HANDLEIDING

voor de

HOOFDWACHTER-CONTROLEUR

de

HOOFDWACHTER

en de

WACHTER

BUNDEL I

Uitgave van 1950.

Drukkerij « De Beiaard » Zottegem — 61791-1-50 (2300).

TABEL DER UITGEGEVEN BIJVOEGSELS.

Nummer van het bijvoegsel	Nummer en datum van het bericht	Nummers der gewijzigde bladzijden	OPMERKINGEN
1	Bat. 7E 15-4-52	bl 80	
2	Bur. 19 1-8-52	155/154	
3	B 8-9E 14-12-54	bl 69/72	
4	B 7E 26-3-54	titel I bundel I	
5	B 4E 18-4-55	bl. 157/154	
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

TABEL DER UITGEGEVEN BIJVOEGSELS.

Nummer van het bijvoegsel	Nummer en datum van het bericht	Nummers der gewijzigde bladzijden	OPMERKINGEN
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			

BUNDEL I

Plan en inhoud

1e DEEL.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN OVER DE DIENST VAN HET RIJDEND PERSONEEL.

TITEL I.

ALGEMENE BEPALINGEN.

Januari 1950

TITEL II.

LASTEN EN PLICHTEN VAN DE HOOFDWACHTER-CONTROLEUR, DE HOOFDWACHTER EN DE WACHTER.

TITEL III.

REIZEN IN DE PAKWAGENS.

2e DEEL.

ONDERRICHTINGEN BETREFFENDE DE REIZIGERSDIENST.

TITEL I.

VERLICHTING VAN DE TREINEN.

TITEL II.

VERWARMING VAN DE TREINEN.

TITEL III.

DOORGAANDE RIJTUIGEN.

TITEL IV.

TITEL V.

TITEL VI.

TITEL VII

BUNDEL I

1ste Deel

ALGEMENE BESCHOUWINGEN OVER DE DIENST VAN HET RIJDEND PERSONEEL.

TITEL I. – ALGEMENE BEPALINGEN.

TITEL II. – LASTEN EN PLICHTEN VAN DE HOOFDWACHTER-CONTROLEUR, DE HOOFDWACHTER EN DE WACHTER.

TITEL III. – REIZEN IN DE PAKWAGENS.

Januari 1950

1ste DEEL

Titel I

ALGEMENE BEPALINGEN.

Januari 1950

HANDLEIDING

voor de

Hoofdwachter-Controleur,

de

Hoofdwachter

en de

Wachter

BUNDEL I

Uitgave van 1959.

TABEL DER GEPUBLICEERDE VERVOLGEN.

Nummers der vervolgen	Nummers en data der berichten	Nummers der gewijzigde bundels	Opmerkingen
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

Maart 1959.

TABEL DER GEPUBLICEERDE VERVOLGEN
(vervolg).

Nummers der vervolgen	Nummers en data der berichten	Nummers der gewijzigde bundels	Opmerkingen
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			

Maart 1959.

TITEL I.

INRICHTING VAN DE DIENST.

HOOFDSTUK I. — BEGELEIDING VAN DE TREINEN.

De reizigerstreinen worden begeleid door een hoofdwachter die de functies van treinchef waarneemt.

Sommige treinen worden daarenboven bediend door een of meer wachters die onder het onmiddellijk gezag van de hoofdwachter staan.

Hoofdwachters en wachters, rijdend in losse dienst, nemen deel aan de verrichtingen opgelegd aan het treinpersoneel.

Wanneer de begeleiding van een goederentrein voorzien is, wordt die in principe waargenomen door een werkman. Zo de vereisten van Dienst E zulks vergen, wordt de begeleiding waargenomen door een hoofdwachter.

De hoofdwachters en wachters die in de loop van hun prestatie van een station naar een ander moeten gaan, mogen plaats nemen op de locomotief, zo het onmogelijk is een pakwagen aan die locomotief hangen.

HOOFDSTUK II. — INRICHTING VAN HET WERK.

1. Depots en bijdepots.

Het treinpersoneel (hoofdwachters, wachters en begeleiders) is verbonden aan een depot of bijdepot.

De depots worden beheerd door een hoofdwachtercontroleur, depotchef.

De bijdepots worden beheerd door de depotchef van een naburig depot.

Al naar de belangrijkheid van het effectief, wordt de depotchef bijgestaan hetzij door een hoofdwachter die een deels reizende en deels sedentaire dienst waarneemt, hetzij door een of meer klerken.

Indien een hoofdwachter gebruikt wordt, kiest men die bediende in de mate van het mogelijke onder de candidaten voor de graad van hoofdwachter-controleur. Zijn er verscheidene candidaten, dan wordt de anciënniteit in aanmerking genomen. Hij vervangt de depotchef tijdens diens afwezigheid.

Telt een bijdepot een effectief van minstens 15 eenheden, dan wordt het toezicht erover waargenomen door een hoofdwachter, onder het gezag van de depotchef. Bij de aanwijzing van de prestaties van bedoelde hoofdwachter wordt er met die bijzonderheid rekening gehouden.

De hoofdwachters die in de bijdepots een deels sedentaire dienst waarnemen, worden in dezelfde voorwaarden aangeduid als hun collega's belast met de functies van aan de depotchef toegevoegde hulp.

In de depots worden de diensturen van de depotchef en zijn helper derwijze geregeld dat er gedurende het grootst mogelijke deel van de dag een van beiden werkelijk aanwezig is.

2. Regime van de prestaties.

De prestaties van het treinpersoneel worden geregeld overeenkomstig Algemeen Bevel 13 van 1929, waarvan wij hierna de voorschriften herhalen.

A. — DUUR VAN DE PRESTATIES.

Buiten de gevallen van overmacht of onvoorziene noodwendigheid bedoeld bij art. 42, mag een prestatie nooit langer duren dan ten hoogste 10 uren per dag.

Art. 33. — De opeenvolgende prestaties van de treinbedienden worden gegroepeerd in reeksen van ten hoogste drie maand. Die reeksen worden derwijze bepaald dat een prestatie nooit langer duurt dan 10 uren en de werkelijke arbeidsduur tijdens een reeks gemiddeld niet langer is dan 8 uren per dag en 48 uren per week.

Bij afwezigheid wegens ziekte of verwonding, betaald of niet betaald verlof, niet geoorloofde afwezigheid en meer dan 65 rustdagen per jaar, de dagen van dienst-

wisseling evenwel afgerekend, wordt de duur van de arbeid bepaald door de afwezigheid te berekenen tegen 8 uren per dag.

Als uit hoofde van de afwezigheid de uren, die gedurende het tijdperk van benuttiging boven de 8 gepresteerd werden, niet meer konden vergoed worden, moeten zij ook niet meer bijbezoldigd worden.

Art. 34. — De werkdag moet binnen een tijdruimte van ten hoogste 12 achtereenvolgende uren liggen.

Nochtans wordt een dienst die over twee data loopt, beschouwd als geheel uitgevoerd gedurende de eerste dag.

Elke bediende moet bij het einde van een dienst kennis krijgen van het uur waarop de volgende dienst aanvangt en eindigt.

Hetzelfde geldt voor de bedienden die regelmatig afwezig zijn, welke ook de reden en de duur van de afwezigheid zijn. Indien het onmogelijk is de dienst aan te duiden die moet verzekerd worden daags na de laatste dag van de afwezigheid, moet de onmiddellijke chef de betrokken bediende op de geschikte wijze inlichten over het uur van aanvang en beëindiging van de dienst op de dag van de diensthervatting.

Art. 35. — Gedurende een zelfde arbeidsdag mag, zowel in een vreemd depot als in de standplaats, niet meer dan één dienstonderbreking afgetrokken worden.

De tussenpoos moet volop in de diensttijd vallen, dit wil zeggen ongeveer na 2 uren en vóór 6 uren dienst.

Onder « ongeveer » dient te worden verstaan 5' toegelaten verschil, d.w.z. 1.55 en 6.05.

Moet een plantonpersoneel een dienst uitvoeren waarvoor een onderbreking regelmatig voorzien is in de dienstvoorschriften, dan is het personeel verplicht de onderbreking te aanvaarden.

Behoudens in geval van overmacht of van onvoorziene noodzakelijkheid (zie art. 42), moet het personeel steeds het voordeel der normaal voorziene onderbreking genieten, tenzij daardoor dit personeel een diensttijd bekomt die tot buiten de tijdruimte van 12 uren reikt.

Art. 36. — Er mogen aan het personeel niet meer werkdagen opgelegd worden dan er astronomische dagen in de reeks of opeenvolging van diensten zijn.

In afwijking van de bepalingen van art. 34 worden twee diensttijden waartussen over dag uitgeslapen wordt (tussenpoos van 8 uren of meer buiten de standplaats), echter toegelaten en als een enkele werkdag beschouwd voor zover de twee diensttijden samen niet langer duren dan 10 uren in dezelfde astronomische dag.

Duren de twee diensttijden langer dan 10 uren, dan worden zij voor twee arbeidsdagen gerekend. In dat geval, moet een dienstwisseling bepaald worden die zoveel doenlijk onmiddellijk vóór of na die dienst komt.

Die regeling is eveneens van toepassing ingeval twee diensttijden, waartussen over dag onvoorzien uitgeslapen wordt, samen meer dan 10 uren dienst tellen.

Art. 37. — De poos tussen twee achtereenvolgende werkdagen moet een onafgebroken tijdperk vrij van alle dienst omvatten van ten minste 12 uren in de standplaats van de bediende en van ten minste 8 uren buiten de standplaats (overnachting).

Evenwel, bij vertraging van de bediende trein, en om de bediende in staat te stellen de volgende dienst te verzekeren die in de regelmatige dienstregeling van de reeks voorzien is, mag de duur van de rust ter standplaats bij uitzondering tot 10 uren verminderd worden.

B. — WEZENLIJK WERK.

Art. 38. — Worden beschouwd als wezenlijke arbeid :

1° de werkelijke duur van de diensten in de treinen;

2° de duur van de ritten in losse dienst;

3° de duur van de afstanden te voet om van een station naar een ander te gaan, hetzij volop in de diensttijd, hetzij in het begin of op het einde er van;

4° de tijd toegekend voor de verrichtingen vóór het vertrek en na de aankomst van de bediende treinen. Die tijd wordt per station en per trein bepaald;

5° de duur van de planton- en reservediensten in het station;

6° al de werkelijke onderbrekingen :

a) **in de standplaats** behalve die van 2 uren of meer, voorzien in de diensttabel;

b) **buiten de standplaats,** behalve die van 8 uren of meer, als zij een overnachting uitmaken. Evenwel, wanneer het personeel buiten zijn standplaats 2 uren of langer vrij is, en zulks voorzien is in de diensttabel, wordt er bij de berekening van de wezenlijke arbeid 2 uren afgetrokken;

7° de duur van de verplaatsingen die de bedienden moeten doen voor een tijdelijke dienstwaarneming, om naar de onderzoeken te gaan of om vóór het gerecht te getuigen;

8° de duur van de werkelijke aanwezigheid op de verplichte theorielessen die buiten de voorziene diensturen gegeven worden.

Opmerking. — Er wordt geen verblijfvergoeding toegekend voor verplaatsingen binnen de agglomeratie. Indien er buiten de agglomeratie en bij gebrek aan treinen verplaatsingen per tram gedaan worden, dan worden die tramkosten vergoed.

Aan de hoofdwachters en wachters die zich wegens onderzoek, oproeping voor de rechtbank enz. moeten verplaatsen worden de activiteitspremies toegekend wanneer ze gedurende de reis in de voorgeschreven voorwaarden hebben moeten meehelpen bij de controle. Zij mogen eveneens aanspraak maken op de vergoeding voor verplaatsing in het kader van de reglementsbepalingen alsmede, in voorkomend geval, op de bezoldiging voor overwerk.

Art. 38bis. — De treinbedienden hebben maar één werkzetel. Beginnen of eindigen zij hun dienst op een andere plaats dan de standplaats waartoe zij behoren, dan wordt er rekening gehouden met de bijkomende trajecten die zij verplicht zijn onder die voorwaarden af te leggen.

Art. 39. — Er mogen geen reservediensten ten huize bestaan.

Art. 40. — De gehele duur van de afwezigheid uit de standplaats — zetel van het werk — mag niet meer bedragen dan 340 uren per maand.

C. — RUSTTIJDEN.

Art. 41. — Het treinpersoneel beschikt jaarlijks over 65 rustdagen, ten belope van minstens 10 dagen per periode van twee opeenvolgende maanden, met minimum van 4 dagen per maand met tussenpozen die, normaal, geen 9 dagen overschrijden en geen 13 dagen mogen te boven gaan.

De perioden van twee opeenvolgende maanden moeten gerekend worden vanaf de eerste dag van een onpare maand (Januari, Maart, enz.).

De 65 rustdagen omvatten de 52 zondagen en de 13 officiële feestdagen. De officiële feestdagen zijn de volgende : 1 Januari, Paasmaandag, 1 Mei, O.-H. Hemelvaartsdag, Pinkstermaandag, 21 Juli (Nationale feestdag), 15 Augustus (O.-L.-V. Hemelvaartsdag), 1 November (Allerheiligen), 2 November (Allerzielen), 11 November (verjaardag van de Wapenstilstand), 15 November (naamfeest van de Koning), 25 December (Kerstdag), 26 December (Tweede Kerstdag).

Indien bedoelde officiële feestdagen op een Zondag vallen, wordt een compensatierustdag verleend, behalve in het sub. 3 hieronder voòrzien geval.

Die rustdagen mogen niet gedurende 3 achtereenvolgende dagen verleend worden. Dit principe is uitsluitend van toepassing op de rustdagen van 1 en 2 November alsmede op die van 25 en 26 December. Eventueel moet één van de volgende regels nageleefd worden :

1) is 1 November of 25 December een Vrijdag, dan valt de rustdag van 2 November of 26 December weg;

2) is 1 November of 25 December een Zaterdag, dan wordt generlei compensatie toegekend voor de dag van 2 November of 26 December;

3) is 1 November of 25 December een Zondag, dan wordt generlei compensatie voor een dezer dagen verleend;

4) is 1 November of 25 December een Maandag, dan valt de rustdag van 2 November of 26 December weg (1).

(1) Die maatregel wordt genomen omdat het onmogelijk is aan het treinpersoneel een halve dag rust toe te kennen.
Doet een gelijkaardig geval zich een tweede maal voor, dan wordt één rustdag toegekend.

Het jaarlijks aantal rustdagen moet dienovereenkomstig verminderd worden.

Bij afwezigheid wegens ziekte, verwonding, onbetaald verlof, oproeping onder de wapens, wordt een rusttijd per 6 dagen afwezigheid en 5 rusttijden voor een gezamenlijke afwezigheid van 31 dagen afgetrokken.

Een rusttijd moet ten minste 34 uren duren.

Twee versmolten rusttijden moeten een minimum van 34 + 24 = 58 uren omvatten.

De dienstonderbreking moet zodanig geregeld zijn dat de dienst uiterlijk te 20 uur eindigt en niet vóór de tweede dag daarna te 6 uur herbegint. Die uren worden evenwel op 23 en 5 gebracht voor rusttijden toegekend naar aanleiding van het afschaffen van treinen of diensten, op voorwaarde dat die afschaffing in de beurtregeling voorzien is.

Afwijkingen worden toegelaten op uitdrukkelijke aanvraag van gans het betrokken personeel en mits de Gewestelijke Paritaire Commissie er mede instemt.

Bij vertraging van de bediende trein, blijft de voorziene rusttijd niettemin geldig, voor zover de bediende vóór 22 uur vrijkomt en nog over ten minste 34 uren vrije tijd beschikt.

De bediende die daags vóór zijn rusttijd na 22 uur vrijkomt moet, op straffe van zijn rusttijd als geldig te zien beschouwd worden, daarvan het toezichtspersoneel verwittigen, welk personeel hem voor 's anderendaags een dienst kan geven.

Worden rusttijden samengevoegd, dan telt de tweede rusttijd voor 24 uren.

D. — OVERWERK.

Art. 42. — De bij artikels 32, 33 en 34 bedoelde grenzen mogen zonder voorafgaande toelating overschreden worden, in geval van overmacht of van onvoorziene noodwendigheid.

Worden inzonderheid beschouwd als genoodzaakt door overmacht of onvoorziene noodwendigheid, de prestaties vereist om het eerste depot te bereiken wanneer het maximum van 10 uren overschreden is of zal overschreden worden ten gevolge van :

1° ongeval (nood, spoorversperring, ontsporing, erge beschadiging of ongevallen aan de motor, grondinstorting, grondverzakking of erge vormverandering van de sporen, enz.);
2° dikke mist en hevige sneeuwval;
3° overlaste baansectie of overlast station;
4° andere even erge gevallen.

Kon de vervanging niet uitgevoerd worden, dan wettigt de toezichtsbediende zulks van ambtswege bij zijn onmiddellijke chef. Bovendien wordt hiervan melding gemaakt in het verslag van de hoofdwachter.

De vervangingen die binnen de 2 uren na de maximumdiensttijd niet gedaan zijn, worden ter kennis gebracht van de eerste inspecteur.

Art. 43. — In geen geval mogen de treinbedienden, als de maximumdiensttijd overschreden is, in een tussenstation de dienst laten staan die zij moeten verzekeren, doch de stationschefs zijn verplicht al de nodige maatregelen te treffen om het overbrengen te bespoedigen van de treinen naar een station of een depot aangewezen om het personeel te vervangen.

Art. 44. — Buiten de bij artikels 42 en 43 bedoelde gevallen van overmacht of van onvoorziene noodwendigheid, en de gevallen waarin de reserves ten gevolge daarvan uitgeput zijn, mag geen diensttijd langer zijn dan 10 uren.

Het personeel dat zich in een depot bevindt aangewezen om het te vervangen (zie bladz. 11), heeft het recht er te overnachten zo het, volgens de normale duur van de nog af te leggen rit, zijn standplaats, het eindstation van de trein of het eerste aflosdepot niet kan bereiken, zonder de uiterste diensttijd van 10 uur te overschrijden.

Strafmaatregelen worden getroffen tegen de bedienden die ten onrechte gevraagd hebben om vervangen te worden alsmede tegen hen die, regelmatig een gegronde aanvraag om vervanging ontvangen hebbende, in gebreke bevonden worden.

Het station waar onvoorzien uitgeslapen wordt, moet onmiddellijk het station van de standplaats van de betrokken bediende inlichten. Dit laatste doet al het mogelijke om zijn gezin te verwittigen.

Art. 45. — Na een onvoorzien uitslapen (1) moet het personeel zijn depot binnen de duur van een maximumdiensttijd van 10 uur (met inbegrip van de vereiste tijd voor de in de 3e alinea bedoelde verrichtingen) weer bereiken over een rechtstreekse weg, hetzij in losse dienst, hetzij door bediening van treinen in de richting van dat depot, zonder dit laatste voorbij te rijden.

Het vertrekpunt van de eerste te bedienen trein mag liggen voorbij het depot waar het personeel heeft uitgeslapen, op voorwaarde dat het vertrekpunt van de trein binnen de zone ligt, waarin het depot of het station gelegen is, waar het personeel uitgeslapen heeft.

Het personeel eindigt zijn dienst wanneer het op het depot terugkomt, na uitvoering van al de voorgeschreven verrichtingen.

Personeel dat tijdens een zelfde afwezigheid een tweede maal moet uitslapen, moet onmiddellijk na het uitslapen in losse dienst naar zijn depot worden teruggestuurd. Dit personeel mag maar opnieuw te werk gesteld worden **ten vroegste** bij het begin van de 4e dag (dag D) te rekenen van de vertrekdag (dag A) en nadat het, luidens de bepalingen van art. 37, een tussenpoos van ten minste 12 uur in zijn standplaats heeft genoten.

Art. 46. — De werkelijke uren wezenlijke arbeid van het treinpersoneel worden elke dag in het werkboekje E. 690 opgetekend en alle maanden samengevat met driemaandelijkse afsluiting.

Art. 47. — Het aantal in de reeks te veel of te weinig gepresteerde uren wordt maandelijks berekend door het verschil te maken tussen het gezamenlijk aantal uren werkelijke arbeid tijdens de duur van de reeks en het maximum aantal werkuren dat voor hetzelfde tijdperk toegelaten is.

---

(1) Na een onvoorzien uitslapen laat de bediende zijn werkboekje viseren door de toezichtsdienst van de plaats waar hij uitgeslapen heeft. Hij maakt zijn werkblad voor de terugkeer op. Hij laat het uur van dienstneming viseren door de leider van het depot waar hij uitslaapt of, bij ontstentenis, door de toezichtsdienst.

Dit maximum wordt verkregen door het aantal dagen van de reeks te vermenigvuldigen met acht, na aftrek van de voorgeschreven rustdagen, de dagen afwezigheid wegens ziekte, de betaalde of niet betaalde verlofdagen en de dagen ongeoorloofde afwezigheid.

Het teveel of het tekort der samengevatte reeksen wordt overgedragen op de reeksen der volgende maand en definitief afgesloten op het einde- van elk kwartaal (einde Maart, einde Juni, einde September, einde December).

Delen van uren van ten minste 30 minuten tellen voor 1 uur; die van minder dan 30 minuten vallen weg.

Het voorziene driemaandelijks teveel wordt verminderd door het toekennen van vergeldende betaalde verlofdagen, tegen een dag per schijf van 8 overuren.

De overuren van minder dan 8 uren worden bezoldigd. De driemaandelijkse tekorten worden verwaarloosd.

Art. 48 (1). — De overuren die niet konden vergoed worden door betaald verlof of door kortere prestaties in de voorwaarden voorzien bij art. 47, worden, op het einde van het driemaandelijks tijdperk, bezoldigd tegen 150 % van het uurloon.

Voor de prestaties die op sommige dagen de wettelijke duur van 10 uren overschreden hebben en in de loop van het kwartaal vergoed werden, wordt niettemin een overloon van 50 % van de normale bezoldiging betaald, zonder dat dit overloon mag samengaan met de bezoldiging voorzien in het voorgaande lid (2).

---

(1) Zie ook artikel 33.

(2) Voorbeelden van toepassing. — Een bediende heeft in de loop van het kwartaal een teveel van 17 uren gepresteerd, waarvan 6 uren wegens prestaties die bij uitzondering (geval van overmacht) de uiterste grens van 10 uren overtroffen :

a) op het einde van het kwartaal konden de 17 uren vergoed worden. Er wordt hem een overloon van 50 % voor 6 uren betaald;
b) op het einde van het kwartaal werden 11 uren vergoed. Er wordt hem 6 uren tegen 150 % van het uurloon uitbetaald;
c) op het einde van het kwartaal werden 8 uren vergoed. Er wordt hem 9 uren tegen 150 % van het uurloon uitbetaald;
d) op het einde van het kwartaal werden 15 uren vergoed. Er wordt hem 2 uren tegen 150 % en 6 — 2 = 4 uren tegen 50 % van het uurloon uitbetaald.

Lijst van de standplaatsen waar het treinpersoneel moet vervangen worden wanneer de maximumtijd overschreden wordt.

Aat	Kortrijk
Aarschot	Landen
Angleur	Latour
Ans	Leuven
Antwerpen (Centraal)	Luik (Guillemins)
Bergen	Namen
Bertrix	Ottignies
Brussel (Zuid)	Ronet (voor de goederentreinen)
Charleroi (Zuid)	Schaarbeek (voor de goederentreinen)
Denderleeuw	St-Ghislain
Dendermonde	Stockem (voor de goederentreinen)
Doornik	Walcourt
Gent (St-Pieters)	
's-Gravenbrakel	
Haine-St-Pierre	
Hasselt	
Herbesthal	
Jemelle	

Opmerking. — Het gebeurt dat treinpersoneel waarvan de wettelijke duur van de prestatie overschreden is of op het punt is overschreden te worden, om zijn vervanging vraagt in een station waar een depot gevestigd is dat niet voorkomt in de lijst hierboven.

In dat geval heeft het personeel E tot plicht, zoveel mogelijk gevolg te geven aan de gewettigde aanvragen om vervanging die het ontvangt. Het spreekt vanzelf dat die vervangingen in geen enkele omstandigheid de regelmatigheid van de dienst in gevaar mogen brengen.

3. Godsdienstplichten.

De dienst moet derwijze geregeld worden dat de bedienden die zulks verlangen, hun godsdienstplichten kunnen vervullen.

4. Reeksen.

De diensten worden gegroepeerd in reeksen, opgemaakt door de Directie E. De reeksen worden gerangschikt in de dalende volgorde van hun belangrijkheid en krijgen een van de letters A tot N voor de hoofdwachtersdiensten, O tot U voor de wachtersdiensten, en van V tot Z voor de diensten van de begeleiders en rijdende rijtuigpoetsers.

Het staat de hoofdwachters en wachters vrij een reeks van een andere categorie aan te vragen dan die waarin ze zich bevinden. Daartoe moet een schriftelijke aanvraag aan de depotchef overhandigd worden. De anciënniteit bepaalt normaal de keuze doch de geschiktheid en de wijze van dienen worden eveneens in aanmerking genomen voor reeksen waarin de bediening van internationale- en TEE-treinen voorzien is.

De onmiddellijke chef heeft tot plicht de bedienden die een bijzondere kennis hebben (inzonderheid kennis van vreemde talen), aan te zetten die reeksen te vragen waarin hun kennis nuttig kan gebruikt worden.

Een bediende die wegens dienstredenen, tijdelijk uit een reeks gedetacheerd wordt, behoudt het recht na verloop van de detachering naar zijn reeks terug te keren.

5. Aanplakken van de diensten.

De ontworpen reeksen moeten minstens **zes volle dagen** vóór de datum van toepassing aangeplakt worden, ten einde het personeel in de mogelijkheid te stellen ze te onderzoeken.

Hetzelfde geldt voor de wijzigingen die aangebracht worden in de beurtregelingen tijdens hun geldigheidsduur, behalve wanneer ze onmiddellijk moeten toegepast worden wegens wijzigingen in de treindienst.

De bedienden mogen hun opmerkingen hetzij persoonlijk, hetzij door tussenkomst van de syndicale afgevaardigden overmaken aan hun onmiddellijke chef.

Kan er geen akkoord bereikt worden, dan wordt de zaak door de bevoegde ambtenaar voorgelegd aan de eerste inspecteur en, bij voortdurende onenigheid, door die laatste ambtenaar aan de Gewestelijke Paritaire Commissie en eventueel aan het Hoofdbestuur.

Maart 1959.

6. Afzonderlijke dienst.

In sommige uitzonderlijke gevallen kan een bepaalde dienst uit de reeksen genomen worden en permanent aan een zelfde bediende worden toevertrouwd.

Die gevallen moeten aan de Directie E worden voorgelegd. De onmiddellijke chef maakt aan die Directie een afschrift over van het getuigschrift indien een afzonderlijke dienst nodig is op grond van een beslissing van de geneeskundige diensten der Maatschappij.

7. Plantondienst en reserve.

De met een plantondienst belaste bedienden en de reservebedienden vervangen hun collega's die afwezig zijn wegens verlof, ziekte of verwonding. Zij bedienen de buitengewone treinen en treden op bij elke onvoorziene omstandigheid.

De plantonbedienden werken in het station mede aan het toezicht in de treinen en op de perrons.

De reservebedienden die niet voor regelmatige of buitengewone diensten zijn aangeduid, worden als versterking benuttigd voor de controle van de vervoerbewijzen in de drukbezette treinen.

HOOFDSTUK III. — CONTROLE VAN DE PRESTATIES.

1. Diensttabel.

De dagelijks uit te voeren prestaties worden door de depotchef aangeduid op de diensttabel. Die tabel hangt bestendig voor in een voor het personeel toegankelijk lokaal.

Dienstverwisselingen mogen slechts bij uitzondering gebeuren. Zonder de toestemming van de depotchef, de leidende hoofdwachter in een bijdepot of de onderstationschef die de aanwezigheidslijst bezit, zijn ze volstrekt verboden.

De diensttabel wordt in overeenstemming gebracht met de toegestane dienstverwisselingen.

2. Werkboekje.

Bij de aanvang van de maand ontvangt elke bediende die deel uitmaakt van het treinpersoneel een werkboekje E. 690.

Elke dag, bij de aanvang van zijn dienst vult de titularis zijn werkboekje in met de aard der in de loop van de dag te vervullen prestaties. In voorkomend geval tekent hij eveneens de wijzigingen op die zich ten gevolge van onvoorziene omstandigheden voordoen.

Hij telt zijn effectieve diensten samen na verstrijking van de tiende, de twintigste en de laatste dag van de maand.

In een bijzondere rubriek duidt hij de stortingen aan die voortkomen van ontvangsten wegens het in regel stellen van reizigers.

Na verloop van elke periode van tien dagen ziet de depotchef de werkboekjes van zijn bedienden na. Op het einde van de maand boekt hij de verwezenlijkte prestaties.

Elke van dienst zijnde bediende (hoofdwachter-controleur, hoofdwachter, wachter, begeleider of rijdende rijtuigpoetser) moet in het bezit zijn van zijn behoorlijk ingevuld werkboekje.

3. Aanwezigheidslijst.

Een aanwezigheidslijst van het personeel wordt dagelijks opgemaakt in alle depots en bijdepots. Ze is neergelegd bij de depotchef of bij de hoofdwachter belast met de leiding van een bijdepot, tijdens de diensturen van die bedienden.

Buiten hun diensturen berust die lijst bij de onderstationschef, en zij ligt er bestendig wanneer het bijdepots betreft die onder het toezicht staan van het stationspersoneel.

Elke bediende moet die lijst bij het aanvangen van zijn dienst tekenen.

HOOFDSTUK IV. — PLICHTEN VAN HET TREINPERSONEEL.

1. Handleiding voor de hoofdwachter-controleur, de hoofdwachter en de wachter.

Alvorens te mogen deelnemen aan de uitvoering van de treindienst, moet elke hoofdwachter en wachter in het bezit zijn van onderhavige handleiding.

2. Betrekkingen met het publiek.

In zijn betrekkingen met het publiek moet het personeel de grootste correctheid en hoffelijkheid aan de dag leggen.

Het treinpersoneel staat volledig ter beschikking van de cliëntele en moet alle nodige maatregelen nemen om ze in alle omstandigheden en meer bepaald bij treinvertraging, ongewone voorvallen en ongevallen die de dienst ontredderen, in te lichten en behulpzaam te zijn.

3. Ondergeschiktheid.

De hoofdwachters, wachters en begeleiders staan onder het gezag van de chef van hun depotstation.

Tijdens hun aanwezigheid in een station en voor alles wat de uitvoering van de dienst betreft staan ze onder het gezag van de stationschef of diens afgevaardigde.

Buiten de gevallen waarbij een dienstonderbreking in hun prestatie is voorzien, is het hun verboden het station te verlaten tijdens een tussenpoos tussen twee bedieningen.

Elke bediende in losse dienst moet zich bij de treinchef aanmelden en hem zijn werkboekje overhandigen.

4. Onvoorziene afwezigheid.

Wanneer de hoofdwachters en de wachters verhinderd zijn hun dienst op het voorgeschreven uur aan te vangen, moeten zij daarvan **dadelijk** kennis geven aan hun onmiddellijke chef. Zulks dient tijdig genoeg gedaan, opdat, in voorkomend geval, de nodige maatregelen zouden kunnen getroffen worden om hen te vervangen. Spruit de verhindering voort uit ziekte dan moet een getuigschrift van een dokter worden ingediend.

5. Verbod.

Het is het treinpersoneel verboden :

1° niet toegelaten of aan inkomrechten onderworpen goederen in het land binnen te smokkelen;

Buiten de gerechtelijke sancties worden aan de overtreders de zwaarste straffen, tot zelfs de afzetting opgelegd;

2° aan reizigers sommige hotels aan te bevelen ten nadele van andere huizen van die aard;

3° giften in natura of in geld aan te nemen;

4° in de restauratiewagens te consumeren of zich tijdens zijn diensturen naar de spijs- en drankzalen van de stations te begeven;

5° plaats te nemen in andere pakwagens dan die waar ze hun dienst moeten waarnemen of in afdelingen uitsluitend door dames bezet;

6° te roken in tegenwoordigheid van reizigers;

7° zich op te houden nabij de stuurposten (uitgezonderd om dienstredenen);

8° om het even welk voorwerp, waardoor personen kunnen gekwetst worden die zich nabij de baan mochten bevinden, uit de trein te werpen terwijl hij rijdt of terwijl hij stilstaat.

6. Onkiese daden.

Elke onkiese daad, hoe onbeduidend ook, brengt de afzetting van de schuldige met zich, zonder dat er rekening kan gehouden worden met omstandigheden die in zijn voordeel pleiten.

Hebben dus de afzetting ten gevolge :

— alle beroving of ontvreemding uit ten vervoer afgegeven colli;

— het meenemen van voorwerpen of voorraadstoffen gevonden in de bureau's, werkplaatsen, stations en sporen;

— valsheid in geschriften, bedrieglijk tekort en bedrog in zake de inning van taxen en boeten, alsmede onregelmatigheden in zake de storting van geïnde fondsen;

— het bezit van voorwerpen die kunnen gebruikt worden voor ontvreemdingen uit vaten wijn, bier, enz. en uit ten vervoer afgegeven colli.

Plaatsnemen in een afdeling waar enkel een of meer dames zitten heeft eveneens de afzetting tot gevolg.

7. Dienstkleding.

De hoofdwachters-controleurs, de hoofdwachters en de wachters moeten de volledige, goed en zindelijk onderhouden dienstkleding aanhebben.

Het is ten strengste verboden enigerlei verandering aan te brengen aan de voorwerpen die door het kledingfonds geleverd worden.

8. Toezicht over de treinen.

Buiten hun opdracht die er in bestaat de vervoerbewijzen na te zien, moeten de hoofdwachters en wachters eveneens toezicht houden over de reizigerstreinen.

Zodra de controle beëindigd is, doorlopen ze de trein en houden zich ter beschikking van de reizigers. Ze mogen slechts in de pakwagen blijven gedurende de tijd die nodig is om de colli te rangschikken en om de hun opgelegde schrifturen bij te houden.

9. Gevonden voorwerpen.

De in de treinen gevonden voorwerpen worden onmiddellijk afgegeven aan de stationschef van het eindstation of, wanneer het een internationale trein betreft, aan de chef van het laatste Belgisch station waar de trein stilhoudt.

Na aankomst in het eindstation en voor zover de herbenuttiging van het stel zulks mogelijk maakt, moet de treinchef het stel volledig onderzoeken. Niemand mag in de rijtuigen komen alvorens het onderzoek geëindigd is.

Indien het stel spoedig moet uitgeweken worden en de hoofdwachter niet over de nodige tijd beschikt om dit onderzoek te doen, moet de stationschef bij name de bediende E aanduiden, die met die taak is belast alvorens het stel ter beschikking wordt gesteld van de rijtuigpoetsers en onderhoudsploegen.

10. Orderboek.

In alle depots, alsmede in de bijdepots onder toezicht van een hoofdwachter, wordt een orderboek gehouden.

In de andere bijdepots raadpleegt het personeel het orderboek van het station.

In de belangrijke depots omvat het orderboek drie mappen :

1e map : Berichten van tijdelijke snelheidsbeperking, abnormaal verkeer of omleidingen.

2e map : Onderrichtingen van de Directies en groepen — Consignes — Aanbevelingen van de stationschef.

3e map : Wijzigingen in de dienstregeling of de reisweg van de treinen.

Buiten het inschrijvingsnummer in het orderboek, krijgen de berichten een doorlopende nummering voor rangschikking in de mappen. Die nummers worden op elk bericht of onderrichting in de vorm van een breuk aangebracht waarvan de teller het inschrijvingsnummer in het orderboek en de noemer het rangschikkingsnummer in de passende map is.

De onderrichtingen worden gedurende 8 dagen voor inzage ter beschiking gesteld van het personeel.

Alvorens zijn dienst aan te vangen, neemt het treinpersoneel kennis van het orderboek en parafeert het.

11. Conferenties over de theorie.

In alle depots en bijdepots worden conferenties over de theorie gegeven ten behoeve van de hoofdwachters en wachters.

Die conferenties duren 2 uren. Ze worden gegeven door de stationschef, een van zijn adjuncten of de depotchef, bijgestaan door een reizende hoofdwachter-controleur en, in voorkomend geval, een hoofdwachter-controleur van de Directie C.

Het programma van de conferenties wordt opgemaakt door de Directie E, in overleg met Directie C.

Elke bediende moet minstens een conferentie per maand bijwonen, in de mate van het mogelijke in zijn depot en uitzonderlijk in de zetel van een vreemd depot of een bijdepot.

De aanwezigheid van de bediende wordt opgetekend in zijn werkboekje. Werd hij ondervraagd, dan worden de behaalde punten eveneens in dat boekje opgetekend.

12. Toepassing van de taalvoorschriften.

1. — In de eentalige streek gebruikt het treinpersoneel de taal van de streek. Bij de controle van de reizigers drukt het zich uitsluitend in die taal uit en gebruikt alleen de tweede taal wanneer de reiziger die eerste taal niet schijnt te verstaan.

2. — In de tweetalige streek gebruikt het treinpersoneel de twee talen, zowel voor de aankondiging van de treinen als in de betrekkingen met de cliëntele.

— De voorrang dient gegeven aan het Frans :

a) in de stations Edingen, Lettelingen, Mark, Remersdaal, Spiere en Terhulpen;

b) in de stations van de Brusselse agglomeratie voor de treinen met bestemming naar de Waalse streek of naar de Brusselse agglomeratie zelf;

c) voor de aankondigingen met de luidspreker in de TEE-treinen herkomstig uit de Waalse streek.

— De voorrang dient verleend aan het Nederlands :

a) in de stations Jeuk-Rosoux, Linkebeek, Ronse, Sint-Denijs-Helkijn, Sint-Martens-Voeren;

b) in de Brusselse agglomeratie voor de treinen met bestemming naar de Vlaamse streek;

c) voor de aankondigingen met de luidspreker in de TEE-treinen herkomstig uit de Vlaamse streek.

13. Gerechtelijke ambtsbezigheden.

De hoofdwachters-controleurs zjn bekleed met een mandaat van inspecteur van gerechtelijke politie.

De hoofdwachters en de wachters die de functies van hoofdwachter moeten waarnemen, zijn bekleed met een mandaat van wegeniswachter.

In elk depot is er een A.R.A.D., bundel 3, die alle reglementen bevat betreffende de gerechtelijke politie van de spoorwegen.

HOOFDSTUK V. — ALGEMENE AMBTSBEZIGHEDEN VAN HET TREINPERSONEEL.

1. Van de hoofdwachter-controleur.

A. — TOEGEVOEGD AAN DE DIRECTIE.

De aan de Directie toegevoegde hoofdwachters-controleurs zijn belast met organisatie- en controlezendingen op diverse gebieden (reizigers- en goederendienst, dienst der autobussen, prestaties van het personeel, enz.).

B. — TOEGEVOEGD AAN DE IPX VAN DE GROEP.

1° Toezicht op en controle van de depots en bijdepots van de groep;

2° Eventuele voorstellen tot wijziging van de diensten van het treinpersoneel;

3° Maatregelen voor de bediening van nieuwe treinen of buitengewone treinen, tot de inlegging waarvan laattijdig besloten werd;

4° Verdelen van de hulpmiddelen van de verschillende depots en bijdepots volgens de behoeften van het ogenblik;

5° Speciale opdrachten toevertrouwd door de Eerste Inspecteur.

C. — DEPOTCHEF.

1° Opmaken van de diensttabel;

2° Voorbereiding en verificatie van de werkboekjes. — Controle van de prestaties;

3° Opmaken van de aanwezigheidslijst;

4° Opmaken van de periodieke staten betreffende de benuttiging van het personeel;

5° Bijhouden van het orderboek;

6° Conferenties voor het treinpersoneel;

7° Onderzoek van de beurtregelingen en voorstellen tot verbetering;

8° Bijhouden van de bescheiden van de treindienst;

9° Toezicht over de bijdepots;

10° Zo nodig, tussenkomst in de bediening van treinen.

D. — REIZENDE.

1° Toezicht over de taak van de hoofdwachters en wachters in de stations en de treinen. Controle van en toezicht over de autobussen;

2° Toezicht over de verrichtingen in de stations aan de reizigerstreinen. — Onderzoek van de maatregelen om de regelmatige rit van die treinen te waarborgen;

3° Voorstellen tot aanpassing van de samenstelling van de reizigerstreinen aan de vereisten van het verkeer;

4° Deelneming aan de conferenties over de theorie voor het treinpersoneel.

2. Van de hoofdwachter (1).

Algemene ambtsbezigheden van de hoofdwachters :

1° Vóór het vertrek uit het station van herkomst, nazien of :

— de machinist in het bezit is van de dienstregeling;

— geen enkel gebrek of abnormaal feit van aard is de veiligheid van de trein in het gedrang te brengen;

— het materieel waarmede de trein moet uitgerust zijn, volledig is en in goede staat verkeert;

2° Hij voert tijdens de rit het bevel over de trein en het treinpersoneel (machinist, begeleider, stoker, wachter, elke bediende in losse dienst).

