt de, tijdens het heuvelen, foutlopende wagens op het PC-beeldstation op regel 21 van de heuvellijst. (Informatieve melding).

Na beëindigen van het heuvelen wordt op de seinzaalprinter een rapport foutlopers afgedrukt van het betreffende heuveldeel vermeldende alle foutgelopen wagens met vermelding van het goede en foutieve verdeelspoor en de reden van foutlopen.

Bovendien kan met MIS-progr. 13 desgewenst een "totaal rapport foutlopers" opgevraagd worden, vermeldende alle nog niet herstelde foutlopers.

Als de code aankomstgroep van een foutgelopen wagen op het verdeelspoor gewijzigd wordt (alleen uit te voeren door de centrale rangeerdienstleider met progr. 22) zal het MIS deze wagen niet meer als foutloper beschouwen.

B 65

B 85

24. Herstellen foutlopers

Bij goederen van foutlopers geeft de hpl in zijn opdracht aan de rangeerder altijd aan de hoeveelste wagen van het aan te geven verdeelspoor opgehaald en naar welk spoor wagen gerangeerd moet worden.

Ter controle geeft de rangeerder de laatste 5 cijfers van het wagenkenmerk der omgerangeerde wagen op aan de hpl. Hpl boekt hierop de wagen met progr. 9 over naar het goede spoor.

Meerdere foutlopers op één spoor kunnen beter herheuveld worden.

B 53

25. Herheuvelen van wagens

De op het rommelspoor staande wagens en foutgelopen wagens kunnen op een geschikt moment herheuveld worden.

De hpl laat hiertoe - in overleg met trdl NZ - de wagens overbrengen naar een aankomstspoor. Hij boekt tevens de wagens met progr. 9 over naar dit spoor. De begeleidende rangeerder verstrekt hij de benodigde gegevens omtrent het ontkoppelen der wagens tijdens het heuvelen (met de rangeerknuppel).

Vervolgens geeft hij het herheuveldeel een "dummy"nummer, samen te stellen uit een *, nummer van de verdeelbundel (1, 2, 3, 4, 5 of 6) en de tijd. Bv.: *52114.

Trdl NZ brengt dit nummer in op het aankomstoverzicht achter het betreffende aankomstspoor.

B 33

Hpl geeft vervolgens met progr. 22 de afloopscheidingen aan en wijzigt z.n. de code aankomstgroep.

B 85

Hierna kent hij een oneven HV-nummer toe.

B 31.

Als de heuvellok nog achter de te herheuvelen wagens staat, voert hij vervolgens de "gereedmelding H-lok" (progr. 21) in.

Zo niet, dan doet hij dit, zodra de heuvellok zich achter de te herheuvelen wagens heeft gemeld. De overige gereedmeldingen behoeven niet ingevuld te worden.

B 83

Vervolgens maakt hij de heuvellijst op en handelt verder als voor normale te heuvelen treinen.

B 57

Bij te herheuvelen wagens in een volgende periode, volgens een andere plantabel (b.v. hoekverkeer) kan men het heuveldeel door tpa met een TS-01 bericht van Kfh naar Kfh via het S.G.G. laten vertrekken en weer aankomen.

Verder te behandelen als een normale aankomsttrein; dus óók normale aankomstbehandeling door rangeerdienst NZ en tpa.

26. Opstellocaties

In het MIS wordt de bezetting van de aankomst-, verdeel- en vertreksporen bijgehouden in de juiste wagenvolgorde.

Op de diverse opstelsporen wordt het wagenbestand niet in de onderlinge wagenvolgorde bijgehouden.

Een aantal van deze sporen samen vormt een lokatie.

Er zijn 6 lokaties genummerd als volgt:

- 300: wegzetspoor 162;
- 301: de sporen 255, 256 en 257;
- 302: spoor 254;
- 303: de sporen achter wissel 579 (douane- Cdw- en rep.spooren);
- 304: de sporen 221, 223 en 233;
- 305: de sporen 11 t/m 16.

