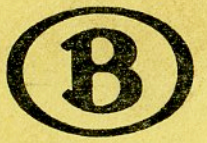


# HANDLEIDING

voor de

## HOOFDWACHTER-CONTROLEUR

de

## HOOFDWACHTER

en de

## WACHTER

---

## BUNDEL II

---

**Uitgave van 1950.**

Drukkerij « De Beiaard » Zottegem — 61926-11-'50. - (2300).

# BUNDEL II

## Plan en inhoud

### 1e DEEL.

### INRICHTING VAN DE DIENST DER TREINEN.

TITEL I.

REIZIGERSTREINEN.

**Hoofdstuk VIII. — Schikking van de voertuigen.**



**Hoofdstuk IX. — Sleepvoorwaarden.**



**Hoofdstuk X. — Remming.**

# TABEL DER UITGEGEVEN BIJVOEGSELS.

| Nummer van het bijvoegsel | Nummer en datum van het bericht | Nummers der gewijzigde bladzijden | OPMERKINGEN |
|---|---|---|---|
| 1 | Bu. 7E 15-4-52 | | |
| 2 | Bert 16 2-7-52 | 45-46 199/204 | Bl 119-220 ontbreekt. |
| 3 | B 19 E 26-8-52 | | Bl 121/124 |
| 4 | B. 23 E 6-10-52 | 9/24 13-74 189-190 | |
| 5 | B 7 E 5-3-53 | Bl 22-23 122-123 | Bl |
| 6 | B 14 E 5-5-53 | Bl. 21-22-23-24 41/44 47/49. | |
| 7 | B 19 25-8-53 | 281 282 | Bl 281 |
| 8 | B 11 E 15-9-55 | 9. XV-XVI 192 | |
| 9 | 13e | 19 E van 30.11.55 | 229 — 294[1] tot 294[7] 300[12] — 300[19] — Hoofdst. VI (nieuw) — Voorbijrijden van stopseinen in de toegehouden stand. |
| 10 | 15e | 4 E van 2.5.56 | Gewijzigde bladz. : 210, 316, 317, 318. Vervangen bladz. : 211 tot 228. |
| 11 | 10-9-55 | 9 E | |
| 12 | 16e | 14 E van 8.10.56 | 297— 300[15] — Bladzijde 231 vervangen |
| 13 | 17e | 1 E van 15.1.57 | 233 tot 238 231-235-259-265-[illegible] — Nieuwe bladzijden (De bladzijden 267 tot 290 vallen weg). |
| 14 | 14e | 1 E van 16.4.56 | 2943 en 2944 — Vervangen bladzijden 294 3 - 294 4 |
| 15 | B 1 E 10-2-54 | 297/300 | |
| | B 10 E 27-4-54 | Bl 207 | |

Januari 1950

| Nummer van het bijvoegsel | Nummer en datum van het bericht | Nummers der gewijzigde bladzijden | OPMERKINGEN |
|---|---|---|---|
| 16 | B 8-4 E 10-11-54 | B.l | 22 8/229 27 |
| 17 | B 5 E 1-4-59 | bl 49/56 - 169/173 | |
| 18 | B 9 E 20-1-57 | | |
| 19 | B 21 E 14-12-57 | | |
| 20 | | | |
| 21 | | | |
| 22 | | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 26 | | | |
| 27 | | | |
| 28 | | | |
| 29 | | | |
| 30 | | | |

TITEL II.

TREINEN MET LEDIG REIZIGERSMATERIEEL.



TITEL III.

IJLGOEDTREINEN.

## TITEL IV.

## GOEDERENTREINEN.

**Hoofdst. XII. – Remming**

---

TITEL V.

---

GEMENGDE TREINEN.

---

TITEL VI.

WERKTREINEN.



TITEL VII.



**2e DEEL.**

**VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE RIT DER TREINEN.**

TITEL I.

REGELMATIGHEID VAN DE RIT DER TREINEN.

---

TITEL II.

---

STOPPEN VAN DE TREINEN, BIJ UITZONDERING.

---

---

TITEL III.

AANKONDIGING VAN HET INLEGGEN DER FACULTATIEVE EN BUITENGEWONE TREINEN.



TITEL IV.

UITWIJKING DER TREINEN.

## TITEL V.

## ALGEMENE EXPLOITATIEVOORSCHRIFTEN VOOR DE ENKELSPOORLIJNEN.



## TITEL VI.

## ABNORMALE EXPLOITATIEGEVALLEN.

## 3e DEEL.

## VERSLAG OVER DE RIT DER TREINEN.

### TITEL I.

### OPSTELLEN VAN DE VERSLAGEN.



### TITEL II.

## TITEL VII.

## BEVEL TOT VERTREK.



## TITEL VIII.

## EXPLOITATIE VAN DE GEELECTRIFICEERDE LIJNEN.

# BUNDEL II

---

## 1ste Deel

---

### INRICHTING VAN DE DIENST DER TREINEN

---

TITEL I. – REIZIGERSTREINEN.

TITEL II. – TREINEN MET LEDIG REIZIGERSMATERIEEL.

TITEL III. – IJLGOEDTREINEN.

TITEL IV. – GOEDERENTREINEN.

TITEL V. – GEMENGDE TREINEN.

TITEL VI. – WERKTREINEN.

TITEL VII. – MILITAIRE TREINEN.

**Januari 1950**

# 1ste DEEL

---

# Titel I

---

## REIZIGERSTREINEN.

---



Januari 1950

## TITEL I.

## REIZIGERSTREINEN.

### HOOFDSTUK I. – BEPALINGEN (122.10).

De reizigerstreinen zijn in vier categorieën ingedeeld : exprestreinen, directe treinen, semi-directe treinen en omnibustreinen.

**Exprestreinen.** – De exprestreinen verzekeren de snelle verbindingen tussen tamelijk afgelegen centra in internationaal verkeer of in binnenverkeer; ze hebben slechts een minimum aantal stilstanden.

De luxe-treinen en de Pullman-treinen zijn in de categorie van de exprestreinen gerangschikt. Ze zijn uitsluitend samengesteld uit materieel van de Internationale Slaapwagensmaatschappij.

De exprestreinen die niet verder rijden dan de nabij de grens gelegen vreemde centra (Rijsel, Luxemburg, enz.), worden gerangschikt onder de treinen van het binnenverkeer.

**Directe treinen.** – De directe treinen verzekeren de verbindingen tussen de belangrijke stations en centra in internationaal verkeer of in binnenverkeer; ze stoppen slechts in de aansluitingsstations en in enige belangrijke tussenstations.

**Semi-directe treinen.** – De semi-directe treinen hebben meer stilstanden dan de directe treinen, zonder nochtans al de op hun traject gelegen stations te bedienen.

**Omnibustreinen.** – De omnibustreinen verzekeren de verbindingen met de localiteiten van minder belang; in beginsel, stoppen zij in alle stations en aanhorigheden, alsmede op alle stopplaatsen van hun traject.

ONDERVERDELING VAN DE OMNIBUSTREINEN.

De omnibustreinen worden onderverdeeld in zware treinen, gemengde treinen, lichte treinen en tramtreinen.

**De zware omnibustreinen** zijn treinen met zware samenstelling en bestemd voor het vervoer van grote massa's reizigers : werklieden, scholieren, enz.

**De gemengde reizigerstreinen** verzekeren in hoofdzaak het vervoer van de reizigers en, in de tweede plaats, het vervoer van goederenwagens over hun geheel traject of over een gedeelte er van.

**De lichte treinen** hebben een maximumlast van 115 ton.

**De tramtreinen** hebben een maximumlast van 80 ton; in de regel zijn ze uit twee gekoppelde rijtuigen samengesteld (een gemengd rijtuig 2de en 3de klasse en een 3de klasse rijtuig).

## HOOFDSTUK II. — NUMMERING (**122**.10).

De reizigerstreinen zijn genummerd als volgt :

### A. — Gewone treinen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Exprestreinen v. h. intern. verkeer | van | 1 | tot 199 |
| Exprestreinen v. h. binnenverkeer | van | 200 | tot 999 |
| Directe treinen v. h. intern. verkeer | van | 1 | tot 199 |
| Directe treinen v. h. binnenverkeer | van | 1000 | tot 1999 |
| Semi-directe treinen | van | 2000 | tot 2999 |
| Omnibustreinen | van | 3000 | tot 9999 |

De gewone treinen bestaande uit electrische stellen of motorwagens, de gemengde treinen, de lichte treinen, de tramtreinen, de luxe-treinen en de Pullmantreinen worden gekenmerkt door de hieronder aangeduide letters, die hun nummer voorafgaan :

Treinen bestaande uit electrische stellen . . . E

Treinen bestaande uit motorwagens met plaatsen 2e en 3e klasse en een pakwagenafdeling . M

Treinen bestaande uit motorwagens met plaatsen 3e klasse alleen, zonder pakwagenafdeling TA

| | |
|---|---|
| Gemengde treinen | MX |
| Lichte treinen | TL |
| Tramtreinen | T |
| Luxe-treinen | LX |
| Pullman-treinen | P |

## B. — Buitengewone treinen.

### 1. BUITENGEWONE TREINEN DOOR DE DIRECTIE DER EXPLOITATIE OF DOOR DE IPX INGELEGD.

Deze treinen zijn doorlopend genummerd in de navermelde reeksen :

Treinen ingelegd door :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| de Directie der Exploitatie | SP | 1 | tot SP | 999 |
| de Groepschef Brussel | SP | 1000 | tot SP | 1999 |
| de Groepschef Antwerpen | SP | 2000 | tot SP | 2999 |
| de Groepschef Hasselt | SP | 3000 | tot SP | 3999 |
| de Groepschef Luik | SP | 4000 | tot SP | 4999 |
| de Groepschef Aarlen | SP | 5000 | tot SP | 5999 |
| de Groepschef Namen | SP | 6000 | tot SP | 6999 |
| de Groepschef Charleroi | SP | 7000 | tot SP | 7999 |
| de Groepschef Bergen | SP | 8000 | tot SP | 8999 |
| de Groepschef Gent | SP | 9000 | tot SP | 9999 |
| de Groepschef Brugge | SP | 10000 | tot SP | 10999 |

### 2. BUITENGEWONE TREINEN DOOR DE STATIONS INGELEGD.

Deze treinen zijn genummerd als volgt :

**a)** Verdubbelingstreinen.

Deze treinen dragen het nummer van de treinen die ze verdubbelen, gevolgd door het kenmerk bis, ter, quater, enz., al naar het geval.

**b)** Treinen, ingelegd ter vervanging van treinen die op geheel hun traject of op een gedeelte er van afgeschaft zijn wegens versperring, omleiding of enige andere oorzaak.

Deze treinen dragen het nummer van de treinen die ze vervangen, gevolgd door het kenmerk bis, ter, quater, enz.

## HOOFDSTUK III. – DIENSTBESTEMMING.

De dienstbestemming van de reizigerstreinen wordt beheerst door de artikelen 8, 59 en 62 van de Bepalingen voor het vervoer van reizigers en bagage in binnenverkeer.

Voor het overige stelt de Maatschappij ambtshalve of op voorstel van de I.P.X., de beperkingen vast in het gebruik van de treinen wat betreft sommige categorieën van reizigers en de bagage.

Die beperkingen zijn aangeduid in bijzondere lijsten van het boek van de treindienst en komen eveneens voor in de officiële reisgids en op de uurtabel.

## HOOFDSTUK IV. – DIENSTREGELINGEN (**122**.000).

### A. – Algemeenheden.

In principe worden de dienstregelingen van de treinen, hun punten van kruising, uitwijking en voorbijrijden geregeld en vastgesteld door de Directie der Exploitatie.

Er mag geen onverenigbaarheid worden geschapen tussen de officiële dienstregelingen van de treinen en de bestaande onderrichtingen betreffende de tijdruimte tussen de treinen, de kruisingen, de versnijdingen of elk ander voorschrift met betrekking tot de loop der treinen.

### B. – Type-dienstregelingen.

De type-dienstregelingen bepalen de rittijden toepasselijk op de reizigerstreinen en de goederentreinen tussen de verschillende punten van hun rit; zij worden door de Directie van het Materieel opgemaakt.

Voor elke categorie van stoomtreinen kunnen verschillende type-dienstregelingen bestaan die overeenkomen met bepaalde grenssnelheden; voor een gegeven locomotief beantwoordt elke van deze type-dienstregelingen aan een bepaalde last.

De type-dienstregelingen voor de motortreinen worden per categorie van trein en per type van motorwagen opgemaakt.

De type-dienstregelingen voor de electrische treinen worden per categorie van trein opgesteld.

De type-dienstregelingen voor goederentreinen zijn toepasselijk op de gemengde treinen en op de werktreinen.

## C. — Opmaking van de dienstregelingen.

### 1. GEWONE TREINEN.

Een consigne van de Directie der Exploitatie schrijft, ten behoeve van de bureau's van de dienstregeling, de gang voor die moet gevolgd worden bij het ontwerpen van dienstregelingen voor reizigers- en voor goederentreinen.

### 2. BUITENGEWONE TREINEN.

**a) Buitengewone treinen ingelegd door tussenkomst van het Hoofdbestuur of van de groepen.**

De dienstregelingen van deze treinen worden in dezelfde voorwaarden als die van de gewone treinen opgemaakt; zij worden aan de betrokken diensten per bulletin of per omzendtelegram medegedeeld.

**b) Buitengewone treinen ingelegd op aanvraag van een station.**

Het vormingsstation van een buitengewone trein vraagt een dienstregeling aan het gewestelijk dispatchingcentrum of, indien de te berijden lijnen zonder dispatching zijn, aan het bureau van de treindienst van de groep. Deze laatste diensten houden zich aan de richtlijnen van het consigne om de dienstregeling op te stellen.

In spoedeisend geval zijn de stations er evenwel toe gemachtigd de dienstregeling van buitengewone reizigerstreinen op dubbelspoorbanen zonder dispatching op te maken zonder de tussenkomst van het bureau van de treindienst van de groep.

**c) Opmerkingen.**

De buitengewone treinen waarvan de dienstregeling niet bij bulletin of bij omzendtelegram van de Directie der Exploitatie of van een groep voorzien is,

mogen **in geen geval** de dienst openen op een baan of baanvak zonder nachtdienst.

Wanneer een buitengewone trein moet rijden op een baanvak waar de volledige nachtdienst niet ingericht is, en zijn dienstregeling niet kan gesteld worden binnen de grenzen van de normale duur van de dienst op dat baanvak, moet deze dienstregeling zó opgemaakt worden dat de duur van aanwezigheid van het personeel van de stations en van de baan zo weinig mogelijk verlengd wordt.

De buitengewone treinen moeten bij voorkeur volgen :

- de dienstregelingen voorzien voor :
  de treinen die wegens hun kenmerk niet dezelfde dag rijden;
  de facultatieve treinen die niet in dienst gesteld zijn;
- de facultatieve dienstregelingen voorzien in het Boek van de Treindienst.

3. WERKTREINEN.

De dienstregelingen van de werktreinen worden vastgesteld door de groepen, die ze bekend maken per ritbulletin of, in dringende gevallen, per omzendtelegram. (Zie bundel **122**.6).

**D. — Kenmerk van het verkeer der treinen.**

Het kenmerk van het verkeer van elke trein wordt in de uurbescheiden aangeduid door een of meer hoofdletters die achter of onder het nummer van de trein geplaatst worden.

De tabel van bijlage 1 geeft de betekenis van de gebruikte kenmerken aan.

Wat de uitvoering van de dienst der treinen betreft, zijn de met de Zondagen gelijkgestelde feestdagen de volgende : 1 Januari, Paasmaandag, O.-H.-Hemelvaart, Pinkstermaandag, 21 Juli, O.-L.-V.-Hemelvaart, Allerheiligen en Kerstdag.