Doet er zich buiten een station een ongeval of een ongewoon voorval voor, dan neemt hij de leiding van de werkzaamheden;

3° Buiten de gevallen voorzien in het reglement voor de veiligheid van het treinverkeer is de hoofdwachter niet verantwoordelijk voor de inachtneming van de seinen;

4° De controle van de vervoerbewijzen en de politie van de trein maken de voornaamste bezigheden uit van de hoofdwachter van een reizigerstrein. Is de trein

(1) Onder de term « hoofdwachter » dient verstaan, de bediende die bevoegd is om het bevel te voeren over de trein.

begeleid door een wachter, dan legt de hoofdwachter vooraf een welbepaalde taak op aan zijn ondergeschikte.

De bijzondere ambtsbezigheden van de hoofdwachter op de verschillende gebieden van zijn ambt zijn omstandig uiteengezet in bundels I (titel II), II en III.

3. Van de Wachter.

De wachter moet de hoofdwachter bijstaan in de uitvoering van de verscheidene verplichtingen die hem opgelegd zijn.

Zijn bijzondere verplichtingen zijn nader bepaald in bundels I (titel II), II en III.

Maart 1959.

Art. 2. — De dienstverstrekkingen, die de in bovenvermeld artikel bepaalde duur overschrijden, verricht ter uitvoering van 2° en 3° van artikel 9 der wet dd. 14 Juni 1921, dienen in de loop van elk kwartaal vergoed door kortere dienstverstrekkingen of betaald verlof, zodanig dat het totaal der arbeidsuren verstrekt door al de reeksen, die in het kwartaal eindigen, ten hoogste gelijk zijn aan zoveel malen 8 uur als dit totaal arbeidsuren bevat, daarvan afgetrokken de rustdagen, de dagen afwezigheid wegens ziekte of verwonding, wegens verlof met of zonder bezoldiging en de dagen afwezigheid waarvoor geen toestemming werd verleend.

Art. 3. — De bijkomende uren, die overeenkomstig de in artikelen 1 en 2 vermelde voorschriften niet konden worden gecompenseerd door betaalde verlofdagen of door kortere dienstverstrekkingen, worden tegen 150% van het uurloon betaald.

De dienstverstrekkingen, die op zekere dagen de wettelijke arbeidsduur van 10 uur overschrijden en die in de loop van het kwartaal worden gecompenseerd, geven nochtans aanleiding tot een bijkomend loon van 50% der gewone bezoldiging, zonder dat dit bijkomend loon mag samengaan met de bezoldiging voorzien in de voorafgaande alinea.

Art. 4. — De niet verplichte bepalingen van de overeenkomst getroffen tussen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de groeperingen van het personeel dienen in het werkplaatsreglement opgenomen.

Art. 5. — Onze Minister van Nijverheid, Arbeid en Maatschappelijke Voorzorg en Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart zijn belast, elk wat hem betreft, met de uitvoering van dit besluit.

B. — Vrije uren voor het vervullen van de godsdienstplichten.

De diensttijd van de bedienden welke, in de morgen van de Zondagen en van de erkende feestdagen

O.-H.-Hemelvaart, O.-L.-V.-Hemelvaart, Allerheiligen en Kerstmis aan de uitvoering van de dienst medewerken, wordt zó geregeld, dat de belanghebbenden, zo zij het verlangen, hun godsdienstplichten kunnen vervullen.

Aan de bedienden welke er om vragen, behoort hetzelfde gemak te worden verleend op feestdagen van andere erediensten, bij voorbeeld Zaterdags.

In de mate van het mogelijke zal rekening gehouden worden met de wens van sommige bedienden, om niet over de voorziene vrije uren te beschikken.

Gedurende de Paastijd (van zeven dagen vóór tot zeven dagen na Pasen), moeten al de bedienden over de nodige tijd beschikken om, zo zij het verlangen, hun godsdienstplichten te vervullen.

De dienst moet derwijze geregeld worden, dat zij van dit recht gebruik kunnen maken en dat voor ieder van hen ten minste één dag is bepaald waarop het werk niet vóór acht uur aanvangt.

C. — Aankomst bij de treinen en vertrek uit het station.

Het boek van de dienst der hoofdwachters en der wachters bepaalt de tijd van aanwezigheid vóór het vertrek of na de aankomst van de treinen.

Behalve bij bijzondere machtiging, moeten de hoofdwachters en de wachters zich naar die voorschriften gedragen.

Alvorens een station te verlaten wanneer hun dienst geëindigd is, gaan de hoofdwachters en de bedienden welke plantondienst doen om onderrichtingen bij de stationschef of zijn gemachtigde.

Daarna laten de hoofdwachters, in voorkomend geval, het onder hun bevel staand personeel vertrekken, en het is dit volstrekt verboden het station te verlaten zonder voorafgaande toelating van de hoofdwachter.

D. — Plantondienst.

Een of meer hoofdwachters of wachters hebben « plantondienst » in sommige depotstations.

De diensturen en het getal bedienden, die « plantondienst » hebben, staan vermeld in het boek van de dienst der hoofdwachters en der wachters.

Deze bedienden vervangen hun collega's die onverwachts wegblijven, en bedienen de op staanden voet in te richten buitengewone treinen.

Zij verlenen hun medewerking, binnen de perken van hun ambtsbezigheden, bij de verrichtingen aan al de treinen die vertrekken, doorrijden of aankomen.

Wanneer zij niet van dienst zijn aan de treinen, mogen zij, bij uitzondering, gebezigd worden aan een werk dat zij onmiddellijk moeten kunnen verlaten bij onverwachte opvordering.

Er wordt hun werk opgedragen dat gewoonlijk door klerken of facteurs wordt verricht.

E. — Reserve.

De hoofdwachters en de wachters van de reserve vervangen de afwezigen en de zieken en die welke in rust of met verlof zijn, en bedienen de buitengewone treinen waarvan de inrichting voorzien is.

F. — Ondergeschiktheid.

De hoofdwachters en de wachters staan onder het bevel van de chef van hun depotstation en hangen af van de eerste inspecteur der exploitatie van de groep.

Tijdens hun aanwezigheid in een station en voor alles wat de dienst van de treinen aanbelangt, staan de hoofdwachters en de wachters onder het gezag van de stationschef; zij zijn deze volslagen gehoorzaamheid verschuldigd evenals aan zijn vertegenwoordiger of gemachtigde.

G. — Onvoorziene afwezigheid.

Wanneer de hoofdwachters en de wachters verhinderd zijn hun dienst op het voorgeschreven uur aan te vangen, moeten zij daarvan **dadelijk** kennis geven aan hun onmiddellijke chef. Zulks dient tijdig genoeg

gedaan, opdat, in voorkomend geval, de nodige maatregelen zouden kunnen getroffen worden om hen te vervangen. Spruit de verhindering voort uit ziekte of ongesteldheid (1), dan moet, **binnen 24 uur**, een getuigschrift van een, zo mogelijk, **aangenomen** dokter worden ingediend dat de aard, de oorzaak en, zo nauwkeurig mogelijk, de vermoedelijke gehele duur van de onbekwaamheid tot werken opgeeft.

H. — Controle der prestaties.

1. UURFICHES.

Deze fiches, die een uittreksel uit het dienstboek uitmaken, moeten voor de documentatie van het personeel en tot de controle van de werkbladen dienen.

Door de standplaatsen opgemaakt bij het verschijnen der uurregelingsbescheiden, worden ze dag aan dag en naarmate de dienstwijzigingen bijgewerkt.

Eventueel worden ze op de keerzijde door aanduiding van de bijzonderheden van de dienst aangevuld.

Nadien in een fichekastje in tijdsorde van de beginuren der prestaties gerangschikt, worden ze ter beschikking van het personeel gehouden en dienen aan de leider van de standplaats om de werkbladen voor

(1) **Plichten van de bedienden bij verwonding.** — De bedienden moeten hun werk verrichten met al de nodige aandacht en voorzichtigheid; zij moeten zich stipt gedragen naar de verschenen onderrichtingen en naar de raadgevingen ter voorkoming van ongevallen.
Strenge tuchtstraffen kunnen toegepast worden op wie er geen rekening mee houdt of zich nutteloos blootstelt.
Zij moeten de bedienden welke met het toezicht belast zijn, onmiddellijk kennis geven van de ongevallen waarvan zij het slachtoffer zijn en tevens heel nauwkeurig vermelden hoe de feiten zich voorgedaan hebben.
Zulks is verplichtend hoe ernstig de verwonding ook schijnt of is, en zelfs indien zij hun dienst kunnen voortzetten.
Wanneer de omstandigheden het toelaten, moeten zij het getuigenis inroepen van de bedienden welke met hen of in hun nabijheid arbeiden, deze onmiddellijk doen vaststellen op welke wijze het ongeval is overkomen en, in voorkomend geval, de sporen welke het voorval heeft achtergelaten, en aan hun onmiddellijke chef of dezes gemachtigde of wel aan de toezichtsbediende aan wie zij van het feit kennis geven, de naam en de hoedanigheid van de getuigen opgeven.
De bedienden die verzuimen zich naar deze voorschriften te gedragen, stellen er zich aan bloot zich te zien behandelen zoals de bedienden welke aangetast zijn door kwalen vreemd aan de dienst, indien de eerste inspecteur der Exploitatie ten gevolge van dit verzuim, geen voldoende vermoedens heeft om er van overtuigd te zijn dat het ongeval overkomen is in omstandigheden waaraan de dienst niet vreemd is; zij stellen zich daarenboven bloot aan de beteugelingsmaatregelen welke die overtreding van de verordeningen kan rechtvaardigen.

te bereiden en de aanduidingen er van wanneer ze binnenkomen na te zien. Omvat de dienst een overnachting, dan komt het uur van de heenreis in aanmerking.

2. WERKBLADEN.

a) In iedere standplaats wordt een per categorie gerangschikte personeellijst opgemaakt. Aan elke bediende wordt een volgnummer toegekend (bij voorbeeld : 1 tot 100 voor de hoofdwachters, van 101 tot 200 voor de wachters, van 201 tot 300 voor de begeleiders).

Dit volgnummer, dat de bediende identificeert, wordt vermeld :

1° in een bijkomende kolom van de diensttabel E. 3324;

2° in duidelijk cijfer, in de rechterbovenhoek van het werkblad en van het samenvattend blad.

b) Voor ieder voorziene dienst, plantons inbegrepen, maakt de leider van de standplaats dagelijks een werkblad gereed waarvan hij sommige rubrieken invult.

De alzo voorbereide werkbladen worden in een der vakken van een dubbele fichekast in de chronologische volgorde van het dienstaanvangsuur derwijze gerangschikt dat de bediende die zijn dienst begint zijn blad als eerste in de fichekast vindt.

De fichekast blijft onder het toezicht van de leider der standplaats tijdens zijn prestatie en wordt daarna volgens de voorschriften van een plaatselijk consigne geplaatst in een lokaal, waar de dienst doorlopend verzekerd wordt.

c) Bij de aanvang van zijn dienst, neemt de bediende het op zijn naam opgemaakte werkblad uit de fichekast en vult het aan met het uur waarop hij zich aangeboden heeft. Deze melding wordt, bij wijze van controle, geparafeerd door de leider der standplaats of, als deze afwezig is, door de daartoe in het

consigne aangeduide bediende. Deze formaliteit mag geen aanleiding tot vertraging geven.

d) In de loop zijner prestatie vult de bediende zorgvuldig kolommen 1 tot 9 van zijn werkblad in. Het totaal aantal vertrekken en aankomsten, alsmede het aantal vertrekken en aankomsten op het verplichte uur moeten overeenstemmen met de aanduidingen van de verslagen E. 791 en E. 792 en van het werkblad van de machinist.

Bovendien vermeldt de bediende insgelijks op het werkblad :

1° de rechtvaardiging der prestaties die de voorgeschreven grenzen overtreffen;

2° de opheffingen van treinen;

3° het aantal kilometers dat hij, bij gebrek aan pakwagen, op de locomotief heeft moeten afleggen;

4° in het vak « inregelstellingen », de globale gestorte som voortkomende van de gedane inningen na aftrek van de opbrengst der toeslagen;

5° het aantal in regel gestelde reizigers en de desbetreffende vergoedingen. De dienst der ontvangsten viseert deze melding in het daartoe bestemd vak;

6° in het vak der verschillende vergoedingen, de uren afwezigheid in geval van overnachting, de vergoedingen wegens verplaatsingen voor onderzoek, de tramkosten (de biljetten bij het blad voegen).

e) Op het einde zijner prestatie telt de bediende de kolommen 4 en 5 op, duidt het juiste einduur van de dienst aan en doet deze melding voor controle viseren door de leider van de standplaats of door de daartoe aangestelde bediende. Hij plaatst daarna zijn werkblad in het tweede vak van de fichekast.

f) Bijzondere gevallen :

1° voorziene overnachting.

Twee werkbladen worden opgemaakt, aaneenge-

speld en in de fichekast gerangschikt volgens het beginuur van de dienst bij de heenreis.

Het aantal uren afwezigheid en het bedrag der desbetreffende vergoeding worden vermeld op het voor de terugreis opgemaakte werkblad;

2° onverwachte overnachting.

De bediende doet zijn werkblad stempelen en door de toezichtsdienst van de plaats van overnachting viseren. Hij treedt in de plaats van de leider zijner standplaats en maakt zijn werkblad voor de terugreis op. Hij doet het beginuur viseren door de leider van de standplaats waar de overnachting plaats gehad heeft of bij gemis daarvan door de toezichtsdienst.

Ieder bediende moet steeds in het bezit zijn van een reserve van 6 blanco werkbladen.

3° benuttiging van plantons.

Wanneer de planton voor de bediening van een trein opgeroepen wordt, vermeldt hij op zijn werkblad de uit te voeren dienst, het vertrekuur en doet hij deze melding door de leider van de standplaats of door de daartoe aangestelde bediende viseren;

4° de te voet afgelegde afstanden moeten vermeld worden.

g) De leider der standplaats neemt dagelijks de werkbladen weg die het personeel op het einde zijner prestatie in de fichekast gelegd heeft.

Hij waakt voor het regelmatig binnenbrengen dezer bladen.

Hij ziet de er op vermelde aanduidingen na door middel van de elementen waarover hij beschikt (E. 791 — E. 792, inlichtingen genomen in de boeken der beweging of bij de dispatchingsdienst ingewonnen).

De leider van de standplaats moet overwegen dat het werkblad een boekhoudingsbescheid is en dat zijn verantwoordelijkheid ernstig betrokken zou zijn indien de een of de andere niet verschuldigde toekenning uitbetaald werd.

3. SAMENVATTENDE BLADEN.

Per bediende en per maand wordt een samenvattend blad ingevoerd waarop de aanduidingen van het werkblad overgedragen worden.

In kolom 2 wordt het nummer van de dienst eventueel vervangen door een der letters R voor rust, C voor verlof, M voor ziekte, A voor beurtwisseling, volgens de aanduidingen van de diensttabel.

In de loop der maand, d.i. op 7, 14, 21 en de laatste dag der maand maakt de chef der standplaats op elk der samenvattende bladen de juiste rekening op van de werkelijk uitgevoerde prestaties en telt hij kolom 6 met rode inkt samen. Deze inlichtingen worden overgedragen in de bijzondere kolom van de diensttabel.

Op het einde der maand telt men op de horizontale lijn « totalen » kolommen 3 tot 13 samen. Op de 2e horizontale lijn « Fr. » wordt in franken de vergoeding van kolom 5 aangewezen en wordt het verschil meer of min der kolommen 12 en 13 gemaakt.

Onderaan op het blad wordt de maandelijkse rekening opgemaakt van de uren prestatie, van het aantal rust-, verlof- en ziektedagen, van het aantal werkdagen en het aantal dagen rijdende dienst. Het blad wordt door de bediende geviseerd.

De samenvattende bladen waarin dagelijks de werkbladen gerangschikt worden dienen voor het opmaken, op het einde der maand, van de premiestaat E. 693.

Zij worden samen met de staat E. 693 gezonden naar het controlebureau van de groep, die ze na verificatie terugstuurt.

De sommen van de laatste 6 kolommen van de staat E. 693 dienen op het betalingsmandaat I. C. 142 overgedragen.

I. — Ongevallen onderweg.

Voor elk ongeval (waardoor het opmaken van een ongevalsverslag gewettigd is) alsmede voor alle onregematig feit (waarvoor het opmaken van een bulletin

van kennisgeving verantwoord is) overgekomen in volle baan, maakt de hoofdwachter een bulletin IC 234 op, behalve wanneer het gaat om :

1. PERSOONSONGEVALLEN,

in welk geval de hoofdwachter aan de chef van het eerste station waar de trein lang genoeg stilhoudt, omstandige inlichtingen over het ongeval verstrekt en in zijn verslag aanduidt dat hij zich naar deze voorschriften heeft gedragen (1);

2. IN NOOD BLIJVEN VAN TREINEN OF VERTRAGINGEN

te wijten aan een duidelijke bepaalde oorzaak (vertragingen van ten hoogste 10 minuten voor de reizigerstreinen of 20 minuten voor de goederentreinen) en behorende tot de dienst van het materieel (breken van koppelingen, heetlopen van draagpotten, vastlopen van remmen, barsten van slangen, te weinig drukking enz.). In dit geval vermeldt de hoofdwachter de feiten op het werkblad van de machinist en tevens in de verslagen over de rit der treinen.

Er behoort steeds een bulletin IC 234 te worden opgemaakt waar het treinen in nood geldt, waarvan de oorzaak niet duidelijk kon bepaald worden, of waardoor een botsing, een aanrijding, een ontsporing of een zijdelingse inrijding veroozaakt werd.

3. VOORBIJRIJDEN VAN TREINEN, GEBREK AAN OVEREENSTEMMING TUSSEN SEINEN,

waarbij een bijzondere procedure het opmaken van een IC 235 vereist.

---

(1) Het is volstrekt noodzakelijk de **toezichtsdienst** van het eerste station waar de trein stopt en waar de hoofdwachter over voldoende tijd beschikt, in te lichten over elk ongeval van die aard, hoe onbeduidend het ook is.
In het IC 43 dat te dier gelegenheid opgemaakt wordt, moeten **alle** nuttige inlichtingen worden verstrekt : wat is er met de reiziger geschied? Welke toezichtsdienst werd verwittigd? enz. Er moet ten spoedigste een onderzoek worden ingesteld om de oorzaken van het ongeval nauwkeurig te kunnen bepalen.
Bij het opgenomen getuigenissen moet bovenaan worden aangegeven : naam, voornamen, administratieve betiteling, standplaats, geboortedatum, privaat adres en nummer van de identiteitskaart van de declaranten.
Van de verklaringen afgenomen van personen vreemd aan de Maatschappij **moet** alleen die van het slachtoffer door de aangever worden getekend. Weigert hij of kan hij niet tekenen, dan dient zijn verklaring hem voorgelezen en de reden opgegeven waarom de handtekening ontbreekt.

Deze feiten worden door de hoofdwachter opgetekend op het werkblad van de machinist alsmede in het verslag over de rit der treinen.

Opmaken IC 234.

Dit bulletin behelst de volgende aanwijzingen :

- beknopte oorzaak van het ongeval of van het onregelmatig feit;
- plaats, datum en uur;
- nummer en samenstelling van de trein;
- nummer van de locomotief en remstelsel;
- namen van het personeel en zetel van het werk.

De hoofdwachter geeft dat bulletin tegen aftekening af in het station waar hij zijn dienst eindigt.

4. BREKEN VAN KOPPELINGEN AAN EEN TREIN. BEWAREN VAN DE GEBROKEN STUKKEN.

Bij het breken van koppelingen moeten de gebroken stukken door de hoofdwachter zorgvuldig verzameld worden en afgegeven aan de chef van het station waar de trein zijn rit eindigt, tenzij de wagen of het rijtuig onderweg uitgezet werd, in welk geval die gebroken stukken door de hoofdwachter afgegeven worden aan de chef van het station waar het voertuig uitgeweken werd.

HOOFDSTUK III. — ALGEMENE VERANTWOORDELIJKHEID.

A. — Onkiese daden.

Alle onkiese daad, alle ontvreemding hoe gering ook, brengt de **afzetting** van de schuldige met zich, zonder dat er rekening kan gehouden worden met gezinstoestand, bewezen diensten, anciënniteit of eventueel met het feit dat het een oorlogsinvalide, een oudstrijder of een weerstander betreft.

B. — C. — Hebben dus de afzetting ten gevolge :

- alle **beroving of ontvreemding uit** ten vervoer afgegeven colli's;

- het meenemen van voorwerpen of stoffen — bij voorbeeld kolen — gevonden in de bureau's, werkplaatsen, stations en sporen;
- het zich toeëigenen van voorraadstoffen : katoenafval, verf, vernis, olie, petroleum, enz.; of buiten gebruik gestelde of wederbruikbare materialen : oud ijzer of koper, stukken planken, oude dekkleden, oude tapijten, linoleum, enz.;
- valsheid in geschriften, bedrieglijk tekort en bedrog in zake inning van taxes en boeten;
- van elke bediende die aangetroffen wordt in bewaarplaatsen, magazijnen, goederenperken, wagens enz., in het bezit van voorwerpen welke hij voor de uitvoering van zijn werk niet nodig heeft, doch welke kunnen gebruikt worden voor ontvreemdingen uit vaten wijn, bier enz., en uit ten vervoer afgegeven colli's;
- alle **weerspannigheid** ten opzichte van meerderen.

D. — Medewerking aan de uitvoering van de dienst.

In al de omstandigheden waarin het belang van de dienst zulks vergt, moeten de bedienden, in het algemeen, op verzoek en zelfs uit eigen beweging, elkander hun medewerking verlenen evenals die van de hulpmiddelen waarover zij beschikken.

E. — Verantwoordelijkheid bij ongeval.

Het treinpersoneel mag nooit uit het oog verliezen dat, niet alleen volgens de bestuursreglementen, doch ook luidens de beteugelingswet, een zware verantwoordelijkheid op hem rust bij ongeval ten gevolge van onvoorzichtigheid, nalatigheid, onhandigheid of overtreding hetzij van de wetten en reglementen, hetzij van de voorschriften of verbodsbepalingen van de overheid.

« **Art. 422 van het strafwetboek :** Wanneer aan een » trein van de spoorweg een ongeval zal gebeurd zijn, » dat van aard was om de personen, die er zich op » bevonden, in gevaar te stellen, zal degene, die er » onvrijwillig de oorzaak zal van geweest zijn, gestraft

» worden met een gevangenzitting van acht dagen tot
» twee maand en een geldboete van 26 tot 200 frank,
» of met één van die straffen alleen.

» Indien er uit het ongeval lichaamsleed is ont-
» staan, zal de plichtige gestraft worden met een ge-
» vangenzitting van één maand tot drie jaar en een
» geldboete van 50 tot 300 frank.

» Indien het ongeval de dood van een persoon
» heeft veroorzaakt zal de gevangenzitting van 6
» maand tot 5 jaar, en de geldboete van 100 tot 600
» frank zijn. »

Aan het personeel wordt aanbevolen met de uiterste omzichtigheid en zonder enige uitleg te geven te antwoorden op de vragen die door de reizigers worden gesteld bij vertraging of ongeval. In zulke omstandigheden dient zó gehandeld dat geen onrust wordt verwekt en dat de goede naam van de dienst er niet door verminderd wordt.

F. — Daden van kwaadwilligheid, pogingen tot ontsporing, diefstal enz., begaan in de stations en aanhorigheden van de spoorweg; werpen van stenen op rijdende treinen.

Er wordt een vergoeding van 100 frank verleend :

a) voor ontdekking, aanhouding, aanklacht enz. van personen :

— die voorwerpen gooien op rijdende of op stilstaande treinen of in de richting er van;
— die diefstallen, daden van kwaadwilligheid, pogingen tot ontsporing begaan, gebouwen, mobilair, materieel enz. beschadigen;

b) voor koelbloedigheid, toewijding om ongevallen of brand te voorkomen of naar aanleiding van deze gebeurtenissen, voor zover de gestelde daden geen aanleiding geven tot het toekennen van een eervolle onderscheiding.

N. B. — Wanneer er voorwerpen naar een rijdende trein worden geworpen, moet de hoofdwachter zulks bekend maken aan de chef van het eerste station waar

de trein stilhoudt en aan deze al de inlichtingen verstrekken die hij heeft kunnen inwinnen over de omstandigheden waarin het feit zich heeft voorgedaan.

De kennisgeving moet derwijze gedaan worden dat de trein daardoor geen vertraging lijdt en dient in het verslag over de rit van de trein vermeld.

Verbod om uit een trein iets te werpen waardoor de persoon die daardoor getroffen wordt, kan gekwetst worden.

Het is aan het treinpersoneel volstrekt verboden om het even welk voorwerp, waardoor personen kunnen gekwetst worden die zich nabij de baan mochten bevinden en door die voorwerpen mochten getroffen worden, uit de trein te werpen hetzij terwijl de trein rijdt, hetzij terwijl hij stilstaat.

Het treinpersoneel moet desnoods hetzelfde verbod door de reizigers van de trein doen eerbiedigen.

Misdadige pogingen. — Toezicht op de rijtuigen.

Personen hebben gepoogd met misdadige bedoelingen in de afdelingen van de rijtuigen te dringen.

Het meest nauwgezette toezicht dient zowel door de treinbedienden (hoofdwachters en wachters) als door de stationsbedienden bij het in gang zetten van de reizigerstreinen uitgeoefend om dergelijke feiten te voorkomen.

Voor zover de vereisten van de dienst zulks toelaten, moet dit toezicht tevens worden uitgeoefend aan de kant van de trein waar de reizigers niet mogen opstappen.

G. — Smokkelarij.

Om de smokkelarij te beteugelen, klaagt het tolbeheer de schuldigen bij het gerecht aan en past streng de wet op de beteugeling van de smokkelhandel toe op de bedienden, welke van hun vrijkaart misbruik maken om verboden of aan inkomrechten onderworpen goederen binnen te smokkelen.

Buiten en behalve de toepassing van de gerechtelijke straffen, worden aan de bedienden, van wie het bewezen is dat zij goederen hebben binnengesmokkeld hetzij bij de uitvoering van hun dienst, hetzij tijdens reizen die zij met vrijkaarten doen, de zwaarste straffen, ja zelfs de afzetting opgelegd.

H. — Verbod om hotels aan te bevelen.

Het is volstrekt verboden aan reizigers sommige hotels aan te bevelen ten nadele van andere huizen van die aard.

I. — Verbod om giften of toelagen in natura of in geld aan te nemen.

Het is de bediende volstrekt verboden giften in natura of in geld aan te nemen, die hun mochten aangeboden worden door particulieren of instellingen waarmede zij, wegens hun ambt, in betrekking zijn.

Bedienden, ten laste van wie het bewezen is dat zij, om welke reden ook, een toelage of drinkgeld hebben aangenomen, worden allerstrengst, ja zelfs met afzetting gestraft.

J. — Gevonden voorwerpen.

Elk voorwerp, door een bediende van de Maatschappij of door een vreemd persoon gevonden in aanhorigheden van de spoorweg, dient aan de stationschef overhandigd. De op de baan gevonden voorwerpen worden van post tot post naar het dichtstbij gelegen station gezonden.

De in de treinen gevonden voorwerpen worden door het treinpersoneel aan de chef van het eindstation van de trein, op Belgisch grondgebied afgegeven, tenzij die voorwerpen in een tussenstation werden opgevraagd.

Op het eindstation mag niemand in de rijtuigen komen alvorens het onderzoek geëindigd is.

K. — Beleefdheid jegens het publiek.

In zijn betrekkingen met het publiek, moet het personeel de grootste beleefdheid in acht nemen.

Wanneer de omstandigheden zulks vereisen, behoort de tussenkomst van de stationschefs of onderstationchefs, van de hoofdwachters, de politieofficieren of de hoofdkaartjesafnemers ingeroepen om de consignes te doen eerbiedigen of de reglementen en onderrichtingen te doen naleven.

Bedienden, ten laste van wie het bewezen is dat zij zich onhoffelijk jegens het publiek hebben aangesteld, worden allerstrengst, zelfs met uitstellen van de bevordering — voor de benoemde bedienden — en met afzetting gestraft.

HOOFDSTUK IV. — DIENSTKLEDING.

De bedienden moeten steeds zindelijk gekleed zijn.

Zij die tot het dragen van de dienstkleding verplicht zijn, moeten de gehele, goed en zindelijk onderhouden dienstkleding aanhebben.

Het is aan het personeel ten strengste verboden enigerlei verandering toe te brengen aan de voorwerpen die door het kledingfonds geleverd worden.

Een bijzondere melding wordt op het gedragsblad gesteld van de bedienden, die in het opzicht van de kleding te wensen overlaten.

HOOFDSTUK V. — ROOKVERBOD.

A. — Personeel.

Aan alle ambtenaren en bedienden, zonder onderscheid, is het **volstrekt** verboden te roken in de lokalen en aanhorigheden van de spoorweg (kantoren, werkplaatsen, locomotiefdepots, magazijnen, depots, seinhuizen, keten, slaapzalen, enz.)

Het is hun eveneens verboden te roken in de treinen, op de baan of op de opstijgplaatsen, terwijl zij hun dienst doen.

Ook bedienden die de dienstkleding aanhebben, zelfs zo ze niet van dienst zijn, mogen niet roken, hetzij in de treinen in bijzijn van de reizigers, hetzij in de lokalen of aanhorigheden van de spoorweg waar het publiek wel roken mag.

Vorenstaande bepalingen zijn evenzeer toepasselijk op het personeel van Posterijen en van Telegrafen als op het personeel der Spoorwegen.

Zo mogen, **bij voorbeeld**, de brievenbestellers en de lijnleggers van Telegrafen niet roken op de opstijgplaatsen of in de treinen — zelfs wanneer zij niet van dienst zijn — als zij de dienstkleding dragen of zelfs enkel de dienstpet ophebben.

B. — Reizigers.

Het personeel moet het verbod om te roken in de rijtuigen of afdelingen voor niet-rokers, streng doen eerbiedigen.

HOOFDSTUK VI. — HYGIENE — VOORKOMING VAN LONGTERING.

Het is verboden te spuwen in de lokalen, op de opstap- en afstapperrons, in de rijtuigen en de pakwagens.

Dit verbod moet ter kennis gebracht worden :

a) van het personeel :

door middel van berichten die op goed in het oog vallende plaats voorgehangen worden in de pakwagens, bureau's, wachterszalen, loodsen, slaap-, eet-, was- en badzalen, verpleegkamers, keten, lampenzalen, seinhuizen, gangen, op de trappen, in de privaten enz.

b) van het personeel en het publiek :

door middel van berichten die op een goed in het oog vallende plaats voorgehangen worden in de rijtuigen en de wachtzalen.

HOOFDSTUK VII. — TOEGANG TOT DE PAKWAGENS VOOR DE TREINBEDIENDEN.

De toegang tot andere pakwagens dan die van geheel gevormde en voor het vertrek gereedstaande treinen is ten strengste verboden aan de treinbedienden welk daar niet moeten zijn voor de dienst, dit wil zeggen, om er een werk te verrichten dat volstrekt niet uitgesteld, noch elders uitgevoerd kan worden.

In voorkomend geval, behoren deze bedienden de nodige voorzorgen te nemen om zich te beveiligen tegen de gevolgen van de bewegingen en zelfs van de stoten, welke de pakwagen waarin zij moeten verblijven kan ondergaan.

Zij mogen een rood sein plaatsen op een behoorlijke afstand vóór de pakwagen of het treinstel waarvan hij deel uitmaakt.

HOOFDSTUK VIII. — TOEGANG TOT DE SPIJS- EN DRANKZALEN DER STATIONS.

Aan het personeel van de stations — de stationschef uitgezonderd — van de baan, de werkplaatsen en de treinen, is het ten strengste verboden tijdens zijn diensturen in de spijs- of de drankzaal te gaan.

Buiten die uren, staat het het personeel vrij van die inrichtingen gebruik te maken.

HOOFDSTUK IX. — ORDERBOEK.

In al de stations wordt een orderboek gehouden.

Behalve wanneer het onderrichtingen geldt welke hetzij in het boek van de nachtdienst, hetzij in het dagboek van de dienst der beweging moeten worden ingeschreven, bezigen de onmiddellijke chefs het orderboek voor al de onderrichtingen en al de aanbevelingen die zij aan hun personeel in het algemeen geven, en schrijven er de door de toezichtsambtenaars gegeven mondelinge bevelen in over.

Het orderboek dient bovendien om te bewijzen dat al de bedienden, welke met de uitvoering van de onderrichtingen (algemene reglementen, berichten, omzendbrieven enz.) belast zijn, er kennis van genomen hebben.

Te dien einde leggen de onmiddellijke chefs, naarmate zij de onderrichtingen ontvangen, een exemplaar er van in het orderboek, en schrijven in de eerste zeven kolommen het nummer, de datum en het voorwerp van iedere onderrichting. Voordat ze hun dienst beginnen, lezen de bedienden aandachtig de hun gegeven onderrichtingen, en zetten hun handtekening in de

8e kolom van het orderboek tegenover de inschrijving, doch enkel nadat zij ze goed begrepen hebben; desnoods vragen deze bedienden de nodige uitleg aan hun onmiddellijke chef of dezes gemachtigde.

Theoretische examens.

De hoofdwachters en de wachters moeten ten minste eenmaal per maand, in het station van hun standplaats, een theoretisch examen afleggen, **dat persoonlijk door de stationschef, eventueel geholpen door de hoofdwachter-controleur-standplaatschef, wordt afgenomen**(1). De hoofdwachter-controleur van de groep verzekert zich van de regelmatigheid van dit gedeelte van de dienst.

Deze ambtenaars vergewissen zich of de ondervraagde bedienden hun handleiding bij zich hebben en deze goed bijgehouden is.

Buitendien wordt elke hoofdwachter en elke wachter onderweg menigwerf over de onderrichtingen ondervraagd door de hoofdwachters-controleurs die controle doen in de treinen of deze begeleiden.

De examens lopen over al de dienstzaken, doch meer bijzonder over de onderrichtingen omtrent de seinen, over de maatregelen te treffen bij ongeval, over de plichten van wellevendheid jegens de reizigers in het algemeen en jegens de alleen reizende dames en juffrouwen in het bijzonder.

De hoofdwachters-controleurs en de hoofdwachters moeten de meeste zorg besteden aan de administratieve opleiding van hun ondergeschikten.

Zij moeten er zich op toeleggen hun duidelijke en nauwkeurige uitleggingen te verstrekken, ten einde hen de draagwijdte van de voorschriften, die op hun dienst betrekking hebben, goed te doen vatten.

HOOFDSTUK X. — STATIONSKLOKKEN.

Het vertrek van de treinen wordt geregeld naar het uur van de Maatschappij.

(1) In de depots waar een hoofdwachter-controleur de leiding heeft, worden de theorieën door deze voorbereid.

De hoofdwachters moeten aan de stationschefs onmiddellijk kennis geven van het verschil van uur dat, naar zij menen, tussen de verschillende klokken zou bestaan.

HOOFDSTUK XI. — KLEIN TREINMATERIEEL.

(122.002)

A. — Algemeenheden.

1. MATERIEEL DAT BESTENDIG IN DE PAKWAGENS VOORHANDEN MOET ZIJN.

a) Nummerbord der treinen.

De pakwagens van de N.M.B.S. dragen van buiten op elke zijwand een nummerbord. Vóór het vertrek schrijft de hoofdwachter het nummer van de trein met krijt op de borden van de pakwagen of de pakwagens en bij de aankomst van de trein in zijn eindstation wist hij het uit.

b) Verwarmingsmaterieel der pakwagens.

De pakwagens der goederentreinen zijn voorzien van een calorifère en een kolenbak, die er vast in bevestigd blijven.

c) Bijzonder stopblokken.

De pakwagens der goederentreinen zijn voorzien van twee bijzondere stopblokken, voorzien van een tegengewicht dat ze van het spoor doet vallen zodra ze niet meer door het wiel van het te remmen voertuig gesteund worden.

De telegrafische afkorting van de naam van het station waar de blokken geïnventariseerd zijn alsmede het nummer van de pakwagen waartoe de blokken behoren, zijn in het wit geschilderd op de bovenzijde van de zool van elk blok.

Wanneer zij zich in de pakwagen bevinden, moeten de bijzondere stopblokken opgehangen zijn aan de daartoe bestemde haken en geplaatst zijn in de houvasten onderaan waarvan de pakwagens der goederentreinen tot dit doel voorzien zijn.

d) Reservekoppeling.

De pakwagens van de stoomtreinen, met uitzondering van de pakwagens der uitsluitend uit RIC-materiaal samengestelde reizigerstreinen, bevatten een stel van twee kettingen met haak en spanmoer, dienend om een noodkoppeling te vormen.

2. MATERIEEL GELEVERD DOOR HET STATION DAT DE TREIN VORMT.

Treinseinen :

treineindschijflantaarn, plaat, vierkleurige lantaarn.

De vormingsstations der treinen voorzien de pakwagen :

1° van de stoomtreinen : van een eindschijflantaarn en een vierkleurige lantaarn (bij de locale goederentreinen die over dag rijden is de eindschijflantaarn vervangen door een plaat);

2° van de motortreinen en electrische treinen, van een vierkleurige lantaarn.

De treinseinen zijn voorzien van een opgesoldeerd koperen of zinken plaatje waarop de telegrafische afkorting van de naam van het eigenaarsstation en het immatriculatienummer van het toestel voorkomen. Deze aanwijzingen zijn op de toestellen herhaald in grote wit geschilderde letters, om in de duisternis gemakkelijker gelezen te kunnen worden.

3. MATERIEEL DAN AAN HET TREINPERSONEEL PERSOONLIJK IS TOEVERTROUWD.

Het station waartoe het treinpersoneel behoort vertrouwt aan dit laatste persoonlijk, tegen aftekening, het volgende klein materieel toe :

aan al de hoofdwachters :

- een tas;
- een mondfluitje;
- twee rode vlaggen;

Opmerking. — De bagage-afdeling der pakwagenrijtuigen, der motorwagens en der electrische treinen wordt als pakwagen beschouwd wat de bovenstaande bepalingen betreft; hetzelfde geldt voor de motorwagens zonder bagage-afdeling.

- een gele vlag;
- een groene vlag;
- een koker met vier Duplexklappers;
- een aantal onopsteekbare hangsloten, in verhouding tot de behoeften van de dienst;
- een viergangssleutel (1);
- twee vlaggestokken van bamboe;
- de drukwerken en kantoorbehoeften die zij nodig hebben (2);
- een persoonlijke verbandkist.

Het station overhandigt buitendien :

aan de hoofdwachters die reizigers of gemengde treinen bedienen :

- een tang voor het knippen van biljetten;
- een driekleurige electrische lamp; indien de hoofdwachter eveneens goederentreinen bedient, wordt deze lamp door een driekleurige acetyleenlantaarn vervangen;
- een vleugelsleutel (3).

aan de hoofdwachters die goederentreinen bedienen :

- een driekleurige acetyleenlantaarn;
- een kolenschop en een pook in een foedraal van ongebleekt linnen;

De hoofdwachters moeten altijd voorzien zijn van een goed uurwerk en chemische lucifers, die zij zich op eigen kosten moeten aanschaffen.

aan de controlerende wachters der reizigerstreinen :

- een viergangssleutel (1);
- een vleugelsleutel (2);
- een tang voor het knippen van de biljetten;
- de drukwerken en de kantoorbehoeften die zij nodig hebben.

(1) De viergangssleutel dient om de verschillende sloten waarvan de voertuigen voorzien zijn te doen werken, om de klokken van de electrische lantaarnen der rijtuigen en pakwagens te openen, tot het bedienen van de kasten der ontstekingscommutatoren der electrisch verlichte rijtuigen.

(2) Wanneer hij het bevel over een trein neemt, moet de hoofdwachter steeds in het bezit zijn van ten minste zes exemplaren van elk der drukwerken die hij kan nodig hebben (vraag om hulp, kennisgeving van in nood blijven enz.).

(3) De vleugelsleutel is een klauwsleutel, die uitsluitend dient om het toestel tot automatische sluiting van de deuren der metalen omnibusrijtuigen te doen werken; deze sleutel wordt alleen gegeven aan de hoofdwachters en wachters die reizigerstreinen bedienen waarin zulke rijtuigen voorkomen.

De hoofdwachters en wachters moeten de voornoemde voorwerpen die zij niet bezitten, te gepasten tijd vragen aan de bediende van hun station die dit deel van de dienst onder zijn bevoegdheid heeft.

B. — Maatregelen tot vermijding van het verlies van klein materieel.

1. MATERIEEL DAT BESTENDIG IN DE PAKWAGENS VOORHANDEN MOET ZIJN.

a) Verplichtingen der stations.

Het station van bestemming van de trein, de bediende die de hoofdwachter aflost, het station waar de aflossing van de hoofdwachter plaats heeft, indien deze de trein niet persoonlijk aan zijn vervanger overgeeft, het station waar de trein bij uitzondering wordt afgeschaft, overtuigen zich van de aanwezigheid en de goede staat van het materieel dat bestendig in de pakwagen voorhanden moet zijn; zij doen door de hoofdwachter die de trein overgeeft de eventuele beschadigingen en vermissingen in het verslag vaststellen. De stations melden elke vermissing aan de groep waarvan zij afhangen.

b) Verplichtingen van de hoofdwachter.