Net als van ieder spoor, kan óók van een lokatie het wagenbestand opgevraagd worden met progr. 6.

Als er een wagen naar of van een lokatie gerangeerd wordt, moet de Rgdl die dit laat uitvoeren, er zorg voor dragen dat wagen naar of van de lokatie wordt overgeboekt.

27. Rapport vrije verdeelsporen

Teneinde de heuveldienst zo min mogelijk te verstoren dient Rgdl ZZ eerst na te gaan, naar welke verdeelsporen binnen een bepaalde periode geen wagens geheveld zullen worden. Hij kan dan - voor zover mogelijk - eerst op deze vrije verdeelsporen werkzaamheden laten verrichten.

Hij kan dit met progr. 26 uitvragen voor - maximaal - de eerstvolgende vier heuveldelen.

28. Sperren van verdeelsporen

Voordat Rgdl ZZ iemand opdracht geeft op een verdeelspoor te werken, moet hij eerst door de hpl het gewenste spoor laten sperren.

B 47

B 95

De hpl legt hiertoe het toeleidende wissel in de afleidende stand.

Hij trekt de bedieningsknop vervolgens omhoog en ondersteopt de knop met een sperringsblokje.

De Rgdl ZZ dient zich eerst, met behulp van progr. 25 er van te overtuigen of het spoor gesperd is, alvorens de opdracht te doen uitvoeren. Na afloop der werkzaamheden moet het spoor z.s.m. weer aan hpl vrij gemeld worden ter ontsperring.

C 17

B 93

29. Omhalen van wagens

De wagens welke gesorteerd zijn op de verdeelsporen moeten omgehaald worden naar een vertrekspoor. De Rgdl ZZ regelt het omhalen en geeft hiertoe de rangeeropdrachten.

De begeleider van de omhaalok telt het opgegeven aantal wagens af en geeft aan de Rgdl ZZ op welke wagen (laatste 5 cijfers) als laatste mee omgehaald zal worden.

De Rgdl of mw-info ZZ boekt met progr. 9 de omgehaalde wagens over. Eventuele wagens NH worden afzonderlijk omgerangeerd en overgeboekt.

B 53

30. Vertrekoverzicht

Zodra het vertrekspoor bekend is waar een trein samengesteld zal worden kunnen met progr. 14 de navolgende treingegevens bij het betreffende spoornummer op het vertrekoverzicht zichtbaar gemaakt worden:

gesplitst in vertekrichting N/Z:

- treinnummer;
- vertrektijd volgens dienstregeling;
- afkorting bestemmingsstation

Tevens wordt dan de SGG-code aankomststation ingevoerd ten behoeve van de verzending van het TS-13 bericht aan het SGG.

B 67

31. Samenstelling van de vertrektrein

Zodra alle wagens van een vertrektrein naar het vertrekspoor zijn omgehaald, kan met progr. 14 de samenstelling van de trein (aantal wgs) in het MIS ingevoerd worden.

B 69

Op het vertrekoverzicht wordt nu het aantal wgs van de trein vermeld.

Tevens wordt nu door het MIS automatisch het TS-13 bericht aan het SGG ingezonden, terwijl in de computerzaal een lijst van dit bericht geprint wordt.

32. Corrigeren TS-13 bericht

Eventuele correcties op het TS-13 bericht dienen via het SGG verwerkt te worden. Indien méér wagens vertrekken dan in het TS-13 bericht zijn opgenomen, dienen deze tevens met progr. 8 uit het MIS verwijderd te worden.

Indien minder wagens vertrekken, dienen de niet vertrokken wagens met progr. 5 weer aan het MIS-bestand toegevoegd te worden.

B 51

B 43

33. Vrachtbrievenkontrolle

Bij de, op alle wagens naar het buitenland, uitgevoerde vrachtbriefkontrolle wordt met een letterkode aangegeven of vrachtbrief al of niet aanwezig is.