**E. — Uurbescheiden.**

De dienstregelingen van de treinen van de normale dienst worden bekendgemaakt :

1. Uitsluitend ten gebruike van de bedienden van de Maatschappij, in het boek van de treindienst en in de uurgrafieken;

2. Ten behoeve van de reizigers, in de officiële reisgids en op de uurtabellen.

De uurbescheiden ten gebruike van het personeel omvatten ook bijlagen en tabellen met allerlei inlichtingen voor het vaststellen van de dienstregelingen en de uitvoering van de dienst der treinen.

In principe worden de uurbescheiden tweemaal per jaar vernieuwd.

De bulletins en omzendbrieven uitgegeven door de Directie der Exploitatie en door de groepen aangaande de dienstregelingen, de kenmerken, de dienstbestemming enz. van de treinen, worden eveneens als uurbescheiden beschouwd.

## HOOFDSTUK V. — INWACHTING VAN DE AANSLUITENDE TREINEN (122.003).

**A. — Algemene regel.**

De reizigerstreinen wachten tien minuten op hun aansluitingen.

Buitendien moeten de aansluitingen verzekerd worden wanneer men zeker weet dat de aankomst van de treinen die vertraging hebben zeer nabij is, ook al moeten daartoe de wachttijden overschreden worden.

**B. — Uitzonderingen op de algemene regel.**

De treinen die een uitzondering op de algemene regel uitmaken, komen met de aanwijzing van hun bijzondere wachttijden in een lijst van het Boek van de Treindienst voor.

**C. — Kennisgeving aan de reizigers bij het missen van een aansluiting.**

Wanneer een trein zijn aansluiting mist, moeten de reizigers van de te laat aangekomen trein daarvan verwittigd worden en nauwkeurige aanwijzingen krijgen omtrent de middelen waarover ze kunnen beschikken om zich zodra mogelijk, eventueel langs een omweg, naar hun bestemming te begeven.

**D. — Vervoer van de reizigers die een aansluiting gemist hebben. — Geldigmaking van de biljetten van deze reizigers.**

Wanneer de reizigers die ten gevolge van de vertraging van een trein een aansluiting gemist hebben, geen ander onmiddellijk beschikbaar vervoermiddel meer vinden dan een trein samengesteld uit rijtuigen van een hogere klasse dan die van hun biljetten, mogen ze in die trein toegelaten worden zonder tot het betalen van het prijsverschil te worden verplicht. In dergelijke gevallen, viseert de chef van het aansluitingsstation de biljetten van deze reizigers en duidt hij er het nummer van de trein en de rijtuigklasse op aan waarvoor ze geldig gemaakt zijn.

Wanneer het aantal reizigers evenwel zo groot is dat deze aanwijzigingen niet kunnen aangebracht worden zonder vertraging van de trein te veroorzaken, wordt deze formaliteit weggelaten; de stationschef verwittigt daarvan de hoofdwachter, die zulks op zijn verslag E. 791 vermeldt en er aan de stations van aankomst kennis van geeft. Het recht, voor de reizigers die hun aansluiting gemist hebben, om hun reis voort te zetten langs een omweg of met een latere trein, samengesteld uit rijtuigen van de hogere klasse dan die van hun biljet, geldt evenwel niet voor de luxe-treinen en de Pullman-treinen.

## HOOFDSTUK VI. — SAMENSTELLING EN HOOGSTE LAST (**122**.110).

**A. — Gebruikt materieel.**

Buiten de locomotieven en de tenders, bestaat het rollend materieel der reizigerstreinen uit :

## HOOFDSTUK VI. — SAMENSTELLING EN HOOGSTE LAST (122.110).

### A. — Gebruikt materieel.

### 1. REIZIGERSMATERIEEL.

#### a. Treinen gesleept door een locomotief (stoomlocomotief, electrische locomotief, Diesellocomotief).

1° TYPEN VAN VOERTUIGEN.

Het rollend materieel van de door een locomotief gesleepte treinen omvat :

a) De reizigersrijtuigen, pakwagenrijtuigen en pakwagens die aan de Spoorwegen toebehoren;

b) De slaapwagens, restauratiewagens, bar-restauratiewagens, Pullmanrijtuigen, pakwagens toebehorende aan de Internationale Slaapwagensmaatschappij;

c) De navermelde speciale voertuigen :
— rijtuigen voor vervoer van zieken (vreemd materieel) ;
— postrijtuigen (spoorwegpostkantoren) toebehorende aan het postbestuur.

2° CATEGORIEEN VAN TE GEBRUIKEN MATERIEEL.

a) TREINEN VAN HET BINNENVERKEER (Nrs 200 tot 9999).

De treinen die door een electrische locomotief gesleept worden en de treinen met een snelheid van meer dan 90 km per uur moeten uit metalen materieel samengesteld zijn. (1)

b) TREINEN VAN HET INTERNATIONAAL VERKEER (Nrs 1 tot 199).

In internationaal verkeer moeten de voertuigen beantwoorden aan de voorwaarden van het R.I.C. (Reglement voor het wederzijds gebruik van rijtuigen en pakwagens in internationaal verkeer).

De Belgische voertuigen moeten metalen voertuigen zijn.

« (1) In afwijking aan deze regel en bij uitzondering, is het » nochtans toegelaten bij voorval of wegens vertraging, niet metalen materieel te gebruiken in de samenstelling van een reizigers» trein, gesleept door electrische locomotief, doch slechts buiten de » verwarmingsperiode. In dit geval wordt de snelheid van de trein » beperkt tot 90 km/u; de treinbestuurder wordt hiervan ingelicht » met een inschrijving, door de hoofdwachter op zijn werkblad. »

De vreemde voertuigen moeten **bogievoertuigen** zijn; het mogen metalen of niet-metalen voertuigen zijn. Evenwel mogen, na overleg tussen de Directies der betrokken netten, vreemde voertuigen met 2 of 3 assen, al dan niet van metalen constructie, ingezet worden in treinen van het internationaal verkeer waarvan de snelheid geen 100 km/u. overschrijdt.

Voor de toevoeging van speciale voertuigen, bij vertrek uit een Belgisch station, is de toelating van de Directie der Exploitatie (Bureau 12-12) vereist.

c) LUXETREINEN (LX) EN PULLMANTREINEN (P.).

Deze treinen moeten uitsluitend samengesteld zijn uit materieel van de Internationale Slaapwagensmaatschappij.

**3° HOMOGENITEIT VAN DE STELLEN EN NAVETTEN.**

De stellen en navetten moeten in de mate van het mogelijke homogeen zijn, d.w.z. samengesteld uit materieel van een zelfde type.

Behoudens uitzondering vermeld onder 4°, is de gelijktijdige aanwezigheid, in een reizigerstrein van het binnenverkeer, van metalen reizigersmaterieel en houten of met plaatijzer bekleed materieel verboden.

Er mag geen metalen omnibusmaterieel opgenomen worden in treinen met metalen reizigersmaterieel van andere typen, tenzij met de toelating van de Directie M.A. (Bureau 23-12). In dit geval dient de trein derwijze samengesteld dat het omnibusmaterieel homogene gedeelten vormt, waardoor de electrische verbinding voor de werking van de automatische deuren tot stand kan worden gebracht; de pakwagenafdelingen van de pakwagenrijtuigen moeten zich aan de uiteinden van het door de omnibusrijtuigen gevormd treingedeelte bevinden.

**4° VERVOER VAN NIET-METALEN REIZIGERSVOERTUIGEN MET REIZIGERSTREINEN VAN HET BINNENVERKEER SAMENGESTELD UIT METALEN REIZIGERSVOERTUIGEN, EN OMGEKEERD.**

Niet-metalen reizigersvoertuigen mogen **vervoerd** worden met uit metalen reizigersmaterieel samengestelde treinen van het binnenverkeer waarvan de snelheid geen 90 km/u. overtreft, op voorwaarde dat zij achteraan de trein worden

geplaatst en er geen reizigers in toegelaten worden; overeenkomstig de bepalingen van bundel 122.117 moeten de maximumsnelheid die door de bijgezette voertuigen niet mag overschreden worden (90 km/u.) eventueel op het werkblad van de machinist worden vermeld.

Metalen reizigersvoertuigen mogen **vervoerd** worden met treinen van het binnenverkeer die samengesteld zijn uit reizigersvoertuigen van hout of met plaatbekleding onder de tweevoudige voorwaarde :

1) dat zij tussen de locomotief en het schokvoertuig geplaatst wezen;

2) dat er geen reizigers in toegelaten worden.

Er mag dus geen metalen reizigersmaterieel vervoerd worden met reizigerstreinen van het binnenverkeer die uit niet-metalen reizigersmaterieel samengesteld zijn, zo deze treinen geen schokvoertuig hebben.

**b. Treinen gereden met electrische motorstellen.**

Deze treinen mogen uitsluitend samengesteld zijn uit :

— tweewagenmotorstellen;
— vierwagenmotorstellen;
— rijtuigen die speciaal toegerust zijn om in vierwagenmotorstellen te worden gezet.

**c. Treinen gereden met motorwagens.**

De motorwagens behoren tot verschillende typen; de lijsten 40 en 40bis van Deel III van het Boek van de Treindienst geven er de karakteristieken van.

De motorwagens kunnen niet onderling gekoppeld worden; de toevoeging van voertuigen aan motorwagens is verboden.

## 2. GOEDERENMATERIEEL.

In bundel 122.117 (Snelheid van de reizigerstreinen) is bepaald welke de maximumsnelheid is van de reizigerstreinen, waarin goederenmaterieel is opgenomen.

Ten einde de regelmatigheid van de rit der reizigerstreinen te vrijwaren, dienen de volgende regels in zake vervoer van goederenwagens of goederenpakwagens met deze treinen in acht genomen.

| Categorieën van reizigerstreinen | Minimumsnelheid waarmede de bijgezette wagens of goederenpakwagens moeten kunnen rijden. |
|---|---|
| **I. Treinen gesleept door een locomotief (stoomlocomotief, electrische locomotief, Diesellocomotief).** | |
| **1. TREINEN VAN HET BINNENVERKEER (Nrs 200 tot 9999).** | |
| a) **Exprestreinen** | Toevoeging verboden. |
| b) **Treinen waarvan de snelheid 100 km/u. overtreft** | Toevoeging verboden. |
| c) **Treinen waarvan de snelheid 90 km/u. overtreft, zonder 100 km/u. te overschrijden** | 100 km per uur. |
| d) **Directe treinen** en **semi-directe treinen** waarvan de snelheid geen 90 km/u. overtreft | 70, 80 of 90 km/u. naargelang de op de lijn toegelaten maximumsnelheid kleiner is dan, gelijk is aan of groter is dan 80 km/u. |
| e) **Omnibustreinen** | 70 km per uur. |
| **2. TREINEN VAN HET INTERNATIONAAL VERKEER (Nrs 1 tot 199).** | |
| a) waarvan de snelheid 100 km per uur overtreft | Toevoeging verboden. |
| b) waarvan de snelheid geen 100 km/u. overtreft | In binnenverkeer : toevoeging verboden.<br>In internationaal verkeer : de wagens gemerkt [SS] en/of [S] mogen toegevoegd worden op voorwaarde dat het gewicht van hun lading de last S niet overtreft; wagens met 2 assen moeten achteraan geplaatst worden. |

Toevoeging van dergelijke wagens door een Belgisch station is maar geoorloofd na toelating door de Directie der Exploitatie (bureau 12-12).

**Opmerkingen.**

Voor de reizigerstreinen waaraan wagens of goederenpakwagens zijn toegevoegd, moet de snelheid die door deze voertuigen niet mag overschreden worden eventueel op het werkblad van de machinist worden vermeld, overeenkomstig de bepalingen van bundel 122.117.

Ter herinnering zij gezegd dat men in het Boek van de Treindienst vindt :

— in lijst 30 van deel III, de maximumsnelheid toegelaten op de verschillende lijnen van het net;
— in lijst 34 die bij deel I gevoegd is, de treinen waarvan de snelheid 90 of 100 km per uur overtreft.

3. **LUXETREINEN (LX) EN PULLMANTREINEN (P.).**

De toevoeging van wagens of goederenpakwagens aan deze treinen is verboden.

**II. Treinen gereden met electrische motorstellen**
en
**III. Treinen gereden met motorwagens.**

De toevoeging van wagens of goederenpakwagens aan deze treinen is verboden.

*
**

## REMSTELSEL WAARMEDE DE GOEDERENVOERTUIGEN MOETEN TOEGERUST ZIJN OM IN DE REIZIGERSTREINEN TE WORDEN TOEGELATEN.

**Algemene regel.**

Om in de reizigerstreinen te worden toegelaten moeten de goederenvoertuigen voorzien zijn van de rem « reizigers » of wel van de gemengde rem « reizigers-goederen » die vooraf op de werkingswijze « reizigers » is ingesteld.

**Uitzondering op de algemene regel.**

Als uitzondering op de voormelde regel mogen er **achteraan** de reizigerstreinen een of twee goederenvoertuigen worden toegevoegd onder de volgende voorwaarden :

— toevoeging van één voertuig : dit moet voorzien zijn van de volledige goederenrem;

— toevoeging van twee voertuigen : het eerste **mag** met loze leiding zijn of voorzien zijn van een volledige goederenrem; het tweede **moet** voorzien zijn van de volledige rem (goederenrem, reizigersrem of gemengde rem die vooraf op de werkingswijze « reizigers » is ingesteld).

De leiding van het voertuig of de voertuigen moet op de hoofdleiding worden aangesloten, de continuïteitsproef moet worden uitgevoerd.

**3. MEUBELWAGENS.**

In beginsel mogen geen meubelwagens met reizigerstreinen vervoerd worden. Dit vervoer mag evenwel bij uitzondering met omnibusstoomtreinen geschieden, met de voorafgaande toestemming van de Directie der Exploitatie (Afdeling 12-2).

**B. — Raming van het gewicht der voertuigen waaruit de Reizigerstreinen bestaan.**

Het voor deze voertuigen in aanmerking te nemen gewicht wordt uitgedrukt in tonnen en wordt bepaald als volgt :

**1. REIZIGERSMATERIEEL.**

**a. Belgisch materieel (1).**

— ledig rijdend : tarra;
— met last rijdend : tonnage.

**b. Vreemd materieel (1).**

**RIJTUIGEN EN PAKWAGENRIJTUIGEN.**

— ledig rijdend : tarra;
— met last rijdend : tarra vermeerderd met 10 % voor het materieel met bogies, met 20 % voor het materieel zonder bogies.

(1) Zie ook d. en e.

**PAKWAGENS EN SPECIALE VOERTUIGEN.**

— ledig of met last rijdend : tarra.

**c. Materieel van de Internationale Slaapwagensmaatschappij (1) :**

Restauratiewagens en bar-restauratiewagens : tarra;
Slaapwagens, Pullmanrijtuigen, pakwagens :
— ledig rijdend : tarra;
— met last rijdend : tarra vermeerd met één ton.

**d. Afronding van het gewicht.**

De cijfers, bekomen zoals aangeduid onder a. tot c., dienen tot de ton opwaarts afgerond wanneer het gedeelte van minder dan een ton gelijk is aan of groter is dan 500 kg; gedeelten van minder dan 500 kg worden niet meegeteld.

**e. Voertuigen voorzien van een verlichtingsdynamo.**

Na afronding moet het gewicht van de voertuigen voorzien van een verlichtingsdynamo met 2 ton vermeerderd worden; voor de Belgische voertuigen zijn deze 2 ton evenwel reeds begrepen in de tonnage die is aangeduid op de platen welke onderaan de langswanden zijn aangebracht.

N.B. — Bij de Belgische voertuigen komen de tarra en de tonnage voor op platen die onder aan de langswanden aangebracht zijn; bij de vreemde voertuigen en bij de voertuigen van de Internationale Slaapwagensmaatschappij is de tarra op de langsliggers of op de langswanden vermeld.