Wanneer hij het bevel over een trein neemt, moet de hoofdwachter zich verzekeren van de aanwezigheid op de pakwagen en van de goede staat van de nummerplaat alsmede van het verwarmingsmaterieel, van de speciale stopblokken en de reservekoppeling; hij vermeldt er de nummers en de eigendomsmerken van in zijn verslag. Hij geeft aan het toezichtspersoneel kennis van de beschadigingen en vermissingen, opdat daarin, in de mate van het mogelijke, zou voorzien worden en hij vermeldt in zijn verslag het ontbrekende materieel dat niet vervangen en het beschadigd materieel dat niet hersteld werd, met de naam van de toezichtsbediende tot wie hij zich gericht heeft.

Wanneer de pakwagen van een trein voorbij een Belgisch grensstation verder door gaat, doet buiten-

dien de hoofdwachter zich aftekening geven voor de voorwerpen die bestendig in de pakwagen aanwezig moeten zijn :

1° indien hij de trein leidt tot op het Belgisch grensstation, door de vreemde bediende die hem aflost; indien de hoofdwachter niet meer aanwezig is als de vreemde bediende de trein overneemt, moet de factagebediende van het grensstation daarvoor zorgen;

2° indien hij de trein leidt tot op een vreemd station :

door de vreemde bediende die hem aflost;
door een bevoegde bediende van dit station ingeval de vreemde bediende die hem aflost bij de overgave van de trein niet aanwezig is of indien dit station het eindpunt van de trein is.

Voor de treinen die uit het buitenland komen gaat de hoofdwachter over tot de contradictoire verificatie van deze voorwerpen :

1° wanneer hij in een Belgisch grensstation de leiding van de trein neemt, met de vreemde bediende die hij aflost; indien de hoofdwachter bij de overgave van de trein door de vreemde bediende niet aanwezig is, valt zulks ten laste van de factagebediende van het grensstation;

2° indien hij de leiding van de trein neemt in een vreemd station :

met de vreemde bediende die hij aflost;
met een bevoegde bediende van dit station, indien de vreemde bediende die hij aflost bij de overname van de trein niet meer aanwezig is of indien dit station het beginpunt van de trein is.

De hoofdwachter vermeldt in zijn verslag dezelfde aanwijzigingen als voor de treinen bij vertrek uit een Belgisch station.

c) Verificatie bij in herstelling zenden of bij overplaatsing van pakwagens.

De voorwerpen die bestendig in de pakwagen voorhanden moeten zijn, worden er bij het in herstel-

ling zenden niet uit verwijderd. Nadat de schouwer zich van de aanwezigheid en de staat van deze voorwerpen overtuigd heeft, worden de deuren van de pakwagen door het station van afzending gesloten en met een loodje met het merk van het station verzegeld. De deuren der in losse dienst teruggezonden pakwagens worden eveneens verzegeld met een loodje dat het merk draagt van het station van afzending. In beide gevallen vermeldt de geleidebrief de vastgestelde beschadigingen en manco's vóór het verzegelen van de deuren van de pakwagen.

2. MATERIEEL GELEVERD DOOR HET VORMINGSSTATION VAN DE TREIN.

a) Verplichtingen der stations.

Het eindstation van de trein verifieert onmiddellijk na aankomst de aanwezigheid en de goede staat der treinseinen en doet door de hoofdwachter in het verslag de eventuele beschadigingen en vermissingen vaststellen.

In geval van afschaffing van een trein onderweg moeten de vorenbedoelde verificaties en vaststellingen worden gedaan door het station waar de trein afgeschaft wordt.

Wanneer het een goederentrein geldt waarvoor de voortzending van de last tijdelijk uitgesteld wordt, gaan de seinen met de last mede tot op de bestemming; indien de last van de trein bij gedeelten kan afgevoerd worden, dank zij de opnemingsmogelijkheden in de volgende treinen, dienen de seinen van de afgeschafte trein onmiddellijk met een dienstgeleidebrief naar het eigenaarsstation teruggezonden; indien de elementen van de afgeschafte trein ledig teruggezonden worden of voor een andere trein in de richting van het eigenaarsstation worden aangewend, worden de seinen van de afgeschafte trein er in de mate van het mogelijke op benuttigd.

Wanneer het een reizigerstrein geldt, worden de seinen bewaard om bij de latere terugzending van het stel te dienen.

In al de gevallen moeten de stations zorgen voor de onmiddellijke berging van de seinen in afwachting van hun terugzending of wederbenuttiging.

b) Verplichtingen van de hoofdwachter.

Wanneer hij de leiding van een trein neemt overtuigt de hoofdwachter zich van de aanwezigheid in de pakwagen en van de goede staat der treinseinen; hij vermeldt er de eigendomsmerken en de nummers van in zijn verslag. In geval van vermissing of beschadigingen verwittigt hij het toezichtspersoneel van het station en vermeldt hij het feit in zijn verslag met opgave van de naam van de bediende die hij verwittigd heeft. Bij ontstentenis van een vaststelling van vermissing of beschadiging worden de toestellen beschouwd als zijnde voltallig en in goede staat geleverd.

In geval van afschaffing van de trein onderweg, vermeldt de hoofdwachter in zijn verslag de naam van het station waar de toestellen werden afgezet.

Voor de treinen van of naar het buitenland handelt de hoofdwachter zoals voor het materieel dat deel uitmaakt van de pakwagen.

C. — Materieel dat aan het treinpersoneel persoonlijk is toevertrouwd.

De hoofdwachters en wachters zijn geldelijk verantwoordelijk voor de goede bewaring, het onderhoud en het goed gebruik van de voorwerpen die hun persoonlijk zijn toevertrouwd. In dienst moeten zij van het bezit van dit materieel rekenschap kunnen geven.

HOOFDSTUK XII. — OPROEPBEL IN DE SLAAPKAMER VAN DE TITULARISSEN VAN DE STATIONS EN VAN SOMMIGE AANHORIGHEDEN.

In al de stations en aanhorigheden, waar er een ontvanggebouw met woning bestaat, is in de slaapkamer van de titularis een bel die van buiten het gebouw, zijde van de sporen, kan bediend worden en waardoor het personeel, in geval van nood, de chef van het station of de aanhorigheid kan roepen.

Het treinpersoneel maakt alleen gebruik van de bel in de stations en aanhorigheden zonder nachtdienst, bij ongeval of stoppen van een trein, hetzij voor het uitwijken van beschadigde wagens, hetzij om elke andere reden.

Aan de wegwachters en andere bedienden van de dienst van Weg en Werken en van de seininrichting, die geplaatst zijn nabij de stations en aanhorigheden zonder nachtdienst, alsmede aan het treinpersoneel is het verboden, na het eindigen van de dienst, enige rangering te beginnen zolang de chef van het station of de aanhorigheden niet daar is.

Voor de stations en aanhorigheden zonder ontvanggebouw met woning, regelt een in gemeen overleg door de Ipx, Ipv, Ipes en Ipm vastgesteld consigne de te volgen handelwijze voor elk afzonderlijk geval dat zich na het sluiten van de dienst kan voordoen.

HOOFDSTUK XIII. — AANHAKEN VAN HET MATERIEEL. (2.3.1.3.)

A. — Koppeling van de voertuigen van de N.M.B.S.

De voertuigen van de N.M.B.S. zijn voorzien van de hoofdkoppeling, de veiligheidskoppeling, de noodkoppeling of de automatische koppeling bepaald in bijlage I.

1. KOPPELING VAN DE VOERTUIGEN IN DE TREINEN.

a) Hoofdkoppelingen.

Het aanhaken van de **hoofdkoppelingen** moet geschieden overeenkomstig de figuren afgebeeld op bijlagen II tot V :

— **Reizigerstreinen en IJ.G.-treinen.** — De schroefkoppelingen van de voertuigen in deze treinen moeten vast aangedraaid worden zodat de buffers aan elkander raken en licht ingedrukt zijn door een eenvoudige spanning met de hand, door de aanhaker, op de schroef van de koppeling.

— **Goederentreinen :**

— op de lijnen met een helling van 15 mm. en meer (d.w.z. die waarvan de in kolom 2 van het Boek van

de Treindienst, deel II, bundels II en III voorkomende teruglopingsdeler 7, 6, 5 of 4 is) : aan elkander rakende buffers, zonder indrukking.

— op de andere lijnen: buffers derwijze samengebracht dat een tussenruimte van 1 cm. wordt gelaten. In geval van moeilijkheden mag, bij wijze van toegeving, tot 3 cm. gegaan worden (1).

— **Gemengde treinen.** — Indien de reizigersvoertuigen het eerste deel van de trein vormen, moeten de schroefkoppelingen voor het koppelen van deze voertuigen onderling en met de locomotief en de eerste wagen vast aangespannen zijn, derwijze dat de buffers in contact komen en licht ingedrukt zijn. Indien de reizigersvoertuigen het tweede deel van de trein vormen, moeten de schroefkoppelingen voor het koppelen van deze voertuigen onderling en met de pakwagen die voorafgaat, vast aangespannen zijn, derwijze dat de buffers in contact komen en licht ingedrukt zijn.

Om aan een trein een tender te koppelen die voorzien is van de doorgaande trekinrichting is het verboden de schroefkoppeling van dit voertuig te gebruiken; de aankoppeling moet geschieden door middel van de schroefkoppeling van het naburig voertuig **tenzij dit helemaal onmogelijk is.**

b) Veiligheidskoppelingen.

De **veiligheidskoppelingen** worden normaal niet aangehaakt tussen de voertuigen in de treinen. Wanneer echter een beschadigd voertuig achteraan een trein moet vervoerd worden en geen doorgaande rem in goede staat van werking heeft, moet het niet alleen door middel van de hoofdkoppeling, maar eveneens met de veiligheidskoppeling van de pakwagen aan de trein verbonden worden (buffers in contact). Het aanhaken van de koppelingen moet alsdan geschieden overeenkomstig de figuren afgebeeld op de bijlagen

(1) In geval van ladingen lange stukken op 2 of meer door gewone koppelingen verenigde wagens, moeten de schroefkoppelingen vast aangespannen worden, derwijze dat de buffers elkaar raken.

hierna. In dit geval, mogen de remslangen niet gekoppeld worden; ze moeten in hun draagstuk gehangen worden.

c) Niet gebruikte koppelingen.

De **niet gebruikte koppelingen** moeten geschikt worden als volgt :

- koppeling Belgisch type : de schroefkoppeling wordt gehangen in de haak aan de onderkant van de kopbalk; de haken van de kettingen worden gehangen in de bovenste schakels daarvan ofwel in de handgrepen (bijlage II);
- koppeling Duits type : de beugel van de niet gebruikte schroefkoppeling wordt gehangen aan de losse veiligheidshaak (bijlage IV) of aan de haak die zich onder de kopbalk bevindt.

2. KOPPELING VAN DE VOERTUIGEN TIJDENS DE RANGERINGEN.

De buffers moeten niet noodzakelijk tegen elkander aandrukken. Wanneer de voertuigen bogen met minder dan 150 m. straal moeten doorlopen, moeten de schroefkoppelingen losgedraaid worden derwijze dat er tussen de buffers een voldoende ruimte blijft.

Bovendien moet men in de niet met de doorgaande rem geremde treinstellen de veiligheidskoppeling tot stand brengen in geval voertuigen aan of uit een reizigerstrein gezet worden, als over de hoofdsporen moet gerangeerd worden.

Het is streng verboden voertuigen te rangeren die alleen door middel van veiligheidskettingen zouden vastgehaakt zijn.

B. — Koppeling van de vreemde voertuigen.

Sommige vreemde voertuigen zijn voorzien van veiligheidsmiddelkoppelingen die verschillen van de toestellen van de N.M.B.S.

Indien een dezer voertuigen achteraan de trein moet vervoerd worden omdat het beschadigd is en

geen doorgaande rem in goede staat van werking heeft (1), moet de veiligheidskoppeling tot stand gebracht worden overeenkomstig de figuren afgebeeld op bijlagen X tot XII (trekhaak met twee bekken) :

a) Koppeling met een voertuig voorzien van veiligheidskettingen : de hoofdkoppeling geschiedt met de schroefkoppeling van het van veiligheidskettingen voorziene voertuig en de haken van deze veiligheidskettingen moeten worden vastgemaakt aan de schroefkoppeling van het tegenoverstaande voertuig (bijlage X);

b) Koppeling met een voertuig voorzien van de Duitse normaalkoppeling : de hoofdkoppeling moet geschieden met de schroefkoppeling van het voertuig dat voorzien is van de tot de waterpasse stand aangedraaide Duitse normaalkoppeling; de schroefkoppeling van het tegenoverstaande voertuig moet worden vastgemaakt aan de losse haak van het eerste voertuig (bijlage XI);

c) Onderlinge koppeling van twee vreemde voertuigen met bijzondere veiligheidskoppelingen : de hoofdkoppeling moet geschieden met de tot de waterpasse stand aangedraaide schroefkoppeling van een der voertuigen; de schroefkoppeling van het tegenoverstaande voertuig moet worden vastgemaakt aan de onderste bek van de haak van het eerste voertuig, om de veiligheidskoppeling tot stand te brengen (bijlage XII).

C. — Nazien van de koppelingen.

Het toezichtspersoneel van de stations en het treinpersoneel moeten de onderrichtingen betreffende het aanhaken der voertuigen in de treinen bij vertrek stipt doen toepassen.

---

(1) De vreemde wagens **zonder** remleiding mogen niet gelijkgesteld worden met deze vreemde voertuigen. Die wagens worden niet achteraan de trein geplaatst. Bij hun aankomst op het net voorziet de schouwpost van het overgangsstation die wagens van een afneembare remleiding waardoor de volledige remming van de trein met druklucht verzekerd wordt. Deze afneembare leiding wordt weggenomen bij het verlaten van het net door de schouwpost van het overgangsstation (behalve indien de wagen aan het Nederlandse net wordt overgegeven; in dit geval wordt de afneembare leiding behouden, dit krachtens een bijzondere overeenkomst).

Zij moeten er vóór het vertrek van de treinen inzonderheid voor waken dat de rangeerders :

– de koppelingen voldoende aanspannen overeenkomstig art. 2;

– de slecht geregelde koppelingen verbeteren (1).

Eventueel moet op de schouwers een beroep gedaan worden voor elk voertuig waarvan de koppelingen in slechte staat van onderhoud (smering) zijn en niet gemakkelijk kunnen aangespannen worden. De schouwers moeten dan de koppeling smeren en regelen tot ze normaal kan bediend worden ofwel de schroefkoppeling, die door beschadiging slecht werkt, vervangen.

(1) Voor de regeling volstaat het een der moeren vast te zetten en de beugel van de tweede te draaien totdat de twee moeren een gelijke stand innemen ten opzichte van het uiteinde van de schroef (aandraaien van dit ogenblik af); door de schroef te doen werken, worden de moeren evenwel naar elkaar toe gebracht of van elkaar verwijderd; bijgevolg is het weer mogelijk in normale voorwaarden aan te spannen.

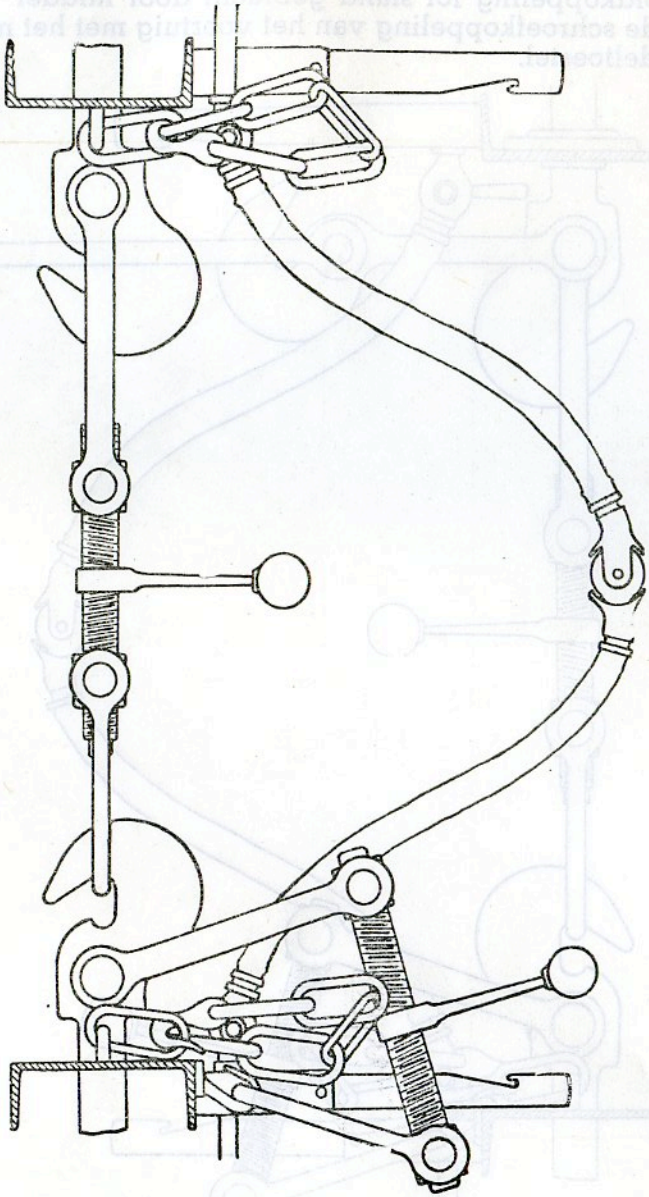
Bijlage I

KOPPELINGSTOESTELLEN VAN HET VERVOERMATERIEEL.

Type van materieel	Aan elk uiteinde		Opmerkingen
	Veiligheids-koppeling	Hoofd-koppeling	
Metalen reizigersmaterieel voor internationaal verkeer.	Trekhaak en schroefkoppeling met beugel.	Twee kettingen met haak.	
Metalen reizigersmaterieel voor binnenververkeer.	Id.	—	In de pakwagen van de trein bevinden zich vier kettingen met haak, waarmee desnoods een noodkoppeling kan gemaakt worden.
Niet metalen reizigersmaterieel, van het Belgisch type.	Id.	Twee kettingen met haak.	
Niet metalen reizigersmaterieel, van het Duitse type.	Id.	Centraal toestel van het Duitse normaaltype (losse haak met beugel).	
Goederenwagens.	Id.	—	
Goederenpakwagens van het Belgische type.	Id.	Twee kettingen met haak.	In deze pakwagens bevindt zich een noodkoppeling omvattende 2 kettingen met haak, ringbout en aansluitmoer.
Goederenpakwagens van het Duitse type.	Id.	Centraal toestel van het Duitse normaaltype (losse haak met beugel).	Id.
Voertuigen der electrische stellen.	Automatische koppeling stelsel Henricot.		In dienst blijven deze voertuigen steeds gekoppeld.
Motortreinen van alle types.	Bijzondere hulpkoppeling voor het slepen met locomotief (1). Bijzondere stijve hulpkoppeling voor het slepen met een andere motortrein.		Het aanhaken en loshaken van een motortrein mag enkel gebeuren met het inachtnemen van de bijzondere voorzorgsmaatregelen die het voorwerp uitmaken van bijlage XIII.

(1) Scharnierkoppeling voor Brossel-motortreinen en stijve koppeling voor de zware motortreinen.

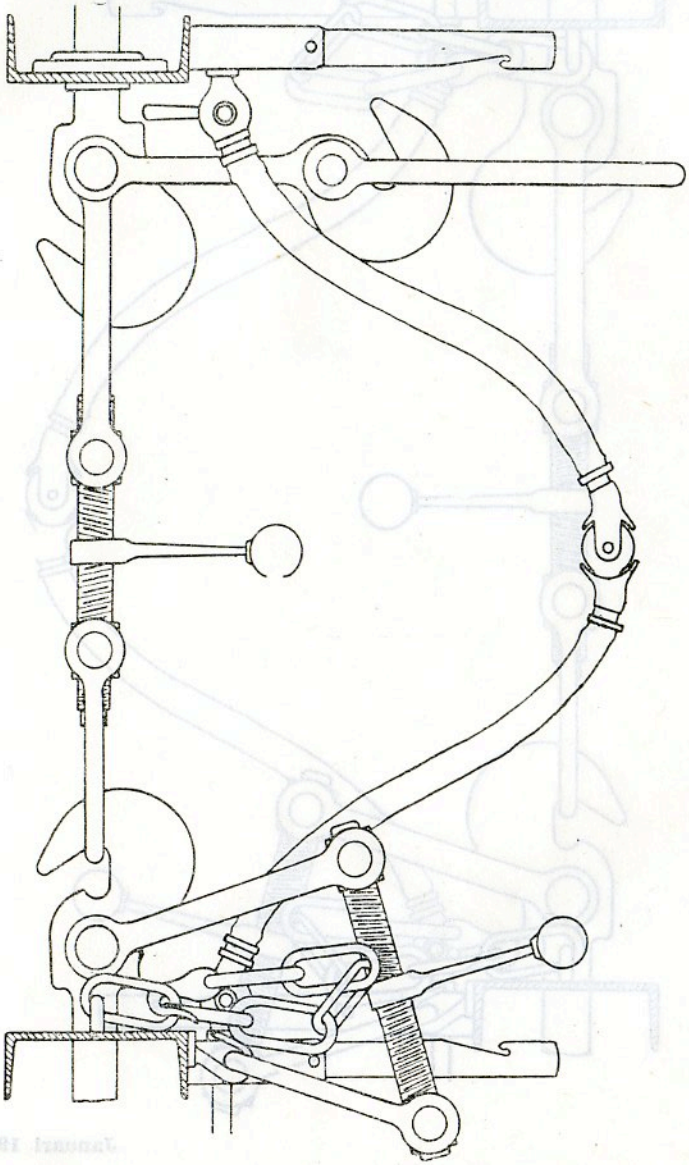
Twee voertuigen met veiligheidskettingen.
Hoofdkoppeling.



Bijlage III

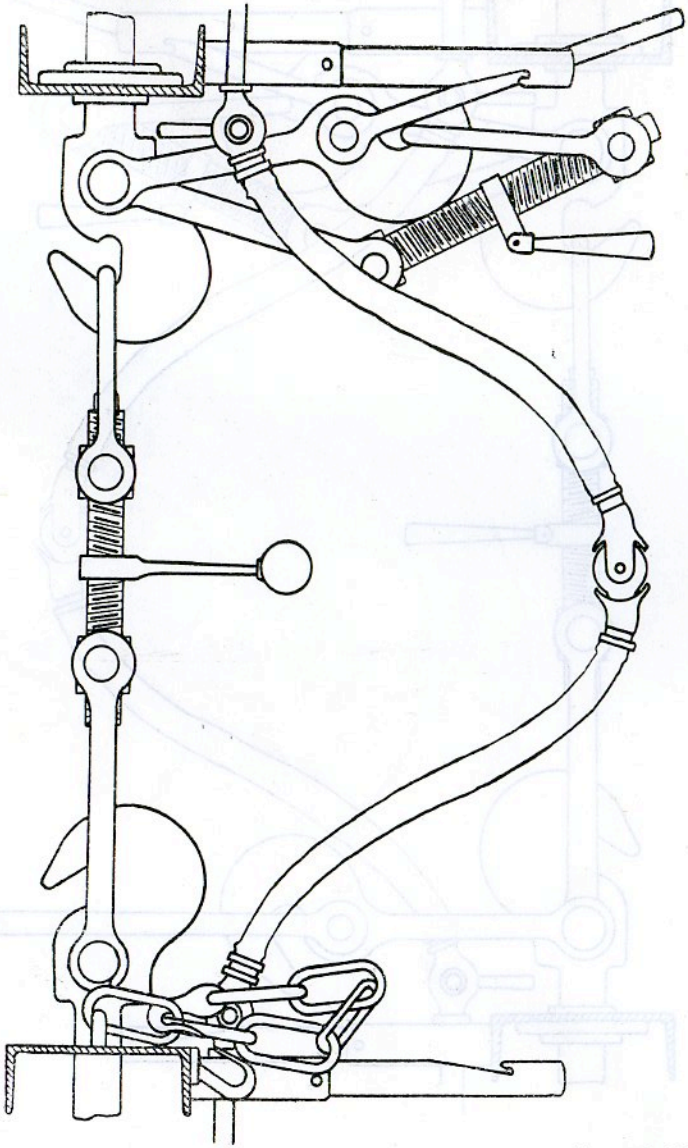
Een voertuig met veiligheidskettingen en een voertuig met het Duits normaal middeltoestel.

Hoofdkoppeling tot stand gebracht door middel van de schroefkoppeling van het voertuig met het middeltoestel.



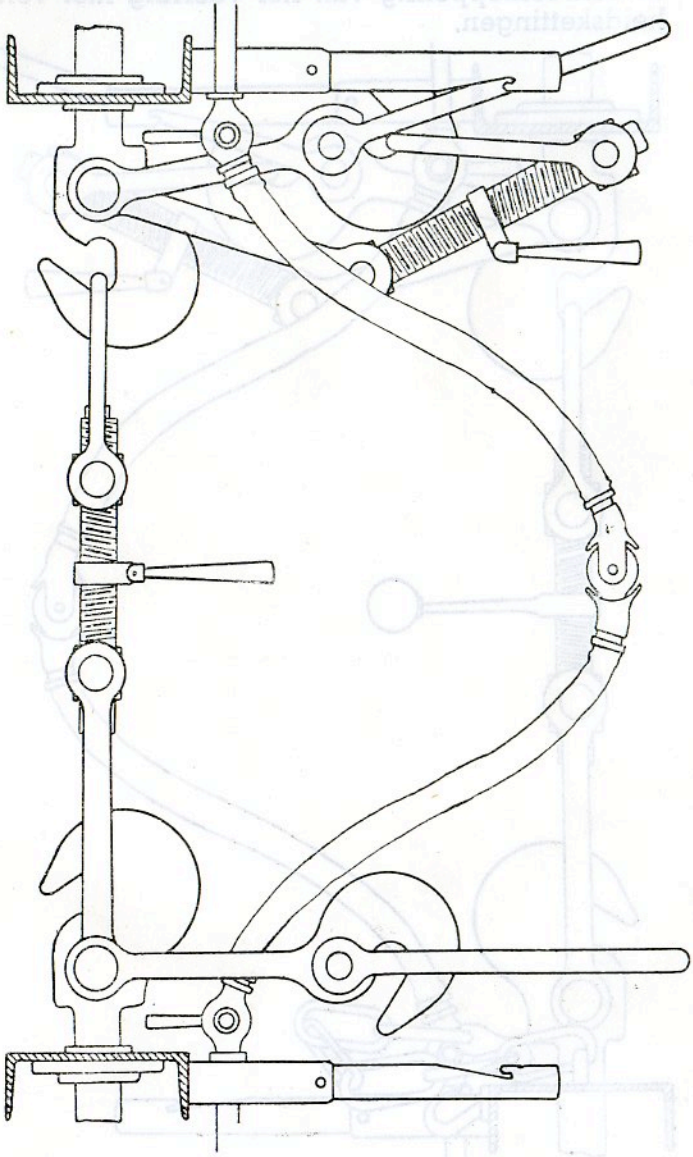
Een voertuig met veiligheidskettingen en een voertuig met het Duits normaal middeltoestel.

Hoofdkoppeling tot stand gebracht door middel van de schroefkoppeling van het voertuig met veiligheidskettingen.

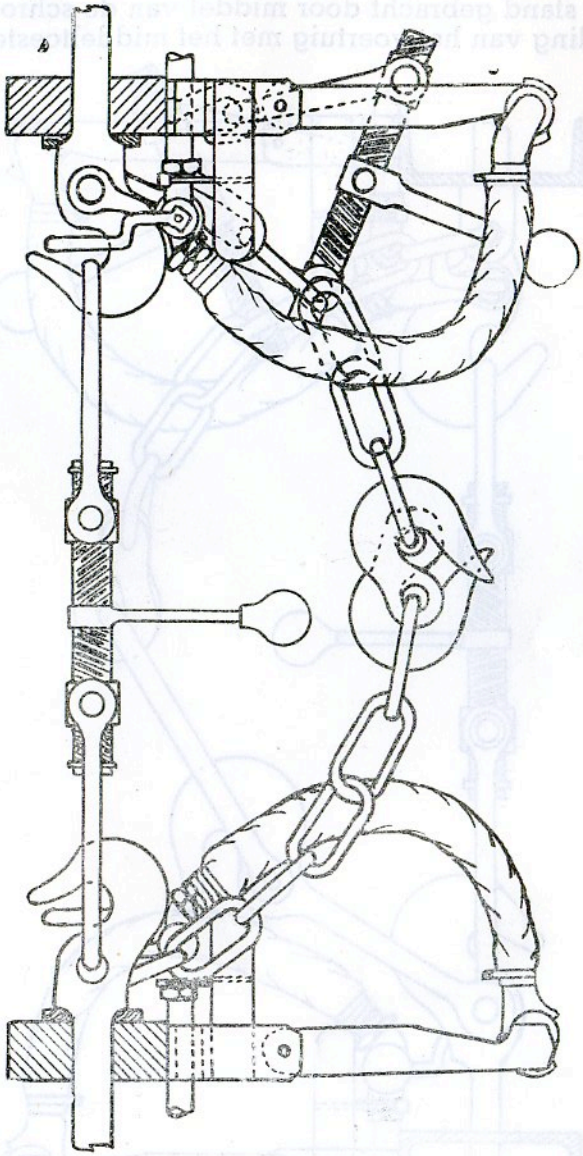


Bijlage V

Twee voertuigen met het Duits normaal middeltoestel.
Hoofdkoppeling.

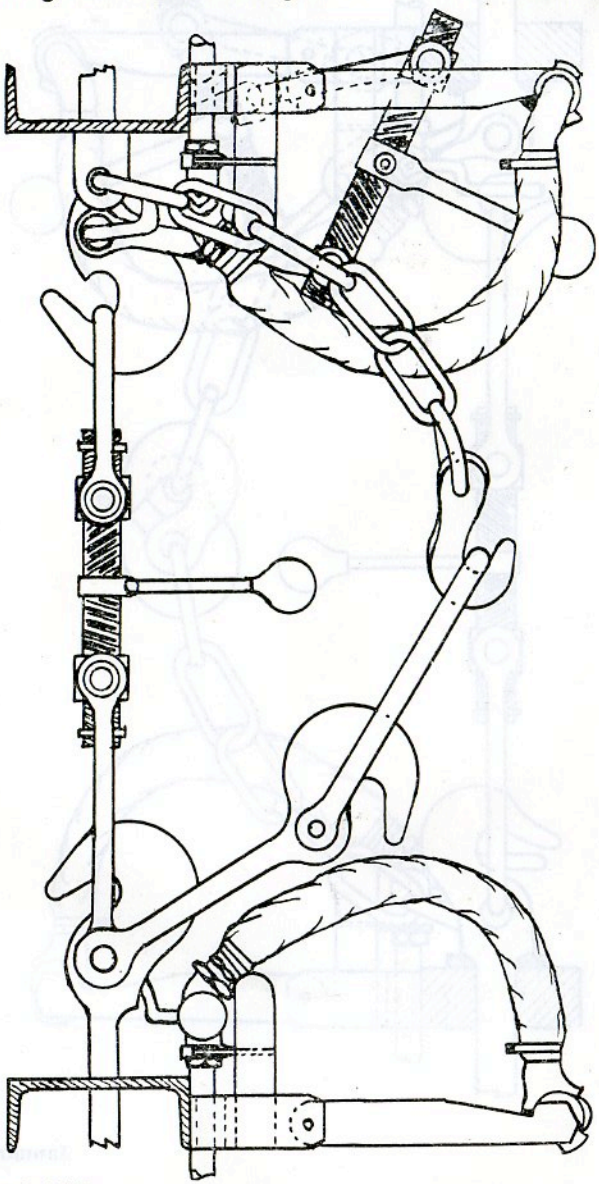


Twee voertuigen met veiligheidskettingen.
Hoofd- en veiligheidskoppeling.



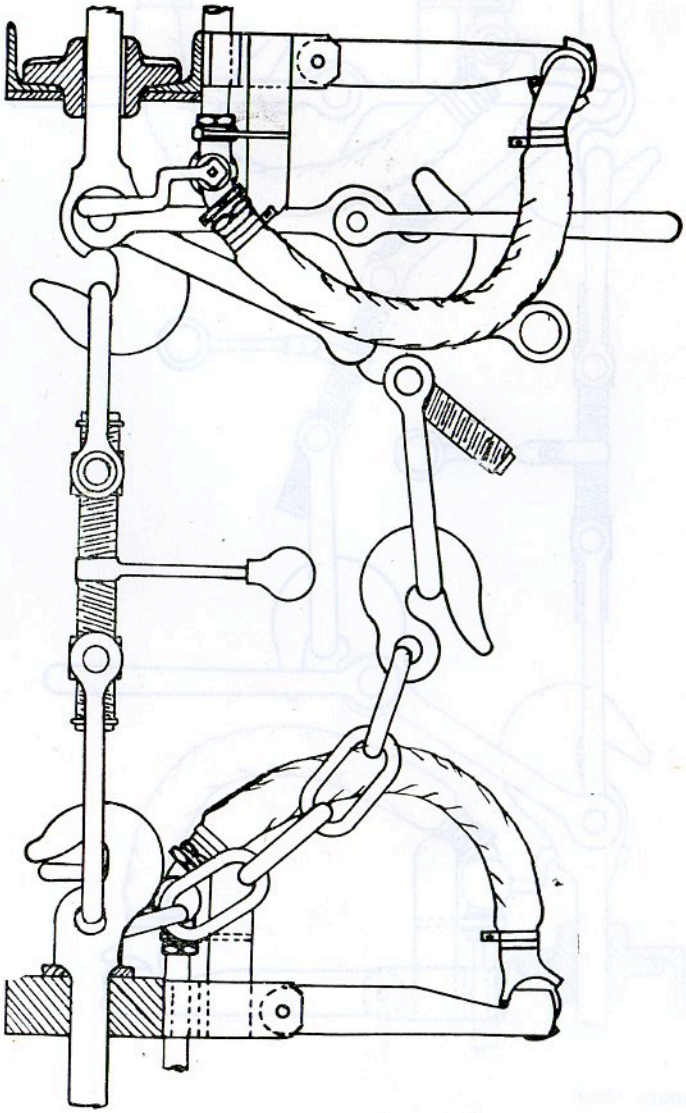
Bijlage VII

Een voertuig met veiligheidskettingen en een voertuig met Duits normaal middeltoestel.
Hoofd- en veiligheidskoppeling (de hoofdkoppeling is tot stand gebracht door middel van de schroefkoppeling van het voertuig met het middeltoestel).



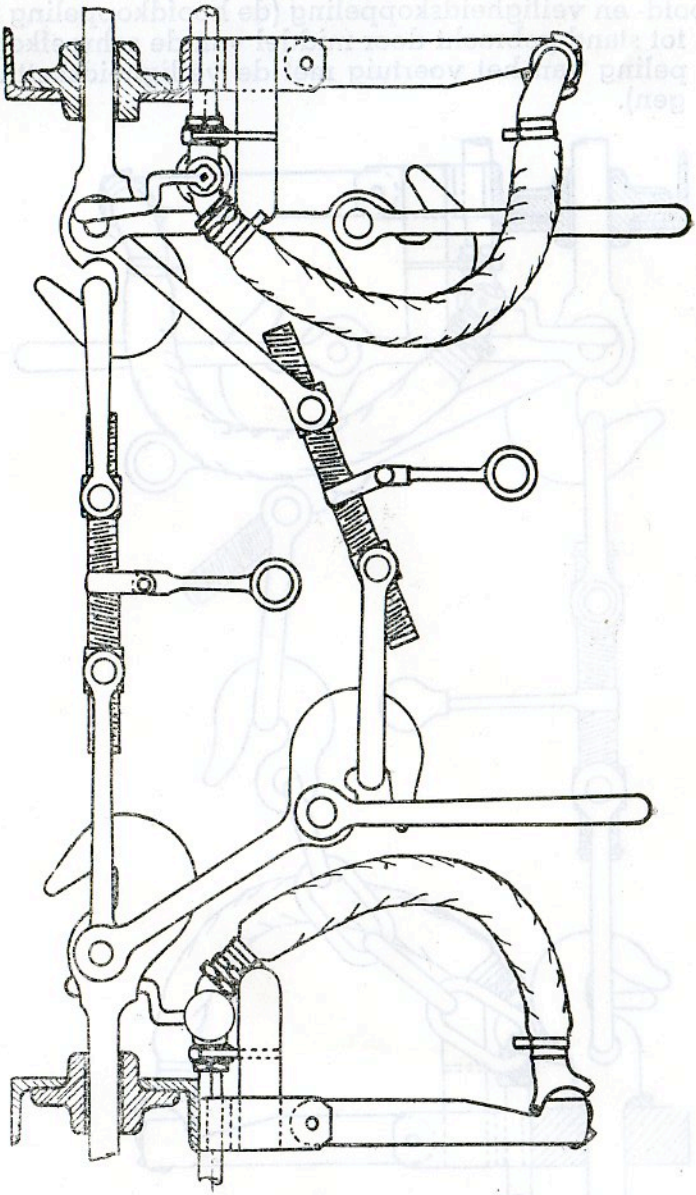
Een voertuig met veiligheidskettingen en een voertuig met het Duits normaal middeltoestel.

Hoofd- en veiligheidskoppeling (de hoofdkoppeling is tot stand gebracht door middel van de schroefkoppeling van het voertuig met de veiligheidskettingen).



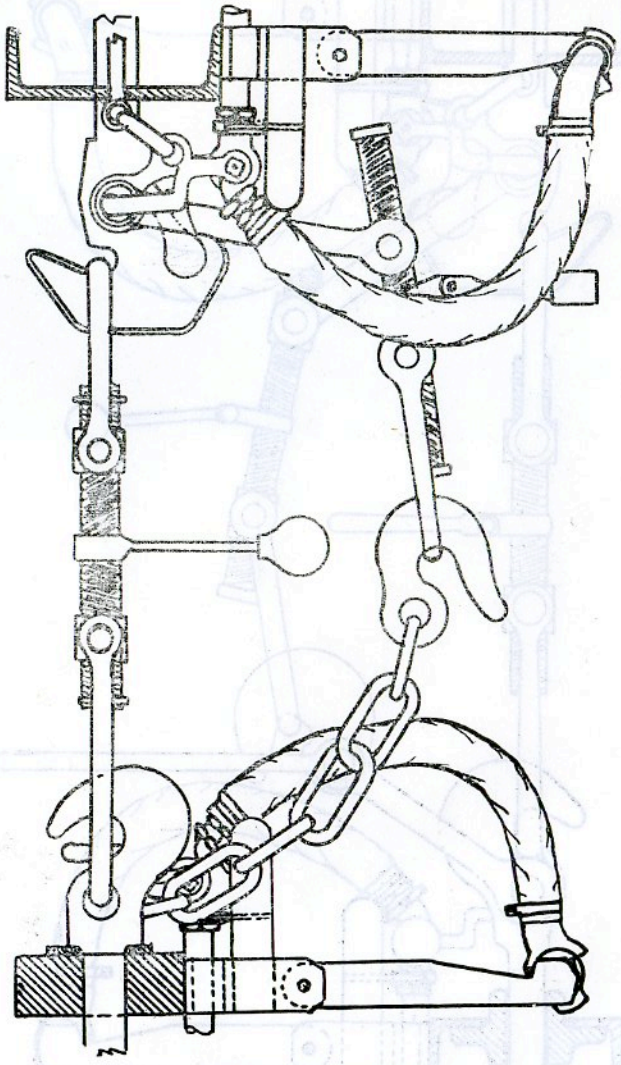
Bijlage IX

Twee voertuigen met het Duits normaal middeltoestel.
Hoofd- en veiligheidskoppeling.

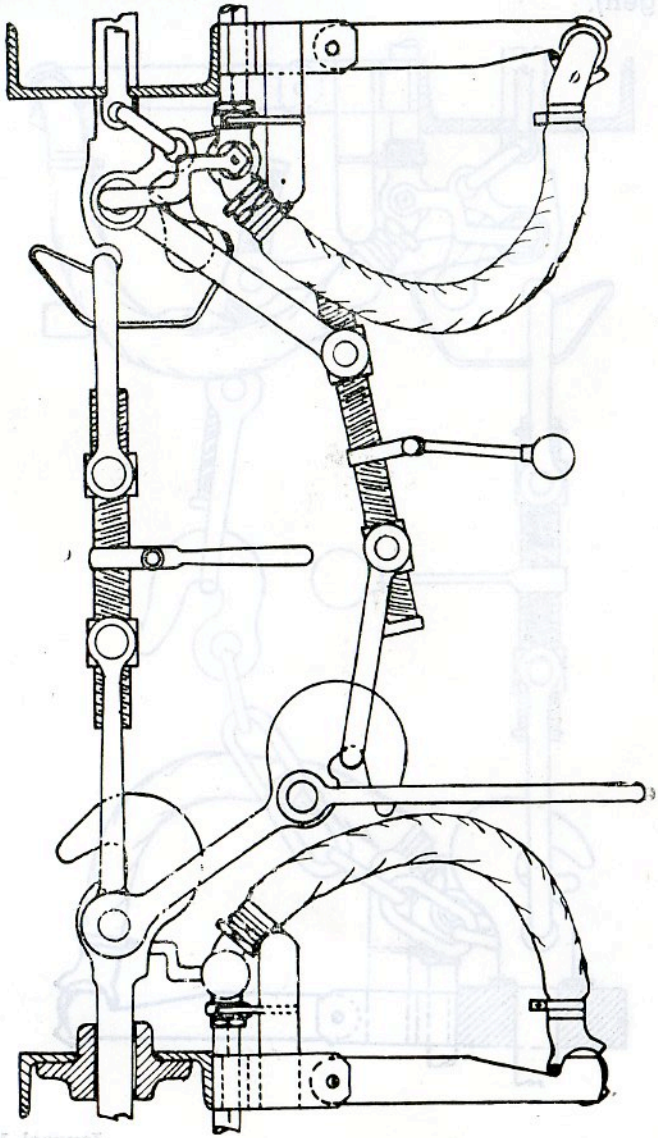


Een vreemd voertuig (haak met twee bekken) en een voertuig met veiligheidskettingen.