Dit geschiedt met progr. 22 als volgt:

A: vrachtbrief aanwezig bij beladen wagens en led. P-wagens;

B: wagen behoeft geen dok. (b.v. led. wagens);

C: geen vrachtbrief aanwezig.

De ingevulde kodes worden afgedrukt bij het TS-13 bericht in de computerzaal.

B 87

34. Gegevens machinisten-rapport

Indien gewenst, kunnen de benodigde gegevens voor het machinistenrapport via het MIS uitgevraagd worden.

Zodra alle wagens naar het vertrekspoor overgeboekt zijn, kan met progr. 6 een lijst wagengegevens gevraagd worden.

Deze vermeldt tevens de totaal-gegevens aantal wagens en assen, lengte, totaal- en remgewicht.

Met behulp hiervan kan reeds vroegtijdig een machinistenrapport ingevuld worden.

Dezelfde gegevens worden ook geleverd via het SGG; echter pas nà verzenden van het TS-13 bericht.

B 47

35. Gereedmeldingen voor vertrek

De gereedmelding rangeerdienst wordt door Rgdl ZZ ingevuld op het vertrekoverzicht (progr. 15) zodra aan alle voorwaarden voor vertrek-inklusief de geslaagde verbindingsproef - is voldaan.

B 75

Onafhankelijk van de rangeerdienst geeft de wagenmeester na een geslaagde grote remproef zijn gereedmelding gronddienst aan de trdl door.

De trdl toetst de gereedmelding op het vertrekoverzicht met progr. 15 in.

B 75

36. Vertrek van een trein

De trdl laat, aan de hand van de gegevens op het vertrekoverzicht, de trein vertrekken.

Attentieteken. 10 minuten vòòr de dienstregelingsvertrektijd van een trein verschijnt vòòr het treinnummer het teken ✕.

De trdl controleert of de gereedmeldingen rangeerdienst en gronddienst ingevuld zijn.

Het laat vervolgens - afhankelijk van de treinenloop - de trein op tijd vertrekken.

Vertrekt de trein NIET op tijd, dan zal, vanaf het tijdstip dat de trein volgens dienstregeling moest vertrekken, de dienstregelingsstijd op het scherm knippen.

B 75

Als de trein vertrekt, toetst hij de werkelijke vertrektijd in op het vertrekoverzicht.

B 75

Vijf minuten hierna zullen de gegevens van de trein automatisch van het vertrekoverzicht en uit het MIS-bestand verwijderd worden.

37. Verslaggeving

Het MIS verzamelt en registreert een aantal gegevens ten behoeve van de rangeerdienstleiding Kijfhoek en het rayon Rotterdam Goederen.

- Op ieder gewenst moment kan de Crgdl met progr. 17 een "voortgangsrapport" opvragen waarin vermeld de totalen aantallen wagens op de aankomst-, verdeel- en vertreksporen, alsmede de lokaties Kijfhoek.

B 77

Verder het aantal wagens dat per dienst geheuveld is, de tijd besteed aan heuvelen en de tijd dat er NIET geheuveld werd.

- Eénmaal per dag ('s morgens om 10 uur) drukt het MIS automatisch een "dagrapport" over de afgelopen 24 uur (van 10.00 - 10.00) af op de lijnprinter in de computerruimte waarin vermeld:
 - gegevens behandeling aankomstreinen:
tijdstippen van aankomst, diverse gereedmeldingen en ontvangst wagenlijsten. Verder aantallen wagens en de benodigde heuveltijd.
 - gegevens behandeling vertrektreinen:
tijdstippen gereedmeldingen, vertrektijden en aantal wagens.
- bezetting van de aankomst-, verdeel- en vertreksporen op ieder uur van de dag;
- het aantal gehevelde wagens per dienst, per dag en per lopende maand;
- per heuveldeel de gebruikte heuvellok en het aantal afwijkingen van de heuvelsnelheid.