## 2. GOEDERENMATERIEEL.

Zie dienaangaande de bepalingen van bundel 122.330, bladz. 98[1].

## C. — Last van de reizigerstreinen.

## 1. RAMING VAN DE LAST DER REIZIGERSTREINEN.

De last van een reizigerstrein wordt bekomen door het samentellen van het gewicht, berekend als vastgesteld in hoofdstuk B, van al de voertuigen waaruit hij bestaat (locomotieven en tenders niet inbegrepen).

(1) Zie ook d. en e.

## 2. MAXIMUMLAST VAN DE REIZIGERSTREINEN.

Bundels 1 en 2 van deel I van het Boek van de Treindienst geven, per lijn, de toegelaten maximumlast voor de referte-locomotief type 16, voor de treinen met gewone type-uurregeling of type-uurregeling P. Aan de hand van een omzettingstabel der lasten, welke opgenomen is in lijst 33A van deel III van het Boek van de Treindienst, kunnen de hoogste lasten worden bepaald die toegelaten zijn voor treinen gesleept door andere typen van reizigerslocomotieven of locomotieven voor gemengd gebruik.

De toegelaten maximumlast voor treinen met type-uurregeling Q is gelijk aan 60 % van de last berekend volgens lijst 33 A. De toegelaten maximumlast voor de referte-locomotief type 16 is eenvormig vastgesteld op 135 t voor de treinen met type-uurregeling R, op 70 t voor de treinen met type-uurregeling T, welke ook de lijn zij waarop deze treinen rijden.

Indien een goederenlocomotief bij uitzondering voor het slepen van een reizigerstrein wordt gebruikt, wordt de hoogste last van deze trein berekend zoals onder aan de omzettingstabel van de lasten is aangeduid.

De toegelaten hoogste last voor een reizigerstrein met dubbele trekkracht is gelijk aan de som der toegelaten maximumlasten voor elk der sleeplocomotieven.

De treinen met bijzondere last komen voor op lijst 34 die bij bundels 1 en 2 van deel I van het Boek van de Treindienst is gevoegd.

## 3. VERMINDERING MET 10 % VAN DE TOEGELATEN HOOGSTE LAST.

De hoogste lasten, berekend volgens lijst 33A, dienen van 3 November tot en met 19 Maart met 10 % verminderd.

## 4. GRENS VAN DE LAST EN VAN DE SAMENSTELLING DER REIZIGERSTREINEN.

De last van de reizigerstreinen mag niet meer dan 750 ton bedragen en deze treinen mogen niet uit meer dan 16 voertuigen samengesteld zijn, onverschillig welke de voor de sleeplocomotief of de sleeplocomotieven toegelaten hoogste last zij.

## D. — Versterking en verdubbeling (122.116).

### 1. ALGEMEENHEDEN.

De oordeelkundige samenstelling van de reizigerstreinen oefent rechtstreeks invloed uit op de regelmatigheid van de dienst. Die samenstelling moet het voorwerp uitmaken van een bestendig toezicht door de betrokken diensten en inzonderheid door de stationschefs, hoofdwachters-controleurs en hoofdwachters; allen hebben tot plicht elke trein te doen kennen waarin, naar hun oordeel, te veel of te weinig materieel loopt.

De hoofdwachters tekenen inzonderheid in de rechterbovenhoek aan :

— met een kruis met blauw potlood, de verslagen E. 791 waarop een of meer treinen voorkomen waaruit ten minste een rijtuig zou kunnen uitgezet worden;
— met een kruis met rood potlood, de verslagen E. 791 waarop een of meer treinen voorkomen waarvan de samenstelling ontoereikend is;
— anderzijds worden door de stations staten E. 805 opgemaakt met opgave van de samenstelling en de benuttiging, tijdens de 3e week van elke maand, van de reizigerstreinen waarvoor het verslag E 791 bij hen werd afgegeven; deze staten worden tegen de 1e van de volgende maand aan de Directie der Exploitatie (Bureau 12-14) overgemaakt.

### 2. ONVOORZIENE TOEVLOED.

De stations zijn gemachtigd de nodige versterkingen op eigen gezag uit te voeren.

Wanneer, ten gevolge van buitengewone toevloed de wachter vaststelt dat er te weinig plaats is of dat de samenstelling van de trein over een gedeelte van de rit ontoereikend zal zijn, verwittigt hij hiervan de hoofdwachter; deze waarschuwt zo spoedig mogelijk het station van waaruit een versterking of een verdubbeling van de trein hem mogelijk schijnt.

### 3. MAXIMUMLAST EN SAMENSTELLING VAN DE VERSTERKTE TREINEN.

De totale last van een versterkte trein mag niet hoger zijn dan de maximumlast die toegelaten is voor de in het Boek van de Dienst der Locomotieven en Machinisten aangewezen locomotief.

De stations mogen deze last evenwel met 5 % overschrijden in overleg met de plaatselijke dienst van het materieel of, indien de versterking tijdens de rit geschiedt, met de toestemming van de machinist.

Indien het nodig geacht wordt een trein bij uitzondering door een locomotief met groter vermogen te laten slepen, moet de instemming gevraagd worden van de Directie M.A. (Bureau 22-11).

Voor het bepalen van de last en de samenstelling van de versterkte trein, dient rekening gehouden met de voertuigen die normaal tijdens de rit bijgevoegd worden (doorgaande rijtuigen, internationale treingedeelten enz.).

De grenzen, vastgesteld voor de maximumlast (750 T) en voor de samenstelling (16 voertuigen) van de reizigerstreinen, mogen in geen geval overschreden worden.

## HOOFDSTUK VII. — SNELHEID (122.117).

### A. — Normale dienst.

#### 1. SNELHEIDSSTELSEL.

In normale dienst mag de snelheid der reizigerstreinen niet groter zijn dan die welke toelaatbaar is volgens :

— het tracé en de staat van het spoor;
— de bijzondere plaatsen van de bereden lijn;
— het type van de locomotieven waardoor ze gesleept worden en de oriëntering van deze locomotieven;
— het type van reizigersmaterieel en, eventueel, de categorie van goederenmaterieel waaruit ze bestaan;
— het aantal voertuigen waaruit de buitengewone treinen met **ledig reizigersmaterieel** bestaan;
— het aantal voertuigen waaruit de **militaire treinen met last** bestaan;
— het beperkt aantal reizigersvoertuigen van sommige treinen met last.

#### a. Tracé en staat van het spoor.

De reizigerstreinen mogen met geen grotere snelheid rijden dan die welke voor elke lijn en voor elke rijrichting in lijst 30 van deel III van het Boek van de Treindienst opgegeven is.

**b. Bijzondere plaatsen van de bereden lijn.**

De in lijst 30 van deel III van het Boek van de Treindienst vermelde snelheden moeten verminderd worden in overeenstemming met de langs het spoor geplaatste vaste seinen of handseinen tot snelheidsbeperking (A.R.S., bundel I, titel IV).

In de kruisingsstations en de tussenstations van enkelspoorbanen is, zo er geen vaste seinen of handseinen tot snelheidsbeperking zijn, de snelheid bij het doorrijden beperkt tot 40 km/u.

**c. Type van sleeplocomotieven en oriëntering van deze locomotieven.**

De voor elk type van locomotief toegelaten maximumsnelheid komt voor op lijst 40 van deel III van het Boek van de Treindienst.

Wanneer de sleeplocomotief met **afzonderlijke tender** met de **tender naar voren** rijdt is de snelheid tot 40 km/u. beperkt.

Voor de treinen met twee vooraan geplaatste locomotieven met afzonderlijke tender waarvan de voorste met de **schoorsteen naar voren** en de tweede met **tender naar voren** is gericht, is de snelheid tot 50 km/u. beperkt.

**d. Typen van reizigersmaterieel of categorieën van goederenmaterieel waaruit de reizigerstreinen bestaan.**

De voertuigen, waaruit de reizigerstreinen bestaan, mogen de volgende maximumsnelheden niet overschrijden :

1° TYPEN VAN REIZIGERSMATERIEEL :

— **140 km/u.** : metalen materieel van de typen I en K.
— **120 km/u.** : metalen materieel van de typen L, M, N.
— **90 km/u.** : niet-metalen materieel (zie evenwel de uitzondering vastgesteld in bundel 122.110 voor het vreemd niet-metalen materieel opgenomen in de treinen van het internationaal verkeer).

2° CATEGORIEEN VAN GOEDERENMATERIEEL.

1) **120 km/u.** : de met | SS | gemerkte wagens, zo het gewicht van de lading de last SS niet overtreft. (Er dient aangestipt dat de goederenvoertuigen niet zijn toegelaten in reizigerstreinen waarvan de snelheid 100 km/u. overtreft — zie bundel 122.110).

2) **100 km/u. :**

— metalen goederenpakwagens;
— pakwagens met 3 assen die speciaal bestemd zijn voor de ijlgoedtreinen of voor het vervoer van postcolli;
— wagens gemerkt [S] zo het gewicht van de lading de last S niet overtreft.

3) **90 km/u. :** niet met [SS] en/of [S] gemerkte gesloten wagens met ten minste 8 ton tarra en 3,75 m radstand, voor zover het gewicht van de lading niet groter is dan de tarra van de wagen.

4) **80 km/u. :**

— wagens gemerkt [SS] en/of [S] zo het gewicht van de lading de last S overtreft;
— gesloten wagens, niet gemerkt [SS] en/of [S], zo het gewicht van de lading de tarra van de wagen overtreft, op voorwaarde dat de wagen ten minste 8 ton tarra en 3,75 m radstand heeft.

5) **70 km/u. :** andere wagens en goederenpakwagens dan die vervat onder a. tot d., op voorwaarde dat zij ten minste 6 ton tarra hebben.

**Belangrijke bepalingen.**

Wanneer een reizigerstrein samengesteld is uit voertuigen met verschillende maximumsnelheden, mag hij de kleinste van deze snelheden niet overschrijden; deze snelheid moet dan ter kennis van de machinist gebracht worden door de volgende inschrijving op zijn werkblad :

« Bijgevoegd van ..... tot ....., ..... voertuig(en) die niet sneller mogen rijden dan ..... km/u. ».

Deze inschrijving moet worden gedaan :

— door het station waar deze voertuigen bijgevoegd worden (grensstation voor de treinen die uit het buitenland komen) ;
— door de hoofdwachter in geval van verwisseling van locomotief, aflossing van de machinist, toevoeging van een lichterlocomotief, zo de voertuigen op een vorig station werden bijgevoegd.

De machinist moet deze vermelding viseren.

De inschrijving er van op het werkblad van de machinist is niet nodig :

— voor treinen die uitsluitend samengesteld zijn uit voertuigen waarvan de maximumsnelheid gelijk is aan of groter is dan die welke door het tracé en de staat van het spoor is toegelaten;

— voor treinen in binnenverkeer samengesteld uit houten materieel of materieel met plaatbekleding, waaraan goederenvoertuigen zijn toegevoegd waarvan de maximumsnelheid gelijk is aan of groter is dan 90 km/u.;

— voor treinen van het internationaal verkeer in geval van toevoeging van vreemde **reizigers**voertuigen die beantwoorden aan de voorwaarden van bundel **122.110**.

**e. Snelheid beperkt wegens het gering aantal voertuigen waaruit sommige treinen bestaan.**

Om met een grotere snelheid dan 100 km/u. te mogen rijden moeten de treinen uit ten minste 3 voertuigen (rijtuigen en reizigerspakwagens) bestaan bij enkele trekkracht, en uit ten minste 4 voertuigen (rijtuigen en reizigerspakwagens) bij dubbele trekkracht.

Deze beperkingen zijn niet toepasselijk op :

— de treinen gesleept door electrische locomotieven;

— de treinen uitsluitend gesleept door locomotieven type 12 in enkele of dubbele trekkracht;

— de Koninklijke treinen of inspectietreinen.

**B. — Abnormale dienst.**

**1. DE MAXIMUMSNELHEID VAN DE REIZIGERSTREINEN IS BEPERKT TOT :**

a) 70 km/u. zo er geen schokvoertuig is wanneer de aanwezigheid van zulk een voertuig is voorgeschreven (hoofdstuk VIII);

b) 60 km/u. :

1° Bij verkeer op **tegenspoor,** wegens de inrichting van **een toevallig verkeer op enkelspoor;**

2° Bij achteruitrijden naar het vorig station, op voorwaarde dat de trein **getrokken** wordt en er geen lagere snelheidsgrens wordt opgelegd door de seininrichting, het type van locomotief en de oriëntering er van, alsmede door de voorwaarden van remming en teruglopingen;

c) Een snelheid die gaat van 30 tot 60 km/u. wanneer de luchtdrukrem niet werkt.

De berekening van de toegelaten maximumsnelheid is voor elk geval en voor de twee rijrichtingen van elke lijn opgegeven onder 2° hierna (1);

d) 40 km/u. voor de treinen die rijden onder het stelsel **van de tijdruimte,** met rijden op het zicht.

e) 20 km/u. :

1° voor een trein met koppelingbreuk wanneer een noodkoppeling moet gebruikt worden.

---

(1) Tekst onder 2 zal eerlang vernieuwd worden; bij die vernieuwing zal rekening gehouden worden met de nieuwe toepassingsregels die thans opgemaakt worden.

**1. Bladzijden 22 en 23.**

**B. Abnormale dienst.**

Voor reizigerstreinen die moeten rijden in voorwaarden die afwijken van het normaal exploitatiestelsel, wordt de maximumsnelheid bepaald door de bijzondere beschikkingen die gelden voor elk geval afzonderlijk.

Die beschikkingen komen voor in de handleiding of in de reglementen die in het bezit gesteld worden van het treinpersoneel.

de groepschef van zijn normale reisweg moet afwijken, wanneer hij moet rijden tijdens de uren waarop er geen dienst is op de lijn, die onder het stelsel van de hulplocomotieven dient bereden.

f) Het rijden op het zicht voor een reizigerstrein, die aangewezen is als hulptrein om een voorafgaande geïmmobiliseerde trein op te drukken, tussen het station dat hem verzendt en de plaats waar de voorafgaande trein geïmmobiliseerd is.

g) Stapvoets rijden d.w.z. ten hoogste 5 km/u., om de delen van een trein weg te voeren en waarbij het feitelijk onmogelijk is te voldoen aan de voorwaarden van remming en terugloping.

h) In afwijking van de bepalingen van c) hiervoren en in afwachting van het verschijnen van de nieuwe tekst, zijn de hierna opgegeven maximumsnelheden toegelaten voor een stoomtrein **van ten minste 5 metalen voertuigen** (rijtuigen en reizigerspakwagens) waarvan de luchtdrukrem **van een enkel voertuig** moest geïsoleerd worden :

— 90 km/u. op de lijnen of lijnsecties waarop de normale snelheid (lijst 30 van deel III van het B.T.D.) **groter is dan 100 km/u.;**

— 80 km/u. op de lijnen of lijnsecties waarop de normale snelheid **100 km/u. of minder bedraagt.**

In geen enkel geval mag de maximumsnelheid die voorkomt op lijst 30 van bundel III van het B.T.D. overschreden worden, zo deze snelheid **kleiner is dan 80 km/u.**

**2. TOEGELATEN MAXIMUMSNELHEID VOOR DE REIZIGERSTREINEN WAARVAN DE LUCHTDRUKREM NIET WERKT.**

**a) Regels.**

In beginsel, mag de snelheid van 30 km/u. niet overschreden worden door de reizigerstreinen waarvan de luchtdrukrem niet werkt.

Evenwel wordt een door de tabellen hierna opgegeven hogere snelheid tussen 30 en 60 km/u. toegelaten, wanneer het mogelijk is door middel van nog bruikbare luchtdrukremmen of door middel van bediende handremmen, de door deze tabellen voorziene remverhouding tot stand te brengen.