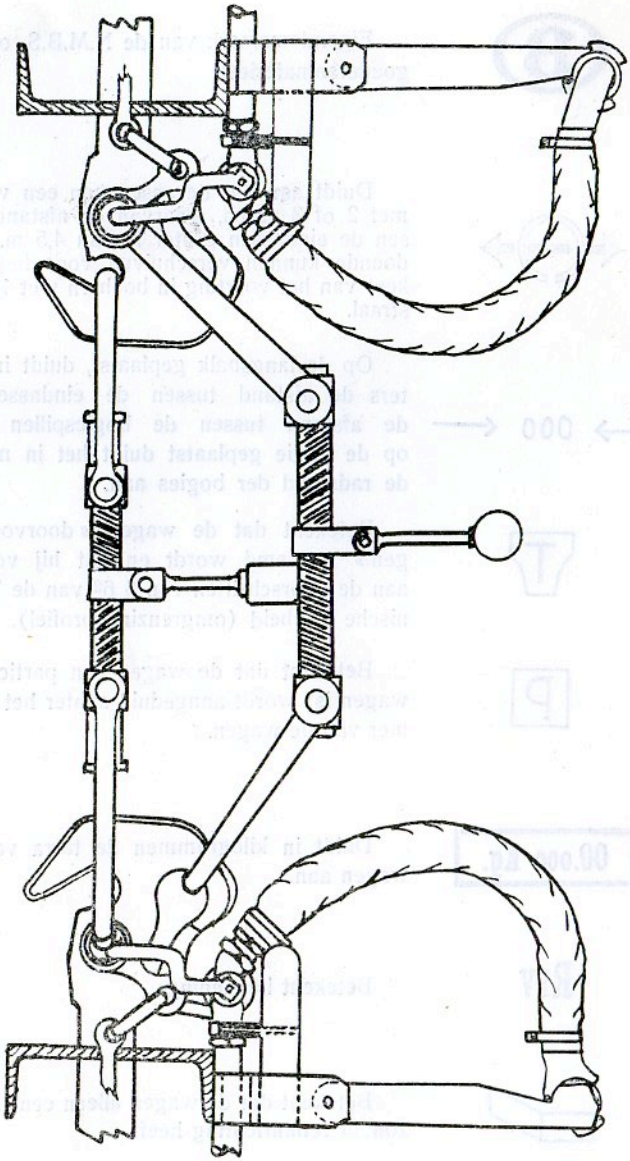
Hoofd- en veiligheidskoppeling (de hoofdkoppeling is tot stand gebracht door middel van de schroefkoppeling van het voertuig met veiligheidskettingen).



Een vreemd voertuig (haak met twee bekken) en een voertuig met Duits normaal middeltoestel.
Hoofd- en veiligheidskoppeling (de hoofdkoppeling is tot stand gebracht door middel van de schroefkoppeling van het voertuig met het middeltoestel).



Twee vreemde voertuigen (haken met twee bekken).
Hoofd- en veiligheidskoppeling.



HOOFDSTUK XIV. — OVEREENGEKOMEN TEKENS.

1. TEKENS DIE EEN INTERNATIONAAL KARAKTER HEBBEN.

1 

Eigendomsmerk van de N.M.B.S. op het goederenmaterieel.

2 

Duidt aan dat de assen van een wagen met 2 of 3 assen, waarvan de afstand tussen de eindassen groter is dan 4,5 m., voldoende kunnen verschuiven voor het verkeer van het voertuig in bochten met 150 m. straal.

3 ⟶ 000 ⟵

Op de langsbalk geplaatst, duidt in meters de afstand tussen de eindassen of de afstand tussen de bogiespillen aan; op de bogie geplaatst duidt het in meters de radstand der bogies aan.

4 

Betekent dat de wagen « doorvoerwagen » genoemd wordt en dat hij voldoet aan de voorschriften van § 6^2 van de Technische Eenheid (omgrenzingsprofiel).

5 

Betekent dat de wagen een particuliere wagen is; wordt aangeduid achter het nummer van de wagen.

6 

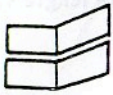
Duidt in kilogrammen de tarra van de wagen aan.

7 

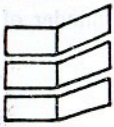
Betekent herziening.

8a 

Betekent dat de wagen alleen een leiding zonder reminrichting heeft.

b 

Betekent dat de wagen een doorgaande rem voor goederentreinen heeft die in internationaal verkeer toegelaten is.

c 

Betekent dat de wagen een doorgaande rem voor goederentreinen heeft, die niet ten volle aan de 33 voorwaarden voldoet die vereist zijn voor de toelating in internationaal verkeer.

d 

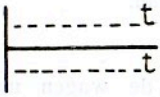
Betekent dat de wagen een rem voor reizigerstreinen heeft, die kan afgezonderd worden van de treinleiding.

e 

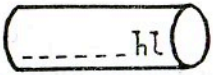
Betekent dat de wagen een doorgaande rem voor goederentreinen heeft, die in internationaal verkeer toegelaten is en die door een bediening van de kraan kan geschikt gemaakt worden voor de reizigersdienst.

f 

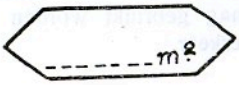
Betekent dat de wagen een doorgaande rem voor goederentreinen heeft, die niet ten volle voldoet aan de 33 voorwaarden die vereist zijn voor de toelating in internationaal verkeer en die door een bediening van de kraan kan geschikt gemaakt worden voor de reizigersdienst.

9 

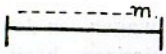
In de bovenhoek wordt de normale last ingeschreven en in de onderste hoek, eventueel, de hoogste last.

10 

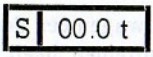
Duidt in hectoliters de inhoud van de reservoirs der ketelwagens aan.

11 

Duidt de oppervlakte van de vloer aan.

12 

Duidt de bruikbare lengte van de vloer aan.

13 

Duidt aan dat de wagen geschikt is om in treinen te lopen met een snelheid hoger dan 80 km/u en minder of gelijk aan 100 km/u.

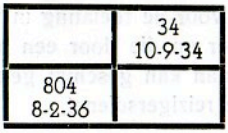
14 

Duidt aan dat de wagen aan al de voorschriften van het RIV voldoet (1) wat de bouw aangaat.

2. TEKENS DIE EEN BINNENLANDS KARAKTER HEBBEN.

15 

Duidt de afgeronde tarra aan. Dit teken wordt onder het nummer van de wagen geplaatst.

16 

In de twee bovenvakken, duidt de datum van de laatste herstelling in een baanwerkplaats en het nummer van die werkplaats aan; in de twee benedenvakken, duidt de datum van de jongste herstelling in een schouwpost en het nummer van die post aan.

17 

Duidt aan dat de wagen uitsluitend voor het binnenverkeer moet gebruikt worden.

18 

Duidt aan dat de wagen uitgeweken is of naar een wijkpark gezonden wordt, en dat hij niet mag gebruikt worden voor commercieel verkeer.

(1) Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer.

19 **00,0 t**

Duidt aan dat de normale last van de wagen ..... ton is voor binnenverkeer. Dit teken wordt maar geplaatst op sommige typen van wagens. Het wordt geplaatst rechts en onmiddellijk boven het zwart bord voor aantekeningen (links op de zijwanden) der open, overdekte en platte wagens, en in de rechterbenedenhoek van het linkerbord, voor opschriften, der ketelwagens en potwagens.

20 **5 | 38**

Duidt de datum (maand en jaar) aan waarop het dak van een overdekte wagen vernieuwd werd.

21 **P T**

Duidt aan dat een overdekte wagen een tussentijdse schildering onderging (bij dit merk wordt het afkortingsteken van de werkplaats en de datum van de verrichting vermeld).

22

Ketelwagen met dwarsschotten; mag dus voor 100% van zijn capaciteit geladen worden in plaats van 90% voorgeschreven voor de wagens zonder dwarsschotten.

HOOFDSTUK XV. – RANGEERDIENST (121).

A. – Treinen.

Onder « TREIN » wordt verstaan : een stel voertuigen (gesleept door een locomotief of een zware tractor (1), een electrisch wagenstel, een motorwagen, een draisine, een of meer losse locomotieven of tractoren, die een bepaalde **weg** en een bepaalde **dienstregeling** volgen.

(1) Onder **zware** tractor of **zware** draisine wordt verstaan een tractor of een draisine die de pedalen kan in werking brengen. Deze voertuigen zijn herkenbaar aan de driekante lantaren met mat glas die zij aan de voorkant voeren.

Voor de toepassing van de voorschriften die de veiligheid aanbelangen, dienen de van een station naar een ander station verzonden hulpelementen, draisines, losse locomotieven of tractoren eveneens als TREINEN beschouwd zelfs wanneer deze ritten geen voorziene dienstregeling volgen.

B. — Rangeringen.

Onder « RANGERINGEN » wordt verstaan ieder rit die niet over een bepaalde weg en volgens een bepaalde dienstregeling afgelegd wordt.

Worden o.m. als rangeringen beschouwd :

- de verrichtingen nodig voor het ontbinden en het vormen van de treinen;
- het verkeer binnen de installaties tussen de hoofdsporen en de opstelsporen der wagens of rijtuigen;
- het uitzetten van voertuigen uit of het toevoegen van voertuigen aan de treinen;
- het verkeer tussen een station en het daaraan verbonden locomotiefdepot of tussen een station en de aangesloten installaties, wanneer dit verkeer geen rit in volle baan omvat;
- de uitwijking door achteruitrijden van de treinen.

C. — Bevel over de rangeringen.

In de niet door een stationschef bediende **private los- en laadplaatsen** wordt er op de rangeringen, zo binnen als buiten de afsluitingen van de spoorweg, door de hoofdwachters toezicht gehouden en, bij gebrek aan een rangeerder, worden de rangeringen door hen bevolen.

D. — Vastzetting van de stilstaande stellen.

1. ALGEMEENHEDEN.

Moet een stel op een spoor blijven stilstaan, dan moeten doeltreffende maatregelen genomen worden om het vast te zetten.

HOOFDSTUK XV. — RANGEERDIENST (121.0 en 121.1).

A. — Algemeenheden.

1. De hoofdwachter kan tot taak hebben toezicht te houden op rangeringen voor de bediening van verbindingssporen of van in volle baan gelegen private los- en laadplaatsen, evenals voor de bediening van sommige stations of aanhorigheden wanneer de stationschef, of een bediende die op de hoogte is van de dienst der beweging, zich niet ter plaatse bevindt.
2. Een plaatselijk consigne, door de onmiddellijke chef opgesteld, regelt de uitvoering van de rangeerdienst.

   Elke hoofdwachter die tot taak heeft **toezicht** te houden op rangeringen hetzij in volle baan, hetzij in een station, heeft als plicht de voorschriften te kennen van de consignes betreffende de installaties die hij bedient. Hij is eveneens verplicht de voorschriften te kennen over de **uitvoering** van de rangeringen, die het voorwerp uitmaken van bundels **121.0** en **121.1** van het A.R.E.
3. Het personeel vindt hierna de belangrijkste voorschriften betreffende het **toezicht** op de rangeringen.

B. — Bevel over de rangeringen.

Iedere rangeerbeweging wordt bevolen door **één enkele** bediende : rangeermeester, rangeerder of bevoegde bediende. Geen enkele andere bediende mag tussenbeide komen tenzij bij gevaar.

C. — Snelheid.

Bij de rangeringen wordt op het zicht gereden.

Het naleven van het rijden op het zicht rust :

— op de machinist;

— op de rangeerder, in geval van opdrukken, wanneer het de machinist onmogelijk is het spoor in het oog te houden.

D. — Seinen die de locomotief moet voeren.

De locomotief van een trein die 's nachts rangeringen uitvoert in een tussenstation, voert achteraan geen enkel sein indien ze vergezeld is door een bediende van de Dienst der Exploitatie die een lantaarn met wit licht draagt.

E. — Remming der voertuigen.

1. Bij de rangeringen mag een voertuig of een stel slechts geremd worden door middel van een handrem of een stopblok.
2. Het gebruik van stopblokken in het station is omschreven in een hoofdstuk van het plaatselijk consigne.

F. — Rangering in hoofdspoor.

— Geen enkele rangering mag in de hoofdsporen komen zo de te berijden wisselstraat niet gedekt is door vaste seinen.

— Rangeringen **door afstoting** op de doorgaande hoofdsporen of ontvanghoofdsporen voor reizigerstreinen, dwars overheen die sporen of op de sporen die er rechtstreeks toegang toe verlenen, **zijn verboden.**

G. — Veiligheidsmaatregelen door het personeel te treffen.

— Na elke beweging moeten de wissels die toegang geven tot de hoofdsporen, weer in de normale stand worden gelegd.

— Wanneer een wissel die ter plaatse wordt bediend en zich bevindt in het hoofdspoor of er toegang toe geeft, door een rangerend stel tegen de spits in wordt bereden, moet de bediende die het toestel bedient, de handel in de vereiste stand houden totdat de laatste as voorbij het toestel is.

De bediende behoeft dat niet te doen wanneer de wissel in de vereiste stand is geïmmobiliseerd door een inrichting waardoor elke verplaatsing van de wisseltangen onmogelijk wordt gemaakt.

— Indien een andere bediende dan de rangeerder meewerkt aan de verrichtingen, is hij verantwoordelijk voor de goede stand van de wissels die hij bedient.

H. — Rangeren door afstoting.

1. Sommige wagens **mogen niet afgestoten worden;** de vervoersetiketten van die voertuigen dragen een **rood** St-Andrieskruis.

2. Sommige wagens **mogen slechts onder bepaalde voorwaarden afgestoten worden.** Het afstoten van die wagens is toegelaten wanneer het mogelijk is ze te richten naar een spoor dat een voldoende vrije lengte biedt om ze er zonder schok tot stilstand te kunnen brengen. Bovendien moet het afstoten zo geregeld worden dat die voertuigen geen voorgaand treindeel kunnen inhalen noch door een volgend treindeel kunnen ingehaald worden.

De etiketten van die voertuigen hebben een **rode** dwarsstreep.

I. — Rangeren op zijn Engels.

De rangeringen op zijn Engels zijn verboden behoudens toelating van de IPX.

J. — Rangeren op plaatsen welke toegankelijk zijn voor het publiek of voor bedienden die niet medehelpen aan de rangeringen.

— Elke rangering waarbij **voertuigen opgeduwd worden** op een spoor langs een perron dat toegankelijk is voor het publiek, moet geschieden tegen de snelheid van een stapvoets gaande man, en een bediende die de voertuigen voorafgaat moet de personen doen weggaan die zich te dicht bij het spoor bevinden.

— Bij rangeringen uitgevoerd op laadsporen, sporen van locomotiefdepots, werkplaatsen enz. mag er niet harder gereden worden dan tegen de snelheid van een stapvoets gaande man. Zo de omstandigheden zulks vergen, moet een bediende het in beweging zijnde stel voorafgaan.

— Het is verboden wagens af te stoten op de laad- en lossporen tijdens de uren waarop die toegankelijk zijn voor het publiek.

K. — Rangeren aan overwegen.

— Vooraleer een rangering in de richting van een overweg te bevelen, moet de verantwoordelijke bediende de weg-

wachter verwittigen en hem de tijd laten de overweg te sluiten.

— Het wegverkeer mag niet langer dan 10 minuten onderbroken worden.

Zo de rangering dient onderbroken en het stel gesplitst moet de ruimte tussen de wagens om doorgang te verlenen voor het wegverkeer, zeker voldoende zijn opdat geen ongeval moet worden gevreesd. De losgemaakte delen moeten door middel van handremmen of stopblokken worden vastgezet.

L. — Vastzetting van de stilstaande stellen.

1. Zodra een trein stilstaat :
   — zet de **treinchef** of de **begeleider** de handrem van de pakwagen die hij bezet goed vast;
   — zet de **machinist** de automatische doorgaande rem los en vult hij de treinleiding op een druk van 5 kg/cm^2.
2. De **bediende die afhaakt,** ontkoppelt de remslangen en laat de lucht uit de treinleiding ontsnappen door de eindkraan van het treingedeelte dat moet blijven stilstaan, gedurende enkele seconden volledig te openen.

   Door die remming wordt een voorlopige immobilisatie van het stel bekomen.

   Zo het stel langer dan 10 minuten stilstaat, gebruikt de rangeerder bovendien onverwijld de vastzettingsmiddelen die in het plaatselijk consigne bepaald zijn.
3. Wanneer de trein tijdelijk stilstaat (afhaken van de locomotief voor rangeringen van korte duur of waterneming), het spoor geen grotere helling heeft dan 7 mm/m en er geen andere ongunstige omstandigheden te vrezen zijn (stoot, wind) is het aandraaien van **een enkele** handrem voldoende, welke ook de tonnage van het stilstaand stel weze.
4. De in hoofdspoor te gebruiken stopblokken moeten van het bijzonder type met tegengewicht zijn; die blokken vallen onder de werking van het tegengewicht van de spoorstaaf af, zodra ze vrijgemaakt zijn door de as waaronder ze waren geplaatst.

Het is zonder toelating van de IPX verboden stopblokken van andere typen op de doorgaande hoofdsporen en ontvanghoofdsporen te gebruiken.

1ste DEEL

Titel II.

LASTEN EN PLICHTEN VAN DE HOOFDWACHTER-CONTROLEUR, DE HOOFDWACHTER EN DE WACHTER.

Januari 1950

TITEL II.

LASTEN EN PLICHTEN VAN DE HOOFDWACHTER-CONTROLEUR, DE HOOFDWACHTER EN DE WACHTER.

HOOFDSTUK I. – VAN DE HOOFDWACHTER-CONTROLEUR.

A. – Standplaatschef.

De standplaats der voornaamste stations wordt beheerd door een hoofdwachter-controleur onder het gezag en de verantwoordelijkheid van de stationschef.

De bevoegdheden van deze hoofdwachter-controleur zijn de volgende :

1° studie van de beurtregelingen, in overleg met het treinpersoneel; voorstellen ter goedkeuring voor te leggen aan de Directie E 11-23, door bemiddeling van de Eerste Ingenieur E der groep.

2° opmaken van de diensttabel met toekenning van de rustdagen volgens de door Directie E 11-23 medegedeelde beurtregelingen. Verdeling van het verlof door de stationschef toegekend, na raadpleging van de hoofdwachter-controleur, standplaatschef.

3° uitwerken van het uurfiche van elke dienst; klaarmaken en nazien van het werkblad; houden en afsluiten van het samenvattend fiche. Opmaken van de premiestaat en de betaalmandaten.

4° uitwerken van de staten E 775 en E 776.
Controle van de benuttiging van het treinpersoneel.

5° inschrijven van de werkelijke prestaties van meer dan 10 uur en van de nachtprestaties.

6° nazien en opzenden van de verslagen.

7° inschrijven in het orderboek van het treinpersoneel, van de onderrichtingen uitgaande van de verschillende diensten.

8° bijhouden van de treinbescheiden.

9° overmaken van de briefwisseling aan de bedienden en terugzenden er van aan de stationschef.

10° voorbereiden van de theoretische conferenties in overleg met de reizende hoofdwachtercontroleur.

11° ontleden van de staten 1204ter voordat ze aan het Toezicht over ontvangsten overgemaakt worden, ten einde de bedrijvigheid van de controlewachters te beoordelen en hun aandrijving dienovereenkomstig te maken.

12° desvereist, meewerken bij de bediening van de treinen.

B. — Toegevoegd aan de Ipx der groep.

Een hoofdwachter-controleur is aan de Ipx der groep toegevoegd.

Zijn bevoegdheden zijn de volgende :

1° toezicht op en controle van de standplaatsen der groep;

2° studie van de beurtregelingen en eventuele voorstellen aan de Directie E 11-23;

3° dringende maatregelen voor de bediening van nieuwe treinen of buitengewone treinen in geval van toevloed van reizigers;

4° verdelen van de hulpmiddelen der verschillende standplaatsen volgens de behoeften van het ogenblik en, over het algemeen, onderzoeken van alle aangelegenheden betreffende het treinpersoneel.

C. — Reizende.

Benevens hun controlewerk hebben de hoofdwachters-controleurs eveneens tot plicht de eerste inspecteurs E daadwerkelijk te helpen bij het toezicht om een regelmatige rit van de reizigerstreinen te bekomen.

Zij wijden voornamelijk hun aandacht aan de volgende punten :

1° of de wachters het in- en uitstappen van de reizigers zoveel doenlijk bespoedigen;

2° of het laden en het lossen van de bagage in de tussenstations met al de vereiste haast geschiedt;

3° of, in de tussenstations, niet zonder gegronde reden langer wordt stilgehouden dan voorzien is;

4° of de treinen met de voorgeschreven snelheid rijden enz.;

5° of de samenstelling van de treinen in verhouding is tot het verkeer van de reizigers;

6° of de reizigersrijtuigen naar behoren onderhouden zijn;

7° of de noodkoppeling zich in de pakwagen bevindt.

Tijdens hun ronden moeten zij dikwijls op het onverwachts in de afdelingen 2e klasse gaan, bijzonder in die welke ingenomen zijn door scholieren, om er de staat van de stoffering, de reglementen enz. vast te stellen en, desnoods, de daden van kwaadwilligheid te doen beteugelen welke er mochten in bedreven zijn.

Zij vergewissen zich eveneens of de wachters goed gekleed zijn en van de wijze waarop zij zich jegens de reizigers gedragen.

In overleg met de stationschefs, ondervragen zij geregeld de hoofdwachters en wachters om zich er van te vergewissen of deze de onderrichtingen op het stuk van de seinen en de bij ongeval te treffen maatregelen alsmede de ander verplichtingen, welke aan hun bediening verbonden zijn, nauwkeurig kennen.

Tijdens hun ronden vergewissen zij zich of de hoofdwachters en de wachters die de dienst van hoofdwachter doen, hun reglementen bij zich hebben en of deze goed bijgewerkt zijn.

Zij tekenen hun opmerkingen aan in het daartoe bestemd vak van hun verslag en vermelden ook, in dit vak, de naam van de hoofdwachters en wachters die bij de geregelde ondervragingen aanwezig waren, waarbij tevens dient aangewezen welke van die bedienden ondervraagd werden.

Zo zij onregelmatigheden, beschadigingen enz., met betrekking tot de diensten van Weg en Werken, van de seininrichting, van de tractie van de rijtuigen,

de verlichting en de verwarming enz. aan te geven hebben, vermelden zij zulks in hun verslag.

De hoofdwachters-controleurs oefenen ook een onverpoosd toezicht uit op de dienst der goederentreinen en gaan onder andere, na :

1° of de treinen niet slecht samengesteld zijn, en of de wagens er regelmatig in gerangschikt zijn;

2° of de wagens behoorlijk aan elkander gehaakt en de schroefkoppelingen flink aangedraaid zij;

3° of de treinen de voorgeschreven seinen voeren;

4° of de twee bijzondere stopblokken en de noodkoppeling zich in de pakwagen bevinden;

5° of het aan de hoofdwachters toevertrouwd klein materieel voltallig en in goede staat is;

6° of de voorschriften omtrent de dienst van de dekkleden stipt worden opgevolgd;

De hoofdwachters-controleurs kunnen ook aangewezen worden om goederentreinen te begeleiden waarvan de rit ten opzichte van de regelmatigheid te wensen overlaat.

In dit geval, maken zij een verslag op over de gang van die treinen en stellen de maatregelen voor welke behoren getroffen te worden om de dienst weer regelmatig te doen werken.

De hoofdwachters-controleurs mogen noch in de treinen reizen noch hun ambt uitoefenen zonder de door de reglementen bepaalde kleding te dragen.

Zij zijn gehouden, in de stations waar zij afstappen, het verslag van de hoofdwachter te viseren, na er het nummer te hebben op vermeld van de trein waarmede zij gereisd en die zij gecontroleerd hebben.

De hoofdwachters-controleurs moeten zich bewust zijn van al het gewicht der opdracht waarmede zij belast zijn, en niets verzuimen om zich van hun taak zó te kwijten dat de Maatschappij uit hun controledienst al het voordeel haalt dat ze er mag van verwachten.

Degenen, die zich onwaardig hebben getoond het vertrouwen te genieten welk de Maatschappij in hen gesteld heeft, door het tot de post te verheffen die zij bekleden, worden in rang verlaagd.

D. — Toegevoegd aan de Directie.

De hoofdwachters-controleurs die aan de Directie toegevoegd zijn, gaan op onbepaalde datums, reiswegen en plaatsen tot controles over. Zij worden bovendien belast met bijzondere opdrachten.

HOOFDSTUK II. — VAN DE HOOFDWACHTER.

A. Onderrichtingen toepasselijk op al de treinen.

De hoofdwachter voert het bevel over de trein onderweg.

Gans het treinpersoneel (wachters, machinisten, stokers, overladers) staat dus, onderweg, onder zijn gezag.

Nochtans, in geval van ontsporing, is de machinist bijzonder belast met het mechanisch werk om de locomotief, de wagens enz. weder op het spoor te zetten. In dergelijk geval houdt de hoofdwachter zich hoofdzakelijk bezig met het treffen van de voorgeschreven voorzorgsmaatregelen, alsmede met het inwinnen, ter plaatse, van al de nodige inlichtingen om de aard, de oorzaak en de gevolgen van het ongeval vast te stellen.

De hoofdwachter is bijzonder belast met het toezicht over en de politie van de trein; vóór het vertrek vergewist hij zich of gans het personeel, dat de trein moet bedienen, op zijn post is.

De onervaren bedienden of de bedienden die pas belast zijn met een dienst waarmede zij de tijd nog niet gehad hebben zich vertrouwd te maken, moeten door hem geleid en onderricht worden en hij moet hun werk nazien en controleren. De Maatschappij beschouwt de hoofdwachter als zijnde zedelijk en wettelijk verantwoordelijk voor de onregelmatigheden door onervaren, onder zijn bevel geplaatste bedienden begaan.

Vóór ieder vertrek, moet hij zich vergewissen of al de seintoestellen voorhanden zijn en of zij, evenals de remmen, regelmatig kunnen werken; of al de lantaarns, die van de voorste en de achterste seinen zowel als die van zijn wachters en die van de pakwagen behoorlijk werden schoongemaakt, van brandstof voorzien en, in voorkomend geval, of zij branden en of zij behoorlijk werken en voldoende licht geven.

In de stations van aansluiting en in al die waar de avondtreinen ten minste vier minuten stilhouden, onderzoekt de hoofdwachter de seinlantaarns van zijn trein en vergewist zich of zij goed branden. In de stations waar minder lang, doch meer dan één minuut wordt stilgehouden, belast de hoofdwachter een van de bedienden van zijn trein met dit onderzoek. Deze beschikking moet streng toegepast worden op de met een automatisch blokstelsel uitgeruste lijnen.

De hoofdwachter waakt er voor :

1° dat de machinist, wanneer hij de stations binnenrijdt waar dient stilgehouden, zijn voorzorgen neemt om de aangewezen staanplaats niet voorbij te rijden;

2° dat de machinisten bij het binnenrijden van stations met druk reizigers- en goederenverkeer en bij het naderen van draaibruggen, met zulke snelheid rijden dat de stopplaats nooit voorbijgereden wordt;

3° dat de machinisten, om een trein tot stilstand te brengen die hetzij op een doodspoor, hetzij op een gewoonlijk door een reizigerstrein bezet spoor wordt ontvangen, een eerste maal de remmen zodanig en op zulke plaats aansluiten dat, moest de Westinghouse-rem niet werken, de trein door middel van de handrem van de tender tot stilstand kan gebracht worden;

4° dat de machinist, bij mistig weder, dubbel voorzichtig rijdt, om desnoods de seinen te kunnen in acht nemen welke hem mochten gegeven worden;

5° dat de machinist de stoker verplicht bij de rem te blijven wanneer hij het vuur niet stookt, dat die twee bedienden niet roken en ook niet praten over zaken welke de dienst niet aangaan;

6° dat deze bedienden niemand op de locomotief laten stijgen die daar niet toe gemachtigd is;

7° dat de machinisten geen misbruik maken van de stoomfluit vóór de seinen tot stilhouden, nabij de overwegen en in de overdekte stations.

B. — Bijzondere onderrichtingen voor de reizigerstreinen.

I. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN.

Vóór de trein vertrekt, vergewist de hoofdwachter zich of zijn wachters de voorgeschreven dienstkleding aanhebben en of deze onberispelijk zindelijk is.

Hij wijst aan iedere wachter het werk aan dat hij moet verrichten en verzoekt allen zich steeds met de meeste voorkomendheid jegens de reizigers te gedragen.

In ieder tussenstation stapt de hoofdwachter uit zijn pakwagen, houdt toezicht op het in- en uitstappen van de reizigers en vergewist zich of de aankondigingen regelmatig en met luide en verstaanbare stem gedaan worden.

Vóór de trein vertrekt uit het station waar hij gevormd werd, moet de hoofdwachter zich te bekwamer tijd vergewissen of de hondenhokken van de pakwagens volkomen zindelijk zijn. Desnoods, richt hij zich tot het personeel van de toezichtsdienst om ze te doen schoonmaken en ontsmetten, en vermeldt zulks in zijn verslag.

Het is volstrekt verboden in de hondenhokken van de pakwagens om het even welk voorwerp te plaatsen; aan die hokken mag, onder generlei voorwendsel, een andere bestemming worden gegeven.

De hoofdwachter moet **persoonlijk** de deuren van de hokken der pakwagens sluiten en de nodige maatregelen treffen om te beletten dat de dieren, welke in die hokken mochten opgesloten zijn, ontsnappen. In voorkomend geval, wordt hij verantwoordelijk gesteld voor de nadelige gevolgen voor de Maatschappij die

uit eender welke tekortkoming aan zijn plichten op dit stuk kunnen voortvloeien.

2. MEDEWERKING BIJ DE CONTROLE VAN DE BENUTTIGING VAN HET REIZIGERSMATERIEEL (122.115).

a) Aantekening, op bulletin E 906, van de samenstelling der reizigerstreinen.

Voor elke trein maakt de hoofdwachter een E 906 (fiche van de samenstelling van de trein) in drie exemplaren op. Twee daarvan worden aan het vertrekstation en het derde aan het station van aankomst afgegeven.

De E 906 behoren met zorg en nauwkeurigheid opgemaakt te worden. Het derde, voor het aankomststation bestemde exemplaar moet eventueel worden aangevuld met de onderweg aangebrachte wijzigingen.

Het E 906 wordt door de hoofdwachter aan de stationschef of zijn gemachtigde overhandigd; in belangrijke stations geschiedt de inzameling der E 906 overeenkomstig het door de stationschef opgesteld consigne.

Voor treinen die over de grens gaan wordt het overgangsstation, al naar het geval, als vertrek- of als aankomststation beschouwd.

Voor sommige kleine stellen die tussen twee stations heen en teruglopen kan het nuttig zijn, de hoofdwachter toe te staan één enkel E 906 voor verscheidene treinen op te maken. Afwijkingen van de algemene regel mogen door de Groepen aan de Directie van het Materieel en de Aankopen (Bureau M. A. 23-11) voorgesteld worden, op voorwaarde dat de groep treinen waarvoor één enkel E 906 moet opgemaakt worden, door een zelfde hoofdwachter bediend wordt, dat de samenstelling van het stel geen enkele wijziging ondergaat en dat de eindstations dezelfde zijn.

b) Algemene telling.

1° Telkens als zulks bevolen wordt door de Directie van het Materieel en de Aankopen, bureau 23-12, wordt er overgegaan tot de telling van het Belgisch

en vreemd reizigersmaterieel op de lijnen en in al de installaties van de N.M.B.S.

2° Te tellen voertuigen.

- de voertuigen van de Nationale Maatschappij en van de voormalige Maatschappij Nord-Belge;
- de voertuigen van de maatschappijen Mechelen-Terneuzen en Chimay;
- de vreemde voertuigen.

Moeten niet geteld worden :

- het materieel van de electrische lijn en de motorwagens.

3° Met de telling belaste diensten.

De hoofdwachters, voor de voertuigen voorkomende in rijdende treinen, zowel gewone als buitengewone (reizigers-, goederen-, militaire, werktreinen.

De hoofdwachters en baanmeesters geven hun tellinglijst af op het eerste aansluitingsstation waar hun trein te 12 uur of na 12 uur stilhoudt. Het station dat de lijst van een hoofdwachter of baanmeester in ontvangst neemt, bevestigt die ontvangst op het verslag E 791.

4° Grondbescheid (E 948).

Al de lijsten worden op een grondbescheid opgemaakt. Het model van dit bescheid en de toe te passen codenummering komen voor in volgende tabel.

E. 948.

Januari 1950

GRONDBESCHEID VOOR DE TELLING VAN HET REIZIGERSMATERIEEL

Station ..... Telling der HV op .....

Station of Dienst	1	2	3	4	5	6

Datum	7	8	9

Volgnummer	Voertuignummer						Type		Dienstbestemming						Gebruik
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1															
2															
3															
4															
5															
tot															
25															

CODENUMMERING TE GEBRUIKEN BIJ DE TELLING VAN HET REIZIGERSMATERIEEL.

– Codenummer van het station (kolommen 1 tot 6). Dit nummer wordt gegeven door code 0.1.

– Datum (kol. 7 tot 9).

Kolommen 7 en 8 dienen voor de opgave van de maand waarin de telling geschiedt. Kol. 9 dient voor de opgave van het jaartal.

Voorbeeld : Telling van 31 December 1944 : 124;
Telling van 31 Januari 1945 : 015.

De datum wordt bovendien nog in het gewoon schrift opgegeven in de rechterbovenhoek van het grondbescheid.

– Nummer van het rijtuig of de pakwagen (Kol. 10 tot 15).

Al de nummers van de Belgische reizigersvoertuigen bestaan uit ten hoogste 5 cijfers. De zesde kolom is voorzien voor voertuigen van vreemde netten.

Bijgevolg moeten alle Belgische voertuigen in Kol. 11 tot 15 ingeschreven worden.

In elke ongebruikte kolom moet een O ingeschreven worden.

Voorbeeld : 000532.

Ook de Franse voertuigen hebben ten hoogste 5 cijfers, in te schrijven in kolommen 11 tot 15; in kolom 10 behoort het kencijfer van het gewest van beheer te komen :

1 voor het gewest		Est	1
2	»	Nord	2
3	»	Ouest	3
4	»	Sud-Ouest	4
5	»	Sud-Est	5
6	»	Alsace-Lorraine	6

Voorbeelden : [2] 2516 moet in code worden weergegeven : 2/0/2/5/1/6;
AL 17307 moet in code worden weergegeven : 6/1/7/3/0/7.

– TYPE VAN MATERIEEL (kolommen 16 en 17).

De volgende code wordt gebruikt :

Belgisch materieel.

– Voertuigen van de N.M.B.S.

De eerste 2 cijfers van het voertuignummer.

De rijtuigen n^rs 501 tot 684 zijn gelijk aan die van reeks 90.000 en moeten in kolommen 16 en 17 met « 90 » aangeduid worden.

Voorbeelden : 23147 = 23; 56122 = 56; 90562 = 90; 585 = 90.

– Voertuigen van de voormalige Maatschappij Nord Belge.

Kolom 16 : een nul.

Kolom 17 : het eerste cijfer van het voertuignummer.

Voorbeelden : 1704 = 01; 3502 = 03.

– Voertuigen van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen : 05.

– Voertuigen van de Maatschappij van Chimay : 06.

Vreemd materieel.

Engelse (en Amerikaanse) voertuigen . . .	73;
Duitse voertuigen (DR)	74;
Franse voertuigen (SNCF)	75;
Italiaanse voertuigen (IT)	76;
Nederlandse voertuigen (NS)	77;
Andere vreemde voertuigen	78.

– DIENSTBESTEMMING VAN HET MATERIEEL. (kolommen 18 tot 23).

De dienstbestemming van het Belgisch materieel staat op de identificatieplaten die aan de langsliggers of zijwanden van de kast bevestigd zijn.

Zij wordt in code aangeduid als volgt :

– Standplaats (kolommen 18 en 19); zie codenummering bladz. 86;

– Kencijfer (kolom 20) :

I = 1	P = 5	Z = 9
K = 2	J en W = 6	Y = 0
L = 3	X = 7	
M = 4	S.T.U. = 8	

– nummer (kolommen 21, 22 en 23).

Het nummer wordt gewoon opgegeven in kolommen 21, 22 en 23.

Voorbeeld (kol. 15 tot 23) : FCR. P. 106 = 2/5/5/1/0/6.
Belgische voertuigen zonder standplaats en vreemde voertuigen worden aangeduid in kolommen 18 tot 23.

– GEBRUIK VAN HET VOERTUIG (Kolom 24).

	Code
Voertuigen in goede staat :	
– Opgenomen in stellen en navetten van reizigerstreinen van de geregelde openbare dienst (rijdend of stilstaand).	1
Onder deze rubriek rangschikken de depotstations eveneens de voertuigen van de stellen en navetten die in het boek der stellen voorkomen als stellen of navetten van de « actieve reserve ».	
– Opgenomen in treinen die door de militaire overheden worden ingelegd (rijdend of stilstaand).	2
– Opgenomen in speciale reizigerstreinen (rijdend of stilstaand).	3
– Als reserve staand of uitgeweken in de stations.	4
– Andere dan die hierboven bedoeld (b.v. herstelde voertuigen op de sporen van de werkplaatsen of op weg naar de depotstations, ledig lopende voertuigen enz.).	5
Voertuigen die buiten dienst zijn :	
– Voor smering, lichting of lopend onderhoud, onverschillig of ze in werkplaatsen, stations of treinen staan.	6
– Voor in orde brenging, onverschillig of ze in werkplaatsen, stations of treinen staan.	7
– Wegens toevallige beschadiging, onverschillig of ze in werkplaatsen, stations of treinen staan.	8
– Wegens zware beschadiging.	9
Verder komen nog onder deze rubriek : de voertuigen waarvan de staat laat voorzien dat ze voor afbraak zullen aangewezen worden.	
Voertuigen, in om het even welke staat, die van hun normale dienstbestemming zijn afgeleid (voertuigen als slaapzaal, magazijn, bureau, enz. gebruikt).	0

CODENUMMERING VAN DE RIJTUIGDEPOTS

05 Ans	Ans	02 FRST	Aarschot
13 Ath	Ath	70 FSDQ	Oostende-Kaai
18 FBK	Blankenberge	82 FSN	Sint-Niklaas (W)
20 FBM	Brussel-Zuid	83 FSR	Schaarbeek
21 FBN	Brussel-Noord	15 FSU	Baulers
49 FC	Kortrijk	31 FT	Dendermonde
26 FCL	Châtelineau	09 FTF	Antwerpen-L. O.
25 FCR	Charleroi-Zuid	87 FTL	Tienen
55 FCRO	Charleroi-West	86 FTM	Tamines
03 FDK	Adinkerke	88 FTY	Doornik
47 FDZ	Luik-Longdoz	04 FVN	Luik-Vivegnis
81 FGH	St-Ghislain	92 FVS	Visé
38 FGSP	Gent-St-Pieters	39 FVY	Gouvy
43 FHR	Herbesthal	44 FY	Ieper
42 FHS	Hasselt	67 FYM	Muizen
54 FL	Luik-Guillemins	91 GV	Verviers-Centraal
50 FLD	Landen	53 LBL	Leopoldsburg
01 FLS	Aalst	28 LC	Ciney
45 FLU	Luttre	40 LHP	Haine-St-Pierre
52 FLV	Leuven	46 LI	Jemelle
68 FM	Mechelen	12 LL	Aarlen
58 FMN	Manage	14 LS	Bastenaken
65 FMS	Bergen	71 LT	Ottignies
07 FN	Antwerpen-Centraal	22 LX	Brussel-L. W.
08 FNBT	Antwerpen-Dokken	16 MBX	Bertrix
69 FNR	Namen	51 MSM	Virton-St-Mard
11 FNSD	Antwerpen-Zuid	93 LWC	Walcourt
24 FR	Brugge		

00 Belgische voertuigen zonder standplaats en vreemde voertuigen.

3. OPENEN EN SLUITEN VAN DE DEUREN.

De hoofdwachter kijkt zeer nauwlettend toe dat de deuren **aan weerszijden** alle goed gesloten zijn alvorens de trein aanzet, zo in de stations waar de trein gevormd wordt als in de stations, aanhorigheden en stopplaatsen van de reisweg.

Sluiten met sleutel.

a) Rijtuigen met midden- of zijgang, met aan ieder uiteinde een balkon waarlangs de reizigers in de rijtuigen komen.

Al de rijtuigdeuren en al de binnendeuren die de afdelingen van verschillende klasse afscheiden en de kopdeuren waarlangs de wachters van het ene in het andere rijtuig overgaan, zijn voorzien van sloten waardoor ze kunnen op slot gedaan worden.

Behalve wanneer er onderlinge gemeenschap door middel van overgangsbrugjes met vouwbalgen bestaat, moeten de kopdeuren waarlangs men op de overgangsbrugjes voor onderlinge gemeenschap komt, immer op slot gedaan worden.

De treinwachters zijn verplicht die deuren OPNIEUW OP SLOT te doen als zij van het ene rijtuig in het andere gaan terwijl de trein rijdt.

Voor de Beierse rijtuigen evenwel waarvan de kopdeuren, die toegang verlenen tot de overgangsbrugjes, moeten openblijven en waaraan een bijzondere inrichting bestaat (ketting, stang) zodat de reizigers niet kunnen doorkomen, volstaat het dat de wachters deze inrichting met zorg achter zich sluiten.

b) Grote rijtuigen met zijgang, met een balkon aan ieder uiteinde en voorzien van zijdeuren waarlangs men in elke afdeling komt. (Rijtuigen met onderlinge gemeenschap voor de wachters).

Het is de reizigers streng verboden op de balkons en de overgangsbrugjes van die rijtuigen te komen.

Al de deuren waarlangs men er op komt, moeten steeds door de wachter **op slot** gedaan worden.

Wanneer een voertuig met onderlinge gemeenschap aan een voertuig van een ander type gekoppeld is, moeten de overgangsbrugjes omhoog blijven.

c) Lichte rijtuigen.

Vóór het vertrek en tijdens de rit van de trein moeten de kleine ijzeren zijdeuren van de lichte rijtuigen met gang waarlangs de reizigers in- en uitstappen, gesloten worden door de hoofdwachter of de wachter die deze rijtuigen bedient.

Die deuren, alsmede die, waarlangs men in de pakwagen van de pakwagenrijtuigen komt, en ook de binnendeuren die de afdelingen van verschillende klasse scheiden, zijn voorzien van sloten waardoor ze kunnen op slot gedaan worden.

d) De kopdeuren waarlangs men in de pakwagen van de pakwagenrijtuigen komt, moeten **steeds op slot** zijn.

e) In de treinen waarvan de samenstelling de behoeften overschrijdt doch om eender welke reden niet kan verminderd worden, hebben de reizigers slechts toegang tot de rijtuigen vooraan in de trein; de achterste rijtuigen waarvan het gebruik niet noodzakelijk is, worden op slot gedaan; verlichting en verwarming worden uitgeschakeld.

De groepschefs duiden de treinen, dagen en ritten aan waarop de maatregel van toepassing is.

In het eindstation is de hoofdwachter van de trein verplicht zich er van te vergewissen dat al de afdelingen ontruimd werden. Hij trekt al de neerlaatbare ramen op.

De van planton zijnde of stationnerende hoofdwachters moeten in de mate van het mogelijke medewerken bij het openen en sluiten van de deuren.

De hoofdwachters die los reizen moeten, onderweg, eveneens medewerken aan het openen en sluiten van de deuren der treinen die zij nemen hetzij om naar hun dienst te gaan, hetzij om naar huis terug te keren.

Wordt bij een trein een reserve-rijtuig gevoegd om daarin gebezigd te worden, dan vergewist de hoofdwachter van de trein zich, vóór het vertrek, of de deu-

ren er van niet **op slot** zijn; moet dit rijtuig echter niet tot vervoer van reizigers dienen, dan waakt hij er integendeel voor, dat men er geen toegang toe heeft.

De hoofdwachter van de trein is verantwoordelijk voor de ongevallen overkomen doordat hij verzuimd heeft de deuren te sluiten.

Zo een deur breekt en evenzo als werd vastgesteld dat een deur tijdens de rit van de trein opengelaten of vóór het vertrek van deze niet geheel gesloten geworden is, wordt de hoofdwachter van de trein met **een strenge vermaning bestraft,** zo het blijkt dat die bediende niet al de verplichtingen vervuld heeft welke hem opgelegd zijn.

Heeft de onvoorzichtigheid van het personeel voor gevolg dat reizigers kwetsuren bekomen, dan moet, daarenboven een gerechtelijk proces-verbaal opgemaakt worden. Een afschrift van dit proces-verbaal dient door de hoofdinspecteur van gerechtelijke politie aan de directie der Exploitatie overgezonden.

Het personeel wordt bijzonder gewezen op de nadelige gevolgen welke voor de Maatschappij kunnen voortvloeien uit kwetsuren, welke reizigers oplopen door het dichtslaan van de deuren.

Ook komt het er in elk geval op aan dat ieders verantwoordelijkheid op staande voet onomstotelijk wordt uitgewezen.

De ambtenaar of de bediende, bij wie een reiziger zich beklaagt, door het dichtslaan van een deur het slachtoffer van een ongeval geworden te zijn, wint te dien einde terstond al de inlichtingen in welke bevorderlijk zijn om de Maatschappij op de hoogte te brengen, en neemt of doet de volledige identiteit opnemen van de personen die van het gebeurde getuige waren.

Openen en sluiten van de deuren van metalen omnibusrijtuigen met electropneumatische inrichting. (122.133).

1° Verificatie vóór het vertrek.

Om de deuren automatisch te doen werken is het nodig :

a) dat de hulpdienstreservoirs der deuren met druklucht worden gevoed (drukking 5 kg./cm2) van uit de Westinghouse-pomp van de locomotief of van uit een compressor;

b) dat er doorheen het gehele stel continuïteit bestaat tussen de electrische stroomkringen voor bediening van de deuren door middel van dubbele electrische koppelingen die de rijtuigen onderling verbinden en waarvan één voldoende is om de uitrusting te doen werken.

Vóór het vertrek moet de hoofdwachter nazien of die onderlinge aansluiting bestaat en of de schakelaars goed diep zitten.

De wachter of hoofdwachter (op treinen zonder wachter) moet nazien of de ontgrendelingskraantjes van elke deur de vereiste stand innemen (4 per rijtuig).

2° Sluiten van de deuren.

Het treinpersoneel (hoofdwachters en wachters) is voorzien van een bijzondere sleutel met klauw voor het automatisch sluiten van de deuren.

De sluiting van al de deuren wordt beheerst door eender welke contactor (contactenklep) met bijzondere sleutel, bovenaan elke deur.

Na zijn sleutel in één contactor te hebben gestoken, draait de hoofdwachter (of wachter) hem ¼ slag in de draairichting van de wijzers van een uurwerk en sluit zodoende al de deuren der rijtuigen, behalve die van waar de bediening geschiedt (indien zij geopend werd).

De sleutel met klauw wordt uitgetrokken door hem terug in de eerste stand te brengen, d.w.z. door hem in de tegengestelde richting van de wijzers van een uurwerk te draaien, waardoor de laatste opengebleven deur gesloten wordt en al de deuren van de trein door de druklucht gegrendeld worden.

Alsdan wordt de sleutel uit de contactor getrokken.

De consignes voor het sluiten van de deuren kunnen dus samengevat worden als volgt :

a) De sleutel aan de kant van het instapperron in de contactor boven een openstaande deur steken;

b) De sleutel in de richting van de wijzers van een uurwerk draaien;

c) Het vertreksein geven;

d) De sleutel in de tegengestelde richting van de wijzers van een uurwerk draaien;

e) De sleutel onmiddellijk na de bediening uit de contactor trekken.

3° Onregelmatigheden in het sluiten van de deuren.

a) De deuren sluiten niet : de bediening herhalen aan de deur van een ander rijtuig;

b) De deuren van één of meer rijtuigen blijven open : een 2de bediening doen van één der opengebleven deuren;

c) Eén of meer deuren sluiten niet : ze met de hand sluiten.

Elke onregelmatigheid in het lopend onderhoud van het reizigersmaterieel wordt gemeld met E 785 (3 afschriften).

In geen geval mag een stel afgekeurd worden wegens een defect aan de automatische bediening van de deuren.

4° Openen van de deuren.

Om de deuren te openen moet de grendeling vooraf opgeheven worden door de bijzondere sleutel in gelijk welke contactor te steken en hem langzaam te draaien in tegengestelde richting van de wijzers van een uurwerk (¼ slag); de sleutel wordt vervolgens na het uitvoeren van de omgekeerde verrichting uitgetrokken.

Niet te vergeten dat, ingevolge de voormelde bedieningen, al de deuren tegelijkertijd aan beide zijden van de rijtuigen ontgrendeld worden.

Vervolgens worden de deuren met de hand geopend.

5° Onregelmatigheden bij het openen van de deuren.

a) De deuren gaan niet open, doordat de ontgrendelingsbediening geen gevolg heeft : de bediening aan de deur van een ander rijtuig herhalen;

b) De deuren van één of meer rijtuigen blijven gesloten : een tweede bediening doen aan een deur van een van die rijtuigen;

c) Eén of meer deuren kunnen niet ontgrendeld worden; de ontgrendelingsnoodkraan openen, aan de zijde boven elke betrokken deur.

Door het openen van die kraan kan de naaste deur niet meer automatisch gesloten en gegrendeld worden.

Bijgevolg moet die kraan, na iedere voor het openen van de deur vereiste bediening, onmiddellijk weer gesloten worden, zoniet zou de automatische sluiting uitgeschakeld blijven.

Een deur waarvan de noodkraan open is, moet dus met de hand bediend worden.

Elke onregelmatigheid wordt gemeld met bulletin E 785 (3 afschriften).

Als aanvulling van deze bepalingen en op verzoek van de Directie M.A., bureau 23-22, moeten de vaststellingen aangaande het niet werken van de automatische deuren der metalen rijtuigen type « omnibus », voortaan contradictoir gedaan worden door het personeel E en M.A.

De hoofdwachter moet twee exemplaren van het bulletin E 785 aan de onderchef van het eindstation van de trein afgeven. Zo er in dit station een onderhoudspost is, zelfs indien deze post het treinstel niet onderhoudt, moet de onderchef de leider van deze post op de hoogte brengen van de proef die moet gedaan worden in bijzijn van een bediende E (onderchef of hoofdwachter) en van een bediende M. A.,

met opgave van het uur waarop er een locomotief tegen het stel komt; er dient overleg gepleegd betreffende het ogenblik waarop de contradictoire proef moet plaats hebben.

Zo het onderzoek niet in bedoeld station kan geschieden moet het exemplaar van het E 785 dat als eindbestemming de onderhoudspost van het eigenaarsstation van het voertuig heeft, afgegeven worden aan de hoofdwachter van de volgende met dit gebrekkig stel verzekerde trein, voor contradictoire proef in het nieuw eindstation van het parcours van de trein.

Zo er tijdens de daaropvolgende cyclus van benuttiging van dit stel geen onderhoudspost is, moet het contradictoir onderzoek in voorkomend geval, gedaan worden in de onderhoudspost van het eigenaarsstation van het voertuig. Het spreekt vanzelf dat het exemplaar van het E 785 dat voor deze laatste onderhoudspost bestemd is, aan deze post moet opgezonden worden met eventuele opgave van de uitslag van het contradictoir onderzoek dat in een der vorenvermelde onderhoudsposten gedaan werd.

6° Voorzorgen door het treinpersoneel te treffen alvorens de trein te verlaten of vóór uitwijking van een stel metalen omnibusrijtuigen.

Alvorens een stel bij het perron of vóór de uitwijking te verlaten, moeten de deuren ten slotte ontgrendeld worden.

Men moet er zich daarna wel voor wachten de deuren automatisch te sluiten, zodat de deuren van gans het stel wanneer dit aan het perron gevoerd wordt, met de hand kunnen geopend worden.

Een stel bestaande uit metalen omnibusrijtuigen moet, tijdens het oponthoud of de uitwijking er van, uit het oogpunt van de deuren beschouwd worden als al de andere stellen.

7° Electrische koppelingen.

Met de behandeling van de electrische koppelingen zijn de rangeerders belast.

De koppelingen van het eerste en van het laatste voertuig worden in hun rustkastjes geschoven en de opgelichte kabel wordt in de daartoe bestemde haak gehangen.

Al de andere koppelingen worden onderscheidenlijk in het verbindingskastje van het naaste rijtuig gestoken.

Alvorens een rijtuig af te haken, moeten de koppelingen uit de verbindingskastjes getrokken en elk in hun rustkastje geschoven en moet de kabel in de daartoe bestemde haak opgehangen worden.

Een gebrekkige koppeling wordt uit haar bijbehorend verbindingskastje getrokken en in haar rustkastje geschoven; in zulk geval wordt dan aan weerszijden van het rijtuig, op de opschriftenplaat een etiket geplakt met de aanwijzing « Koppeling beschadigd ».

4. TOELATING VAN DE REIZIGERS IN DE RIJTUIGEN.

De hoofdwachter heeft tot plicht het verbod om in of uit de rijtuigen te springen terwijl de trein rijdt, streng te doen in acht nemen, hetzij door de reizigers, zo mogelijk, te verhinderen zich aan het gevaar bloot te stellen, hetzij door een gerechtelijk proces-verbaal op te maken wanneer deze er in geslaagd zijn zijn werkzaamheid te verschalken.

5. ALLERLEI AANKONDIGINGEN.

De hoofdwachter kondigt, luid en verstaanbaar de naam van de stations, aanhorigheden en stopplaatsen, de stilstanden van 5 minuten en meer en de aansluitingen aan.

6. VERBOD OM IN SOMMIGE AFDELINGEN PLAATS TE NEMEN.

Het is aan de hoofdwachters en wachters uitdrukkelijk verboden plaats te nemen :

a) in de afdelingen waarin uitsluitend dames zitten;

b) in afdelingen 1e klasse, de slaap-, de salon-, de restauratie- en de salon-restauratiewagens.

HOOFDSTUK III. – VAN DE WACHTER.

A. – Openen en sluiten van de rijtuigdeuren.

1. ALGEMEENHEDEN.

Zodra de wachters **in de stations waar de trein gevormd wordt** aan hun trein komen, vergewissen zij zich of de deuren van al de rijtuigen gesloten zijn aan de kant waar de reizigers niet moeten instappen, en de klinken (veiligheidsklinken) in hun schootplaten geslagen zijn.

In de stations waar de trein gevormd wordt en in de stations van aansluiting waar de trein lang genoeg stilhoudt, moeten de treinwachters en de bedienden die van planton zijn of in losse dienst rijden, 's Winters, in afwachting dat de vertrektijd daar is, de deuren in hun opening stoten, zonder ze te sluiten, om te beletten dat de reizigers aan de koude en de tocht blootgesteld wezen.

Alvorens de trein aanzet, sluiten de treinwachters, geholpen door het personeel dat van planton is of in losse dienst rijdt, de deuren en waarschuwen de reizigers daarvoor door met luide en verstaanbare stem de woorden **« Pas op voor de handen »** te roepen. Zij sluiten behoedzaam de deuren **en vergewissen zich daarbij dat voor geen ongeval te vrezen is;** ook zorgen zij er voor de veiligheidsklinken in hun schootplaten te slaan.

Het is hun streng verboden de deuren met geweld in hun openingen te stoten om ze te sluiten.

Het is de wachters streng verboden **om welke reden ook** de rijtuigdeuren te openen bij het kruisen van treinen evenals bij het rijden over de gevaarlijke plaatsen welke aangewezen zijn op de tabellen waarvan een exemplaar voorhangt in de lokalen die door de hoofdwachters en de wachters bezocht worden en welk aan elk van deze bedienden in de vorm van brochure bezorgd wordt.

Het is tevens verboden in het station rangeringen uit te voeren met rijtuigen waarvan de deuren niet aan beide zijden gesloten zijn.

2. SLUITEN MET SLEUTEL.

Zie Hoofdst. II : van de hoofdwachter, blz. 87.

3. METALEN OMNIBUSTREINEN.

Zie Hoofdst. II : van de hoofdwachter, blz. 89.

4. ALGEMENE BEPALINGEN.

De wachter van de trein is verantwoordelijk voor de ongevallen die mochten overkomen doordat hij verzuimd heeft de deuren te sluiten.

Zo een deur breekt en evenzo als werd vastgesteld dat een deur tijdens de rit van de trein opengelaten of vóór het vertrek er van niet geheel gesloten geworden is, wordt de wachter van de trein **met een strenge vermaning bestraft.**

B. — Toelating van de reizigers in de rijtuigen.

1. GESPLITSTE TREINEN.

Als reizigersrijtuigen, die niet deel uitmaken van een trein die gaat vertrekken, daar zó dicht bij staan dat verwarring mogelijk is, dienen de deuren van die rijtuigen **op slot gedaan**, zo niet moeten zij gesloten gehouden worden door middel van een koord welke van het ene tot het andere uiteinde van het treinstel gespannen is.

De stationschef wijst de bediende aan die deze verrichtingen moet doen, en is verantwoordelijk voor de uitvoering er van.

Wordt in een trein een reserve-rijtuig bijgezet om daarin gebezigd te worden, dan vergewist de wachter van de trein zich vóór het vertrek of de deuren er van niet **op slot** zijn; doch, als dit rijtuig niet tot het vervoer van reizigers moet dienen, waakt hij er daarentegen voor dat er niet kan in plaats genomen worden.

2. BESCHIKBARE PLAATSEN.

De wachter moet steeds weten welk ongeveer het getal plaatsen is die beschikbaar zijn in de rijtuigen welke hij bedient.

Om te voorkomen dat de reizigers van de voorste naar de achterste rijtuigen, en omgekeerd, gestuurd worden en dat, door dit over en weer geloop, de verzending van de trein vertraging ondervindt, moeten de wachters aan elkaar het benaderend getal beschikbare plaatsen doen kennen en elkander helpen bij het plaatsen van de reizigers.

De stations en de treinbedienden moeten met kracht aandringen opdat de reizigers snel in of uit de afdelingen stappen; zij moeten zich daarbij beleefd, dienstvaardig en voorkomend gedragen.

Die bedienden kijken, **vooral 's avonds,** aandachtig toe dat die verrichtingen, hoewel met de grootst mogelijke spoed uitgevoerd, toch zó geschieden, dat de veiligheid van de reizigers volkomen verzekerd is.

C. — Aankondigingen door de bedienden die door hun dienst bij de reizigerstreinen worden geroepen.

In de stations waar de trein gevormd wordt en in de stations van aansluiting kondigen de wachters luid en verstaanbaar, vóór het vertrek, de reisweg en de aard van de trein aan (expres, direct, semi-direct of omnibus).

De aard van de trein moet niet aangekondigd worden op de banen die alleenlijk door omnibustreinen bediend worden.

Bij elke regelmatige stilstand, wordt de naam van het station, de aanhorigheid of de stopplaats vóór ieder rijtuig geroepen door de hoofdwachters, de wachters en het personeel (facteurs, klerken, werklieden enz.) dat door zijn dienst aan de trein moet komen.

Elk oponthoud van **vijf minuten en meer** wordt eveneens door dezelfde bedienden aangekondigd.

Om vergissingen vanwege de reizigers te voorkomen, moeten sommige stations met samengestelde naam worden aangekondigd als volgt :

VOORBEELDEN :

Naam van de stations volgens de officiële bescheiden :	Aankondigen :
Berchem (Antwerpen)	Berchem
Berchem (Oudenaarde)	Berchem
Deurne (Diest)	Deurne
Halen (Diest)	Halen
Lembeek (Halle)	Lembeek
Petegem (Oudenaarde)	Petegem
St-Amands (Puurs)	St-Amands

In de stations van aansluiting roept het personeel der Exploitatie vóór elk rijtuig, luid en verstaanbaar dat de reizigers voor die banen of die bestemmingen moeten van trein veranderen.

D. — Verbod om in sommige afdelingen plaats te nemen :

Het is de wachters uitdrukkelijk verboden plaats te nemen :

1° in de afdelingen waar alleen dames zitten;

2° in de afdelingen 1e klasse, de slaap-, de salon-, de restauratie- en de salon-restauratiewagens.

Nadat de wachters, die met het nazien van de plaatsbewijzen belast zijn, de controle **geheel** gedaan hebben, mogen zij zich **voor een tijdje** zetten in een van de 3e klasse-rijtuigen die zij bedienen en waar het minste getal reizigers aanwezig is, onder voorbehoud echter dat zij, zo hun dienst het toelaat, in het laatste voertuig met rem plaats nemen.

Bij gemis van 3e klasse-rijtuig, mogen zij in een gans ledige 2e klasse-afdeling of, zo er geen dergelijke afdeling vrij is, in de bagagepakwagen plaats nemen.

Hebben de wachters, vóór het vertrek van de trein, de controle van de biljetten van de reizigers die in een slaap-, een restauratie- of een salon-restauratiewagen zitten, niet geheel kunnen doen, dan moeten zij, na dit

werk te hebben afgedaan, in de gang van het rijtuig blijven staan, als het hun niet mogelijk is zich over de brugjes tot onderlinge gemeenschap in het voertuig daarvoren of daarachter te begeven.

Bedienen verscheidene wachters een trein, dan is het hun verboden zich samen in een zelfde afdeling op te houden.

Wordt afgezet, elke hoofdwachter of wachter van wie het bewezen is dat hij het verbod overtreden heeft in zake het plaats nemen in een afdeling waarin alleen een of meer dames zitten.

Wordt de schuldige bediende daarenboven ten laste gelegd een daad bedreven te hebben welke onder te toepassing van het strafwetboek valt, **dan wordt hij bij het gerecht aangeklaagd.**

E. — Rijtuigen met onderlinge gemeenschap voor de wachters. — Toezicht op de reizigers.

Bestaan de treinen geheel uit rijtuigen met onderlinge gemeenschap, dan moeten de wachters, gedurende de rit, af en toe daarin van het een uiteinde naar het andere gaan om er een toezicht te voeren waarmee de veiligheid en de rust van de reizigers beoogd wordt.

Dit toezicht dient op bescheiden wijze uitgeoefend, zodat de reizigers er niet door lastig gevallen worden.

Vorenstaande bepalingen zijn eveneens toepasselijk op de rijtuigen of op de groepen rijtuigen met onderlinge gemeenschap in treinen die, om enigerlei reden, niet geheel met voertuigen van dit slag samengesteld zijn.

1ste DEEL

Titel III.

REIZEN IN DE PAKWAGENS.

Januari 1950

TITEL III.

REIZEN IN DE PAKWAGENS (1) (122.004).

HOOFDSTUK I. – AMBTENAARS EN BEDIENDEN VAN DE N.M.B.S.

A. – Reizigerstreinen.

Het is aan de ambtenaars en bedienden van de Maatschappij verboden plaats te nemen in de pakwagens der reizigerstreinen, behalve wanneer hun aanwezigheid daar wegens onbetwistbare dienstredenen vereist is. Plaatsgebrek in de rijtuigen van de trein kan in dit geval niet ter verontschuldiging worden aangevoerd.

De treinbedienden die in losse dienst reizen mogen plaats nemen in de pakwagens der reizigerstreinen waarin geen 3e klasse-plaatsen zijn of waarvan de dienstbestemming hun niet toelaat er gebruik van te maken voor de af te leggen rit.

B. – Goederentreinen.

De reizende ambtenaars en bedienden mogen in de pakwagens der goederentreinen plaats nemen.

De niet-reizende ambtenaars en bedienden die een opdracht moeten vervullen, een werk moeten uitvoeren of hun hulp moeten verlenen in een andere plaats dan hun standplaats, mogen in de pakwagen der goederentreinen plaats nemen wanneer ze aldus sneller ter bestemming of terug in hun standplaats kunnen komen dan wanneer zij een reizigerstrein nemen.

De bedienden der N.M.B.S. die wonen in plaatsen welke van de plaats van hun werk verwijderd zijn, hebben toegang tot de pakwagens der goederentreinen op vertoon van een toelating van de groepschef

(1) De pakwagenafdeling der pakwagenrijtuigen van de electrische treinen en de motortreinen wordt met de pakwagens gelijkgesteld.

waarvan zij afhangen, doch alleen in de pakwagens der treinen die in deze toelating zijn aangewezen.

C. — Vervoerbewijzen.

De ambtenaars en bedienden aan wie toelating is gegeven om in de pakwagens te reizen, moeten in al de gevallen voorzien zijn van een regelmatig vervoerbewijs, dat ze aan de hoofdwachter moeten tonen (vrije-reiskaart, reisbiljet of abonnement, reisbulletin, aanwijzing op het werkblad van de te nemen trein enz.). De bedienden die een dienstkleding moeten dragen moeten deze bovendien aanhebben.

HOOFDSTUK II. — AMBTENAARS EN BEDIENDEN VAN DE STAAT.

Sommige ambtenaars en bedienden van de Staat, in hoofdst. VI vermeld, mogen onder bepaalde omstandigheden in de pakwagens plaats nemen.

HOOFDSTUK III. — PERSONEN DIE NIET TOT DE N.M.B.S. OF TOT EEN STAATSBESTUUR BEHOREN.

De niet tot de N.M.B.S. of tot een Staatsbestuur behorende personen die in Hoofdst. VII zijn opgegeven, mogen onder bepaalde omstandigheden in de pakwagens plaats nemen.

HOOFDSTUK IV. — TREINEN MET TEN MINSTE TWEE PAKWAGENS.

Wanneer in een trein ten minste twee pakwagens lopen moeten de ambtenaars en bedienden plaats nemen in de pakwagen die niet door de hoofdwachter is bezet, voor zover hun dienstverplichtingen zulks veroorloven.

HOOFDSTUK V. — OVERTREDINGEN.

De hoofdwachter vermeldt in zijn verslag elk gebruik van de pakwagen dat hem ongeoorloofd voorkomt, met opgave van naam, voornamen, hoedanigheid en standplaats van de betrokkene, alsmede van de reden die wordt aangevoerd om in de pakwagen te reizen.

HOOFDSTUK VI. — STAATSAMBTENAARS EN -BEDIENDEN DIE IN DE PAKWAGENS MOGEN REIZEN.

Aanwijzing van de ambtenaars en bedienden.	Vereiste voorwaarden
A. Reizigers- en goederentreinen.	
Ministerie van Verkeerswezen.	
De ambtenaars en bedienden van de regeringscontroledienst op wier vrije-reiskaart een desbetreffende melding voorkomt.	
Dienst der Posterijen.	
De inspecteurs en verificateurs behorende tot het Hoofdbestuur, alsmede de gewestelijke directeurs en hun adjuncten.	Voor het toezicht op het vervoer van de geldstortingen van de Post en van de waardebrieven.
De hoofdbrievenbestellers.	Binnen hun omschrijving en mits ze in dienstkleding zijn.
De brievenbestellers die pakketten-geldstortingen speciaal begeleiden alsmede, in voorkomend geval, de beambte die hen vergezelt.	Op vertoon van een erkenningskaart waarop een uitdrukkelijke desbetreffende melding voorkomt.
De brievenbestellers die vervoerde postpaketten begeleid hebben.	In treinen waarin geen 3e klasse-rijtuig loopt. Deze bedienden moeten eventueel plaats nemen in het postrijtuig.
De bedienden die de kiesbrieven begeleiden welke naar de arrondissementshoofdbureau's (hoofdplaatsen van bestuurlijke arrondissementen) gezonden worden op de dag van de verkiezing of 's anderendaags 's morgens.	In dienstkleding, in treinen waarin geen 3e klasse-rijtuig loopt.
Dienst der Telegrafie.	
De ingenieurs-adjuncten van de technische dienstdirecteurs en de technische inspecteurs, electrotechnische ingenieurs.	Voor de inspectie van de door een orkaan enz. beschadigde lijnen.
De bediende belast met het onderhoud en de herstelling van de uurwerken en brandkasten.	In treinen waarin geen 3e klasse-rijtuig loopt.

Aanwijzing van de ambtenaars en bedienden.	Vereiste voorwaarden
De meestergasten, voorlieden, ploegbazen, electriciens, onderelectriciens, lijnleggers.	Voor de bewaking van hun materieel.
Dienst der Douanen en Accijnzen.	
De douaniers-begeleiders in dienstkleding en voorzien van hun begeleidingsbevel.	In treinen waarin geen 2e of 3e klasse-rijtuig loopt.
Bedienden van andere besturen.	
De rijkswachters, in burgerkleding, belast met het toezicht op de electrische lijnen.	Op vertoon van een erkenningskaart waarop hun opdracht aangewezen is.

B. Goederentreinen alleen.

Dienst der Douanen en Accijnzen.	
De ambtenaars van het bestuur der rechtstreekse belastingen, douanen en accijnzen die belast zijn met de bijzondere dienst van de accijnzen en die tot taak hebben het algemeen toezicht uit te oefenen op de brouwerijen, de stokerijen, de druivensuiker- en meer bepaald de beetsuikerfabrieken.	Als zij reizen voor hun dienst en door een goederentrein te nemen, hun toezicht beter kunnen uitoefenen dan wanneer zij in een reizigerstrein plaats nemen. Zij moeten een 3e klasse-biljet of een abonnement tonen dat op het bereden baangedeelte geldig is, alsmede de aanstelling krachtens welke zij handelen.
Ambtenaars en bedienden van andere besturen.	
De ambtenaars van Bruggen en Wegen en van de mijnen.	Als zij voorzien zijn van een bijzondere toelating afgeleverd door het hoger bestuur.
De militairen door de militaire overheid aangewezen voor het begeleiden van de zendingen (ontplofbare stoffen enz.) voor rekening van het leger, in binnenverkeer of in gemengd verkeer.	Behalve wanneer het vervoer met buitengewone treinen geschiedt en in die treinen een rijtuig voor het vervoer van de begeleiders loopt.
De magistraten van de rechterlijke orde.	Wanneer het nemen van een goederentrein werkelijke voordelen biedt voor het vervullen van de opdrachten waarmede zij belast zijn, en op vertoon van een 3e klassebiljet, telkens als zij er de stations-

Aanwijzing van de ambtenaars en bedienden.	Vereiste voorwaarden
	chef of zijn gemachtigde of de bediende van een stopplaats om verzoeken (1). Aan het stations- en treinpersoneel wordt bijzonder aanbevolen deze magistraten de nodige aanwijzingen te verstrekken ten einde ongevallen te voorkomen.

HOOFDSTUK VII. — PERSONEN DIE NIET TOT DE N.M.B.S. OF TOT EEN STAATSBESTUUR BEHOREN EN IN DE PAKWAGENS MOGEN REIZEN.

A. Reizigerstreinen.

Zieken.	Met de schriftelijke toelating van de Handelsdirectie of van de groepschef waarvan het station van vertrek afhangt.
De begeleiders van zendingen pootvissen en levende vissen die met een regelmatig vervoerbewijs reizen.	Gedurende het oponthoud in de stations waar langer dan één minuut gestopt wordt, om de pootvissen en de vissen te verzorgen.

B. Goederentreinen.

De begeleiders van zendingen dieren.	1° Wanneer zij zendingen schapen begeleiden die vervoerd worden in wagens met dubbele vloer, de z.g. « schapenwagens »; 2° Wanneer, wegens tekort aan paardenwagens, onoverdekte wagens moeten gebruikt worden; 3° Wanneer de wagens door de toldienst gelood zijn; 4° Alleen voor zendingen herkomstig van vreemde netten, als zij geen plaats kunnen nemen in de voertuigen waarin dieren geladen zijn.
De personen die ontplofbare stoffen uit de private nijverheid begeleiden.	

(1) De betrokken bedienden moeten gevolg geven aan alle aanvragen die tot hen worden gericht. Mochten er echter misbruiken worden vastgesteld dan dienen deze door bemiddeling van de groepschef aan de Directie der Exploitatie (Bureau 12-13) gemeld.

BUNDEL I

2de Deel

ONDERRICHTINGEN BETREFFENDE DE REIZIGERSDIENST.

TITEL I. – VERLICHTING VAN DE TREINEN.

TITEL II. – VERWARMING VAN DE TREINEN.

TITEL III. – DOORGAANDE RIJTUIGEN.

TITEL IV. – MATERIEEL VOOR HET VERVOER VAN LIJKEN.

TITEL V. – SCHOONMAKEN VAN HET REIZIGERS-MATERIEEL.

TITEL VI. – VOORZORGSMAATREGELEN DOOR STATIONS- EN TREINPERSONEEL.

TITEL VII. – AANDEEL VAN DE HOOFDWACHTERS EN WACHTERS IN HET ONDERHOUD VAN RIJDEND MATERIEEL.

Januari 1950

2de DEEL

Titel I

VERLICHTING VAN DE TREINEN.

Januari 1950

TITEL I.

VERLICHTING VAN DE TREINEN (2.3.5.2.)

HOOFDSTUK I. – UREN VAN VERLICHTING.

A. – De uren van aansteking en uitdoving der verlichtingstoestellen van de voor het publiek toegankelijke rijtuigen zijn in de tabel bijlage I hierna aangegeven.

B. – Zo een pakwagen buiten de uren van normale verlichting moet worden verlicht, mag de hoofdwachter slechts de voor de uitvoering van de dienst volstrekt nodige lampen aansteken. Gedurende het grootste gedeelte van de rit, zelfs tijdens de uren van normale verlichting, volstaat de lamp van de uitkijk.

C. – Voor het doorrijden van alle tunnels moeten al de rijtuigen verlicht worden als volgt :

1. STELLEN MET ONDERLINGE GEMEENSCHAP, NIET VOORZIEN VAN EEN HOOFDLEIDING VOOR HET AANSTEKEN EN UITDOVEN, EN MOTORWAGENS.

De lampen moeten onmiddellijk vóór het binnenrijden van de tunnel aangestoken en onmiddellijk na het uitrijden gedoofd worden.

De hoofdwachter of de wachter doet deze beide verrichtingen op het gepaste ogenblik en rekening houdend, wanneer hij alleen op de trein is, met zijn andere verplichtingen van contrôle en inning van de vervoerprijzen.

Voor het doorrijden van kort op elkaar volgende tunnels worden de lampen onmiddellijk vóór het binnenrijden van de eerste aangestoken en onmiddellijk na het uitrijden van de laatste gedoofd.

2. STELLEN VOORZIEN VAN EEN HOOFDLEIDING.

De verlichting wordt van uit de pakwagen bediend; de hoofdwachter doet de nodige aanstekingen

en uitdovingen. Zelfs voor de kort op elkaar volgende tunnels worden de lampen voor elke doorrit aangestoken en uitgedoofd.

Wanneer de hoofdwachter alleen op de trein is, doet hij beide verrichtingen op het gepaste ogenblik, rekening houdende met zijn andere verplichtingen van contrôle en inning der vervoerprijzen; in dit geval worden bovendien voor het rijden door kort op elkaar volgende tunnels, de lampen vóór het binnenrijden van de eerste aangestoken en onmiddellijk na het uitrijden van de laatste gedoofd.

HOOFDSTUK II. — WIJZEN VAN ELECTRISCHE VERLICHTING VAN HET REIZIGERSMATERIEEL.

De electrische verlichting is verwezenlijkt, hetzij door middel van gloeilampen, hetzij door middel van fluorescentiebuizen.

HOOFDSTUK III. — AANBRENGEN VAN DE ELECTRISCHE KOPPELINGEN TUSSEN DE VOERTUIGEN.

De rangeerders der stations plaatsen de electrische koppelingen tussen de voertuigen.

Deze verbinding moet tot stand gebracht worden na het aanhaken van de voertuigen.

De stroomkringen moeten verbroken vóór het afhaken van de voertuigen.

HOOFDSTUK IV. — AANSTEKEN EN UITDOVEN VAN DE LAMPEN EN FLUORESCENTIEBUIZEN.

A. — Bedienden belast met deze verrichtingen :

Het treinpersoneel, voor het aansteken en uitdoven van de lampen, vóór het vertrek van de trein, na aankomst of onderweg.

B. — Verrichtingen voor het aansteken van de gloeilampen of fluorescentiebuizen der stellen die uitsluitend uit voertuigen met afzonderlijke uitrusting bestaan.

1. a) GLOEILAMPEN.

De verlichtingsstroomkringen van deze voertuigen worden in elk hunner door middel van de hoofdschakelaar bediend.

In de voertuigen van het oud materieel wordt deze schakelaar bediend door een kruk, ingesloten in een kast welke tegen de binnenwand is aangebracht en geopend wordt met behulp van de internationale viergangsleutel.

In de metalen rijtuigen is deze schakelaar ingesloten in de kast die het regelingskastje bevat. In de deur van deze kast is een opening vóór de bedieningsas van de schakelaar. Deze as wordt door middel van de internationale sleutel aan de buitenkant der kast bediend zonder deze te openen.

De wandarmlampen worden naar willekeur door de reizigers bediend, doch ze gaan slechts aan wanneer de hoofdschakelaar gesloten is.

In de metalen pakwagens moet het sluiten van de hoofdschakelaar samengaan met het sluiten van de afzonderlijke schakelaars der lampen.

Er wordt uitdrukkelijk aanbevolen de contactslede van een commutator of van een schakelaar nooit in een stand tussen de contactblokjes te laten.

b) FLUORESCENTIEBUIZEN.

De fluorescentieverlichting bestaat op een zeker aantal metalen R.I.C.-rijtuigen en rijtuigen van 22 en 18 m.

De verlichtingsstroomkringen van deze rijtuigen worden bediend door middel van een bijzonder aanstekingskastje.

Dit kastje bevindt zich in de verlichtingskast; het is voorzien van een drukknop voor het aansteken en een voor het uitdoven.

Voor de bediening moet men de kast openen.

2. DE LAMPEN DER PAKWAGENS VAN HET OUD MATERIEEL VOORZIEN VAN BEWEEGBARE CONTACTSTOPPEN EN LICHTKOPPELINGEN

worden uitsluitend door de afzonderlijke schakelaars bediend; deze pakwagens hebben geen hoofdschakelaar.

3. DE LAMPEN VAN DE PAKWAGENS VAN HET OUD MATERIEEL ENKEL VOORZIEN VAN LICHTKOPPELINGEN

worden bediend door middel van de hoofdschakelaar samen met de afzonderlijke schakelaars.

4. VERRICHTINGEN DIE DE HOOFDWACHTERS MOGEN UITVOEREN BIJ DE STELLEN MET COLLECTIEVE VERLICHTINGSUITRUSTING.

Deze verrichtingen zijn in bijlage III beschreven.

De volgende algemene regel dient nageleefd :

Een of meer lampen die aangestoken werden door het bedienen van een bepaalde schakelaar mogen nooit door het bedienen van een andere schakelaar worden uitgedoofd. Voor het uitdoven moet dus steeds de schakelaar worden gebruikt die voor het aansteken heeft gediend.

C. — Maatregelen door de hoofdwachter onderweg te nemen bij onregelmatigheden in de verlichting van een stel met collectieve uitrusting.

Deze maatregelen zijn in bijlage IV aangegeven.

D. — Maatregelen te nemen bij beschadiging van de lichtkoppelingen van de stellen met collectieve verlichting.

Het personeel dat de slechte staat van het verstelbaar deel van een lichtkoppeling vaststelt, moet de onderhoudspost verwittigen. Indien deze niet onmiddellijk tot de nodige herstelling kan overgaan moet hij dit verstelbaar deel voorlopig uit het vast deel er van uitnemen en de kabel er van afnemen. Het verstelbaar deel in goede staat moet vervolgens in het vaste deel in goede staat dat er juist tegenover staat, gestoken worden.

Indien na deze voorzorgsmaatregel te hebben genomen geen voldoende verlichting wordt bekomen, moet :

Zo het vast deel van de beschadigde lichtkoppeling behoort tot een voertuig zonder dynamo aan een

uiteinde van de trein, dit voertuig buiten dienst worden gesteld;

Zo de beschadigde lichtkoppeling behoort tot een voertuig met dynamo aan een uiteinde van de trein of tot een rijtuig met of zonder dynamo binnen het treinstel, de treinleiding worden geopend daar waar het vast gedeelte van de lichtkoppeling beschadigd is en het stel aldus in twee afzonderlijk te verlichten vakken verdeeld;

Zo het voertuig met beschadigde lichtkoppeling niet voldoende verlicht is, het buiten dienst gesteld worden.

HOOFDSTUK V. — MAATREGELEN TE NEMEN BIJ HET VERLIES VAN EEN RIEM.

Het personeel dat het verlies van een riem vaststelt, moet :

- Op de langsligger van het voertuig het voorgeschreven etiket M. 667 doen plakken;
- Een bulletin van onregelmatigheid E. 785 in drie exemplaren opmaken.

De verloren riem moet vervangen worden op het eerste station waar een onderhoudspost is en waar de duur van het oponthoud het toelaat.

Een rijtuig van een stel met collectieve verlichting mag nooit wegens het verlies van een riem uitgezet worden vermits de verlichting er van steeds verzekerd is en de batterij voort geladen wordt door de andere dynamo's die op de treinleiding zijn geschakeld.