**b) Gebezigde remmiddelen.**

Wanneer zich een defect in de luchtdrukrem van een reizigerstrein voordoet, moeten de aanwezige bedienden van de treindienst : hoofdwachters-controleurs, hoofdwachters, wachters, machinisten-instructeurs alsmede de andere machinisten en stokers dan die der sleeplocomotief, van het treineinde af, de handremmen van de rijtuigen, pakwagens en wagens bedienen om te remmen, om het grootst mogelijk aantal rijtuigen het niet werken der luchtrem te com-

## HOOFDSTUK VIII. — SCHIKKING VAN DE VOERTUIGEN (122.111).

### A. — Schokvoertuigen.

#### 1. ALGEMENE REGEL.

Behalve in de gevallen bedoeld onder 3, moet er steeds een schokvoertuig tussen de sleeplocomotief of sleeplocomotieven en de door reizigers bezette voertuigen gevoegd worden.

#### 2. BEPALING VAN HET SCHOKVOERTUIG.

Onder schokvoertuig wordt verstaan een niet-metalen voertuig (pakwagen, pakwagenrijtuig, rijtuig, bijzonder voertuig, wagen enz.) dat aan de voorwaarden van opneming in de trein voldoet (zie dienaangaande de bepalingen van hoofdstuk VI) en dat door geen reizigers, ook niet gedeeltelijk, mag bezet worden.

#### 3. TREINEN WAAR HET SCHOKVOERTUIG NIET NOODZAKELIJK IS.

Het schokvoertuig is niet noodzakelijk :

1° voor de treinen samengesteld uit metalen materieel;

2° voor de treinen samengesteld uit 4 of 5 niet-metalen voertuigen, die niet sneller rijden dan 70 km per uur;

3° voor de treinen bestaande uit 4 niet-metalen voertuigen die sneller rijden dan 70 km per uur, op de tweevoudige voorwaarde dat de tonnage van deze treinen niet groter is dan 115 ton en dat de tonnage van het voorste rijtuig of van het vooraan geplaatste pakwagenrijtuig ten minste 26 ton bedraagt ;

4° voor de treinen bestaande uit 3 niet-metalen voertuigen of minder.

Belangrijke opmerking :

**2. Bladzijde 41.**

Bij gebrek aan een schokvoertuig in treinen waarvoor de aanwezigheid van een dergelijk voertuig voorgeschreven is, moet de snelheid beperkt worden tot 70 km/h. De treinchef duidt de toegelaten snelheid aan op het werkblad van de machinist en laat die vermelding door hem viseren.

gen
end
de
aten

1953.

## B. — Rijtuigen.

### 1. TREINEN VAN HET INTERNATIONAAL VERKEER.

De schikking van de voertuigen in de treinen van het internationaal verkeer is geregeld door het boek van de beurtregeling der stellen van het internationaal verkeer.

### 2. TREINEN VAN HET BINNENVERKEER.

Bij de treinen die gesleept worden door een locomotief worden de rijtuigen in beginsel geklasseerd als volgt :

— een groep rijtuigen 3e klasse;
— de rijtuigen 2e klasse;
— de gemengde rijtuigen 2e en 3e klasse;
— een groep rijtuigen 3e klasse.

## C. — Bijzondere voertuigen.

In beginsel moeten de bijzondere voertuigen vooraan of achteraan aan de reizigerstreinen worden gezet, zoals het voor de dienst best past; van deze regel mag evenwel voor het gemak van de dienst worden afgeweken, onder meer wanneer onderweg voertuigen dienen uitgezet.

## D. — Goederenwagens en pakwagens voor goederentreinen.

De goederenwagens en de pakwagens voor goederentreinen die in reizigerstreinen worden bijgezet, moeten hetzij vooraan, onmiddellijk achter de locomotief, hetzij achteraan achter het laatste rijtuig, de achterste pakwagen of het achterste pakwagenrijtuig of de bijzondere voertuigen worden gezet, zoals het voor de dienst best past.

(Voor de voorwaarden van toelating van goederenwagens en pakwagens voor goederentreinen in de reizigerstreinen, zie hoofdstuk VI).

De toevoeging van goederenwagens of pakwagens voor goederentreinen aan een reizigerstrein is verboden zo daardoor de verwarming van de trein verhinderd wordt.

## E. — Pakwagens en pakwagenrijtuigen.

### ALGEMENE REGEL.

a) Stellen geplaatst tussen twee pakwagens, twee pakwagenrijtuigen of een pakwagen en een pakwagenrijtuig.

Bij deze treinen neemt de hoofdwachter plaats in de voorste pakwagen of in het voorste pakwagenrijtuig.

b) Stellen met één pakwagen of pakwagenrijtuig.

Is er een schokvoertuig vereist, dan moet de als schokvoertuig dienende pakwagen of het als schokvoertuig dienend pakwagenrijtuig, waarin geen reizigers plaats mogen nemen, zich altijd van voren aan het stel bevinden; bij elke terugrit van de trein moet de frontverwisseling van de pakwagen of van het pakwagenrijtuig uitgevoerd worden.

Wanneer de rangering moeilijkheden oplevert, mag de Eerste Inspecteur der Exploitatie toelaten, voor zover de omvang van de te vervoeren cliëntele dit mogelijk maakt, het koprijtuig bij uitzondering als schokvoertuig te laten dienst doen, mits er geen enkele reiziger in toegelaten wordt.

Is het schokvoertuig niet noodzakelijk, dan wordt de pakwagen of het pakwagenrijtuig niet verplaatst en wordt een der reizen van het stel afgelegd met de pakwagen of het pakwagenrijtuig achteraan.

### UITZONDERING OP DE ALGEMENE REGEL.

1° Treinen van het internationaal verkeer (nrs 1 tot 199). De schikking van de pakwagens in deze treinen wordt geregeld door het boek van de beurtregeling der stellen van het internationaal verkeer.

2° Treinen van het binnenverkeer (nrs 200 tot 9999). Bij de treinen van het binnenverkeer die Brussel (Noord) of Brussel (Zuid) als begin- of eindpunt hebben of die door de Noord-Zuidverbinding rijden, moet de pakwagen of het pakwagenrijtuig waarin de hoofdwachter plaats neemt geplaatst zijn zoals hierna is bepaald :

a) Treinen die door de verbinding rijden :

— in de richting Noord-Zuid, vooraan;

— in de richting Zuid-Noord, achteraan.

b) Treinen die niet door de verbinding rijden :

— met Brussel (Noord) als begin- of eindpunt : achteraan bij vertrek, vooraan bij aankomst;

— met Brussel (Zuid) als begin- of eindpunt: vooraan bij vertrek, achteraan bij aankomst.

De bepalingen betreffende het schokvoertuig dienen in acht genomen.

## F. — Bijzondere bepalingen betreffende de wagens met springstoffen toebehorende aan de militaire magazijnen en inrichtingen.

### 1. VERVOER VAN PATRONEN.

In dringende gevallen mogen metalen patronen die aan de Staat toebehoren en in kisten of vaatjes verpakt zijn, met reizigerstreinen worden verzonden. In dergelijke gevallen wordt de wagen met de patronen achter aan de reizigerstreinen gezet; de onderrichtingen in zake het vervoer van goederenwagens met reizigerstreinen (zie hoofdstuk VI) moeten in acht genomen worden.

### 2. VERVOER VAN SPRINGSTOFFEN.

Wanneer er troepen dringend opgevorderd worden om een openbaar gevaar te helpen afwenden, mogen zij de benodigde springstoffen, ook in reizigerstreinen, medenemen.

De springstoffen moeten geladen worden in een gesloten wagen met loze leiding en zonder handrem; deze wagen moet achter aan de trein worden gezet en gevolgd worden door een ledige of beladen wagen, toegerust met een goed werkende volledige rem.

De onderrichtingen in zake vervoer van goederenwagens met reizigerstreinen moeten in acht worden genomen (zie hoofdstuk VI).

## HOOFDSTUK IX. — SLEEPVOORWAARDEN (122.118).

### A. — Algemeenheden.

Een in het boek van de treindienst ingevoegde tabel geeft de typen, nummers, kenmerken en de toegelaten maximumsnelheid op van de locomotieven die voor het slepen van de reizigerstreinen worden benuttigd.

### B. — Remming en verwarming.

De locomotieven die reizigerstreinen slepen moeten uitgerust zijn met de doorgaande rem en voorzien zijn van de koppelslang voor de verwarming van de trein.

### C. — Richten van de locomotief van een trein.

De tenderlocomotief mag de trein slepen met de schoorsteen vooraan of de schoorsteen achteraan.

De locomotief met afzonderlijke tender moet **verplichtend** de trein slepen met de schoorsteen vooraan.

**Bij uitzondering** is het slepen van een trein door een locomotief met afzonderlijke tender vooraan toegelaten in geval de locomotief niet kan gekeerd worden. In dit geval mag de snelheid van de trein de 40 km/u niet overtreffen en de rit met tender vooruit is slechts toegelaten tot het eerste station waar de locomotief kan gekeerd worden.

### D. — Aantal locomotieven belast met de sleping.

#### 1. ALGEMENE REGEL.

In beginsel moeten al de reizigerstreinen door een enkele vooraan geplaatste locomotief gesleept worden.

#### 2. MEERVOUDIGE TREKKRACHT.

**Algemene regel.** — In beginsel is de meervoudige trekkracht voor de reizigerstreinen verboden, behalve wan-

neer ze in het boek van de dienst der locomotieven en der machinisten of in de uurbescheiden voorzien is.

**Dubbele trekkracht.** — De dubbele trekkracht wordt evenwel in de volgende gevallen toegestaan :

**a)** Verzending of terugzending van losse locomotieven, op voorwaarde dat de toegelaten maxmumsnelheid voor deze locomotieven het mogelijk maakt de dienstregeling van de trein na te komen. Het is verboden de nieuwe locomotieven en de locomotieven die uit de keuringsdepots en centrale werkplaatsen komen om naar hun standplaats te worden gestuurd, in dubbel aan de reizigerstreinen toe te voegen;

**b)** Benuttiging van een type van locomotief met kleiner vermogen dan die welke normaal voor het slepen van de trein wordt gebezigd;

**c)** De sleeplocomotief is niet in staat de trein te slepen wegens beschadiging, gebrek aan drukking, slecht weder enz., hoewel haar grensbelasting niet overschreden werd;

**d)** Slepen van een trein van het internationaal verkeer, door een vreemd net overgegeven met een hogere last dan de maximumbelasting toegelaten voor de locomotief die normaal voor het slepen van de trein wordt gebezigd;

**e)** Onmogelijkheid een voldoend sterke locomotief te leveren voor het slepen van een buitengewone reizigerstrein, waarvan de last voorzien is bij een bulletin of een omzendtelegram van de Directie der Exploitatie of van een Groep;

**f)** Noodzakelijkheid, wegens de onmogelijkheid een nieuwe trein of een ontdubbelingstrein in te leggen, een trein van de geregelde dienst te versterken ten gevolge van bestendig of buitengewoon druk verkeer. In dit geval mag de dubbele trekkracht maar aangewend worden na voorafgaande toelating van de Directie van het Materieel en de Aankopen.

**Plaats van de locomotieven.** in geval van dubbele trekkracht

De twee locomotieven worden steeds vooraan de trein geplaatst, behalve op sommige lijnen of baanvak-

ken opgenomen in een bij het boek van de treindienst gevoegde lijst en waar de lichter-locomotief achteraan mag worden geplaatst.

Het heeft geen belang welke van de twee locomotieven vooraan de trein wordt geplaatst, elk hunner moet met de treinleiding worden verbonden.

Indien een van de twee locomotieven, **bij uitzondering,** niet uitgerust is met de doorgaande rem, waarvan het treinstel is voorzien, dient deze locomotief vooraan geplaatst.

**Richten van de locomotief van een trein.**

De twee locomotieven moeten verplichtend met de tender achteraan worden geplaatst wanneer zij met de tender geen geheel vormen. De tweede locomotief mag evenwel, **in geval van volstrekte noodzakelijkheid,** met de tender vooraan worden geplaatst; in dit geval mag de snelheid niet groter zijn dan 50 km per uur op de lijnen of baanvakken waarvoor deze snelheid of een hogere snelheid in de gewone voorwaarden is toegelaten.

**Beschadiging van een der twee locomotieven.**

Bij beschadiging van een der twee locomotieven van een met dubbele trekkracht gesleepte reizigerstrein in een station waar de locomotief niet kan vervangen worden, mag de trein met enkele trekkracht met overlast verder rijden voor zover de machinsit daarmee instemt en op voorwaarde dat de aan de trein aldus veroorzaakte vertraging kleiner zij dan die welke de trein had opgelopen zo men de locomotief had opgelopen zo men de locomotief had moeten vervangen.

**Snelheidsbeperking van de met dubbele trekkracht gesleepte reizigerstreinen.**

Beide locomotieven moeten van een type zijn waarmee de voorgeschreven dienstregeling kan worden nagekomen; wanneer een van de twee vooraan geplaatste locomotieven bij uitzondering een locomotief is waarvan de toegelaten maximumsnelheid kleiner is dan die toegelaten voor de

andere locomotief, moet de snelheid van de trein verminderd worden tot die welk voor de locomotief met kleinere snelheid is toegelaten.

## HOOFDSTUK X. — REMMING.

### A. — Reizigerstreinen toegerust met de zelfwerkende Westinghouse-rem, en reizigerstreinen zonder enige zelfwerkende rem.

#### 1. REGELS VOOR HET BEREKENEN VAN DE REMMING, DE VERHOUDINGEN EN DE VERDELING VAN DE REMTONNEN.

Over het algemeen worden de reizigerstreinen geremd door middel van de zelfwerkende Westinghouse-rem.

De raming van het getal remtonnen van het materieel der reizigerstreinen geschiedt naar de volgende regels :

**a)** de waarde in remtonnen van een voertuig dient uitsluitend berekend op de grondslag van zijn werkelijke tarra, wil zeggen, die aangewezen op de langsligger;

**b)** indien al de wielkoppels van een voertuig, gebezigd voor het remmen van een trein, niet kunnen geremd worden door de handrem, mag het maar geteld worden voor een gedeelte van zijn tarra in verhouding tot het getal rembare assen.

**Voorbeeld** : 1 rijtuig met 3 assen en 18 ton tarra, en waarvan de handrem enkel op de twee eindassen werkt,

telt voor $\frac{18 \times 2}{3} = 12$ remtonnen.

#### 2. HANDREM VAN HET EINDVOERTUIG VAN DE REIZIGERSTREINEN.

Het eindvoertuig van de reizigerstreinen moet uitgerust zijn met een handrem die van op het voertuig kan bediend worden. In uitzonderlijke gevallen evenwel (moeilijkheden bij het rangeren, onderweg uit te zetten voertuigen enz.) is het toegelaten, mits de bepalingen van

hoofdstuk VI — Samenstelling van de reizigerstreinen — in acht te nemen, achter aan de reizigerstreinen een tot drie voertuigen zonder dergelijke rem bij te voegen.

### 3. IMMOBILISEREN VAN STELLEN AAN HET PERRON.

Wanneer een stel tijdens de stilstand aan het perron geïmmobiliseerd werd door een of meer handremmen aan te sluiten, is het de hoofdwachter die de trein moet bedienen, die de handremmen moet loszetten.

### 4. KOPPELING VAN SLANGEN DER WESTINGHOUSE-REM WAARVAN DE VOERTUIGEN, MET ONDERLINGE GEMEENSCHAP VOOR DE WACHTERS, VOORZIEN ZIJN.

De voertuigen met onderlinge gemeenschap zijn, aan elk hunner einden, voorzien van twee slangen, verbonden aan de leiding van de Westinghouse-rem.

De koppeling van twee zulke voertuigen moet geschieden door twee der vier aanwezige slangen derwijze te verenigen dat zij slechts één, met de treinkoppeling **evenwijdige koppeling** uitmaken, om de reminrichting doorgaand te maken.