HOOFDSTUK VI. — PLICHTEN VAN HET TREINPERSONEEL IN GEVAL VAN ONREGELMATIGHEDEN BIJ VERLICHTING.

De hoofdwachter of de wachter die bij vertrek, tijdens de rit of bij aankomst van de trein een onregelmatigheid in de verlichting vaststelt, meldt dit dadelijk met een bulletin van onregelmatigheid E. 785.

Bijlage I.

UREN VAN VERLICHTING EN UITDOVING VAN DE VERLICHTINGSTOESTELLEN DER RIJTUIGEN.

Maand (1)	1e tiendaags tijdperk (van 1e tot en met 10e)		2e tiendaags tijdperk (van 11e tot en met 20e)		3e tiendaags tijdperk (van 21e tot en met 31e)	
	Aansteking	Uitdoving	Aansteking	Uitdoving	Aansteking	Uitdoving
Januari	16.45	8.50	16.55	8.45	17.10	8.40
Februari	17.25	8.20	17.45	8.05	18.05	7.50
Maart	18.20	7.30	18.35	7.10	18.55	6.45
April	19.10	6.20	19.25	6.00	19.45	5.35
Mei	20.05	5.15	20.20	4.55	20.35	4.40
Juni	20.50	4.25	21.05	4.25	21.05	4.25
Juli	21.00	4.30	20.55	4.45	20.35	5.05
Augustus	20.20	5.20	19.55	5.35	19.30	5.55
September	19.05	6.10	18.40	6.30	18.20	6.45
October	17.55	7.00	17.35	7.15	17.15	7.35
November	16.55	7.55	16.45	8.10	16.35	8.25
December	16.35	8.40	16.35	8.50	16.35	8.50

Opmerkingen.

Tijdens de hierboven voorziene uren van verlichting, moeten de aan de kaai gebrachte reizigerstreinen 30 minuten vóór het vertrek uit het vertrekstation verlicht worden. Vóór dit tijdsbestek en gedurende de verlichtingsperiode moeten de deuren der rijtuigen van een aan kaai gebracht stel gesloten blijven met de sleutel.

Wanneer er om uitzonderlijke redenen (aansluitingen, toevloed van reizigers, gebrek aan wachtzaal, enz.) van deze regel dient afgeweken, moet de stationschef de nodige maatregelen nemen om de cliënten te voldoen.

In dit geval zal hij de onderhoudspost verwittigen die alle nodige schikkingen zal treffen voor het laden der batterijen; bovendien zal hij aan zijn IPX, met afschrift aan de IPM, de lijst overmaken van de treinen die van de algemene regel afwijken met aanduiding van de uren van verlichting.

Bij donker weer, mogen de uren van verlichting en uitdoving respectievelijk met 30 minuten vervroegd of verlaat worden.

(1) Bij de toepassing van deze uurregeling dient rekening gehouden met de invoering van de zomertijd.

WIJZEN VAN ELECTRISCHE VERLICHTING VAN HET REIZIGERSMATERIEEL.

De electrische verlichting van het materieel is verzekerd door, hetzij :

– De afzonderlijke uitrusting van elk rijtuig of elke pakwagen, van het stel;

– De afzonderlijke uitrusting van elk rijtuig en voeding van de lichtleiding van de pakwagen door het naaste rijtuig;

– De collectieve uitrusting van de voertuigen van het stel;

– De afzonderlijke uitrusting van het rijtuig, voorzien van een bijgevoegde voedingsinrichting van de lampen met de stroom van de stations waar het rijtuig stationneert. Deze wijze van verlichting is enkel van toepassing op de postrijtuigen.

De uitrustingen bestaan uit toestellen van verschillend type, voorzien van met witte verf geschilderde nummers om ze te identificeren (zie bijlage III).

Een schema van de electrische installatie hangt voor in elk metalen rijtuig.

AFZONDERLIJKE UITRUSTING VAN ELK RIJTUIG OF ELKE PAKWAGEN VAN HET STEL.

Elk rijtuig of elke pakwagen bezit zijn eigen electrische stroombron; er bestaat dus geen enkele electrische verbinding tussen de verlichtingsuitrustingen van twee opeenvolgende voertuigen.

Elk voertuig is uitgerust met de volgende toestellen :

– Hetzij één of meer schakelaars voor aansteking en uitdoving van de gloeilampen;

– Hetzij een bijzonder kastje en eventueel drukknoppen in de afdelingen voor aansteking en uitdoving van de fluorescentiebuizen;

– Een dynamo;

– Eén of twee accumulatorenbatterijen;

– Een regelingstoestel.

Bedieningsorganen.

1° Schakelaars voor bediening van de verlichtingsstroomkringen voor gloeilampen.

Elk rijtuig is voorzien van een hoofdschakelaar die, al naar het rijtuigtype, toelaat :

– Al de lampen te gelijk, of

– Eerst de ene helft en vervolgens de andere helft van de lampen aan te steken.

De rijtuigen van het internationaal verkeer zijn bovendien voorzien van afdelingsschakelaars die toelaten de afdeling naar believen door middel van de gewone lamp of de nachtlamp te verlichten.

De wandlampen van de eerste-klasseafdelingen der metalen rijtuigen van het binnenverkeer en van de eerste- en tweede-klasseafdelingen van de internationale rijtuigen hebben elk hun eigen schakelaar; deze lampen kunnen slechts worden aangestoken nadat de hoofdschakelaar van het rijtuig gesloten is.

Elke pakwagen is uitgerust met een hoofdschakelaar.

Het merendeel van de pakwagens heeft bovendien een schakelaar voor elke lamp.

2° Bijzondere aanstekingskastjes met drukknoppen tot bediening van de stroomkringen voor verlichting met fluorescentiebuizen.

Elk rijtuig is voorzien van een bijzonder aanstekingskastje dat het mogelijk maakt gelijktijdig alle buizen aan te steken.

De rijtuigen in internationaal verkeer zijn bovendien in de afdelingen voorzien van drukknoppen

waardoor de buizen van een afdeling naar goeddunken aangestoken of uitgedoofd kunnen worden.

Elke afdeling bezit daarenboven een nachtgloeilamp die bestendig brandt zohaast de verlichtingsstroomkringen van het rijtuig gevoed worden.

De bagageafdelingen en de uitkijk van de gemengde rijtuigen die van een fluorescentie-uitrusting voorzien zijn, bezitten gloeilampen die door een hoofdschakelaar en individuele schakelaars bediend worden.

AFZONDERLIJKE UITRUSTING DER RIJTUIGEN EN VOEDING DER LICHTLEIDING VAN DE PAKWAGEN DOOR HET NAASTE RIJTUIG.

Deze wijze van verlichting komt slechts voor bij voertuigen van het type GCI (grote capaciteit, onderlinge gemeenschap — 3 assen) van het oud materieel :

a) **Elk rijtuig** bezit de afzonderlijke verlichtingsuitrusting; zijn lichtleiding heeft bovendien een verlenging aan haar twee uiteinden die beide eindigen op een tweepolig aan de bovenzijde van elke kopwand bevestigd stopcontact.

b) **De pakwagen** heeft geen stroombron; hij bezit slechts een lichtleiding, waaraan elke lamp door middel van een eigen schakelaar is aangesloten. De uiteinden van deze leiding eindigen aan beide kanten op een uitvoerkast, die aan de bovenzijde van elke kopwand is bevestigd. Aan elke uitvoerkast is een eind slappe tweeleiderkabel bevestigd die op een contactstop uitloopt. Door de stop in het stopcontact van het rijtuig te steken bekomt men de voeding der lichtleiding van de pakwagen door middel van de uitrusting van het rijtuig. De verlichting van de pakwagen kan bekomen worden, onafhankelijk van de verlichtingsstroomkring van het stroomleverend rijtuig.

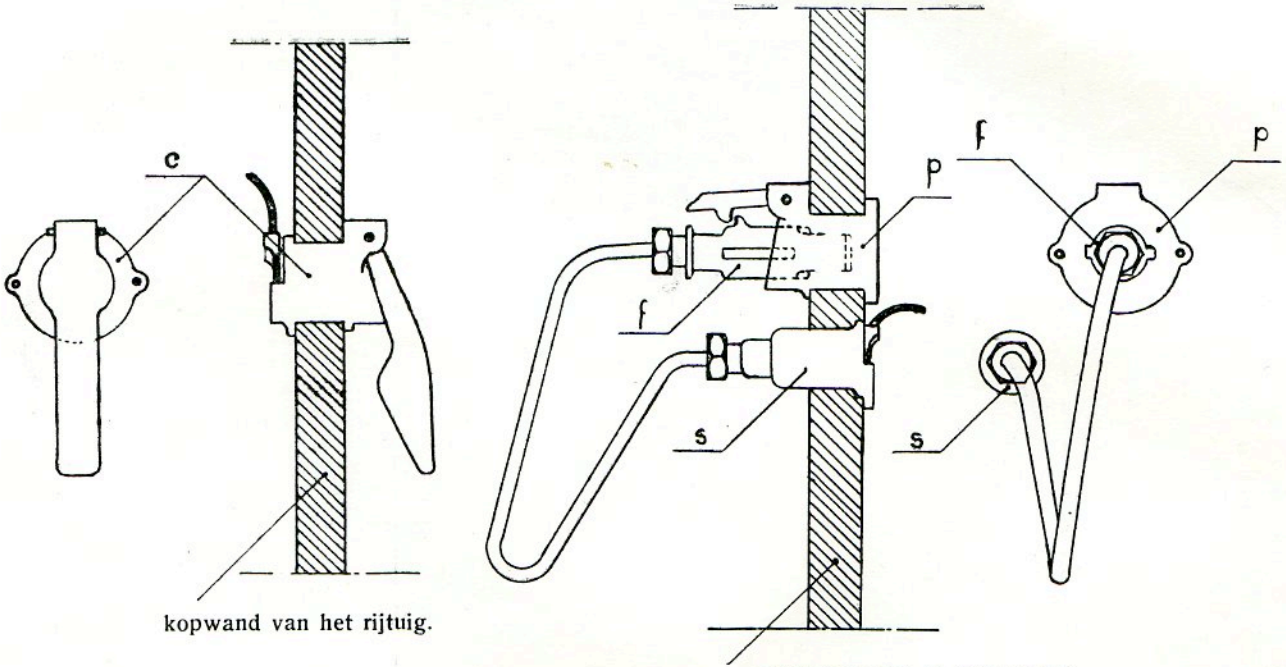
Op elke kopwand van de pakwagen, naast de uitvoerdoos, is daarenboven een loos stopcontact aangebracht, waarin het stopcontact van de pakwagen gestoken wordt wanneer het niet in dienst is.

Onder de pakwagen is een drieleiderkabel, de zogenaamde « treinleiding », aangebracht waarvan de uiteinden aan de benedenkant van elke kopwand verbonden zijn aan electrische verbindingsstukken, de zogenaamde « driepolige lichtkoppelingen. ». Deze inrichting wordt in het onderhavig geval niet gebruikt; zij doet dienst wanneer de pakwagen gekoppeld is aan een stel met collectieve verlichting, waarvan de beschrijving op bladz. 127 wordt gegeven.

c) **Beschrijving van de verbindingstoestellen tussen rijtuigen en pakwagens.**

De toestellen zijn afgebeeld op blz. 115[2] en 117.

Wanneer de pakwagen niet aan het rijtuig is aangekoppeld moet de stand A bewerkstelligd worden : de contactstop wordt gestoken in het loos stopcontact van de pakwagen waarvan het deksel wordt opgelicht. Aan de binnenzijde van dit deksel bevindt zich een klauw die een uitstek van de contactstop weerhoudt; anderzijds sluit het deksel onder de druk van een in het scharnier ingebouwde veer. De contactstop kan wegens haar zijdelingse uitstekken, die in gleuven van verschillende breedte van het loos stopcontact ingrijpen, slechts in een enkele stand worden ingestoken.

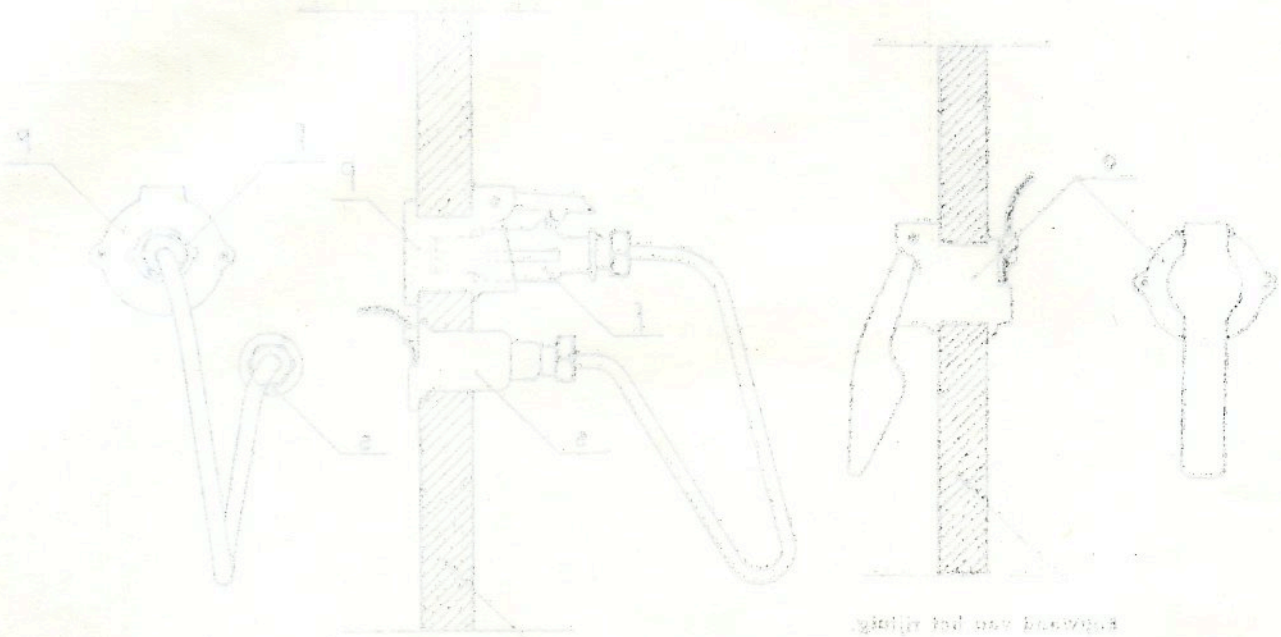


kopwand van het rijtuig.

kopwand van de pakwagen.

Stand A.

c = stopcontact;
p = loos stopcontact;
s = uitvoerkastje;
f = contactstop.

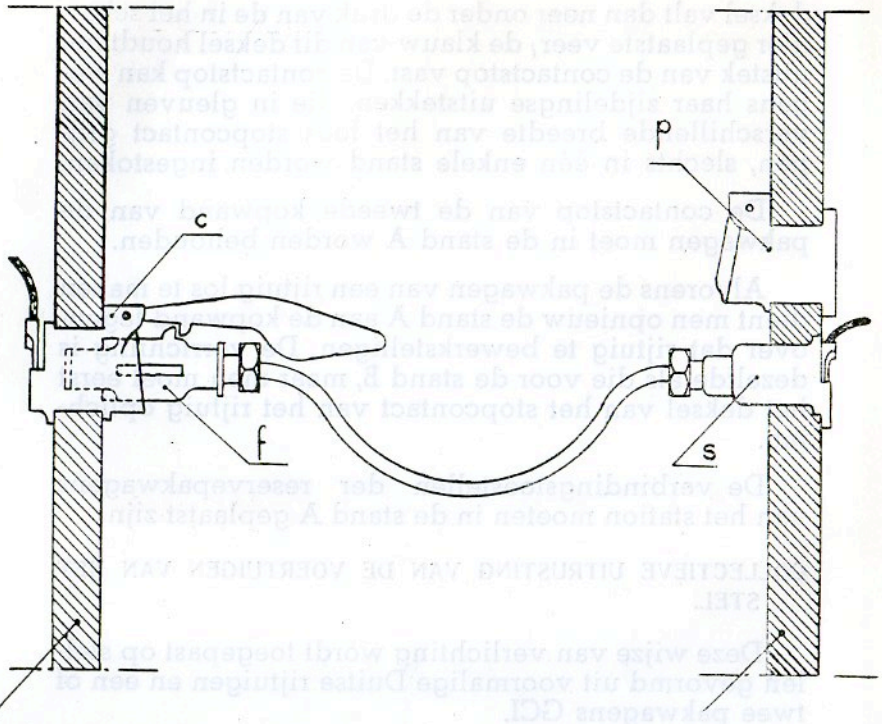


Schema A.

Bewegingen van de pulswagen.

s = stopcontact;
p = pons eliminator;
t = tuimelaarlijn;
t = tuimelaarlijn.

Bewegingen van het vijzelg.



Stand B.

Na het aankoppelen van de pakwagen aan het stel moet de stand B bewerkstelligd worden tussen de kopwand van de pakwagen en die van het naaste rijtuig. Daartoe dient men :

– Het deksel van het loos stopcontact op te lichten;

– De contactstop uittrekken in de richting van de aslijn van het stuk; het is verboden in andere richtingen of aan de buigzame kabel, die de contactstop met de uitvoerkast verbindt, te trekken;

– Het deksel van het stopcontact van het rijtuig vervolgens op te lichten;

– De contactstop ten einde toe in dat stopcontact steken door zonder stoten in de asrichting te drukken. Het

deksel valt dan neer onder de druk van de in het scharnier geplaatste veer; de klauw van dit deksel houdt het uitstek van de contactstop vast. De contactstop kan wegens haar zijdelingse uitstekken, die in gleuven van verschillende breedte van het loos stopcontact grijpen, slechts in één enkele stand worden ingestoken.

De contactstop van de tweede kopwand van de pakwagen moet in de stand A worden behouden.

Alvorens de pakwagen van een rijtuig los te maken dient men opnieuw de stand A aan de kopwand tegenover dat rijtuig te bewerkstelligen. De verrichting is dezelfde als die voor de stand B, maar men moet eerst het deksel van het stopcontact van het rijtuig oplichten.

De verbindingstoestellen der reservepakwagens van het station moeten in de stand A geplaatst zijn.

COLLECTIEVE UITRUSTING VAN DE VOERTUIGEN VAN HET STEL.

Deze wijze van verlichting wordt toegepast op stellen gevormd uit voormalige Duitse rijtuigen en een of twee pakwagens GCI.

– Principe van het stelsel.

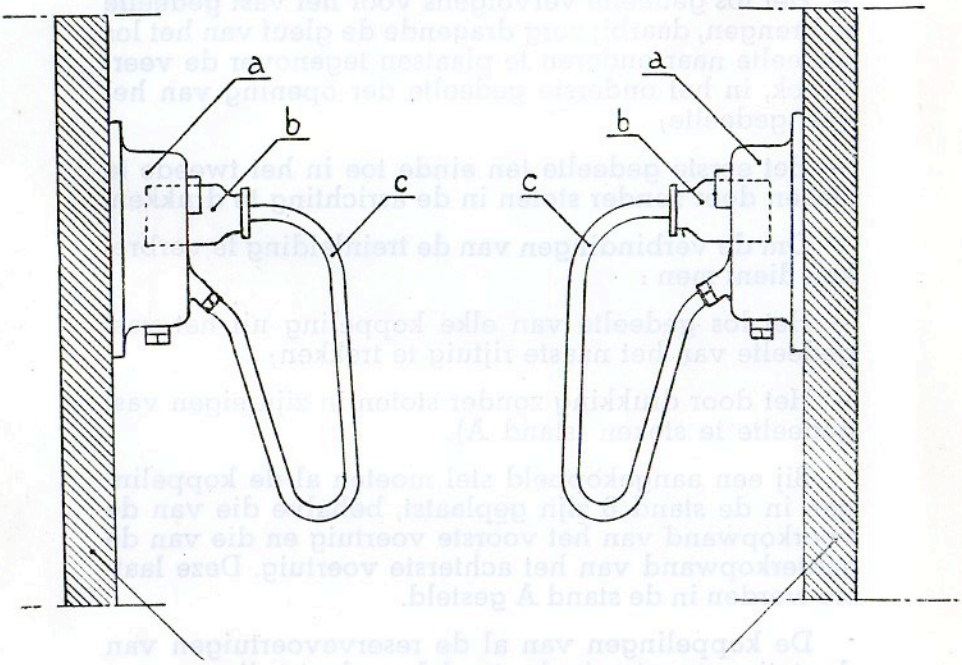
In elk stel zijn slechts bepaalde rijtuigen voorzien van een afzonderlijke uitrusting. Benevens de tot hun verlichting nodige stroom leveren zij de verlichtingsstroom voor de andere voertuigen die geen stroombron hebben. Deze bijkomende verrichting wordt verwezenlijkt door middel van een drieleiderkabel, die onder al de voertuigen is aangebracht; deze onderscheiden kabelgedeelten zijn door electrische aansluitstukken, de zogenaamde « driepolige lichtkoppelingen » derwijze onderling verbonden dat zij een treinleiding met drie geleiders vormen die onder het hele stel, de pakwagen inbegrepen, doorloopt.

– Beschrijving van de driepolige lichtkoppeling.

Deze koppeling is bevestigd aan het onderste deel van de beide kopwanden van de voor stellen met col-

lectieve verlichting bestemde rijtuigen en pakwagens. Zij is op de hiernavolgende schetsen afgebeeld en bestaat uit een vast gedeelte **a)** en een verstelbaar gedeelte **b)** aangebracht aan het uiteinde van een stuk buigzaam kabel **c).**

Wanneer een lichtkoppeling niet gebruikt wordt moet haar verstelbaar gedeelte in haar vast gedeelte gestoken worden. Stand A stelt twee ongebruikte koppelingen voor.



Stand A.

a = vast gedeelte van de koppeling;
b = verstelbaar gedeelte van de koppeling;
c = buigzame kabel.

Om de treinleiding voor onderscheiden voertuigen te verwezenlijken dient men het verstelbaar gedeelte van elke koppeling in het tegenoverstaande vast ge-

deelte van het naaste voertuig te steken. Aldus bekomt men de stand B van de gebruikte koppelingen.

Daartoe behoort men :

– Het uitneembaar gedeelte uit te trekken in de richting van de aslijn van het stuk; het is verboden in andere richtingen of aan de buigzame kabel tot verbinding van het vast gedeelte met het uitneembaar gedeelte te trekken;

– Het los gedeelte vervolgens vóór het vast gedeelte te brengen, daarbij zorg dragende de gleuf van het los gedeelte naar onderen te plaatsen tegenover de veerstrook, in het onderste gedeelte der opening van het vast gedeelte;

– Het eerste gedeelte ten einde toe in het tweede te steken door zonder stoten in de asrichting te drukken.

Om de verbindingen van de treinleiding te verbreken dient men :

– Het los gedeelte van elke koppeling uit het vast gedeelte van het naaste rijtuig te trekken;

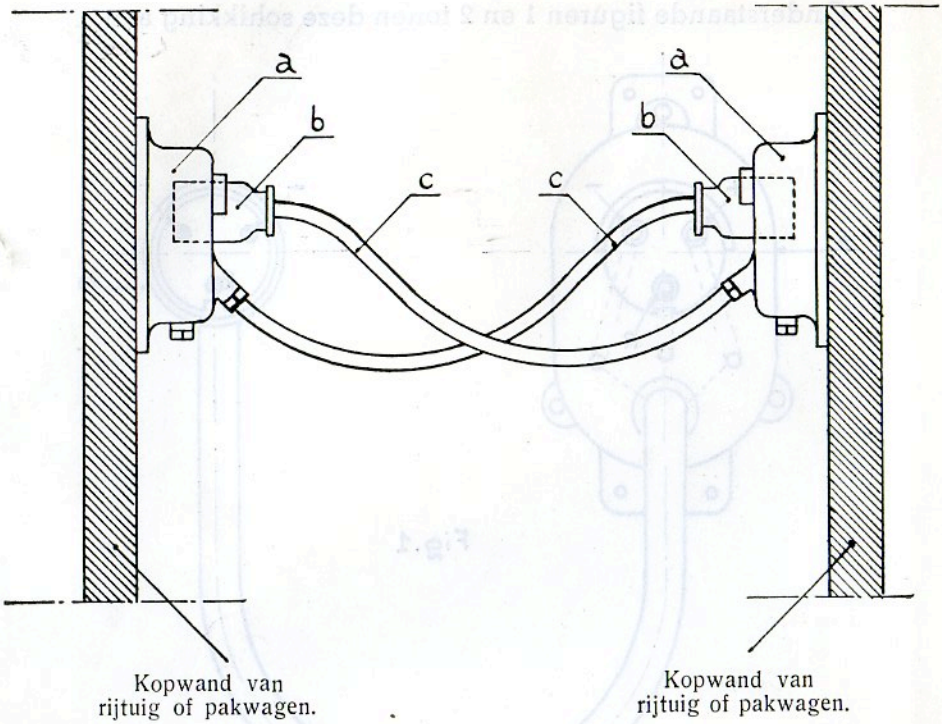
– Het door drukking zonder stoten in zijn eigen vast gedeelte te steken (stand A).

Bij een aangekoppeld stel moeten al de koppelingen in de stand B zijn geplaatst, behalve die van de voorkopwand van het voorste voertuig en die van de achterkopwand van het achterste voertuig. Deze laatste worden in de stand A gesteld.

De koppelingen van al de reservevoertuigen van de stations moeten in de stand A geplaatst zijn.

Het sluiten van de stroomkringen der treinleiding door plaatsing van de koppelingen in de stand B moet geschieden na het aaneenkoppelen van de voertuigen en het openen van die stroomkringen, door plaatsing van de koppelingen in de stand A, dient vóór het afhaken gedaan.

Men mag niet over het hoofd zien dat de koppelingen voortdurend onder spanning staan, dat ze niet mogen aangeraakt worden en ze niet door middel van



Stand B.

a = vast gedeelte van de koppeling;
b = verstelbaar gedeelte van de koppeling;
c = buigzame kabel.

werktuigen, metaaldraad enz., met elkaar in aanraking mogen worden gebracht, ten einde geen kortsluiting te verwekken.

De verbindingen van de geleiders in de lichtkoppelingen zijn zó tot stand gebracht dat, welke ook de kopwand van het beschouwde rijtuig zij, de waarnemer die zich plaats vóór een vast gedeelte **a**, steeds :

– links het positief contactgat +;

– in het midden, het gat van de relaisgeleider R;

– rechts, het negatief contactgat – aantreft.

Onderstaande figuren 1 en 2 tonen deze schikking aan.

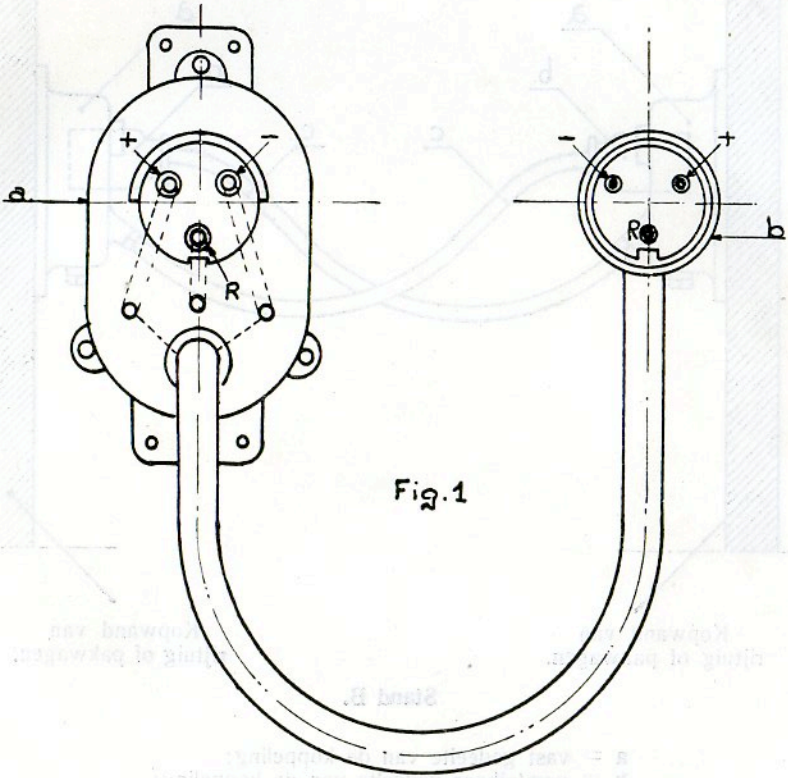


Fig. 1

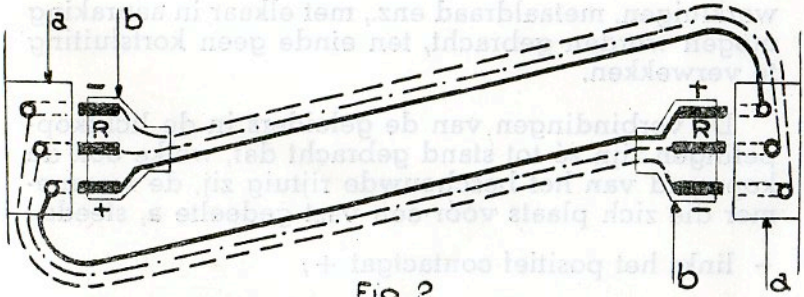


Fig. 2

Het los gedeelte **b**, van voren gezien, vertoont een tegengestelde schikking van het vast gedeelte, zo voor

de overeenstemming in rust met de contactgaten van het vast gedeelte van zijn eigen voertuig, als in werking met de contactgaten van het vast gedeelte van het voertuig waarin het moet ingestoken worden.

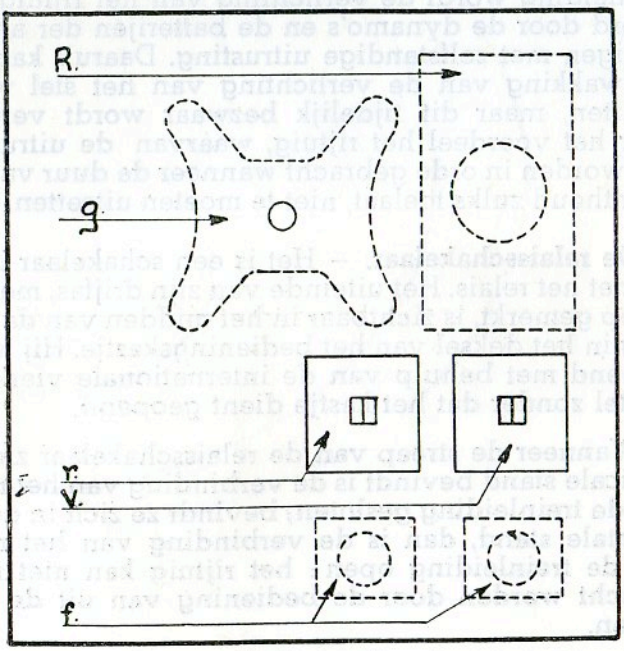
Verkeerd verbonden lichtkoppelingen veroorzaken kortsluitingen.

c) **Uitrusting der rijtuigen.**

De rijtuigen van een stel met collectieve verlichting zijn in het opzicht van hun uitrusting in 2 soorten onderverdeeld :

– **Rijtuigen met een afzonderlijke uitrusting, de zogenaamde « Rijtuigen met volledige uitrusting ».**

Elk van deze rijtuigen bezit een dynamo, een accumulatorenbatterij en een regelingskastje. Deze uitrusting, alsmede de lichtleiding, zijn met behulp van een bedieningskast, het zogenaamde « kastje type 1 », hierna afgebeeld, op de treinleiding aangesloten.



Kastje type 1.

g = hoofdschakelaar (bediening opgeheven);
R = relais;
r = relaisschakelaar;
v = rijtuigschakelaar;
f = smeltzekering.

Het kastje type 1 bevat de hierna beschreven toestellen :

De Hoofdschakelaar, bediend met een bijzondere tang, die toelaat de electrische stroombronuitrusting (dynamo, batterij, regelingskastje) met de treinleiding aan te sluiten of daarvan te isoleren. In dienst is deze schakelaar steeds gesloten. De dynamo's en batterijen van al de rijtuigen met volledige uitrusting zijn aldus parallel geschakeld op de treinleiding.

Om de hoofdschakelaar te bereiken moet men het deksel van het kastje openen. Dit is aan het treinpersoneel verboden. Alleen het personeel van de onderhoudsposten is bevoegd tot het openen van de hoofdschakelaar om, bij beschadiging van één er van, de stroombrontoestellen te isoleren.

Daar de leiding der lampen verbonden is aan de treinleiding wordt de verlichting van het rijtuig verzekerd door de dynamo's en de batterijen der andere rijtuigen met zelfstandige uitrusting. Daaruit kan een verzwakking van de verlichting van het stel voortspruiten, maar dit tijdelijk bezwaar wordt vergoed door het voordeel het rijtuig, waarvan de uitrusting kan worden in orde gebracht wanneer de duur van het oponthoud zulks toelaat, niet te moeten uitzetten.

De relaisschakelaar. — Het is een schakelaar in serie met het relais. Het uiteinde van zijn drijfas, met een streep gemerkt, is zichtbaar in het midden van de opening in het deksel van het bedieningskastje. Hij wordt bediend met behulp van de internationale vierkante sleutel zonder dat het kastje dient geopend.

Wanneer de streep van de relaisschakelaar zich in verticale stand bevindt is de verbinding van het relais met de treinleiding gesloten; bevindt ze zich in de horizontale stand, dan is de verbinding van het relais met de treinleiding open : het rijtuig kan niet meer verlicht worden door de bediening van uit de pakwagen.

De rijtuigschakelaar. — Het is een schakelaar die de lampen van het rijtuig voedt door zijn verlichtingsleiding rechtstreeks aan de treinleiding aan te sluiten.

Deze rechtstreekse aansteking geschiedt in om het even welke stand van de relaisschakelaar.

Het uiteinde van de bedieningsas van de rijtuigschakelaar is gelijk aan dat van de relaisschakelaar en is zichtbaar in het midden van de rechteropening, in het deksel van het bedieningskastje.

Deze schakelaar wordt eveneens bediend met behulp van de internationale vierkante sleutel, zonder dat het kastje dient geopend.

Wanneer de streep van de rijtuigschakelaar zich in verticale stand bevindt, worden de lampen rechtstreeks gevoed door de treinleiding; om de lampen te doven moet de streep horizontaal worden gezet, wat overeenkomt met het openen van de rijtuigschakelaar.

De rijtuigen met volledige uitrusting dragen, nevens het opschrift van de tarra, als herkenningsteken een geel volgeschilderd vierkant met in het midden, in het rood geschilderd, één van de hiernavolgende cijfers :

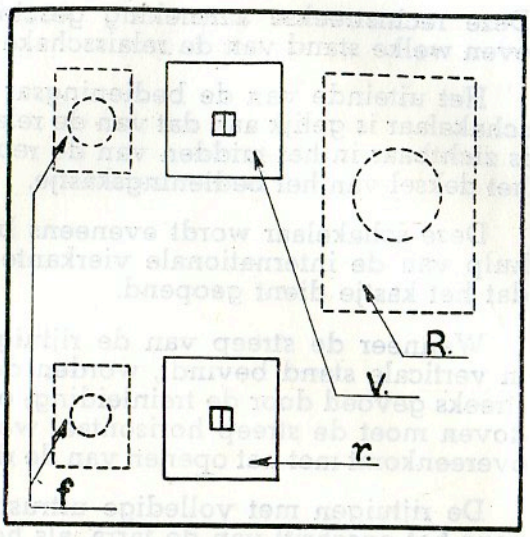
– Op de rijtuigen met dynamo van 75 amp. het cijfer 3, wat betekent dat deze rijtuigen zijn uitgerust met een stroombron die voldoende stroom levert om drie lichtleidingen te voeden : hun eigen lichtleiding en de lichtleidingen van 2 andere voertuigen;

– Op de rijtuigen met dynamo van 50 amp. het cijfer 2, wat betekent dat deze rijtuigen zijn uitgerust met een stroombron die voldoende stroom levert om twee lichtleidingen te voeden : hun eigen lichtleiding en de lichtleiding van een tweede voertuig.

– Rijtuigen zonder afzonderlijke uitrusting, de zogenaamde « Rijtuigen met onvolledige uitrusting ».

De lichtleiding van elk dezer rijtuigen is met behulp van een bedieningsdoos, het zogenaamd « kastje type 2 » dat is afgebeeld op bladz. 126, aan de treinlichtleiding aangesloten.

Het kastje type 2 heeft geen hoofdschakelaar, maar het omvat het relais, de relaisschakelaar en de rijtuigschakelaar.



Kastje type 2.

R = relais;

r = relaisschakelaar;

v = rijtuigschakelaar;

f = smeltzekeringen.

De rijtuigen met onvolledige uitrusting dragen, nevens het opschrift van de tarra, als herkenningsteken een geel open vierkant, wat betekent dat zij geen stroombron bezitten.

— Uitrusting van de pakwagen. — De aan een stel met collectieve verlichtingsuitrusting gekoppelde pakwagen behoort tot een der twee volgende typen :

— Pakwagen met afzonderlijke uitrusting.

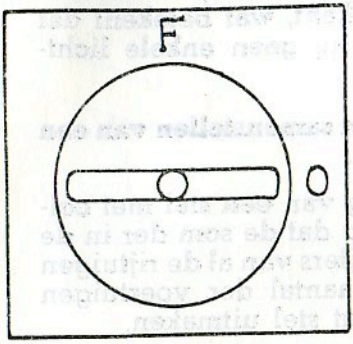
Deze pakwagen bezit een treinleiding en driepolige lichtkoppelingen; de stroombronuitrusting en de lichtleiding van de pakwagen zijn niet aangesloten aan de treinleiding van het stel.

De lichtleiding van de pakwagen wordt bediend door een gewone hoofdschakelaar en door een schakelaar voor elke lamp.

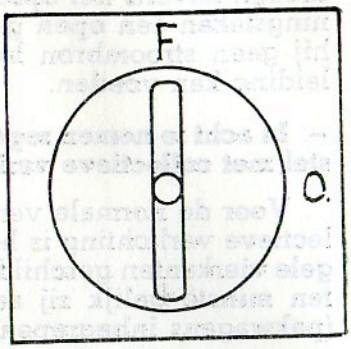
In de pakwagen bevindt zich een bijzondere schakelaar, « gepantserde draaischakelaar » genaamd, die met behulp van een kruk kan bediend worden; deze schakelaar is met de treinleiding verbonden; het sluiten van deze schakelaar bewerkstelligt door electrische bediening het gelijktijdig aansteken van de lampen van al de rijtuigen die door middel van de trein-

leiding met de pakwagen zijn aangesloten; door hem te openen worden gelijktijdig de lampen van al die rijtuigen uitgedoofd.

De gepantserde draaischakelaar van de pakwagen is hieronder afgebeeld.



Open stand
(stel niet verlicht)



Gesloten stand
(stel verlicht)

De openings- en sluitingsstand zijn respectievelijk met de letters « O » en « F » aangeduid die op het voetstuk van de schakelaar zijn ingegoten.

De pakwagen met afzonderlijke uitrusting draagt, nevens het opschrift van de tarra, als herkenningsteken een geel volgeschilderd vierkant met, in het midden, in het rood geschilderd, het cijfer I, wat betekent dat zijn stroombron slechts zijn eigen lichtleiding kan voeden.

— Pakwagens zonder afzonderlijke uitrusting.

Dit is de vroeger beschreven pakwagen. (Bijlage II blz. 114 letter b).

Wanneer deze pakwagen gekoppeld is aan een stel met collectieve verlichting wordt zijn lichtleiding niet meer gevoed door het naaste rijtuig maar wel door de treinleiding. Zijn contactstoppen moeten in de ruststand blijven, d.w.z. in de loze stopcontacten steken; zijn koppeling met het rijtuig waaraan hij aangehaakt is moet verbonden worden met de koppeling van dit rijtuig.

In dit geval kan elke lamp van de pakwagen worden aangestoken zonder daarom de lampen van het naaste rijtuig te moeten aansteken.

De in de pakwagen geplaatste gepantserde draaischakelaar die met de treinleiding is verbonden, vervult dezelfde rol als in de pakwagen met afzonderlijke uitrusting.

De pakwagen zonder afzonderlijke uitrusting draagt, nevens het opschrift van de tarra, als herkenningsteken een open geel vierkant, wat betekent dat hij geen stroombron bezit en hij geen enkele lichtleiding kan voeden.

— In acht te nemen regel bij het samenstellen van een stel met collectieve verlichting.

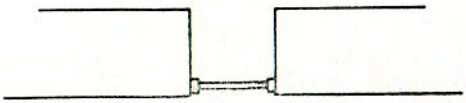
Voor de normale verlichting van een stel met collectieve verlichting is het nodig dat de som der in de gele vierkanten geschilderde cijfers van al de rijtuigen ten minste gelijk zij aan het aantal der voertuigen (pakwagens inbegrepen) die het stel uitmaken.

BEDIENINGEN DIE DE HOOFDWACHTERS AAN DE STELLEN MET COLLECTIEVE VERLICHTINGSUITRUSTING MOGEN UITVOEREN.

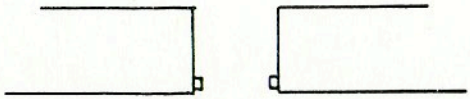
Deze bedieningen zijn hierna schematisch aangeduid.

Verklaring der schematekens :

O = gedoofde lamp.
X = aangestoken lamp.



Driepolige lichtkoppelingen tussen voertuigen verbonden.



Driepolige lichtkoppelingen niet verbonden tussen voertuigen.

Gepantserde draaischakelaar van pakwagen in open stand.

Gepantserde draaischakelaar van pakwagen in gesloten stand.

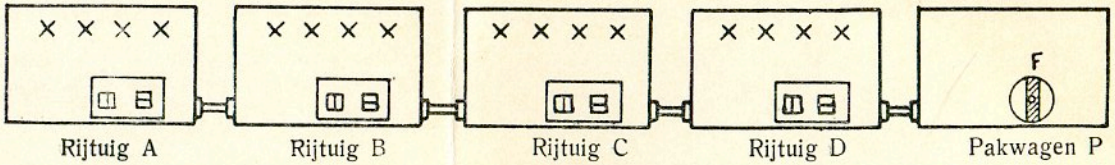
Gesloten relaisschakelaar.

Open relaisschakelaar.

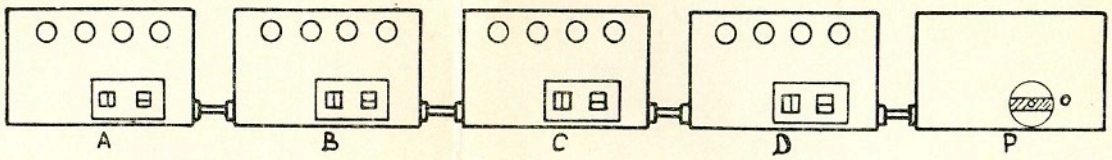
Gesloten rijtuigschakelaar.

Open rijtuigschakelaar.

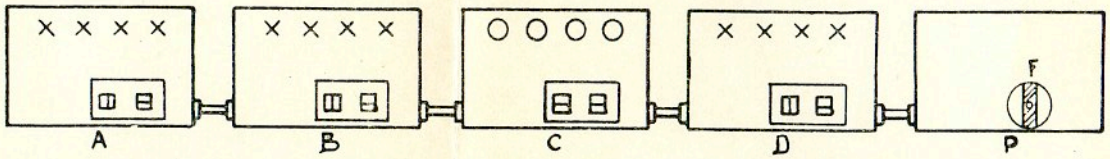
1. — Lampen aangestoken met behulp van de schakelaar van de pakwagen.



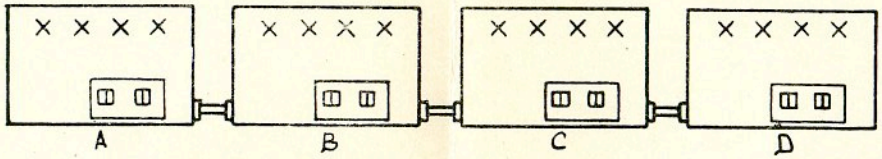
2. — Lampen gedoofd met behulp van de schakelaar van de pakwagen.



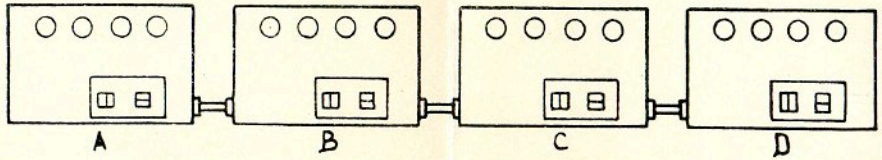
3. — Lampen aangestoken met behulp van de schakelaar van de pakwagen, behalve in rijtuig C.



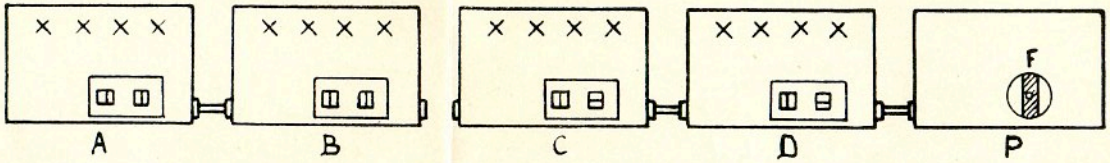
4. — Lampen aangestoken met behulp van de rijtuigschakelaars (stel zonder pakwagen).



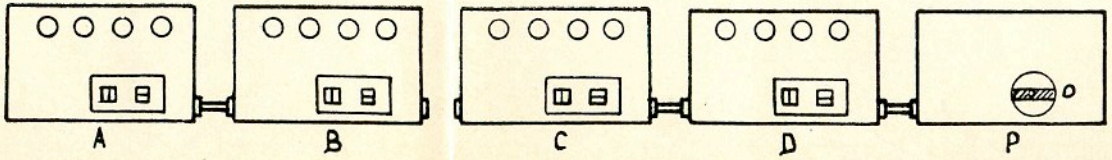
5. — Lampen gedoofd met behulp van de rijtuigschakelaars (stel zonder pakwagen).



6. — Lampen van het treindeel C + D + P gedoofd met behulp van de schakelaar van de pakwagen. Lampen van het treindeel A + B gedoofd met behulp van de rijtuigschakelaars (stel in 2 delen).



7. — Lampen van het treindeel C + D + P aangestoken met behulp van de schakelaar van de pakwagen. Lampen van het treindeel A + B aangestoken met behulp van de rijtuigschakelaars (stel in 2 delen).



— Om de lampen van al de rijtuigen gelijktijdig aan te steken of uit te doven (schema's 1 en 2).

De gepantserde draaischakelaar van de pakwagen respectievelijk sluiten of openen; deze twee standen zijn aangeduid met de letters « F » en « O », zichtbaar op het voetstuk van de schakelaar.

De lampen van de pakwagen worden door deze verrichtingen niet bediend : indien de pakwagen geen afzonderlijke uitrusting bezit, volstaat het de schakelaar van elke lamp die men wil aansteken of uitdoven te draaien; indien hij wel een afzonderlijke uitrusting bezit dient men zijn hoofdschakelaar te sluiten alvorens de verlichting met behulp van de afzonderlijke schakelaars te bekomen.

— Om te voorkomen dat een niet voor reizigers toegankelijk rijtuig zou verlicht worden door de bediening van de pakwagen of om de lampen van dit rijtuig uit te doven na verlichting van het stel door de bediening van de pakwagen (schema 3).

De relaisschakelaar van dit rijtuig met behulp van de internationale sleutel openen; het in de opening van het deksel zichtbaar merkstreepje in de horizontale stand plaatsen.

Dit rijtuig kan niet meer worden verlicht door de bediening van de schakelaar van de pakwagen zolang dit merkstreepje niet opnieuw in de vertikale stand is geplaatst.

— Om de lampen van een stel zonder pakwagen aan te steken (schema 4).

Elk rijtuig met behulp van de rijtuigschakelaar aansteken; daartoe het bedieningskastje openen en de kruk van de rijtuigschakelaar in de verticale stand plaatsen.

— Om de lampen van een stel zonder pakwagen uit te doven (schema 5).

De kruk van de rijtuigschakelaar in elk rijtuig opnieuw in de horizontale stand plaatsen. Deze verrich-

ting moet worden uitgevoerd zelfs wanneer een pakwagen na het aansteken der lampen wordt aangehaakt. Het is niet mogelijk deze lampen met behulp van de schakelaar van de pakwagen uit te doven.

— Om de lampen van een stel waarvan de treinleiding op sommige plaatsen moest worden onderbroken aan te steken (schema 6).

— Voor het treingedeelte tegen de pakwagen : de gepantserde draaischakelaar van de pakwagen sluiten;

— Voor elk van de andere delen : elk rijtuig afzonderlijk met behulp van de rijtuigschakelaar aansteken.

— Om de lampen van een stel waarvan de treinleiding op sommige plaatsen moest worden onderbroken uit te doven (schema 7).

De schakelaar van de pakwagen en de rijtuigschakelaars openen die voor de verlichting werden gesloten. Deze bedieningen moeten worden uitgevoerd zelfs wanneer de treingedeelten opnieuw werden aangekoppeld na de verlichting; het openen van de schakelaar van de pakwagen dooft de lampen die met behulp van de rijtuigschakelaars werden aangestoken, niet uit; het is onmogelijk het treingedeelte dat met behulp van de schakelaar van de pakwagen werd aangestoken, met behulp van de rijtuigschakelaars uit te doven.

MAATREGELEN DOOR DE HOOFDWACHTER TIJDENS DE RIT TE TREFFEN IN GEVAL VAN ONREGELMATIGHEID IN DE VERLICHTING VAN EEN STEL MET COLLECTIEVE UITRUSTING.

— De lampen van een rijtuig gaan niet aan wanneer men het stel door middel van de gepantserde schakelaar van de pakwagen verlicht, of de lampen van een rijtuig gaan onderweg uit.

Nazien of de relaisschakelaar van dit rijtuig gesloten is; de merkstreep moet verticaal zijn;

Indien de relaisschakelaar in de goede stand is en de lampen niet aangaan dient men de rijtuigschakelaar te sluiten;

Indien de lampen door deze nieuwe verrichting niet aangaan moet men de rijtuigschakelaar opnieuw in de open stand (streep horizontaal) stellen; nazien of het rijtuig aan de treinleiding is verbonden en of de verplaatsbare delen der koppelingen goed in de vaste delen zijn ingeduwd;

Indien na dit laatste onderzoek de lampen niet aangaan dient men de tussenkomst van de onderhoudspost te vorderen.

De lampen van een rijtuig gaan niet uit wanneer het stel door middel van de gepantserde draaischakelaar van de pakwagen wordt gedoofd.

Nazien of de relaisschakelaar van dit rijtuig gesloten is; de merkstreep moet verticaal zijn;

Indien de relaisschakelaar in de goede stand staat en de lampen niet uitgaan dient men na te zien of de rijtuigschakelaar open is (de streep moet horizontaal zijn);

Indien de lampen na dit nieuw onderzoek niet uitgaan dient men zich er van te vergewissen dat het rijtuig aan de treinleiding aangesloten is en de verplaatsbare delen van de koppelingen goed in de vaste delen zijn ingeduwd;

Indien na dit onderzoek de lampen niet uitgaan dient men de tussenkomst van de onderhoudspost te vorderen.

— De lampen van een rijtuig van een stel zonder pakwagen of van een treindeel dat niet aan de pakwagen gekoppeld is, gaan niet uit wanneer men zijn rijtuigschakelaar opent.

De tussenkomst van de onderhoudspost vragen.

— De aansteking der lampen van de pakwagen werkt niet.

Indien het een pakwagen met afzonderlijke uitrusting betreft, nazien of de hoofdschakelaar van de verlichting gesloten is. Indien de lampen niet aangaan met behulp van de afzonderlijke schakelaars dient men de tussenkomst van de onderhoudspost te vorderen.

Indien de pakwagen niet van een afzonderlijke uitrusting is voorzien, dient men na te zien of de lichtkoppeling er van aangesloten is en of de losse delen van de lichtkoppelingen wederzijds behoorlijk in de vaste delen ingeduwd zijn.

2de DEEL

TITEL II

VERWARMING VAN DE TREINEN.

Januari 1952

TITEL II.

VERWARMING VAN DE TREINEN (2.3.5.1.)

HOOFDSTUK I. – TIJDPERK VAN VERWARMING DER TREINEN MET STOOM.

– De verwarming van de treinen begint op 15 September te 0 uur en eindigt op 31 Mei te 24 uur.

Dit tijdperk wordt verlengd tot 1 Juli voor de treinen op de lijnen n^rs^ 42, 43, 44, 45, 46, 47a, 49, 163, 164, 165, 167 alsmede op de onderstaande baanvakken van de volgende lijnen :

N^r^ 155 – tussen Marbehan en Virton;

N^r^ 162 – tussen Jemelle en Luxemburg;

N^rs^ 36/37 – tussen Pepinster en Aken;

N^r^ 41 – tussen Angleur en Rivage.

– Tijdens de maand Juni mogen de treinen welke op die lijnen rijden worden verwarmd op bevel van de stationschef of van de hoofdwachter van de trein.

HOOFDSTUK II. – VOORVERWARMING VAN DE TREINEN MET STOOM.

A. – Algemene bepalingen.

1. De voorverwarming van de treinen geschiedt van 1 November tot 31 Maart, wanneer de buitentemperatuur 10° en minder bedraagt.

2. De duur van de voorverwarming van eender welke trein die ten minste één uur stilstaat is afhankelijk :

Van de samenstelling van het treinstel;

Van het verwarmingsstelsel der voertuigen;

Van de buitentemperatuur.

De na te komen tijden zijn op de grafische tabel 44.028 M. (tabel I) vermeld.

Het bestaan van die tabel ontslaat de verwarmingspost geenszins van de verplichting de vereiste maatregelen te nemen om een voldoende voorverwarming te bekomen in bepaalde bijzondere omstandigheden in verband met :

De temperatuur;

De lengte van het stel;

Het type van verwarming;

De vaste installatie.

Bovendien moet de verwarming bij vriesweder tijdens stilstanden van minder dan een uur door middel van de locomotief of van een vaste installatie worden bekomen.

B. — Voorverwarming van voormalig Duits materieel.

Bij de voormalige Duitse voertuigen, toegerust met een stelsel voor hoog- en laagdrukverwarming, handelt de bediende van de verwarming als volgt :

Wanneer de stoom de treinleiding heeft doorlopen en uit de eindkraan van het laatste voertuig begint te ontsnappen, de laagdrukaanwijzers in de volkomen geopende stand, overeenkomende met een buitentemperatuur van −6° en lager, plaatsen en hierbij met het laatste voertuig beginnen;

De opening van de inlaatklep zodanig regelen dat slechts weinig stoom uit de pijp van het dak ontsnapt.

Wanneer de voorgeschreven temperatuur in de afdelingen bereikt is, moeten de laagdrukregelingstoestellen in de met de buitentemperatuur overeenkomende stand worden geplaatst;

Zich vergewissen dat de pen van de aanwijzer goed in de pal ligt.

Voor iedere buitentemperatuur tussen 0° en 10°, moet de regeling van de lage druk geschieden net alsof de temperatuur tussen 0° en 6° zou schommelen, zo-

dat steeds een laagdrukelement in de verwarming van de afdelingen tussenkomt;

Zo nodig daarna de opening van de inlaatkleppen wijzigen. Die opening moet verschillen volgens de plaats die de voertuigen in het stel innemen : zij is maximaal aan het einde van de trein en vermindert al naar men dichter bij de locomotief komt.

Telkens als de locomotief van front verandert, is dus een nieuwe regeling van de stoominlaatkleppen vereist.

Het locomotiefpersoneel moet die regeling kunnen uitvoeren aan de treinen welke niet door een bediende van de verwarming bediend zijn.

C. — Voorverwarming van navettes en extra-rijtuigen.

De voertuigen van navettes en voor versterking moeten evenals de stellen vooraf worden verwarmd.

D. — Voorverwarming van metalen rijtuigen.

1. RIJTUIGEN VAN 18 EN 22 M.

De voorverwarming van de metalen rijtuigen van 18 en 22 m. wordt door middel van 2 toestellen geregeld :

— Met regelingshandels, die tegen de wanden van de afdelingen ter beschikking van de reizigers staan;

— Met krukken op de radiatoren onder de zitbanken; deze krukken mogen alleen worden versteld door de bedienden van de verwarming, de hoofdwachters of de wachters.

De temperatuur in die rijtuigen wordt geregeld als volgt :

— Op het ogenblik van de voorverwarming, alle krukken onder de zitbanken in de stand F (gesloten) stellen voor een temperatuur van 5° en hoger, en in de stand O (open) voor een temperatuur beneden 5°;

— Op het einde van de voorverwarming en voor zover de temperatuur meer dan 0° bedraagt, de krukken

onder de zitbanken eventueel in de stand F (gesloten) stellen;

— De wandhandels op « Warm » stellen;

2. RIJTUIGEN IN INTERNATIONAAL VERKEER.

De voorverwarming van de metalen rijtuigen in internationaal verkeer wordt uitsluitend door de wandregelingshandels geregeld.

3. OMNIBUSRIJTUIGEN.

De temperatuur in de metalen omnibusrijtuigen wordt automatisch geregeld door middel van thermostaten die electrostoomkleppen bedienen.

Die thermostaten zijn ingesteld om in de afdelingen een temperatuur van 18° te bekomen; geen enkele bediende mag aan deze toestellen raken.

De bediende van de verwarming moet zich bepalen tot :

— Het koppelen van de voorverwarmingsslang aan de verwarmingstreinleiding van die rijtuigen;

— Het nazien van de stand van de verwarmingsstroomschakelaar.

HOOFDST. III. — VERWARMINGSPROEVEN.

Er bestaan drie soorten van verwarmingsproeven : de grondige proef, de volledige proef en de continuïteitsproef.

A. — Grondige proef (pro memorie).

B. — Volledige proef.

1. PERIODICITEIT :

Vóór het vertrek :

— Voor treinen in internationaal verkeer, door de bediende van de verwarming;

— Voor treinen in binnenverkeer, samengesteld uit

voormalig Duits materieel, door de bediende van de verwarming, zo niet door de stoker.

2. VERRICHTINGEN :

De bediende van de verwarming voert de volgende verrichtingen uit :

1° Hij volgt de loop van de stoom; wanneer de stoom uit de laatste eindkraan begint te ontsnappen, sluit hij deze (de eindkranen zijn ingesteld om het ontsnappen van de stoom in de gesloten stand te regelen);

2° Te beginnen van het laatste rijtuig, opent en regelt hij achtereenvolgens al de kleppen of al de stoominlaatkranen van de verdelingsleidingen;

3° Daarna keert hij naar het achtereinde van de trein terug, gaat de afdelingen binnen, vergewist zich dat de elementen goed verwarmen, dat de regelingshandels op « Warm » gesteld en de ramen en luchttrekkers goed gesloten zijn;

4° Terug aan het vooreinde van de trein, meldt hij de machinist dat de proef geëindigd is; vervolgens doet hij zijn boekje door de hoofdwachter aftekenen; de machinist blijft voort verwarmen;

5° Zo mogelijk verhelpt hij iedere vastgestelde onregelmatigheid.

C. — Continuïteitsproef.

1. PERIODICITEIT :

Vóór het vertrek, door de stoker, voor de treinen in binnenverkeer samengesteld uit oud materieel of uit metalen rijtuigen, met uitsluiting van het voormalig Duits materieel.

2. VERRICHTINGEN :

De stoom wordt in de toestellen gedreven en ondertussen gaat de bediende van de verwarming langs de trein en vergewist hij zich dat in de treinleidingen en

in de koppelingen geen verstoppingen zijn en de spuittoestellen regelmatig werken.

D. — Afwijkingen aan de verwarmingsproeven.

In de onderstaande gevallen wordt afgeweken van de voorziene toepassingen der hiervoren vermelde beproevingen :

1. AFWIJKING WEGENS DE TEMPERATUUR.

Wanneer de temperatuur hoger is dan 10° :

— Wordt voor de internationale treinen de volledige proef vervangen door een continuïteitsproef over de gehele treinleiding. Als de proef geëindigd is, opent de bediende van de verwarming eventueel de stoominlaatkleppen van de vreemde voertuigen, opdat de verwarming onderweg zou kunnen plaats vinden ingeval de temperatuur mocht dalen;

— Moeten tijdens de maanden December tot en met Maart de beproevingen voor de treinen in binnenverkeer alleen worden gedaan voor de treinen die 's nachts tussen 20 en 8 uur rijden.

2. AFWIJKING WEGENS DE OMSTANDIGHEDEN VAN HET OPONTHOUD.

Treinen die zonder wijziging in hun samenstelling minder dan een uur blijven staan, worden aan geen proef onderworpen, behoudens bij vorst en indien de verwarming geschiedt door een vaste, met een verwarmingsslang in het stel zelf verbonden installatie. In dit geval doet de stoker een continuïteitsproef over de ganse treinleiding.

3. AFWIJKING WEGENS WIJZIGING IN DE SAMENSTELLING VAN DE TREIN.

Voor iedere trein :

— die achteruit rijdt;
— die van locomotief verwisselt;
— waaraan men aan het vooreinde voertuigen toevoegt;

— waaraan men aan het achtereinde, voor reizigers toegankelijke voertuigen toevoegt, moet de stoker een continuïteitsproef over de gehele treinleiding doen.

Vóór het vertrek viseert de hoofdwachter het boekje van de bediende van de verwarming, die de verwarmingsproeven uitgevoerd heeft voor de treinen in internationaal verkeer en voor de treinen in binnenverkeer, welke uit voormalig Duits matrieel, met hoogen laagdrukverwarming, zijn samengesteld.

In de uitzonderlijke gevallen waarin voor een volstrekt noodzakelijke herstelling aan andere treinen in binnenverkeer, vóór het vertrek beroep wordt gedaan op een bediende van de verwarming, is de bediende verplicht zich bij de hoofdwachter, zo niet bij de onderstationschef of zijn vervanger, alsmede bij de machinist aan te melden; dezelfde verplichtingen als hiervoren rusten vóór het vertrek op de hoofdwachter en op de bediende van de verwarming.

De stoker verwittigt de hoofdwachter van de uitslag van de continuïteitsproef.

HOOFDSTUK IV. — VERWARMING ONDERWEG.

A. — Onderweg is of wordt de verwarming :

— Verplichtend bij een temperatuur van 10° en lager;

— Afgeschaft, zo bij nacht als bij dag, bij een buitentemperatuur boven 10°;

— In stand gehouden van December tot en met Maart bij gelijk welke buitentemperatuur voor de treinen welke tussen 20 en 8 uur rijden;

— Afgeschaft, behalve bij vorst, een kwartier vóór de aankomst op het eindpunt van eender welke trein waarvan het oponthoud ten minste één uur duurt;

— Bij een hogere temperatuur dan 0° voor treinen bestaande uit metalen rijtuigen van 18 en 22 m. alleen uitgevoerd gedurende één kwartier op twee;

— Uitgevoerd, met een locomotiefdrukking die voor de stellen, bestaande uit oud materieel, onafgebroken

moet worden in stand gehouden op 5 of 4 kg. al naar er meer dan 10 voertuigen of 10 voertuigen en minder zijn :

– Uitgevoerd met een drukking van 2 Kg. op de locomotief voor lichte treinen en treinen met metalen rijtuigen; die drukking volstaat in de meeste gevallen;

– Bij vorst uitgevoerd voor alle treinen op een drukking van 5 kg.;

– Voldoende geacht, wanneer de manometer van de eindpakwagen een drukking van ten minste 1 Kg. aanwijst;

– Uitgevoerd, met een verminderde of verhoogde druk, zonder dat die druk ooit meer dan 6 Kg. op de locomotief mag bedragen, in geval van temperatuurschommeling en alleen op verzoek van de hoofdwachter aan de machinist.

B. – Opmerkingen.

— De hoofdwachter of de wachter waakt er voor dat de luchtrekkers evenals de kopdeuren goed gesloten zijn;

– In de rijtuigen van het omnibustype en in de R.I.C.-rijtuigen, die voorzien zijn van een gemengde verwarming stoom – electriciteit, vergewissen ze zich dat de verwarmingsschakelaar zich wel in de werkingsstand bevindt;

– De hoofdwachter meldt onmiddellijk per bulletin E. 785 de vastgestelde gebreken in de verwarmingstoestellen van het reizigersmaterieel, alsmede de onregelmatigheden in de verwarming zelf; zo mogelijk wijst hij de plaats aan, aan het voertuig waar zij voorkomen;

– Voor een temperatuur boven 0°, wijzigt de hoofdwachter of wachter de stand O (open) van de kruk onder de zitbank alleen ingeval de temperatuur van het rijtuig onvoldoende is.

C. – In de doorgangsstations moet de bediende van de verwarming tijdens stilstanden van ten minste 4 minuten :

— In hoofdzaak de verwarming van de eindrijtuigen nazien onder inachtneming dat bij rijtuigen met hoog- en laagdrukverwarming al de elementen niet steeds in bedrijf zijn;

— De oorzaken van de onvoldoende verwarming opsporen en zo mogelijk verhelpen.

HOOFDSTUK V. — MAATREGELEN TE NEMEN BIJ DE AANKOMST VAN DE TREIN.

De poetsersbaas, of zijn vervanger, vergewist zich dat het treinpersoneel :

— de portieren en de gemeenschapsdeuren gesloten heeft;
— de ramen opgetrokken heeft;
— de luchttrekkers dichtgemaakt heeft om de afkoeling van de afdelingen te beletten;

— al de regelingskrukken op « WARM » gesteld heeft.

Hij meldt de vastgestelde inbreuken onmiddellijk met een onregelmatigheidsbulletin E. 785 door tussenkomst van de chef van de post aan de stationschef.

HOOFDSTUK VI. — AFSCHAFFING VAN DE VERWARMING OP SOMMIGE VOERTUIGEN.

Zuinigheidshalve mag de Groep M. in overleg met de Groep E de verwarming afschaffen van de eindrijtuigen waartoe de reizigers geen toegang hebben. Die afschaffing is verboden :

— Bij vorst;

— Wanneer de voertuigen vóór het eindpunt van de trein of ten minste één uur na de aankomst er van voor de reizigers toegankelijk zijn;

— Wanneer het station waar de afschaffing zou worden uitgevoerd over geen bediende van de verwarming beschikt.

Bij afschaffing van de verwarming moet men de koppelingen tussen het laatste verwarmde rijtuig en het eerste niet verwarmde voertuig verbreken; de

kraan van het laatste verwarmde rijtuig wordt aldus de eindkraan.

De rijtuigen, waarvoor de afschaffing van de verwarming voorzien is, moeten geen verwarmingsproef ondergaan en de voorverwarming moet er niet worden op toegepast.

HOOFDSTUK VII. — VERWARMINGSKOPPELINGEN.

De verwarmingskoppelingen zijn blijvend op de voertuigen en de reizigerslocomotieven geplaatst; zij vormen een integrerend deel van dat materieel.

A. — Koppelingen met 2 geledingen.

De koppelingen met 2 geledingen worden geplaatst :

— Op voertuigen die op lijnen met krokodillen rijden;
— Op de stellen der buitengewone treinen (HKE);
— Op de achterzijde van de tender;
— Op de voor de voorverwarming gebruikte tender- en rangeerlocomotieven;

— Op de tenderlocomotieven die lichte treinen slepen; die locomotieven mogen bij uitzondering voorzien zijn van 2 koppelingen met 2 geledingen.

B. — Koppelingen met warmtewerende bekleding.

De koppelingen met warmtewerende bekleding zijn alle van het schroefstelsel; zij worden geplaatst :

— die met hoofd K6 op de metalen voertuigen in internationaal verkeer (R.I.C.);

— die met hoofd K5 op de metalen voertuigen in binnenverkeer.

C. — Beugelkoppelingen.

Die koppelingen zijn met hoofd K5 en worden gebruikt :
— Normaal voor het niet-metalen reizigersmaterieel;

— Als noodkoppeling voor het reizigersmaterieel in internationaal verkeer (R.I.C.)

Om de leiding van de ½ schroefkoppeling met hoofd K6 aan te koppelen, plaatst de stoker zijn ½ reservekoppeling met beugelring en hoofd K5 op de tweede kraan (de zogenaamde noodkraan).

D. — Reservekoppelingen op de stoomlocomotieven.

Iedere reizigerslocomotief moet van een of twee reservekoppelingen voorzien zijn van de typen van die welke op de locomotief worden gebruikt.

HOOFDSTUK VIII. — BIJZONDERE AANBEVELINGEN.

A. — De schroefkoppelingen van de voertuigen moeten vast worden aangedraaid zodat de bufferplaten in aanraking zijn wanneer het stel niet samengedrukt is.

B. — De ½ koppelingen tussen de voertuigen moeten zo mogelijk overhoeks en niet evenwijdig aan de overlangse hartlijn van het stel worden gekoppeld.

C. — De ½ koppelingen met één geleding op voertuigen welke een lijn met krokodillen berijden moeten door middel van een strak gespannen ijzerdraad van de hartlijn worden afgeweken.

D. — Telkens als een ½ koppeling moet worden vervangen ingevolge het breken van een van haar delen, moet de oorzaak van de breuk door de bediende van de verwarming worden opgezocht.

E. — Iedere ongebruikte ½ koppeling moet met ophangkettinkje worden opgehangen; dit laatste mag slechts 440 mm. lang zijn, behalve voor de ½ koppelingen met hoofd K6, waarvan de lengte 360 mm. bedraagt.

F. — Onder geen voorwendsel mogen de ½ koppelingen op de sporen worden achtergelaten.

G. — Bij afloop van het verwarmingstijdperk worden de koppelingen welke tot de vreemde netten behoren onmiddellijk terugbezorgd door tussenkomst van de posten voor overgave.

Tabel I.

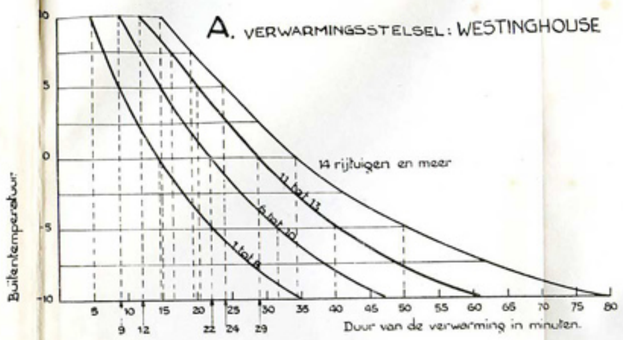
VOORBEELDEN VAN TOEPASSING.

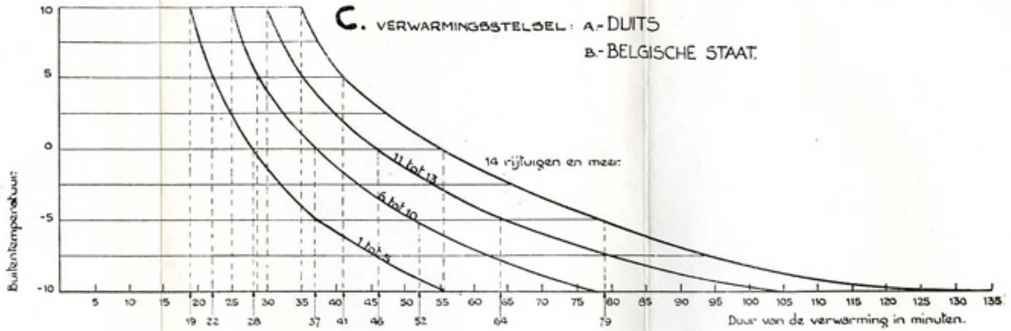
Verwarmingsstelsel	Aantal voertuigen	Buitentemperatuur.	Duur van de voorverwarming.
Westinghouse (diag. A).	7	+ 0°	22'
Lancrenon (diag. B).	12	— 5°	57'
Duits. Belgische Staat (diag. C)	11	+ 5°	35'
Gemengd Westinghouse en Lancrenon.			
Gemengd Westinghouse en Duits.	14	— 5°	58'
Gemengd Westinghouse Belgische Staat. (diag. D).			

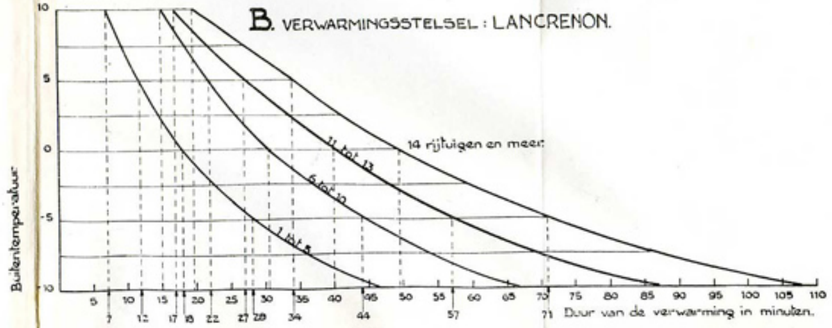
N. B. — Voor de lichte treinen zijn 15 minuten voorverwarming onder een locomotiefdrukking van 2 kg. meestal voldoende.

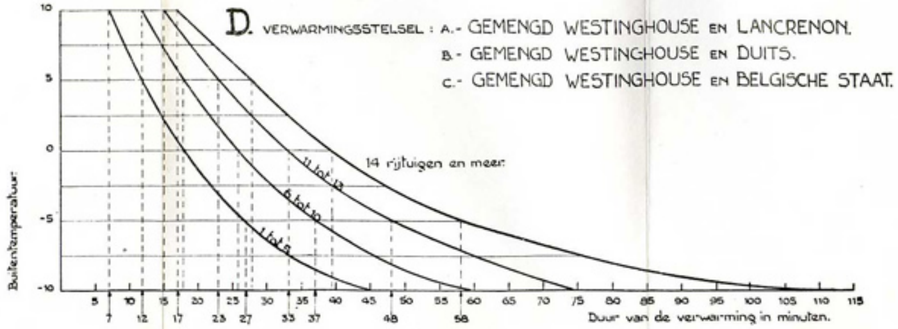
Januari 1950

DUUR VAN DE VOORVERWARMING TEN OPZICHTE VAN DE BUITENTEMPERATUUR EN VAN DE SAMENSTELLING VAN HET TREINSTEL.









HOOFDSTUK IX. — METALEN OMNIBUSRIJTUIGEN. — VERLUCHTING.

De rijtuigen worden verlucht :

1° Door middel van twee beweegbare ramen per afdeling (ten behoeve van het publiek);

2° Door middel van ventilatoren die door de wachter worden versteld en in het plafond van de afdelingen en de balkons zijn aangebracht.

De kast met het toestel tot weder normaal stellen van het noodsein bevat eveneens een kruk met 3 standen (toe - half open - open), aan de hand waarvan het personeel de verluchting van het rijtuig al naar de behoeften kan regelen. (Een uitvoerige onderrichting is aan de binnenkant van het deksel der kast aangebracht).

HOOFDSTUK X. — ELECTRISCHE VERWARMING EN VOORVERWARMING VAN DE DOOR ELECTRISCHE LOCOMOTIEVEN GESLEEPTE STELLEN.

A. — Algemeenheden.

De door een electrische locomotief gesleepte rijtuigen zijn voorzien van een electrische verwarmingsinstallatie. Het instellen van de verwarming vraagt de voeding van die installaties met hoogspanningsstroom (3.000 of 1.500 volt gelijkstroom of 1.000 volt wisselstroom 16 ⅔ perioden) die van de bovenleidingen afgenomen wordt.

Op het Belgisch net bedraagt de spanning 3.000 volt gelijkstroom.

Terwijl de treinen rijden geschiedt die voeding door bemiddeling van de locomotief.

Bij elk oponthoud gedurende hetwelk het stel moet voorverwarmd worden, geschiedt die voeding ofwel met een aan het stel gekoppelde locomotief, ofwel met een vast voorverwarmingscontact dat zelf op de bovenleidingen aangesloten is.

In de door een electrische locomotief gesleepte omnibusbusrijtuigen type M., die uitgerust zijn met

een installatie voor electrische verwarming, is de installatie voor verwarming met stoom behouden.

In de R.I.C.-rijtuigen die van een gemengde verwarming stoom – electriciteit zijn voorzien, zijn de stoomradiatoren en electrische radiatoren in een zelfde verwarmingslichaam gemonteerd.

In sommige, in de plaatselijke onderrichtingen opgegeven voorwaarden, kan de voorverwarming van die rijtuigen met stoom voorgeschreven zijn.

B. — Beschrijving van de verwarmings- en voorverwarmingsinstallaties.

1. ELECTRISCHE LOCOMOTIEVEN.

De electrische locomotieven beschikken over 2 pantografen om van de bovenleidingen stroom op te vangen.

Die pantografen voeden onder meer, over een schakelaar en een maximaalrelais dat inwerkt op de hoofdverbreker, een verwarmingsleiding die aan de twee uiteinden van de locomotief in een koppeling uitmondt.

Voor het sluiten van de verwarmingsschakelaar moet een grendelsleutel gebruikt worden.

2. METALEN RIJTUIGEN IN BINNENVERKEER.

Elk rijtuig is voorzien van een verwarmingsleiding die door koppelingen met de leiding van de nabije rijtuigen moet verbonden worden.

De hoogspanningsweerstanden van de verwarming van elk voertuig zijn afgetakt op die leiding met tussenplaatsing van een hoogspanningscontactor en zekeringen.

Deze weerstanden bestaan uit twee reeksen parallelgeschakelde elementen. Door die schikking kan bij beschadiging van gelijk welk element onderweg een gematigde verwarming behouden worden dank zij de reeks elementen in goede staat.

De stroomterugleiding naar de spoorstaven geschiedt langs de wielen.

De bediening van de HS-contactor wordt bewerkstelligd door een laagspanningsrelais dat gevoed is door de batterijen van het rijtuig mits de verwarmingsschakelaar van het rijtuig te sluiten.

Wanneer in de afdelingen de gewenste temperatuur heerst, verbreekt een in een van de afdelingen geplaatste thermostaat de voeding van het LS-relais, wat de HS-contactor van het rijtuig doet opengaan en de verwarmingsstroom verbreekt.

3. METALEN R.I.C.-RIJTUIGEN DIE MET EEN GEMENGDE VERWARMING STOOM—ELECTRICITEIT UITGERUST ZIJN, DIE WERKT BIJ SPANNINGEN VAN 3.000 OF 1.500 VOLT GELIJKSTROOM EN 1.000 VOLT WISSELSTROOM 16 ⅔ PERIODEN.

Ieder rijtuig is voorzien van een verwarmingsleiding die met koppelingen aan deze van de naburige rijtuigen moet aangesloten worden.

De verwarmingsstroomkring van het rijtuig is op deze leiding afgetakt.

De verwarming van iedere afdeling geschiedt onafhankelijk; ze wordt gecontroleerd door een thermostaat en een schakelaar die ter beschikking van de reizigers staat.

De verwarming van de gangen gaat samen met deze van de afdelingen.

De radiatoren der W.C.'s en die aangebracht in de sassen der waterreservoirs van de W.C.'s werken doorlopend; deze laatste dienen om te voorkomen dat de reservoirs zouden bevriezen ten minste een uur na het uitschakelen van de verwarming.

4. VERWARMING VAN DE AFDELINGEN EN DE GANGEN.

De afdelingen worden verwarmd door twee verwarmingslichamen die onder de banken zijn geplaatst.

De verwarmingslichamen bestaan elk uit een radiator koper-aluminium met 2 buizen, Westinghouse-systeem, met thermostaat voor stoomverwarming en een dichte electrische H.S.-radiator die een verbindings-

doos en twee gepantserde electrische Westinghouse-elementen met eenvoudige isolering omvat.

De stoomradiatoren zijn verbonden met de overeenkomstige electroklep en de elementen van de electrische radiatoren met de vier éénpolige contactoren van de afdeling.

In iedere afdeling bevindt zich een thermostaat, alsook een schakelaar met drie standen ter beschikking van de inzittenden, waardoor het mogelijk is :

in stand 0 : de verwarming uit te schakelen;

in stand ½ : te laten werken onder automatische contrôle van de thermostaat;

in stand 1 : tot het maximum te verwarmen, daar de automatische contrôle uitgeschakeld is.

De gangen worden eveneens verwarmd door gemengde radiatoren die onder de vensteropeningen zijn geplaatst. Deze radiatoren, zowel die voor stoom als de electrische, zijn in serie aangesloten met deze van de tegenoverliggende afdeling en bijgevolg hangt hun werking af van de stand van de schakelaar van deze afdeling.

De H.S.-stroom keert langs de wielen naar de sporen terug.

5. VERWARMING VAN DE W.C.'S.

De verwarming van deze lokalen geschiedt eveneens door gemengde radiatoren, maar ze werken doorlopend.

6. VERWARMING VAN DE SASSEN VOOR WATERRESERVOIRS VAN DE W.C.'S.

Ten einde het bevriezen van deze vergaarbakken ten minste één uur na het ophouden van de verwarming te voorkomen, zijn nevens de vergaarbakken een stoomradiator en een electrische radiator voorzien.

Deze toestellen werken eveneens doorlopend.

Evenwel werd de stoomradiator voorzien van een spuier voor gecondenseerd water die onder het onderstel is geplaatst.

7. ELECTRISCH SCHAKELBORD.

Een electrisch schakelbord is in het rijtuig geplaatst.

Daarop bevinden zich de schakelaar voor het inschakelen van de electrische verwarming, de L.-S.-smeltzekeringen en de klemmen van de hulpbedieningsstroomkringen van de verwarming.

Er bevindt zich daarop eveneens een contrôlelamp die, binnen in het rijtuig, de aanduidingen herhaalt van de contrôlelampen die nevens de bedieningskrukken van de combinator voor de electrische verwarming zijn geplaatst.