Om te vermijden dat stof en andere vreemde bestanddelen in de hoofdleiding komen, moeten de niet-gebezigde slangen gekoppeld worden aan de overeenstemmende loze koppelingen.

Om het schouwen te vergemakkelijken, wordt er aangeraden de koppeling steeds aan dezelfde kant van de trein te doen, en evenzo te handelen wanneer er voertuigen worden bijgevoegd.

Dient het nieuwe materieel gekoppeld aan een ander voertuig met slechts één Westinghouse-slang op elke kopbalk, dan moet de koppeling nog evenwijdig met de treinkoppeling geschieden; de niet-gebezigde slangen dienen in de **daartoe bestemde** haken gehangen en gekoppeld aan de overeenstemmende loze koppelingen.

**5. REMPROEF.**

De remmen van de reizigerstreinen moeten in dienst aan de volgende remproeven onderworpen worden :
— de continuïteitsproef;
— de volledige proef, voor gesleepte treinen;
— de werkingsproef, voor de treinen bestaande uit electrische motorstellen en voor de motorwagens.

CONTINUITEITSPROEF.

**a) Principes.**

Het doel van de continuïteitsproef is zich te vergewissen van de continuïteit van de hoofdleiding van de automatische rem. Wat de electrische motorstellen van de N.M.B.S. betreft, dient zij, daarenboven, om de continuïteit van de hoofdleiding van de rechtstreekse rem na te zien.

De continuïteitsproef wordt uitgevoerd :

1) **op de gesleepte treinen :**
— na het aankoppelen van de sleeplocomotief;
— telkens als de hoofdleiding van de trein wordt onderbroken of verlengd door het bijvoegen van voertuigen.

**Opmerking** : De continuïteitsproef is niet vereist wanneer voertuigen zonder meer aan het treineinde werden afgekoppeld.

2) **op de electrische motorstellen :**
— bij het eerste vertrek in de loop van de dag;
— na samenkoppeling van twee of meer electrische motorstellen;
— na aan- of afkoppeling van rijtuigen midden in een electrisch motorstel.

3) **op de koppelbare motorwagens :**
— na samenkoppeling van twee of meer motorwagens;
— na toevoeging van rijtuigen.

**b) Personeel dat de proef uitvoert.**

De continuïteitsproef wordt uitgevoerd :

1) in een station, door de machinist en een andere bediende (tweede machinist, stoker, schouwer of stationsbediende);

2) in volle baan, na een ongeval dat een nieuwe remproef nodig maakt, door de machinist en de stoker bij stoomtreinen, door de machinist en de hoofdwachter, bij de andere treinen.

**c) Beschrijving van de continuïteitsproef.**

De met de proef belaste bediende verwittigt de machinist dat hij de continuïteitsproef gaat uitvoeren en begeeft zich onmiddellijk naar het achtereinde van de trein.

De machinist van de koplocomotief zorgt voor een constante druk van 5 kg/cm² in de hoofdleiding van de trein.

Vervolgens verwekt hij een drukvermindering van 1 ½ kg in de hoofdleiding door middel van drie achtereenvolgende verminderingen van ½ kg en plaatst dan de kruk van de machinistenkraan in de stand « remmen aangezet ».

De met de proef belaste bediende vergewist er zich bij zijn aankomst aan het achtereinde van de trein van of de drukvermindering zich in de hoofdleiding heeft voortgeplant, door na te zien of de remmen van het laatste voertuig zijn aangezet en de handrem van dat voertuig gelost is.

Vervolgens opent hij volledig de eindkraan van de hoofdleiding van de automatische rem van het laatste voertuig van de trein.

Zo er continuïteit is, moet de machinist, op dat ogenblik, de wijzer van de manometer, die de druk in de hoofdleiding aangeeft, naar de nul van de wijzerplaat zien teruglopen. Wanneer de wijzer teruggelopen is, tot beneden 1 kg/cm², herstelt hij de druk van 5 kg/cm² in de hoofdleiding en brengt hij de kruk van de machinistenkraan terug in de rijstand.

Ondertussen moet de bediende die de proef uitvoert, op het ogenblik dat hij de eindkraan van het laatste voertuig openzet, aanvankelijk een hevige luchtontsnapping waarnemen die daarna snel vermindert en ten slotte opnieuw toeneemt.

Op het ogenblik dat de luchtstroom in hevigheid toeneemt, mag de bediende die de proef uitvoert, aannemen dat de machinist de hoofdleiding opnieuw vult. Hij sluit de eindkraan en vergewist zich dat de remmen van het laatste voertuig gelost zijn. Hij keert terug naar de kop

van de trein en verwittigt de machinist dat de proef gedaan is en dat er continuïteit is. Beschikt hij over de nodige tijd, dan vergewist hij zich eveneens of de remmen van de andere voertuigen van de trein gelost zijn. Om de vastgebleven remmen los te zetten, worden eventueel de spuikleppen bediend.

Zo hij bij het begin van de proef vaststelt dat **de remmen van het laatste voertuig** niet worden aangezet of de luchtstroom niet verandert laat hij de **eindkraan** van het laatste voertuig volledig open. Hij gaat de machinist verwittigen dat er geen continuïteit is en dat de proef moet herbegonnen worden.

Terwijl hij langs het stel loopt moet de met de proef belaste bediende nagaan of er geen onregelmatigheid of zichtbaar gebrek in de hoofdleiding is.

**Opmerking.**

Bij de uitvoering van de continuïteitsproef op de electrische motorstellen van de N.M.B.S. moet eerst de continuïteit van de hoofdleiding van de automatische rem en vervolgens de continuïteit van de hoofdleiding van de rechtstreekse rem worden nagezien.

Wanneer dergelijke proef in volle baan door de hoofdwachter moet uitgevoerd worden, geeft de machinist hem de nodige wenken voor de verificatie van de continuïteit in de hoofdleiding van de rechtstreekse rem.

**d) Internationale treinen.**

Een continuïteitsproef, alsmede een controle van het lossen van de remblokken van al de rijtuigen van de trein worden op de internationale treinen uitgevoerd :

— wanneer een rijtuig uit het midden van de trein gezet wordt;
— bij verwisseling van de sleeplocomotief hetzij in een grensstation, hetzij in een tussenstation;
— bij toevallige wijziging van de samenstelling van de trein in een station waar geen schouwer is.

Die continuïteitsproef wordt normaal door de machinist en een schouwer uitgevoerd.

Is er geen schouwer, dan wordt de machinist bijgestaan door een tweede bediende, in dezelfde voorwaarden als voor een gewone continuïteitsproef.

Er wordt geen enkele proef uitgevoerd wanneer een voertuig van het treineinde zonder meer wordt afgekoppeld.

VOLLEDIGE PROEF.

**a) Principes.**

De volledige proef bestaat er in na te zien of alle remmen van het stel aanzetten en lossen, en of er continuïteit is in de hoofdleiding.

De volledige proef wordt slechts uitgevoerd op de internationale treinen vóór het vertrek uit het station van herkomst en na aankoppeling van de sleeplocomotief.

**b) Personeel dat de volledige proef uitvoert.**

De volledige remproef wordt uitgevoerd door de machinist van de koplocomotief en door de wagenschouwer.

WERKINGSPROEF.

De werkingsproef wordt uitgevoerd om na te gaan of de machinistenkraan bij het aanzetten en het lossen van de remmen behoorlijk werkt.

Zij wordt uitgevoerd telkens als de machinist een stuurpost bezet, tenzij zo pas een continuïteitsproef vanuit die post werd uitgevoerd.

*
**

VERPLICHTINGEN VAN DE HOOFDWACHTER.

In al de gevallen waarin de werkingsproef is voorgeschreven mag de hoofdwachter slechts het bevel tot vertrek geven, na zich bij de machinist van de koplocomotief te hebben vergewist dat die proef werd uitgevoerd en dat ze voldoening heeft gegeven.

In de stations met een speciale seininrichting voor remproeven, mag die verzekering aan de hoofdwachter gegeven worden door het aansteken van de drie op het perron geplaatste witte lichten.

Wanneer die inrichting beschadigd is, licht het stationspersoneel de hoofdwachter daarover in. Deze wendt zich tot de machinist van de koplocomotief (algemeen geval) of tot de machinist van de locomotief die te Brussel (Noord) achteraan wordt bijgevoegd, indien het een stoomtrein betreft die door de Noord-Zuidverbinding rijdt.

Indien tijdens de proef remmen moesten afgezonderd worden, stelt de met de proef belaste bediende de hoofdwachter daarvan op de hoogte. Deze schikt zich naar de onderrichtingen betreffende de snelheidsbeperking (zie hoofdstuk VII, bundel II, titel I, 1e deel).

---

**Bladzijden 54, 55 en 56 zijn afgeschaft.**

**Beschrijving van de continuïteitsproef.**

De bediende, die met de proef belast is, bericht de machinist dat hij tot de continuïteitsproef zal overgaan en gaat dadelijk naar het achtereinde van de trein.

Als de machinist die kennisgeving ontvangt, gaat hij te werk als volgt :

1° Hij voedt de treinleiding op **5 kg./cm²**;

2° Vervolgens :

a) in het geval van de Westinghouse-kraan of van de Knorr-kraan (thans voorzien van de afzonderingskraan van het hoofdreservoir), sluit hij de afzonderingskraan van het hoofdreservoir en plaatst de kruk van de machinistenkraan terug in de stand I (« remmen los »);

b) in het geval van de Westinghouse-kraan 6 ET, plaatst hij de kruk van de machinistenkraan in de neutrale stand (4e stand).

De bediende, die met de proef belast is, van zijn kant, opent, als hij aan het achtereinde van de trein gekomen is, volledig de kraan op het einde van de treinleiding.

Zo de continuïteit bestaat, ziet de machinist, die van het begin der beproeving steeds de wijzer van de manometer, die de drukking in de treinleiding aanduidt, in 't oog gehouden heeft, op dit ogenblik deze wijzer eerst snel en vervolgens langzamer en langzamer naar de nul van de wijzerplaat teruglopen.

Wanneer deze wijzer nagenoeg stil blijft, op ongeveer **1 kg./cm²**, brengt de machinist opnieuw het hoofdreservoir en de treinleiding met elkaar in gemeenschap :

a) door de afzonderingkraan van het hoofdreservoir te openen, ingeval het de Westinghouse-kraan of de Knorrkraan geldt;

b) door de kruk van de machinistenkraan terug in de stand I (« remmen los ») te brengen, ingeval het de Westinghouse-kraan 6 ET geldt.

In de twee gevallen a) en b) hierboven, houdt de machinist de kruk van de machinistenkraan in de stand I tot dat de bedrijfsdrukking van **5 kg./cm2** in de treinleiding hersteld is. Daarna brengt hij de kruk van de machinistenkraan opnieuw in de ritstand.

Ondertussen zal de bediende die met de beproeving belast is, van het ogenblik af waarop hij de eindkraan van het laatste voertuig van het stel geopend heeft, aandachtig de wijziging in de kracht van de luchtontsnapping gadeslaan. Deze ontsnapping, hevig in den beginne, vermindert eerst en neemt daarna weer in kracht toe. Zodra de bediende die met de beproeving belast is, aan dit toenemen van de kracht de luchtontsnapping erkent dat de treinleiding zich weder vult, bezit hij het bewijs van de continuïteit.

Hij sluit derhalve de eindkraan van het laatste voertuig van het stel en begeeft zich naar het voореinde van de trein.

Hij geeft aan de machinist, in bijzijn van de hoofdwachter, kennis van alle omstandigheden die uit het oogpunt van de remming van belang kunnen zijn, zoals : uitschakeling van de rem van een voertuig, aanwezigheid van niet-geremde voertuigen in de trein.

Zo het bewijs van de continuïteit aan de bediende die met de beproeving belast is, niet geleverd wordt, zal deze er de hoofdwachter en de machinist kennis van geven en de proef opnieuw beginnen, na het gebrek in de continuïteit ontdekt en verholpen te hebben.

De hoofdwachter mag slechts het bevel tot vertrek aan de machinist geven nadat hem, door de bediende die met de beproeving belast is, bericht werd dat de proef geëindigd is. Hij vermeldt in zijn verslag dat de continuïteitsproef gedaan werd en tekent er, eventu-

B. — GEBRUIK VAN DE WESTINGHOUSE-REM.

Als de machinist de remmen onbehendig sluit moet de treinchef hem daarop attent maken in de eerste plaats waar de trein stopt. De treinchef handelt op dezelfde wijze wanneer hij klachten ontvangt van reizigers of leden van het personeel die zich in de trein bevinden. Hij tekent het nummer op van de rijtuigen waarin de schokken zich hebben voorgedaan, alsook de plaats van die rijtuigen in de trein.

Iedere onregelmatigheid inzake de remming wordt door de treinchef in het verslag E 791 vermeld.

Zodra de remproeven vóór het vertrek van de trein ten einde zijn, mag geen enkele bediende, uitgenomen het personeel van de locomotief het remwerk nog aanraken.

Wanneer er zich onderweg een beschadiging voordoet aan de reminrichting, mag de herstelling slechts uitgevoerd worden onder de leiding en de verantwoordelijkheid van de machinist. Deze laatste is alleen bevoegd om te oordelen of de trein al dan niet kan voortrijden.

Bij het breken van een buis die niet tot de hoofdleiding behoort, schakelt de machinist de werking van de rem op het beschadigd voertuig uit.

Als de rem van een rijtuig slecht werkt, zondert de machinist dit rijtuig af van de hoofdleiding.

C. — KOPPELINGSBREUK.

Bij koppelingsbreuk is alleen de machinist bevoegd om te bepalen welke maatregelen moeten getroffen worden opdat de trein eventueel zou kunnen voortrijden.

Kan de continuïteit niet hersteld worden in de hoofdleiding, dan past de treinchef de voorschriften van het A.R.M.A. 2.3.4.2 toe.

D. — BESCHADIGING VAN DE KOPPELSLANGEN ONDERWEG.

De vervanging van koppelingen van de doorgaande rem die onderweg beschadigd worden valt ten laste van de machinist. Deze beschikt daartoe over een reservekoppeling.

Betreft het een vreemd voertuig dan wordt daarop een beschadigingsetiket geplakt, met opgave van de vervanging.

De treinchef doet dit etiket aanbrengen door de schouwpost van een Belgisch station waar de trein stilhoudt.

Vorenvermelde voorschriften gelden voor de voertuigen van de « Compagnie des Wagons-Lits » (slaapwagens, restauratiewagens, enz.).

## HOOFDSTUK XI. — **SCHOUWING VAN HET MATERIEEL DOOR DE SCHOUWER (2.3.1.2).**

A. — BINNENVERKEER.

In normale omstandigheden treedt de schouwer niet op voor de reizigerstreinen van het binnenverkeer, noch bij vertrek, noch bij aankomst. In de verwarmingsperiode wordt een uitzondering gemaakt voor de treinen samengesteld uit voormalig Duits materieel, die bij vertrek in het station van herkomst aan de verwarmingsproef onderworpen worden.

B. — INTERNATIONAAL VERKEER.

**1. Schouwing bij vertrek.**

In het station van herkomst van een internationale trein beperkt de schouwer zich tot een vluchtig onderzoek bij de volledige rem- en verwarmingsproeven.

De schouwer mag op het ogenblik van het vertrek van de trein, geen rijtuig afkeuren, tenzij de door hem vastgestelde beschadiging van zulke aard is dat zij de veiligheid kan in het gedrang brengen.

**2. Schouwing in de tussenstations.**

In de tussenstations met een onderhoudspost begeeft een schouwer zich naar de aangekomen internationale treinen die normaal in het station stilhouden, om het nodige te doen ingeval het treinpersoneel een gebrek aan een der voertuigen van de trein mocht vastgesteld hebben.

**3. Schouwing bij aankomst.**

Bij aankomst van een internationale trein in het eindstation gaat de schouwer over tot de uitwendige schouwing van de trein en verzekert er zich van dat de stoot-, trek-, ophang-, loop- en reminrichtingen enz., in goede staat zijn. Hij gaat tot bij de hoofdwachter en de machinist om alle nuttige inlichtingen over de loop van de trein te bekomen.

## HOOFDSTUK XII. — **BESCHADIGINGEN AAN HET MATERIEEL.**

Op elk beschadigd voertuig dat niet zonder gevaar kan blijven rijden, wordt een rode etiket geplakt; het wordt van dat ogenblik af uit het verkeer genomen.

Een voertuig met een beschadiging die niet belet dat het rijtuig zonder gevaar tot op de bestemming meeloopt moet niet onmiddellijk uit het verkeer genomen worden. Op dit voertuig moet evenwel verplicht een etiket geplakt worden, waarop de aard van de beschadiging is vermeld.

# 1ste DEEL

---

# Titel II

---

## TREINEN MET LEDIG REIZIGERSMATERIEEL.

---

**Hoofdst. I. – Algemeenheden.**

**Hoofdst. II. – Stelsel toegepast op de buitengewone treinen met ledig reizigersmaterieel.**

**Januari 1950**

## TITEL II.

## TREINEN MET LEDIG REIZIGERSMATERIEEL (122.71).

Het ledig reizigersmaterieel wordt in de volgende voorwaarden vervoerd :

**A. — Materieel dat een stel vormt dat uitgeweken wordt in een ander station dan dat welk het eindpunt is van de door dit stel verzekerde trein.**

Het stel wordt tussen de twee stations vervoerd in losse rit RP ..... (treinstel voor .....) of RD ..... treinstel van .....) volgens het geval.

Deze ritten van stellen zijn met de reizigerstreinen gelijkgesteld.

**B. — Versterkingsmaterieel.**

**Materieel dat in onderhoud of in herstelling gaat of er van terugkomt (1).**

**Materieel dat van een depotstation naar een ander depotstation overgebracht wordt.**

Dit materieel mag vervoerd worden :

a) **door bijzetting :**

1. **aan reizigerstreinen,** op voorwaarde dat de bepalingen van bundel 122.110 (Samenstelling van de reizigerstreinen) nageleefd worden;
2. **aan goederentreinen,** onder de voorwaarden vastgesteld bij het Reglement van de Rem (A.R.M.A. — Bundel 2.3.4. — 1e deel — titel II); deze voorwaarden worden aangegeven in lijst 38 van deel III van het Boek van de Treindienst;

b) **als buitengewone treinen** met ledig materieel wanneer het niet op een van de twee onder a) vermelde wijzen kan worden vervoerd.

Op deze treinen zijn de regels voor de reizigerstreinen toepasselijk.

(1) Dit materieel wordt vervoerd met de treinen die in het Boek van de beurtregeling der treinstellen zijn aangewezen.

De buitengewone treinen met ledig reizigersmaterieel mogen rijden met de snelheid onder d. 1°, blz. 19 voor zover de samenstelling er van 16 voertuigen en 750 ton niet overtreft.

Deze grenzen moeten volstrekt worden in acht genomen voor de treinen die uit **metalen** materieel bestaan.

Voor de treinen samengesteld uit **houten** materieel of materieel **met plaatbekleding** mag de samenstelling 30 voertuigen bereiken onder de volgende voorwaarden :

| Samenstelling | Hoogste last | Hoogste snelheid | Te verwezenlijke remming |
|---|---|---|---|
| 17 tot 24 voertuigen | 750 t | 80 km/u. | gewone ~~snel-werkende~~ remming |
| 25 tot 30 » | 750 t | 70 km/u. | gewone ~~snel-werkende~~ remming |

De dubbele trekkracht is verboden voor treinen met ledig materieel die uit meer dan 16 voertuigen bestaan.

**1.** De samenstelling **bedraagt niet meer dan 16 voertuigen** : in dit geval volgen deze treinen al de regels die in het opzicht van de remming en de hoogste last aan de reizigerstreinen zijn opgelegd; hun hoogste snelheid bedraagt 100 km/u.

**2.** De samenstelling **bedraagt meer dan 16 voertuigen** : in dit geval volgen deze treinen de bijzondere regels in de onderstaande tabel opgegeven :

| Samenstelling (aantal voertuigen) | Hoogste snelheid | Hoogste last | Remming |
|---|---|---|---|
| van 17 tot 24 voertuigen | 85 | 750 T | snelwerkend |
| van 25 tot 30 voertuigen | 70 | 750 T | snelwerkend |
| van 31 tot 35 voertuigen | 50 | 1.000 T | gewoon werkend |

De dubbele trekkracht is verboden.

Deze treinen worden genummerd volgens de voor de buitengewone goederentreinen aangenomen regels.

# 1ste DEEL

---

# Titel III

---

## IJLGOEDTREINEN.

---



Januari 1950

# TITEL III.

## IJLGOEDTREINEN. (122.2).

### HOOFDSTUK I. – BEPALING, INDELING, SNELHEID EN NUMMERING.

**A.** – IJlgoedtreinen zijn snelrijdende goederentreinen. Hun maximumsnelheid gaat van 70 tot 100 Km/u.

**B.** – De ijlgoedtreinen zijn, volgens de maximumsnelheid, waarmede zij mogen rijden, ingedeeld in 3 categorieën.

1. EERSTE CATEGORIE :

Deze waarvoor in de dienstregeling een maximumsnelheid van **70 Km/u.** is voorzien.

2. TWEEDE CATEGORIE :

Deze waarvoor in de dienstregeling een maximumsnelheid van meer dan 70 Km/u doch niet meer dan **85 Km/u** is voorzien;

3. DERDE CATEGORIE.

Deze waarvoor in de dienstregeling een maximumsnelheid van meer dan 85 Km/u doch niet meer dan **100 Km/u** is voorzien.

**C.** – Een bij de uurbescheiden gevoegde lijst geeft voor elke ijlgoedtrein de in de dienstregeling voorziene maximumsnelheid aan.

Deze maximumsnelheden moeten verminderd worden wanneer de voorschriften betreffende de stopremming door een toevallige oorzaak niet in acht kunnen genomen worden. De stationschef of, bij ontstentenis, de hoofdwachter van de trein, vermeldt de vermindering op het werkblad van de machinist, die de melding voor « Gezien » tekent vóór het vertrek van de trein. De hoofdwachter vermeldt de vermindering in zijn verslag E 792.

**D.** — De nummering der ijlgoedtreinen geschiedt overeenkomstig de regels aangenomen voor de goederentreinen.

## HOOFDSTUK II. — DIENSTBESTEMMING.

**A.** — In de regel dienen de ijlgoedtreinen voor het vervoer van dringende zendingen zoals postpaketten en postcolli's, expres- en ijlgoedzendingen, levende dieren en bestelgoed.

**B.** — De bijzondere bestemming van elke ijlgoedtrein is in het Boek van de Dienstbestemming aangeduid.

## HOOFDSTUK III. — RANGSCHIKKING.

De rangschikking der voertuigen is voor elke trein opgegeven in het Boek van de Treindienst.

## HOOFDSTUK IV. — MATERIEEL TOEGELATEN IN DE IJLGOEDTREINEN.

**A.** — Al de zendingen moeten in **gesloten wagens** geladen zijn. Bij uitzondering mogen zendingen in open wagens geladen zijn voor zover de lading aan alle kanten weerhouden wordt door de wanden der wagens, door vastzetmiddelen die voldoende weerstand bieden, of door een stouwing, die stevig genoeg is om de lading tijdens de rit volkomen onbeweeglijk te houden.

**B.** — Al de wagens die in de samenstelling der ijlgoedtreinen voorkomen moeten beantwoorden aan de voorwaarden betreffende **tarra** (eigengewicht) en **radstand** aangeduid in de tabel I, en aan de **remmingsvoorwaarden** vermeld in hoofdstuk VII.

**C.** — **Mogen niet in ijlgoedtreinen opgenomen worden** : koude locomotieven, afzonderlijke tenders, wagens beladen met meubelwagens op wielen, met kermiswagens, of wagens met ladingen die boven de wanden uitsteken en die zich tijdens de rit kunnen uitspreiden (wol, katoen, stro, vlas, hooi).

2. Wagens die voorzien zijn van de **goederenrem** of van de **loze leiding** worden evenwel in de treinen van de 1e en de 2e categorie toegelaten, maar hun aantal is beperkt door de noodzakelijkheid het rem- en eventueel het terugloopperpercentage in acht te nemen.

3. De juiste instelling van de tripelkleppen valt ten laste van de schouwer belast met de remproef of, bij zijn ontstentenis, van een rangeerder onder de verantwoordelijkheid van de stationschef.

## HOOFDSTUK V. — MAXIMUMLAST EN MAXIMUM-SAMENSTELLING, PAKWAGEN, KOPPELING.

**A. — De maximumlast** der ijlgoedtreinen wordt volgens dezelfde regels als die der reizigerstreinen berekend. Deze last wordt echter niet verminderd in de winter.

De raming van de last die elk voertuig vertegenwoordigt, geschiedt volgens de voor de goederentreinen vastgestelde regels.

Een bijzondere tabel in het Boek van de treindienst geeft een samenvatting van de maximumlasten der ijlgoedtreinen voor het type van locomotief voorzien voor de sleping.

**B. — Het maximum aantal voertuigen en assen** die in de samenstelling der ijlgoedtreinen mogen voorkomen is vastgesteld als volgt :

1. Eerste categorie : 45 voertuigen, 100 assen;

2. Tweede en derde categorie : 40 voertuigen, 90 assen.

Voertuigen met meer dan 2 assen dienen geteld voor het werkelijk aantal assen die zij hebben.

**C. — Pakwagen.** Behoudens uitzonderingen vermeld in het Boek van de Treindienst, wordt **de pakwagen** van voren aan de trein geplaatst.

**D. — Koppelingen.** De voertuigen moeten **rakend gekoppeld** worden, zoals voor de reizigerstreinen.

## HOOFDSTUK VI. — SLEPING.

Voor het slepen van de ijlgoedtreinen gelden dezelfde regels als voor de reizigerstreinen.

## HOOFDSTUK VII. — REMMING.

**A. — Remmingsstelsel.**

1° De in ijlgoedtreinen toegelaten voertuigen moeten, behoudens uitzonderingen voorzien in § 2 hierna, voorzien zijn van de **reizigersrem** of van de **gemengde rem reizigersgoederen,** vooraf op het stelsel « reizigers » ingesteld.

2° Wagens die voorzien zijn van de **goederenrem** of van de **loze leiding** worden evenwel in de treinen van de 1° en de 2° categorie toegelaten maar hun aantal is beperkt door de noodzakelijkheid de remen terugloopverhoudingen in acht te nemen (zie letter B hierna).

3° De ijlgoedtreinen worden geremd met de **gewone werking** (waarbij de handgrepen der tripelkleppen « reizigers » horizontaal geplaatst zijn).

Voor de uit het buitenland komende ijlgoedtreinen die bij het binnenkomen op het net van de Maatschappij als treinen in doorrit beschouwd worden, worden de handgrepen der tripelkleppen in hun oorspronkelijke stand gelaten.

4° De juiste instelling van de tripelkleppen « reizigers » en « reizigers-goederen » valt ten laste :

a) in de stations van herkomst : van de schouwer belast met de remproef of, bij zijn ontstentenis, van de stoker van de trein;

b) in de tussenstations : van de rangeerder van het station, op de verantwoordelijkheid van de stationschef of van zijn gemachtigde en van de hoofdwachter van de trein. Deze verrichting moet uitgevoerd worden vóór het toevoegen van voertuigen aan de trein.

**B. — Regels voor de remming.**

De stop- en terugloopremmingen worden verwezenlijkt volgens dezelfde regels als die geldend voor de gewone goederentreinen.

De remverhouding 1/F vereist voor de verschillende maximumsnelheden is aangeduid in de tabel bijlage I. De vormingsstations hebben tot verplichting de voor de voorziene snelheid vereiste verhouding te verwezenlijken. Wanneer, door een toevallige oorzaak, het voor de snelheden van 85 tot 100 Km/u voorgeschreven minimumremgewicht niet wordt bereikt, wordt de toegelaten maximumsnelheid verminderd

tot de waarde aangeduid in de tabel bijlage I, volgens de in de trein verwezenlijkte remverhouding.

De in aanmerking te nemen terugloopverhouding (1/D) komt in de uurbescheiden voor tegenover elk baanvak.

Het laatste voertuig moet met de volledige rem uitgerust zijn. Een der laatste vier voertuigen moet van een schroefrem voorzien zijn.

**Opmerking :**

De wagens voorzien van de goederenrem tellen in de berekening van het remgewicht, en alleen voor de stopremming, slechts voor de helft van het op de langsligger of op de bedieningsplaat van de wagen ingeschreven remgewicht.

## C. — Remproef.

De remmen van de ijlgoedtreinen moeten in dienst aan de volgende remproeven onderworpen worden :
— continuïteitsproef;
— volledige proef.

### CONTINUITEITSPROEF.

1. PRINCIPES.

De continuïteitsproef wordt uitgevoerd na het aankoppelen van de sleeplocomotief, en telkens als de hoofdleiding van de trein werd onderbroken of verlengd door het bijvoegen van voertuigen.

De continuïteitsproef is niet vereist wanneer voertuigen zonder meer van het treineinde worden afgekoppeld of wanneer de volledige remproef met de sleeplocomotief gedaan wordt.

2. PERSONEEL DAT DE PROEF UITVOERT.

De continuïteitsproef wordt uitgevoerd door de machinist van de koplocomotief en de stoker, de treinbegeleider of bij ontstentenis daarvan door een stationsbediende.

3. BESCHRIJVING VAN DE CONTINUITEITSPROEF.

De continuïteitsproef van een ijlgoedtrein wordt op dezelfde manier als die van een reizigerstrein uitgevoerd.

### VOLLEDIGE REMPROEF.

1. PRINCIPES.

De volledige remproef wordt slechts uitgevoerd in het station van herkomst, vóór het vertrek en na aankoppeling van de sleeplocomotief.

2. PERSONEEL DAT DE VOLLEDIGE REMPROEF UITVOERT.

De volledige remproef wordt uitgevoerd door de machinist van de koplocomotief en de wagenschouwer.

De ijlgoedtreinen die uit het buitenland komen, worden bij hun overgang op het net van de Maatschappij als treinen in doorrit beschouwd en moeten geen continuïteitsproef ondergaan tenzij de samenstelling van de trein gewijzigd wordt.

## HOOFDSTUK VIII. – WACHTTIJDEN.

In de regel moet voor de ijlgoedtreinen geen wachttijd in acht worden genomen. De uitzonderingen komen voor op een bijzondere lijst van het Boek van de Treindienst.

Tabel

# SNELHEID, SAMENSTELLING en REMMING DER IJLGOEDTREINEN.

| | | Categorieën van ijlgoedtreinen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | I | II | | | III | | |
| SAMENSTELLING | Maximum aantal voertuigen / assen | 45/100 | 40/90 | | | 40/90 | | |
| | Minimum afstand tussen de eindassen of de bogiespillen. | 3 m. 50 | 3 m. 50 | | | 4 m. 50 | | |
| | Minimumtarra (kg.) | 8.000 | 8.000 | | | 9.000 | | |
| REMMING | Banen en baanvakken | $\frac{1}{F} = \frac{\text{remgewicht}}{\text{totaal gewicht van het stel}}$ voor een maximumsnelheid van | | | | | | |
| | | 70 km/u. | 75 km/u. | 80 km/u. | 85 km/u. | 90 km/u. | 95 km/u. | 100 km/u. |
| | Hellingen Ans-Luik (Guillemins) | zie bijzondere onderrichting | | | | | | |
| | Lijnen 161 en 162 Brussel-Sterpenich | 41/100 | 46/100 | 50/100 | 55/100 | | | |
| | Lijnen die geen helling van meer dan 5 mm/m. hebben (zie lijst gevoegd bij de uurbescheiden) met uitzondering van het baanvak 's-Gravenbrakel-Tubeke van de lijn 96. | 35/100 | 40/100 | 45/100 | 51/100 | 60/100 | 70/100 | 80/100 |
| | Al de andere lijnen bereden door ijlgoedtreinen. | 38/100 | 42/100 | 47/100 | 53/100 | | | |

N. B. — Voor sommige ijlgoedtreinen kunnen bijzondere regels voor de samenstelling en de remming vastgesteld worden. Deze uitzonderlijke regels worden opgenomen in het Boek van de Treindienst.