8. KOPPELINGEN.

Elk rijtuig of elke locomotief is aan beide uiteinden voorzien van een koppeling welke omvat :

a) Een soepele kabel die verbonden is met de hoofdleiding van het rijtuig en eindigt op een contactstop;

b) Een contactdoos die eveneens verbonden is met de hoofdleiding en bestemd voor het insteken van de contactstop van het nabije rijtuig.

Die doos is voorzien van een mechanische grendeling, bediend door een verwarmingssleutel.

c) Een rustdoos waarin de contactstop van het rijtuig moet gestoken worden wanneer de koppeling niet gebruikt wordt. Die doos is eveneens voorzien van een mechanische grendeling welke door een verwarmingssleutel bediend wordt.

C. — Periode van verwarming van de door een electrische locomotief gesleepte treinen.

De verwarming van de treinen begint op 15 September te 0 uur en eindigt op 31 Mei te 24 uur en heeft plaats bij een temperatuur van 10° of lager. Het rijdend personeel wordt er over ingelicht door borden die geplaatst worden in de stations waar er een depanneerpost voor electrische tractie bestaat. De defectherstellers van de electrische tractie moeten er voor zorgen

dat de stand van deze borden gewijzigd wordt om het in of buiten dienst stellen van de verwarming te bevelen. Deze borden zijn op bijlage II afgebeeld. Het rijdend personeel is er toe gehouden de aanwijzingen van deze borden na te leven, behoudens andersluidende kennisgeving van de hoofdwachter. Van December tot en met Maart blijft de verwarming echter tussen 20 u. en 8 u. in dienst, bij gelijk welke buitentemperatuur.

De verwarmingsschakelaars moeten opengezet worden vóór elke uitwijking van een stel en na de de laatste rit van elke dag.

D. — Periode en duur van de voorverwarming.

De voorverwarming van de treinen begint op 1 November en eindigt op 31 Maart en heeft plaats bij een temperatuur gelijk aan of lager dan + 10°.

Vóór het eerste vertrek en na een dienstonderbreking van twee uur of meer, is de duur van de voorverwarming als volgt vastgesteld :

- 30 minuten bij temperaturen tussen 0° en + 10°;
- 45 minuten bij temperaturen tussen 0° en — 5°;
- 1 uur bij temperaturen beneden — 5°.

Bij dienstonderbrekingen van meer dan 20 minuten en minder dan 2 uren is de voorverwarmingsduur bepaald op 10 minuten.

Bij dienstonderbrekingen van minder dan 20 minuten wordt tijdens de ganse duur van het oponthoud voorverwarmd.

Tijdens de voorverwarming moeten de portieren, de deuren van de afdelingen en de vensters gesloten blijven.

E. — Verwarming onderweg.

1. VERRICHTINGEN UIT TE VOEREN DOOR DE MACHINIST VAN DE LOCOMOTIEF.

a) Instellen van de electrische verwarming of voorverwarming.

Na aanhaking van de locomotief aan de trein overhandigt de machinist aan de bediende die met de behandeling van de koppelingen is belast, de sleutel van

de verwarmingsschakelaar van de locomotief. Die sleutel wordt door de bediende gebruikt om de verwarmingskoppelingen tussen locomotief en trein aan te sluiten. Wanneer hij die sleutel terug heeft, legt de machinist hem in de sleutelkast en sluit op de locomotief de verwarmingsschakelaar.

b) Uitschakelen van de verwarming.

De machinist stelt de verwarming van de trein buiten dienst door de verwarmingsschakelaar op de locomotief te openen.

De verwarming wordt uitgeschakeld 5 minuten vóór de aankomst van de trein in het eindstation.

Wanneer onderweg de ultra-snelle uitschakelaar van de locomotief uitschakelt ingevolge het werken van het maximaalrelais van de verwarmingsstroom, is het aan de machinist toegelaten de uitschakelaar nogmaals in te schakelen. Indien deze laatste opnieuw uitschakelt, zet de machinist de verwarming stop door de verwarmingsschakelaar te openen. Hij verwittigt de hoofdwachter van de trein zodra hij daartoe gelegenheid heeft en brengt de depanneerder van het eindstation op de hoogte.

2. OPMERKING :

Onderweg moet de hoofdwachter of de wachter er voor waken dat de ventilatoren, de ramen en de deuren van de afdelingen gesloten zijn.

In de metalen rijtuigen in binnenverkeer moeten ze zich er van verzekeren dat de verwarmingsschakelaar van elk rijtuig zich wel degelijk in de werkstand (rood bord zichtbaar) bevindt. Een thermostaat regelt automatisch de verwarming van elk rijtuig zó dat de binnentemperatuur van de afdelingen ongeveer 18° bedraagt.

Ingeval een thermostaat zou blijven vast zitten, zou de temperatuur in het desbetreffende rijtuig overdreven hoog worden. De hoofdwachter moet dan de ver-

warmingsschakelaar van dit rijtuig bij tussenpozen openen.

In de R.I.C.-rijtuigen die van een gemengde verwarming voorzien zijn, vergewissen ze zich dat de contrôlelamp van het verwarmingsbord brandt en dat de verwarmingsschakelaars van de niet bezette afdelingen zich in de stand ½ bevinden.

Elke onregelmatigheid (overdreven, onvoldoende of geen verwarming van een of meer rijtuigen) moet onmiddellijk door de hoofdwachter met een bulletin E. 785 worden gemeld. Hij moet bovendien zodra mogelijk de depanneerder van het eindstation verwittigen.

F. — Te treffen maatregelen bij het einde van de dienst.

Wanneer een stel zijn dienst geëindigd heeft of wanneer het gedurende meer dan 4 uren moet uitgeweken worden, opent de hoofdwachter of de wachter de verwarmingsschakelaar van elk rijtuig.

Op de R.I.C.-rijtuigen die van een gemengde verwarming voorzien zijn, plaats de hoofdwachter de verwarmingsschakelaars van de afdelingen in de stand ½.

HOOFDSTUK XI. — VERWARMING EN VOORVERWARMING VAN DE ELECTRISCHE MOTORSTELLEN.

A. — Algemeenheden.

Op de electrische motorstellen worden twee stelsels van electrische verwarming toegepast.

1) **Electrische motorstellen van 4 of 6 rijtuigen** (1935) : deze worden door gepulseerde warme lucht verwarmd; de warme lucht komt in de afdelingen door diffusoren welke zich onder de zitbanken bevinden (onrechtstreekse verwarming).

2) **Electrische tweewagenmotorstellen** : deze worden verwarmd door electrische radiatoren welke tegen de zijwanden en onder de zitbanken geplaatst en

in een of meer reeksen gegroepeerd zijn (rechtstreekse verwarming).

Om te kunnen verwarmen moet men in beide gevallen over hoog- en laagspanningsstroom beschikken.

De aanhangwagens kunnen slechts verwarmd worden door aankoppeling aan een electrische motorwagens en door dezes tussenkomst.

B. — Beschrijving van de verwarmingsinstallaties van de electrische motorstellen.

De voeding met electrische energie, onder 3.000 Volt, van de verwarmingsinstallaties van de electrische motorstellen geschiedt door het rijtuig of de rijtuigen die met stroomafnemers uitgerust zijn. Bij de electrische motorstellen 1935 zijn deze installaties aan elkander verbonden door middel van aan de bovenkant van de kopwanden geplaatste hoogspanningskoppelingen. Bij de electrische tweewagenmotorstellen zijn ze gekoppeld door verbindingen welke slechts in een werkplaats kunnen gedemonteerd worden.

De koppelingen en de verbindingen maken deel uit van de hoofdleiding welke de stroom aan de verwarmingsweerstanden toevoert. Tot de installaties van elk rijtuig behoren een of meer beschermingszekeringen voor hoge spanning en een of meer electromagnetische contactoren die werken onder de contrôle van de drukknop « Verwarming » in de stuurpost, van de rijtuigschakelaars, de afdelingsthermostaten en de eventuele beschermingsrelais.

C. — Veiligheidsinrichting.

De koppelingen kunnen maar ingestoken of uitgetrokken worden nadat al de stroomafnemers van het electrisch motorstel neergelaten zijn; de sleutel van de grendelschakelaar is nodig om de koppelingen te ontgrendelen.

Deze sleutel wordt door de bestuurder afgegeven aan de bediende die belast is met het hanteren van de koppelingen.

Om een stekker uit zijn huls te trekken, de sleutel in het slot van de koppeling steken, 90° omdraaien terwijl men aan het deksel trekt, en dan de stekker uittrekken.

Onder de werking van zijn veer sluit het deksel de huls af; om de sleutel uit te trekken moet men het slot terug in zijn aanvangsstand brengen.

Het koppelen of ontkoppelen van een verwarmingsstekker zonder de voorgeschreven grendelsleutel is een zware fout en kan ongevallen, zelfs met dodelijke afloop, tot gevolg hebben.

D. — Voorverwarming van de electrische motorstellen.

1. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN.

Twee verschillende regimes, al naar het uitrustingstype, zijn van toepassing.

Bij de electrische motorstellen met rechtstreekse verwarming door radiatoren stijgt de temperatuur in de afdelingen snel na de indienststelling van de verwarming.

Bij de electrische motorstellen met verwarming door gepulseerde lucht stijgt de temperatuur in de afdelingen daarentegen langzamer.

In het laatste geval is de voorverwarming verplichtend zodra de verwarming onderweg nodig is.

Bij de electrische motorstellen die voorverwarmd worden, moeten de portieren, de binnendeuren, de verluchtingsinrichtingen van de afdelingen en balkons en de vensters gesloten blijven.

2. VOORVERWARMING VAN DE ELECTRISCHE MOTORSTELLEN MET RECHTSTREEKSE VERWARMING.

De voorverwarming van deze motorstellen begint op 1 November en eindigt op 31 Maart; ze heeft plaats bij een buitentemperatuur van 10° of lager.

Vóór het eerste vertrek of na een dienstonderbreking van 2 uren of meer is de duur van de voorverwarming als volgt vastgesteld :

— 30 minuten bij temperaturen tussen 0° en + 10°;

— 45 minuten bij temperaturen tussen 0° en — 5°;
— 1 uur bij temperaturen beneden — 5°.

Wanneer de temperatuur beneden — 10° is, moeten de electrische motorstellen dag en nacht verwarmd worden.

Bij de dienstonderbrekingen van meer dan 20 minuten en minder dan 2 uren, is de duur van de voorverwarming op 10 minuten vastgesteld.

Bij dienstonderbrekingen van minder dan 20 minuten, moeten de stellen tijdens de ganse duur van het oponthoud verwarmd worden.

3. VOORVERWARMING VAN DE MET GEPULSEERDE LUCHT VERWARMDE ELECTRISCHE MOTORSTELLEN.

De voorverwarming van deze electrische motorstellen begint op 15 September en eindigt op 31 Mei; ze heeft plaats bij een buitentemperatuur van 10° of lager.

Vóór het eerste vertrek of na een dienstonderbreking van 2 uren of meer is de duur van de voorverwarming als volgt vastgesteld :
— 45 minuten bij temperaturen tussen 0° en + 10°;
— 1 uur bij temperaturen beneden 0°.

Bij dienstonderbrekingen van minder dan voormelde tijden moet het stel tijdens de ganse duur van het oponthoud verwarmd worden.

E. — Periode van verwarming van de electrische motorstellen.

De verwarming van de electrische motorstellen begint op 15 September en eindigt op 31 Mei.

Van 1 September af moeten de koppelingen voor 3.000 Volt en de verwarmingszekeringen voor 3.000 Volt door de onderhoudswerkplaatsen op de electrische motorstellen aangebracht worden.

F. — Verwarming onderweg.

Onderweg is de verwarming verplichtend bij een temperatuur van 10° en lager; ze wordt stopgezet, zo bij nacht als bij dag, wanneer de buitentemperatuur 10° overtreft.

Het rijdend personeel wordt er over ingelicht door borden die geplaatst worden in de stations waar een depanneerpost voor electrische tractie bestaat. De depanneerders van de electrische tractie moeten er voor zorgen dat de stand van deze borden gewijzigd wordt, om het in of buiten dienst stellen van de verwarming te bevelen. Deze borden zijn op bijlage II afgebeeld. Het rijdend personeel is er toe gehouden de aanwijzingen van deze borden na te leven, behoudens andersluidende kennisgeving van de hoofdwachter.

In December, Januari, Februari en Maart moeten de treinen welke tussen 20 en 8 uur rijden, bij gelijk welke buitentemperatuur verwarmd worden.

De verwarming wordt tijdens de laatste 5 minuten van elke rit stopgezet; daartoe trekt de bestuurder aan de overeenstemmende drukknop.

G. — Regeling en beproeving van de verwarming.

De verwarming wordt automatisch geregeld. Afdelingsthermostaten commanderen het sluiten of het openen van de 3.000 Volt-contactoren.

Deze thermostaten worden door de werkplaatsen geregeld om bij 20° (maximum) uit te schakelen en bij 18° (minimum) in te schakelen.

H. — Proeven voor het eerste vertrek.

Vóór het eerste vertrek en tijdens de voorverwarming moet de depanneerder, die medehelpt aan het klaarmaken van de stellen, er zich van verzekeren dat de verwarming in al de rijtuigen werkt. In geval van onregelmatigheid zoekt hij onmiddellijk de oorzaak op.

Indien, bij een rijtuig met verwarming door gepulseerde lucht, de verwarming niet werkt en dit niet onmiddellijk kan verholpen worden, moet de ventilator stilgelegd worden door het openen van de verwarmingsschakelaar.

I. — Onregelmatigheden.

1. ELECTRISCHE MOTORSTELLEN 1935.

Het treinpersoneel kan de volgende gevallen vaststellen :

a) Alhoewel de schakelaar «verwarming» in de goede stand staat, wordt een rijtuig niet verwarmd en draait de ventilator niet.

De verwarmingsschakelaar van het rijtuig openen (groen bordje zichtbaar), de vaststelling in het logboek inschrijven en de depanneerder op het eerste eindstation verwittigen.

b) Er wordt een te hoge temperatuur in het rijtuig vastgesteld.

Te werk gaan zoals voor a) hierboven. De schakelaar sluiten wanneer de temperatuur gedaald is, daarna weder openen enz.

c) Het rijtuig wordt verwarmd maar de temperatuur is onvoldoende.

De hoofdwachter gaat de temperatuur na van de lucht welke door de ventilator in het rijtuig geblazen wordt.

Indien deze lucht warm is laat hij de verwarming in dienst en bepaalt hij er zich bij de vaststelling in het logboek in te schrijven en het geval aan de depanneerder van het eindstation te melden.

2. ELECTRISCHE TWEEWAGENMOTORSTELLEN.

Het treinpersoneel kan de volgende gevallen vaststellen :

a) Alhoewel de schakelaar «verwarming» in de goede stand staat, wordt een rijtuig niet verwarmd.

De verwarmingsschakelaar openen en de depanneerder op het eerste eindstation verwittigen.

b) Het rijtuig wordt verwarmd maar de temperatuur is onvoldoende.

De verwarming in dienst laten, de vaststelling in het logboek inschrijven en het geval aan de depanneerder van het eindstation melden.

J. — Maatregelen te treffen bij de aankomst van een trein.

Zodra de reizigers uitgestapt zijn, sluiten de hoofdwachters en wachters de deuren en vensters van al de rijtuigen, om hun afkoeling zoveel mogelijk te voorkomen.

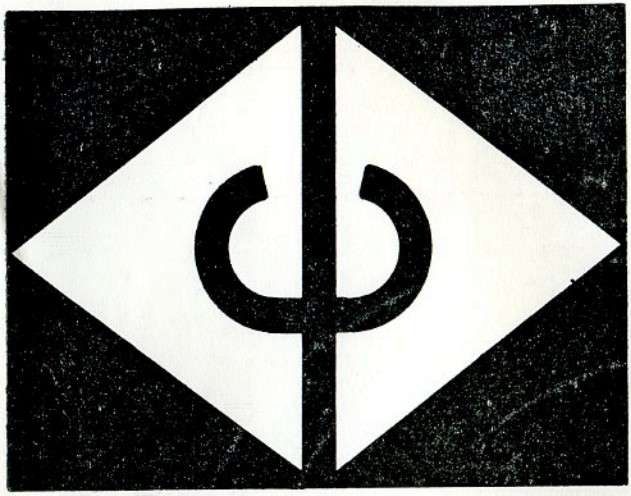
De depanneerders verzekeren zich van de behoorlijke uitvoering van dit voorschrift.

De vastgestelde inbreuken moeten dadelijk aan Dienst E gemeld worden.

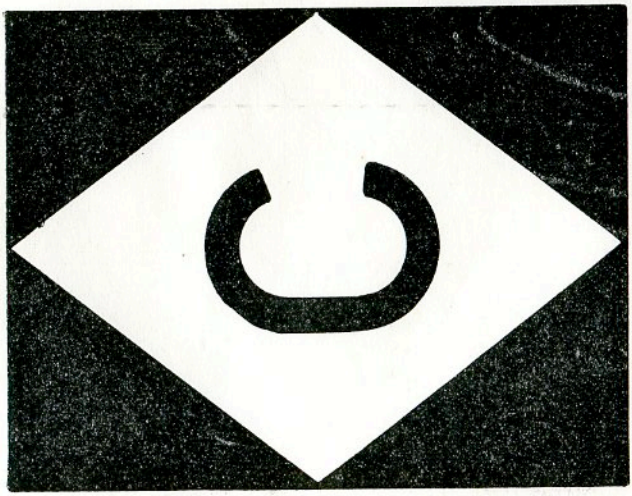
Zo het station niet verwittigd wordt, brengt de onderhoudsdienst zijn eigen verantwoordelijkheid in 't gedrang.

De toepassing van deze onderrichtingen wordt door de bestuurders-instructeurs en de meestergasten-electromecaniciens-depanneerders nagegaan.

Bijlage II.



Verwarming buiten dienst



Verwarming in dienst

Januari 1952

2e DEEL.

Titel III.

RITBORDEN EN NUMMERBORDEN DER RIJTUIGEN.

Bericht Nr 4 E. — April 1955.

TITEL III.

RITBORDEN EN NUMMERBORDEN DER RIJTUIGEN (122.112).

HOOFDSTUK I. — RITBORDEN.

A. Algemeenheden.

Op sommige rijtuigen moeten ritborden aangebracht worden :

a) **in een trein van het internationaal verkeer :**
alle rijtuigen;

b) **in een trein van het binnenverkeer :**
— elk rijtuig dat het gehele traject van de trein niet aflegt;
— elk rijtuig met bestemming naar een station dat buiten het traject van de trein ligt.

B. Beschrijving.

De ritborden dragen het merk van het eigendomsnet; zij worden geïmmatriculeerd op naam van het depotstation van het rijtuig waarop zij aangebracht worden.

Elk bord vermeldt :

a) **in internationaal verkeer :** de aanwijzing van het traject, op een zijde voor de ene verkeersrichting en op de andere zijde voor de tegenovergestelde richting.

b) **in binnenverkeer :** de naam van de stations van vertrek en van bestemming; er wordt slechts een zijde benuttigd, de andere wordt wit geschilderd.

C. Beurtregeling.

Wordt een rijtuig uit een stel gezet, dan worden de ritborden op het vervangingsrijtuig aangebracht.

Bij ledige terugzending van een rijtuig van het internationaal verkeer waarvan de borden niet wederbenuttigd werden, worden die borden in het rijtuig geplaatst om samen daarmee naar het eigendomsnet te worden teruggestuurd.

Voor een ritbord van een vreemd net dat buiten de beurtregeling wordt teruggezonden, dient een geleidebulletin E 894 opgemaakt.

D. Behandeling.

De behandeling van de ritborden rust op het stationspersoneel.

De borden moeten bevestigd zijn **vóór** de rijtuigen aan het perron worden gevoerd. Is zulks onmogelijk, dan worden de borden **onmiddellijk** na aankomst aan het perron aangebracht. In dat geval moeten de reizigers die reeds ingestapt zijn, over de plaats van bestemming van de rijtuigen worden ingelicht.

E. Verplichtingen van de treinchef.

De treinchef vergewist zich van de aanwezigheid en de behoorlijke oriëntering van de borden.

Elke onregelmatigheid moet ter kennis van het vertrek- en het aankomststation worden gebracht en in het verslag E 791 dient er melding van gemaakt.

D. Bijzondere bepaling.

Bij de **internationale treinen** zijn er op de binnenwand van de rijtuigen met zijgang ramen aangebracht waarin ritborden met dezelfde aanwijzingen als de buitenborden worden geplaatst.

HOOFDSTUK II. — MERKNUMMERS DER RIJTUIGEN VAN HET INTERNATIONAAL VERKEER.

Op elk rijtuig in internationaal verkeer moet aan de buitenzijde, op de zijwanden en nabij de toegangsdeuren, een bord met het merknummer worden aangebracht.

HOOFDSTUK III. — MATERIEEL VAN DE SLAAPWAGENSMAATSCHAPPIJ.

Al wat betrekking heeft op de ritborden en de merknummers van de voertuigen der Slaapwagensmaatschappij valt ten laste van het personeel van bedoelde Maatschappij.

2de DEEL

Titel IV

MATERIEEL
VOOR HET VERVOER VAN LIJKEN.

Januari 1950

TITEL IV.

MATERIEEL VOOR HET VERVOER VAN LIJKEN (122.113).

A. — Wijze van vervoer.

Een lijk moet in een reizigerspakwagen of in de pakwagenafdeling van een pakwagenrijtuig (1) worden vervoerd.

De pakwagen dient uitsluitend voor het vervoer van het lijk en wordt als ledig rijdend beschouwd; de personen die het stoffelijk overschot vergezellen mogen daarin geen plaats nemen.

B. — Te benuttigen treinen.

De pakwagen wordt verzonden met de treinen van het binnenverkeer, n^rs^ 200 tot 9999 (zie toelatingsvoorwaarden in bundel II, tabel A, bladz. 14).

Een voorafgaande machtiging van de Directie der Exploitatie (bureau 12-12) is vereist om een lijk met treinen van het internationaal verkeer (n^rs^ 1 tot 199) te verzenden.

C. — Verzending.

Het station dat een aanvraag voor het vervoer van een lijk ontvangt, deelt zulks onmiddellijk mede aan de treindienst van de groep waarvan het afhangt.

De groep bepaalt, eventueel in overleg met de betrokken groepen of met de Directie der Exploitatie (Bureau 12-12), de te volgen reisweg, de te benuttigen treinen, de aanlegstations en de stations die de pakwagen moeten leveren, aankoppelen en uitzetten.

De groep doet de nodige aankondigingen aan al de betrokken stations.

D. — Opzenden van de pakwagen voor het opnemen van de lading.

Het station dat door de groep aangewezen is om de pakwagen ledig op te zenden naar het station dat hem aan

(1) In de tekst van onderhavig bericht wordt alleen de term « pakwagen » gebruikt waarmee zowel de pakwagenafdeling van een pakwagenrijtuig als een eigenlijke pakwagen wordt aangeduid.

een trein moet koppelen, vermeldt met rode inkt op de geleidebrief wat volgt :

« Pakwagen te koppelen aan trein nr ..... van ..... (datum) voor het vervoer van een lijk van ..... naar ..... ».

De pakwagen moet uiterst zindelijk zijn.

E. — Koppelen van de pakwagen aan een trein.

Indien het « laadstation » niet over de nodige tijd en/of de nodige middelen beschikt om de pakwagen aan de opgegeven trein te koppelen, draagt de groep zulks op aan het station van herkomst van de trein, of aan een op het traject gelegen station dat daartoe bij machte is.

F. — Uitzetten van de pakwagen.

Indien het station waarvoor de zending bestemd is niet in staat is de pakwagen uit de trein te zetten, loopt de pakwagen, nadat het stoffelijk overschot is gelost, door naar het door de groep opgegeven station waar hij kan worden uitgezet.

G. — Stoffering van de pakwagen.

De afzender van een lijk mag de pakwagen op zijn kosten stofferen. Door het aanbrengen en het wegnemen van de stoffering mag de trein geen vertraging oplopen; die verrichtingen moeten dus worden uitgevoerd in een station dat over de nodige tijd beschikt (laad- of losstation, en in voorkomend geval het station dat de pakwagen moet leveren of uitzetten).

De N.M.B.S. neemt geen verantwoordelijkheid op zich wat het gebruik van de stoffering betreft; elke beschadiging van de pakwagen ingevolge het aanbrengen of wegnemen van de stoffering moet ten laste van de afzender worden gelegd.

De kosten voor het op- en terugzenden van de stoffering vallen ten laste van de afzender.

Bloemen en kransen worden kosteloos in de pakwagen vervoerd.

H. — Laden en lossen van het lijk, van bloemen en kransen.

Deze verrichtingen rusten op de afzender; het personeel moet evenwel alle mogelijke hulp verlenen om de familie van de overleden elk pijnlijk wachten te besparen en om voor een waardig verloop van de verschillende verrichtingen te zorgen.

I. — Loden en ledig terugzenden van de pakwagen.

Nadat het stoffelijk overschot in de pakwagen is geborgen, worden de portieren van deze laatste door het station van vertrek gesloten en gelood. Het station dat de pakwagen uitzet, moet hem gedurende ten minste één uur verluchten, daarna loden en ledig terugzenden naar het station dat aangewezen is door de groep waaruit het vervoer herkomstig is.

Augustus 1952.

2de DEEL

Titel V.

SCHOONMAKEN VAN HET REIZIGERSMATERIEEL.

Januari 1950

TITEL V.

SCHOONMAKEN VAN HET REIZIGERSMATERIEEL.

Als de hoofdwachters en de wachters de schouwing van hun trein doen, vergewissen zij zich voornamelijk of de W.C.'s onberispelijk zindelijk zijn; de onregelmatigheden welke niet terstond kunnen goedgemaakt worden, dienen in het verslag aangegeven en ter kennis gebracht door middel van een IC 43 bestemd voor de betrokken Ipx.

HOOFDSTUK I. – BEKNOPTE SCHOONMAAK.

Het beknopt schoonmaken bestaat in het grondig schoonmaken van de W.C.'s; zo nodig, het vernieuwen van de papiervoorraad op de rollen die in sommige W.C.'s, namelijk in die van de 1e en 2e klasse der internationale treinen, voorhanden zijn; desnoods het vervangen van de ontbrekende of vuile handdoeken in de W.C.'s van de 1e en 2e klasse.

Gedurende en na het schoonmaken van de waterclosets moeten de rijtuigpoetsers de plaats behoorlijk verluchten : desnoods openen zij daartoe het schuifraam (wel te verstaan als het niet regent) en laten het, zo mogelijk, gedeeltelijk open.

In de waterbakken van de waterclosets en wasstellen, alsmede in de waterkruiken die in sommige rijtuigen staan, moet steeds een voldoende hoeveelheid water zijn.

In de eindstations van stellen voertuigen en in de stations waar het oponthoud van korte duur en het beknopt schoonmaken dus niet mogelijk is, worden de rijtuigen **vluchtig schoongemaakt** : het afval dat er in mocht liggen wordt weggeruimd en de W.C.'s gereinigd.

HOOFDSTUK II. – VOLLEDIGE SCHOONMAAK.

Voor de volledige schoonmaak wordt gehandeld als volgt :

1. de wasstellen en **W.C.'s** van de rijtuigen wast men met overvloedig water af totdat ze volkomen rein zijn; dat geschiedt buiten en behalve de bijzondere schoonmaak, die ten minste eenmaal per week gedaan wordt, met behulp van een oplossing bestaande uit **3** delen bruine zeep en **100** delen warm water.

2. De pakwagens voor reizigerstreinen moeten met evenveel zorg schoongemaakt worden als de rijtuigen.

De aandacht van de rijtuigpoetsers wordt bijzonder gevestigd op het schoonmaken van de ruiten van de uitkijk. Bij het volledig schoonmaken, laten zij niet na het stof en het vuil weg te nemen die onder de trap van de uitkijk zouden kunnen opgehoopt zijn.

HOOFDSTUK III. — VOORZORGSMAATREGELEN.

Als het vriest of als vorst op handen is, moeten de waterbakken van de waterclosets en wasstellen altijd ledig zijn. **In de stations** worden zij geledigd door de rijtuigpoetsers, als deze het materieel schoonmaken. Als **onderweg** vorst te verwachten is, worden de bakken geledigd door de controlewachter, of, zo die er niet is, door de hoofdwachter.

In het eindstation moeten de bedienden die met de contradictoire schouwing van de trein belast zijn, zich vergewissen of de bakken geledigd zijn; zo niet moeten zij zelf het nodige doen.

's Winters worden er kruiken geplaatst in de W.C.-afdelingen van de rijtuigen van de internationale dienst. Deze kruiken worden enige minuten vóór het vertrek van de trein met water gevuld; bij de terugkeer worden zij, zo nodig, vóór het uitwijken van de rijtuigen geledigd.

De waterbak van de rijtuigen van de internationale dienst in welker W.C.-afdeling een kruik water staat, moet gedurende het tijdperk van **1** December tot **1** Maart gans ledig blijven, behalve wanneer de waterbak zich in een verwarmde plaats bevindt.

Onderweg vergewist zich het treinpersoneel bovendien herhaaldelijk of de W.C.'s behoorlijk zinde-

lijk gehouden zijn en slaat desnoods het deksel van de bril — als er een deksel is — neer op de zitplank, daar de faecaliën enkel op de baan worden gestort wanneer dit deksel neergeslagen wordt. Alvorens het deksel neer te slaan, doet vorengenoemd personeel de spoelinrichting werken — waarbij liefst het deksel omlaag blijft — als de pot vuil of verstopt is; om het water te doen doorspoelen trekt men aan de trekker of duwt men op de knop, daartoe bestemd, of, soms ook, slaat men gewoon het deksel neer.

Merkt het personeel dat in weerwil van die voorzorg de W.C.-pot verstopt blijft, dan moet het 't gebrek doen verhelpen door de rijtuigpoetsers van het eerstvolgende station waar de trein lang genoeg stilhoudt.

Het personeel neemt ook zijn schouwing te baat om te zien of het W.C. behoorlijk verlucht is; het opent daartoe desnoods het schuiframe behalve, natuurlijk, indien het regent.

HOOFDSTUK IV. — REIZENDE POETSERS.

Sommige internationale treinen zijn vergezeld van een bediende die, onder de rit, de rijtuigen en vooral de privaten zindelijk moet houden.

Die bediende draagt de naam van reizend poetser.

Zijn werkzaamheden zijn de volgende :

Zodra de reizende poetser aan de te bedienen trein komt, schouwt hij die vlug, maar geeft bijzonder aandacht op de W.C.-afdelingen. Hij ziet na of de wasstellen en de **W.C.'s** goed schoongemaakt worden, of die afdelingen voorzien zijn van zuivere handdoeken, zeep en privaatpapier en of al de delen van de trein waar hij kan komen zindelijk en in orde zijn.

Ten ware het hem onmogelijk is, verhelpt hij de gebrekkigheden welke hij bij zijn controle vaststelt; hij tekent de gebrekkigheden aan welke aan nalatigheden van de vertrekpost te wijten zijn om er bij zij terugkeer zijn onderhoudsbaas van te verwittigen.

Als dit nazien gedaan is, doorloopt de poetser voortdurend de trein in beide richtingen, zonder ooit werkeloos te blijven, ten einde de werken uit te voeren die ondertussen nodig zijn geworden. Hij ziet achtereenvolgens al de **W.C.'s** opnieuw na (zonder stil te blijven bij die welke bezet zijn) en brengt ze desnoods weder in behoorlijke staat van zindelijkheid; hij ziet na of de potten niet verstopt of bemorst zijn, wast en droogt de **W.C.**-brillen en de wasstellen zorgvuldig af; hij vervangt de vuile handdoeken; hij zorgt er voor dat er altijd genoeg water in de spoelbakken en de kruiken is; hij verlucht behoorlijk de **W.C.'s** door desnoods de schuiframen zolang te openen als nodig is om de lucht te verversen.

Als hij door de gangen komt, moet hij nazien of de afdelingen zindelijk zijn; zijn er geen reizigers en geen bagage in, dan maakt hij van die gelegenheid gebruik om er alle afval of vuil uit te verwijderen; hij brengt de afdelingen terug in orde zodat de reizigers die er gebruik zullen van maken er al het gewenst comfort vinden. Zijn er reizigers in de afdeling dan biedt de poetser hun beleefd zijn diensten aan om er het afval of het vuil weg te nemen dat hij er mocht zien liggen.

De reizende poetser houdt de gangen voortdurend zindelijk; hij neemt er alle papieren, eindjes sigaar of sigaret, schillen enz. die op de vloer liggen uit weg; hij wrijft bij elke doorgang zorgvuldig de binnenhandgrepen af; hij let er op dat langs de openstaande ramen geen koude lucht of regen binnendringt; hij bevestigt de hanggordijnen om te voorkomen dat ze, in de Zomer, bevuild worden door tegen de buitenwanden te slaan als ze langs de openstaande vensters buiten de rijtuigen komen; kortom, hij let er op dat de reizigers geen slechte indruk krijgen wat betreft de zindelijkheid en de orde in de rijtuigen.

Enkele ogenblikken vóór elke stilstand, zet de reizende poetser zich voor een deur van het rijtuig waarin hij werkzaam is, om ze voor de reizigers te openen en de handgreep af te wrijven waaraan deze zich gaan vasthouden. Hij stapt het eerst uit en haast zich naar de andere deuren waar zich reizigers vertonen, om er eveneens de handgreep af te wrijven.

Over het algemeen onderzoekt de reizende poetser of de binnendeuren der afdelingen, de stoffering, de armleuningen, de armriemen, de hang- en rolgordijnen niet beschadigd of weggenomen zijn, of de draagstukken van netten, hang- of rolgordijnen goed zijn bevestigd, of de berichten in goede staat zijn, of de binnendeuren, luchttrekkers en rolgordijnen behoorlijk werken.

Stelt hij een kwaadwillige beschadiging vast, dan verwittigt hij daarvan onmiddellijk de hoofdwachter, voor alle nuttige doeleinden; eveneens verwittigt hij de hoofdwachter als hij vaststelt dat een reiziger het verbod van roken of spuwen overtreedt.

In de Winter helpt hij het treinpersoneel bij het toezicht op de regelmatigheid der verwarming; stelt hij de afkoeling van een rijtuig vast, dan verwittigt hij de hoofdwachter.

In het eindstation zorgt hij er voor dat al de regelkrukken in de afdelingen op « Warm » staan.

Zo er geen licht is in een rijtuig, moet hij de hoofdwachter verwittigen en hem helpen om een eventueel beschadigde lamp te vervangen.

Ingeval de automatische rem onderweg niet meer mocht werken, worden de schroefremmen der voertuigen van de trein door het treinpersoneel bediend; op vordering van de hoofdwachter moet de reizende poetser dus bij de remming helpen.

Bij het overstappen van het ene rijtuig in het andere, moet de reizende poetser de staat der vouwbalgen nagaan; desnoods verhelpt hij de storingen aan de overgangsbrugjes en kopdeuren, plaatst hij de klinkjes, haken en andere sluitorganen terug in de behoorlijke stand, gaat hij na of de einddeur van de trein goed op slot is. Hij vergewist er zich van dat zich geen begin van brand onderaan de vouwbalgen voordoet, veroorzaakt, bij voorbeeld, door een brandend eindje sigaar of sigaret.

De reizende poetser heeft een boekje waarin hij aantekening houdt van al wat hij tijdens de rit van de door hem bediende trein heeft vastgesteld.

Vóór de aankomst in het eindstation van de rit, overhandigt hij zijn boekje aan de hoofdwachter die nota neemt van de vermelde onregelmatigheden en viseert.

De reizende poetser maakt bulletins **E 785** op voor de gebreken die door de onderhoudspost moeten verholpen worden.

Hangt de poetser van deze post af, dan overhandigt hij het bulletin aan zijn onderhoudsbaas; in het tegenovergesteld geval overhandigt hij het aan de schouwer die bij de aankomst aanwezig is, welke de doordruk viseert die door de poetser bewaard wordt.

Ten slotte meldt hij aan zijn onderhoudsbaas de baanvoorvallen die hem kunnen aanbelangen.

Na elke stilstand let de reizende poetser bijzonder op de sluiting der deuren.

2de DEEL

Titel VI.

VOORZORGSMAATREGELEN TE NEMEN DOOR STATIONS- EN TREINPERSONEEL.

Januari 1950

TITEL VI.

VOORZORGSMAATREGELEN TE NEMEN DOOR STATIONS- EN TREINPERSONEEL (122.131).

HOOFDSTUK I. – RAMEN EN DEUREN.

A. – De buiten het station of op enige afstand van het ontvanggebouw uitgeweken personenrijtuigen moeten op slot worden gedaan en hun schuiframen opgetrokken.

B. – Onmiddellijk voordat een trein vertrekt, ziet de dienstdoende wachter na of de deuren goed gesloten zijn. Het is volstrekt verboden, de deuren te doen sluiten door ze met geweld in hun openingen te duwen.

C. – Voordat de hoofdwachter het vertreksein geeft, zowel in de vormingsstations als in de stations waar onderweg wordt stilgehouden, moet hij nauwlettend toezien dat al de deuren **aan weerszijden** van het stel goed gesloten zijn.

D. – Onderweg zorgt het treinpersoneel (hoofdwachter en wachter) dat de schuiframen der **onbezette afdelingen** opgetrokken zijn.

E. – Bij aankomst op het eindstation trekt het treinpersoneel al de schuiframen van de rijtuigen op; wanneer de dienst van het stel geëindigd is, sluit het personeel, vóór uitwijking van het stel, de deuren.

F. – Zolang de treinen verwarmd worden moeten de wachters vermijden dat de deuren tijdens elk oponthoud van de trein te lang open blijven.

HOOFDSTUK II. – BRAND.

Bij begin van brand in een rijtuig (onder meer in de vloer of in het onderste gedeelte van de vouwbalgen, zoals dit kan ontstaan door een nog brandende lucifer, sigaret of sigaar) tracht het treinpersoneel bij gebrek aan water, het vuur met aarde of as te doven.

Blijken die middelen ontoereikend, dan moet het brandend voertuig onmiddellijk geïsoleerd worden.

HOOFDSTUK III. — VRIJWILLIGE BESCHADIGINGEN.

A. — Het stations- en treinpersoneel moet nauwlettend de gedragingen volgen van de reizigers en vooral van de scholieren in de hun aangewezen afdelingen.

B. — Wanneer een wachter vaststelt dat een reiziger een voorwerp uit het rijtuig heeft weggenomen of vernield of wel een of andere schade heeft veroorzaakt, deelt hij dit mede aan de hoofdwachter, die tot een kort onderzoek overgaat om nauwkeurig uit te maken hoe het feit zich heeft voorgedaan en, inzonderheid, of er geen kwaadwilligheid in het spel is.

De hoofdwachter brengt de reiziger bij het personeel van de Dienst der beweging van het station waar hij uitstapt.

2de DEEL

Titel VII

AANDEEL VAN DE HOOFDWACHTERS EN WACHTERS IN HET ONDERHOUD VAN RIJDEND MATERIEEL.

Januari 1950

TITEL VII.

AANDEEL VAN DE HOOFDWACHTERS EN WACHTERS IN HET ONDERHOUD VAN RIJDEND MATERIEEL (122.131).

De hoofdwachters en wachters moeten kennis geven van elke onregelmatigheid of gebrekkigheid die aan het reizigersmaterieel wordt vastgesteld.

Het door hen uitgeoefend toezicht moet verlopen volgens de hierna gegeven aanwijzigingen, die slechts als voorbeeld worden gegeven.

Ze moeten :

- Zo mogelijk, elk gebrek verhelpen dat de reizigers kan hinderen;
- In hun dagelijks verslag elk gebrek vermelden dat zij niet kunnen verhelpen.

Ze moeten hun aandacht vestigen op de volgende punten (niet beperkend) :

- Zijn de rijtuigen volkomen zindelijk?
- Ontbreekt er geen enkel voorwerp in?
- Gaan de deuren normaal open en toe; vertonen hun sluitingdelen geen zichtbare schade of defecten?
- Gaan de ramen normaal open; blijven ze onderweg volkomen dicht; zijn de riemen er van gaaf en zitten ze behoorlijk vast?
- Rammelen de spiegels of ruiten onder het rijden, tot ongerief van de reizigers?
- Zijn er geen gebroken ruiten?
- Gaan de schuifdeuren zonder moeite open en dicht; gaan ze bij het stilhouden of onderweg niet vanzelf open of toe?
- Werken de sluitingen (deurkruk en grendel) van de W.C.'s normaal; zijn al de benodigdheden in goede staat?

- Zijn de asbakjes, tapijten, handdoeken enz., op hun plaats; hebben de reizigers niets beschadigd of bevuild?
- Is de verwarming van elk rijtuig tijdens de verwarmingsperiode normaal?
- Branden al de lampen normaal wanneer zij moeten branden?
- Waardoor werden ze, in voorkomend geval, verhinderd de rijtuigen inwendig te schouwen?

De vastgestelde onregelmatigheden of gebreken moeten ter kennis gebracht worden met bulletin E. 785, dat in drie exemplaren wordt opgemaakt (twee van deze exemplaren worden afgegeven aan de onderstationschef bij aankomst; één daarvan is bestemd voor de onderhoudspost; het derde exemplaar wordt door de hoofdwachter bewaard).