Januari 1950

# 1ste DEEL

## Titel IV

### GOEDERENTREINEN.



Januari 1950

# TITEL IV.

## GOEDERENTREINEN.

### HOOFDSTUK I. – INDELING, BEPALINGEN EN DIENSTBESTEMMING. (122.30).

**A. – Indeling.**

De goederentreinen worden ingedeeld in directe treinen, semi-directe treinen, omnibustreinen en locaaltreinen.

**B. – Bepalingen.**

1. DIRECTE TREINEN.

De directe treinen zijn treinen die het vervoer van homogene partijen wagens verzekeren van het station van herkomst van de trein af tot in het station van bestemming, zonder dat hun last onderweg wijzigingen ondergaat.

2. SEMI-DIRECTE TREINEN.

De semi-directe treinen zijn treinen die de aansluitingsstations en de op hun reisweg gelegen belangrijke stations bedienen.

3. OMNIBUSTREINEN.

De omnibustreinen zijn treinen die hoofdzakelijk de op hun reisweg gelegen tussenstations van minder belang bedienen.

4. LOCAALTREINEN.

Locaaltreinen zijn treinen die in het hoofdspoor een korte rit afleggen om stations, aanhorigheden of private los- en laadplaatsen waarvan het verkeer met dat van een naburig station samengevoegd wordt, te bedienen.

## C. — Dienstbestemming.

ALGEMEENHEDEN.

De goederentreinen mogen wagens opnemen of afzetten in al de stations waar hun te dien einde een stilstand is opgelegd. De stations mogen in de treinen slechts de wagens bijzetten met bestemming naar plaatsen die voorkomen in hun consigne voor de concentratie, het vervoer of de verdeling der wagens.

Het is verboden de treinen verrichtingen te doen uitvoeren in de stations waar daartoe geen stilstand voorzien is.

In uitzonderlijke gevallen mogen afwijkingen van deze regel voorgeschreven worden door de Directie E, de Groepschef of de dispatcher en, op de gedispatchiseerde lijnen, door de stationschefs, met dien verstande dat deze maatregel de regelmatige gang van de andere treinen niet mag schaden.

## D. — Bijzondere bepalingen.

1. DIRECTE TREINEN.

Bij ontstentenis van een last voor het normaal eindstation van een directe trein, mag het station van herkomst de elementen van deze trein benuttigen om een andere, in een station op de reisweg af te zetten last te vervoeren, na overleg met dit laatste station, in voorkomend geval door tussenkomst van het gewestelijk dispatchingcentrum.

De directe trein mag door dit station benuttigd worden om een nieuwe last met bestemming naar het normaal eindstation van de trein te vervoeren.

Indien het station van herkomst van de directe trein geen toereikende last kan verenigen om het vermogen van de voor het slepen van de trein bestemde motor volledig te benuttigen, mag het, na voorafgaand overleg met een station op de reisweg, in voorkomend geval door tussenkomst van het gewestelijk dispatchingcentrum, de trein aanvullen met een partij wagens voor dit laatste station, met dien verstande dat deze maatregel de normale gang van de dienst op de lijn niet mag schaden, en de trein geen ver-

traging mag doen oplopen zodat de normale beurtregeling van de locomotief of van het personeel er onder lijdt.

2. SEMI-DIRECTE TREINEN.

De semi-directe treinen moeten bij voorrang zorgen voor het ophalen, in de bediende stations, van de wagens met bestemming naar plaatsen die rechtstreeks door geen enkele andere trein kunnen bereikt worden.

De bediende stations zetten in de semi-directe treinen de wagens bij die zij, om enigerlei reden, niet met de directe treinen hebben kunnen afvoeren.

3. OMNIBUSTREINEN.

De omnibustreinen zijn bij voorrang bestemd voor de bediening van de tussenstations die niet door andere treinen bediend worden.

De vormingsstations en bepaalde door de IPX aangewezen aansluitingsstations moeten de samenstelling van deze treinen derwijze regelen dat al de wagens in de tussenstations opgehaald worden.

Bij wijze van aanvulling van last, en indien het belang van de dienst deze maatregel wettigt, mogen de omnibustreinen benuttigd worden voor het vervoer van wagens voor de stations op de reisweg die door andere treinen bediend worden.

## HOOFDSTUK II. – NUMMERING. (122.31).

1. GOEDERENTREINEN.

De goederentreinen dragen nummers van vijf cijfers die zodanig aan de hand van onderstaande codificatie vastgesteld zijn dat het nummer van een trein het op zich zelf mogelijk maakt de trein te identificeren.

Deze nummering geldt voor alle verkeer (geregeld, facultatief, buitengewoon), welke ook de dienst zij die het verkeer inricht (Directie, Groep, Station).

**Eerste en tweede cijfer.**

Het eerste cijfer duidt de groep van vertrek aan, het tweede de groep van aankomst.

De code is de volgende :

1. Groep Brussel;
2. Groep Antwerpen;
3. Groep Hasselt;
4. Groep Luik;
5. Voorbehouden;
6. Groepen Namen en Aarlen;
7. Groep Charleroi;
8. Groep Bergen;
9. Groepen Gent en Brugge.

**Derde cijfer.**

Het derde cijfer duidt de aard van het verkeer aan.

De code is de volgende :

0. Buitengewone treinen;
1. Bestelgoedtreinen;
2. Goederentreinen voor verzameling en verdeling van stukgoed;
3. Directe of semi-directe goederentreinen (wagenladingen);
4. Omnibusgoederentreinen (uitsluitend wagenladingen);
5. Paarden-, vee- of duiventreinen;
6. Bietentreinen;
7. Werktreinen;
8. Werktreinen;
9. Rangeerlocomotieven.

**Vierde en vijfde cijfer.**

Het vierde en het vijfde cijfer duiden het volgnummer aan dat de trein in elke der door de eerste drie bepaalde categorieën inneemt.

Om de identificatie der treinen verder door te drijven, wordt de door de laatste twee cijfers gevormde reeks in sommige gevallen nog onderverdeeld.

Voor de buitengewone treinen (derde cijfer = 0), gaat de doorlopende nummering van 00 tot 09 voor de treinen die door de Directie E ingelegd worden; van 10 tot 99 voor de treinen die door de Groep of door een station ingelegd worden (deze nummering is voorbehouden voor het gewestelijk dispatchingcentrum, dat aan de Groep of aan het vormingsstation het nummer van de trein moet opgeven).

Voor de bestelgoedtreinen (derde cijfer = 1) gaat de doorlopende nummering van 00 tot 49 voor de bestelgoedtreinen voor ijlgoed, en van 50 tot 99 voor de andere bestelgoedtreinen.

**2. LOCAALTREINEN.**

De locaaltreinen worden genummerd als volgt :

Eerste cijfer : Groep van vertrek (zie rubr. 1. — Goederentreinen);

Tweede cijfer : nul;

Derde, vierde en vijfde cijfer : doorlopende nummering van 000 tot 999 als volgt verdeeld :

**a)** Locaaltreinen waarvoor de machinist verantwoordelijk is voor de leiding van de trein (minder dan 500).

1° a) Niet begeleid (gewone) : van 000 tot 199;

b) Niet begeleid (buitengewone) : van 200 tot 299.

2° a) Begeleid door een bediende (rangeerder of lader) wiens taak beperkt is tot het uitvoeren der rangeringen of het bedienen van de rem van het laatste voertuig (gewone treinen) : van 300 tot 479;

b) Idem (buitengewone treinen) : van 480 tot 499.

**b)** Locaaltreinen waarvan de leiding waargenomen wordt door een bevoegde bediende (500 en meer).

1° a) Bediend door een hoofdwachter of wachter (gewone treinen) : van 500 tot 779;

b) Idem (buitengewone treinen) : van 780 tot 799.

2° a) Bediend door een andere verantwoordelijke bediende (o/chst, klerk enz.) (gewone treinen) : van 800 tot 979;

b) Idem (buitengewone treinen) : van 980 tot 999.

**3. RITTEN VAN LOCOMOTIEVEN OF ELEMENTEN (LOCOMOTIEF EN PAKWAGEN) VAN TREINEN.**

**a) Elementen en losse locomotieven bestemd voor de bediening van een trein.**

Deze ritten worden geïdentificeerd met het nummer van de bediende of te bedienen trein, voorafgegaan door een der volgende kenletters :

MP = Locomotief voor .....

MD = Locomotief van .....

AP = Lichterlocomotief voor .....

AD = Lichterlocomotief van .....

EP = Elementen voor .....

ED = Elementen van .....

**b) Losse locomotieven die voor de dienst der tractie rijden.**

Deze ritten krijgen een nummer van een buitengewone trein en worden geïdentificeerd met dit nummer, voorafgegaan door een der volgende kenletters :

MRO = Locomotief die ingereden wordt;

MRE = Locomotief die opgezonden wordt voor herstelling;

MCE = Locomotief die van een locomotiefdepot aan een ander overgedragen wordt.

**c) Rangeerlocomotieven.**

Wanneer een rit van een rangeerlocomotief voorzien is om een last te slepen (b.v. op het traject van het locomotiefdepot naar het station waar de rangeringen uitgevoerd worden), wordt dit verkeer genummerd als een stel of locaaltrein.

Maar indien de rangeerlocomotief, bij gebrek aan last, los rijdt, wordt dit verkeer geïdentificeerd met de kenletters MD (Locomotief van .....) gevolgd door het nummer van het stel of van de locaaltrein.

Indien de bijvoeging van een last toevallig plaats vindt, moet dit verkeer een nummer van een buitengewone trein dragen.

## HOOFDSTUK III. — DIENSTREGELINGEN (122.32).

### A. — Algemene regel.

Bij regelmatig verkeer moeten de goederentreinen de dienstregeling volgen en overal stoppen waar dit is voorgeschreven, al de stilstanden zijn dus verplichtend en nergens mag het uur van vertrek vervroegd worden.

### B. — Bestendige afwijkingen toegelaten door een consigne.

In sommige omstandigheden kan het voor de goede gang van de dienst van belang zijn **bestendig** afwijkingen van de algemene regel toe te laten.

Na te hebben onderzocht of een definitieve wijziging in de dienstregeling niet raadzaam is en dat de regelmatige loop van de trein er van afhangt, mag de groep een afwijking van het beginsel toelaten.

Deze toelating moet ter kennis van het betrokken personeel van de tractie en van de baan gebracht worden en voor de door de stations te dier zake te nemen maatregelen moet een door de groep goed te keuren consigne opgemaakt worden.

### C. — Verzending, voor het uur, van een goederentrein, van uitzonderlijke aard en wegens een dringend dienstbelang.

#### 1. GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN VOOR AL DE LIJNEN.

**a)** De verzending van een goederentrein vóór het uur verplicht de stationschefs tot het aankondigen, aan de seingevers en de wegwachters, van de wijziging in de werkelijke door de trein gevolgde dienstregeling.

**b)** De chef van het vertrekstation schrijft de volgende melding in het verslag van de vóór het officieel uur van vertrek verzonden trein.

« Trein n^r ..... om dienstredenen ..... minuten vóór het uur verzonden ».

Alvorens het bevel tot vertrek te geven verwittigt de hoofdwachter al de treinbedienden en vooral de machinist(en).

**2. GEDISPATCHISEERDE DUBBELSPOORBANEN.**

De dispatcher regelt de rit van de trein in overleg met de betrokken stationschefs en let daarbij vooral op het verkeer der werktreinen die het beschouwde baanvak moeten berijden.

Het verzenden van een goederentrein die op zijn officiële dienstregeling vooruit is, is toegelaten wanneer dit om een belangrijke dienstreden gerechtvaardigd is.

**3. NIET GEDISPATCHISEERDE DUBBELSPOORBANEN.**

Het voorafgaand akkoord van al de betrokken stations dient bekomen.

**4. ENKELSPOORBANEN.**

De verzending van een goederentrein vóór het uur mag geen wijzigingen in de volgorde der treinen op de lijn of in de kruispunten tot gevolg hebben.

## D. — Inkorting en afschaffing van de stilstanden.

Het is toegelaten :

**1. IN GEVAL VAN TREINVERTRAGING :**

- de duur van de stilstand in al de stations, aanhorigheden en private los- en laadplaatsen in te korten;
- de stilstanden af te schaffen behalve in de stations en aanhorigheden van de enkelspoorbanen waar de treinkruisingen toegelaten zijn.

2. OM TREINVERTRAGING TE VERMIJDEN :

- de duur van de stilstanden te verkorten in de stations, aanhorigheden en private los- en laadplaatsen, waar de verrichtingen het toelaten ten einde het oponthoud te verlengen in andere stations waar de door de dienstregeling toegestane tijd als onvoldoende beschouwd wordt wegens de uitzonderlijke belangrijkheid van de aldaar uit te voeren verrichtingen;
- met hetzelfde doel de stilstanden af te schaffen wanneer er geen verrichtingen dienen uitgevoerd, behalve in de stations en aanhorigheden van de enkelspoorbanen waar het kruisen van treinen toegelaten is.

a) De stationschef die beslist een of meer voorziene stilstanden af te schaffen pleegt eerst overleg met de stations en aanhorigheden waar de stilstanden afgeschaft zijn.

b) Op de gedispatchiseerde lijnen stelt de stationschef zich akkoord met de dispatcher, die de betrokken stations en aanhorigheden verwittigt.

c) In ieder geval schrijft de stationschef de volgende melding in het verslag van de trein :

« Stilstanden ..... afgeschaft te ..... »

d) Alvorens het sein tot vertrek te geven verwittigt de hoofdwachter al de treinbedienden en inzonderheid de machinist(en).

## HOOFDST. IV. – WACHTTIJDEN.

Over het algemeen zijn de goederentreinen aan geen wachttijd onderworpen.

De uitzonderingen op die regel zijn vervat in een bijzondere lijst van het Boek van de Treindienst.

## HOOFDST. V. – WIJZE VAN VERVOER VAN VRACHTGOED BIJ WAGENLADINGEN (122.340).

### A. – Overbrenging van de vervoerbescheiden. – Regel.

De oorspronkelijke vervoerbescheiden vergezellen de wagens over hun ganse rit. Afwijkingen van die re-

gel mogen door de Directie der Exploitatie en door de Eerste Inspecteurs E van de groepen voorgeschreven worden. In dit geval worden de oorspronkelijke bescheiden vervangen door een dienstgeleidebrief I. C. 263 waarop al de nodige inlichtingen voor het vervoer en de aflevering van de wagens vermeld zijn. Het opmaken van deze geleidebrieven valt ten laste van de stationschef of van een toezichtsbediende (adjunctstationschef of onderstationschef) die verplicht is de bescheiden leesbaar te ondertekenen.

## B. — Borderel D.C. 1888.

### 1. VERTREKSTATIONS DER TREINEN.

Voor elke goederentrein en elk wagenstel die uit het station wegrijden wordt een borderel D.C. 1888 (bijlage I) opgemaakt met afschrift bij doordruk. Het oorspronkelijk borderel wordt samen met de bescheiden, geklasseerd in de volgorde der wagens in de trein, aan de hoofdwachter afgegeven; het afschrift wordt door het station bewaard. Al de dubbels der borderellen worden per lijn geklasseerd volgens het nummer der treinen en per dag gebundeld.

De inschrijvingen op dit borderel worden gedaan in de volgorde van klassering der wagens in de trein, te beginnen met het laatste voertuig. Uitzonderingen op die regel kunnen alleen toegelaten worden door de Directie der Exploitatie, op voorstel van de IPX.

De herkomst en de bestemming der zendingen moeten voluit aangeduid zijn. Voor de bestelgoedwagens, wordt de littera buitendien in de kolom voor opmerkingen aangewezen.

Voor de bijzonder aanbevolen zendingen dient gebruik gemaakt van de volgende afkortingen, te vermelden in de kolom voor opmerkingen :

I. L. = Belang bij de aflevering;

B = Vee en andere levende dieren;

Dx = Gevaar van alle aard;

F. = Breekbaar;

R. = Aanbevolen.

D = Tol.

Voor de volledige treinen ledig materieel dient het borderel D. C. 1888 als dienstgeleidebrief.

De aanneming van het D. C. 1888 door de hoofdwachter, zonder aanmerkingen van zijnentwege, geldt als aftekening voor de wagens en de bescheiden.

Wanneer de rittijd van het vormingsstation tot het eerste bediend station korter is dan 15 minuten, maakt het vertrekstation een bijkomend borderel op voor de wagens die in dit station moeten afgezet worden.

**2. VORMINGS- EN AANSLUITINGSSTATIONS BEDIEND DOOR AANLEGGENDE TREINEN.**

Deze stations maken voor de te verzenden wagens een borderel D. C. 1888 op in de volgorde waarin ze in deze treinen gezet worden.

**3. TUSSENSTATIONS.**

De bescheiden van de door de tussenstations te verzenden wagens worden in een aantekenboek D. C. 1890 ingeschreven en zonder aftekening aan de hoofdwachter afgegeven. Zij moeten geklasseerd zijn in de volgorde waarin ze in de trein gezet worden. Wanneer evenwel het aantal door een trein op te nemen wagens groter is dan 10, wordt een D. C. 1888 opgemaakt zoals aangeduid is onder 2°.

**4. PERSONEEL DER TREINEN.**

**a) Op het station van vertrek.**

Zodra de hoofdwachter van de trein in het bezit komt van het D. C. 1888 en van de bescheiden, ziet hij ze na en doet in voorkomend geval de vastgestelde vergissingen rechtzetten en maakt hij voorbehoud wat de onregelmatigheden betreft die hij vóór het vertrek van de trein niet heeft kunnen doen in regel stellen.

b) Onderweg.

Onderweg vult de hoofdwachter het borderel D.C. 1888 aan met de inschrijving van de in de tussenstations opgenomen wagens. Deze inschrijvingen geschieden in de volgorde van opneming van de wagens in de trein, te beginnen met het laatste voertuig. Elke groep inschrijvingen is voorafgegaan door de naam van het station van opneming. Indien het door het vormingsstation opgemaakt borderel onvoldoende is, voegt de hoofdwachter er bladen bij die hij nummert.

Naarmate dat de wagens in de door de trein bediende stations afgezet worden vult de hoofdwachter de daartoe bestemde kolom van het D. C. 1888 in.

Voor de wagens afgezet in een vormings- of aansluitingsstation maakt de hoofdwachter een D.C. 1888 op waarbij hij de vervoerbescheiden voegt. Op dit borderel worden de wagens per opnemingsstation gegroepeerd en vóór elke groep inschrijvingen wordt de naam geschreven van het station waar de wagens in de trein worden gezet. Het borderel en de bescheiden worden door het personeel van het station op de pakwagen afgehaald.

Voor de wagens die rechtstreeks van trein tot trein overgegeven worden, maakt de hoofdwachter een D. C. 1888 in dubbel exemplaar op; een exemplaar wordt samen met de vervoerbescheiden aan de hoofdwachter van de aansluitende trein afgegeven; het ander wordt afgegeven aan het personeel van het station waar de aansluiting plaats heeft.

Wordt de hoofdwachter onderweg afgelost, dan wordt het borderel afgegeven aan de hoofdwachter die de leiding van de trein overneemt; deze vult dit bescheid aan voor het nog af te leggen gedeelte van de rit.

De afgifte van de borderellen D. C. 1888 en van de vervoerbescheiden geschiedt zonder aftekening. In de tussenstations worden de bescheiden zonder borderel D. C. 1888 aan het treinpersoneel afgegeven.

c) Op het eindstation van de trein.

Op het eindstation van de trein geeft de hoofdwachter de borderellen D.C. 1888 aan de bediende van de factage af, samen met de bescheiden geklasseerd in dezelfde volgorde als de wagens in de trein.

5. STATIONS VAN AANKOMST.

Het borderel dient voor de aantekeningen bij aankomst; in de eerste kolom worden de aanwijzingen vermeld die moeten dienen voor het merken van de wagens.

De borderellen worden per richting geklasseerd volgens het nummer van de treinen en per dag gebundeld.

6. BIJZONDER GEVAL.

AFSCHAFFING VAN EEN TREIN ONDERWEG.

a) Geregelde of facultatieve trein.

Wanneer een geregelde of facultatieve trein onderweg afgeschaft wordt, maakt het station waar die afschaffing plaats heeft een afschrift op van het door de hoofdwachter afgegeven borderel D.C. 1888 en zendt het, zonder verwijl, het oorspronkelijk borderel aan het normaal eindstation van de trein, na daarop de oorzaak van de afschaffing te hebben vermeld. Het behandelt het afschrift alsof dit het borderel betrof van een trein die zijn normaal eindpunt in het station zou hebben.

b) Buitengewone trein.

Bij afschaffing van een buitengewone trein in een tussenstation van de vervoerweg wordt het borderel D.C. 1888 ingehouden door het station waar de afschaffing plaats heeft en wordt het borderel behandeld alsof het een trein gold die zijn normaal eindpunt in het station zou hebben. Het station waar de trein afgeschaft werd geeft daarvan per nota kennis aan het vormingsstation van de trein, dat deze nota bij de doordruk van het borderel D. C. 1888 voegt.

7. OPMERKING.

Voor de voortzending van de onderweg door een afgeschafte trein afgezette last, maakt het station waar

de afschaffing plaats heeft een nieuw borderel D. C. 1888 op, als voor een in het station gevormde trein.

## C. — Verplichtingen van het treinpersoneel.

De hoofdwachter moet in het station van herkomst der treinen inzonderheid de bestemming, de klassering en de etiketten van de wagens nazien van de trein die hij moet begeleiden.

Onderweg ziet hij op dezelfde wijze de wagens na die hij in ontvangst neemt. Hij gaat na of de ladingen niets te wensen overlaten in zake gesteldheid, stouwing, vastzetting en afdekking en of de wagens goed gelood zijn en in voorkomend geval met een draad gesloten zijn. Hij doet zo nodig de vereiste maatregelen nemen opdat de ladingen, die zich zouden kunnen verplaatsen, omgeladen worden, zodat zij aan al de gewenste veiligheidsvoorwaarden beantwoorden.

Hij waakt er eveneens voor dat de wagens de trajecten volgen die door de vervoerverdeling voorgeschreven zijn. Hij herstelt de begane vergissingen of fouten en vordert daartoe de hulp van het stationspersoneel.

De hoofdwachter die in zijn trein zendingen heeft waarop de industriële dispatching toezicht uitoefent, is er toe gehouden de aandacht van de stations waar de trein verrichtingen uitvoert, te vestigen op de aanwezigheid van deze zendingen in de trein om het ontijdig uitzetten er van te verhinderen.

Ingeval dergelijke zendingen in een aanlegstation worden afgezet, maakt de hoofdwachter daarvan bijzonder melding opdat het station zou waken voor de verderzending van de zendingen met de aangewezen aansluitende treinen.

Hij handelt desgelijks voor wagens industriële dispatching, die onderweg uitgezet werden wegens beschadiging of gelijk welke andere oorzaak : opheffing van de trein, wegnemen van overlast wegens onvermogen van de locomotief enz.

# HOOFDSTUK VI. — HOOGSTE AANTAL VOERTUIGEN EN HOOGSTE LASTEN (**122**.330).

## A. — Berekening van de last.

Om de last in tonnen van een goederentrein te bepalen, telt men het gewicht der voertuigen samen volgens de onderstaande regels.

### 1. LEDIGE VOERTUIGEN.

Het te beschouwen gewicht is het gewicht van het ledige voertuig, nl. de tarra (eigengewicht).

Men vereenvoudigt de berekening van de last van de trein door de tarra van ieder voertuig tot de ton op- of afwaarts af te ronden.

**Voorbeeld :** Een voertuig dat tussen 6.500 en 7.450 kg. weegt wordt voor 7 T. geteld.

In de regel, is de tot de ton af- of opwaarts afgeronde tarra reeds op de zijwanden van het voertuig in tonnen aangeduid met een omlijst cijfer : 7

Is de wagen niet van een omlijst cijfer voorzien, dan wordt de tarra die op de langsligger van de zijwand aangeduid is, tot de ton af- of opwaarts afgerond.

2. BELADEN VOERTUIGEN.

Twee gevallen dienen beschouwd.

a) Het gewicht van de lading is gekend.

Bij de tarra van het voertuig voegt men het werkelijk gewicht van de lading, aangegeven op de vervoerbescheiden, en men rondt het totaal af tot de ton af- of opwaarts, met weglating van elk gedeelte van minder dan 500 kg.

**Voorbeelden :**

1° Wagen gemerkt 10 met een lading van 12.600 kg.; last in tonnen : 10 + 13 = 23 ton.

2° Wagen zonder omlijst cijfer, waarvan de tarra 8.500 kg. en de lading 9.600 kg. bedraagt; last in tonnen : 8,5 + 9,6 = 18,1, zegge 18 ton.

3° Wagen zonder omlijst cijfer waarvan de tarra 8.400 kg. en de lading 9.300 kg. bedraagt; last in tonnen : 8,4 + 9,3 = 17,7, zegge 18 ton.

b) Het gewicht van de lading is niet gekend.

In dit geval neemt men, voor zover de omstandigheden niet abnormaal zijn, de volgende gewichten aan :

a) Meubelwagens : 6 ton per wagen;
b) Rij- en voertuigen : 2 ton per wagen;
c) Dieren (1e categorie) : 2 ton per wagen;
d) Dieren (2e categorie) : 3 ton per wagen;
e) Dieren (3e categorie) : 5 ton per wagen;
f) Uitgezette wagens, vervoer in dienst : ambtshalve te ramen.

## B. — Bepaling van de toegelaten hoogste last.

### 1. ENKELVOUDIGE TREKKRACHT.

a) De uurtabellen vermelden tegenover elk baanvak de hoogste last die door een **refertelocomotief** kan worden gesleept.

Deze last geldt zowel 's winters als 's zomers.

De hoogste last die door een locomotief van een bepaald type kan worden gesleept, is in een bij de uurbescheiden gevoegde tabel in functie van de voor de refertelocomotief toegelaten hoogste last opgegeven.

Deze lasten mogen, onder de voorwaarden aangegeven in een bij de uurbescheiden gevoegde tabel, verhoogd worden wanneer in de trein een zeker aantal **beladen wagens** voorkomen.

b) Treinen waarvoor afwijkingen toegelaten zijn in het opzicht van de hoogste last, de samenstelling, de sleping, de remming en de hoogste snelheid, zijn in een bij de uurbescheiden gevoegde lijst opgenomen.

c) Verwijzingen voorkomende in de uurtabellen vermelden de afwijkingen van de hoogste last die in bepaalde gevallen van sleping (locomotieftype, materieeltype, stopverbod enz.) zijn toegelaten.

### 2. MEERVOUDIGE TREKKRACHT.

Wanneer de last van een goederentrein de meervoudige trekkracht vordert, is de toegelaten hoogste last gelijk aan de som van de lasten die de locomotieven op het te berijden baanvak mogen slepen, onverschillig of de lichterlocomotieven vooraan of achteraan geplaatst zijn.

Het zij wel verstaan dat het op de lijn toegelaten hoogste getal assen niet mag overschreden worden.

## C. — Vermindering van de toegelaten hoogste last.

### 1. OP AANVRAAG VAN DE DIRECTIE VAN HET MATERIEEL EN DE AANKOPEN.

Wanneer de weersgesteldheid of andere omstandigheden zulks rechtvaardigen, mag de Directie van het Materieel en de Aankopen aan de Directie der Exploitatie vragen de lastverminderingen door te voeren

die zij noodzakelijk acht om de regelmatige sleping van de treinen te verzekeren. De Directie der Exploitatie verwittigt de betrokken diensten van die tijdelijke lastverminderingen door middel van berichten.

2. OP AANVRAAG VAN DE MACHINIST.

De last van de goederentreinen wordt verminderd telkens als de machinist zulks vraagt; in de loop van de prestatie, oordeelt alleen deze laatste over de belangrijkheid van de door te voeren lastvermindering.

De hoofdwachter maakt van deze onregelmatigheid melding op de ommezijde van het werkblad van de machinist en op het verslag, met opgave van de verantwoording van de machinist, van de plaats waar de lastvermindering werd gevraagd, alsmede van het baanvak waarop zij verwezenlijkt werd en van de hoegrootheid er van.

De stations melden met I.C. 43 aan de groepschef waaronder het depot der locomotief ressorteert, al de gevraagde lastverminderingen en geven de grootte in tonnen van deze verminderingen en de aangevoerde redenen op.

De groepschef zal in elk geval over de gegrondheid van de gevraagde vermindering beslissen.

## D. — Hoogste aantal assen.

1. ALGEMENE REGEL.

De goederentreinen, ook die met meervoudige trekkracht, mogen niet meer dan 120 assen omvatten, de assen van de locomotieven en tenders niet inbegrepen. Geen enkele trein mag dus meer dan 60 voertuigen omvatten, pakwagen inbegrepen.

De voertuigen met 4, 6, 8 en 10 assen worden respectievelijk slechts voor 3, 5, 6 en 8 assen geteld.

2. UITZONDERINGEN.

a) Treinen die meer dan 120 assen mogen tellen.

1° De goederentreinen waarvan de hoogste samenstelling 120 assen mag overschrijden komen op een bij de uurbescheiden gevoegde lijst voor.

2° De geregelde, facultatieve of buitengewone treinen

met **enkelvoudige trekkracht,** voor zover al de betrokken stations van het traject met deze samenstelling instemmen.

3° De geregelde, facultatieve of buitengewone treinen met **dubbele trekkracht** en met de locomotieven **vooraan,** voor zover ze alleen over gedispatchiseerde lijnen rijden en mits voorafgaand akkoord van de betrokken stations, bewerkstelligd door bemiddeling van de dispatcher, behalve op de navermelde baanvakken (en in de aangewezen verkeersrichting) :

1° 36 A Pepinster – Herbestal,

2° 42 Gouvy-Bovigny.

**Opmerking.** – De verhoging van de samenstelling op meer dan 120 assen mag niet de wijziging van het normaal slepingstelsel van de trein tot gevolg hebben.

**b) Treinen waarvan de hoogste samenstelling kleiner is dan 120 assen.**

1° De lijst 49 van bundel 1 van deel III vermeldt de beperkingen in de samenstelling van de treinen wegens de ontoereikendheid van de installaties van sommige lijnen, stations en aanhorigheden welke door deze treinen bediend worden.

2° De treinen die onderweg andere treinen moeten kruisen of ontwijken mogen de samenstelling niet overschrijden welke in de lijst betreffende de uitwijkmogelijkheden van de stations en aanhorigheden aangegeven is.

**3. TREINEN MET BEPERKTE LAST.**

**a)** Iedere goederentrein waarvan de last, met inbegrip van de opnemingen onderweg, kleiner is dan de 6/10 van de hoogste last der locomotief, of waarvan het aantal assen niet ten minste 6/10 van het op de te bereiden lijn toegelaten maximum aantal assen bereikt, moet afgeschaft worden.

**b)** Deze regel geldt niet :

1° voor de treinen die de heen- of de terugrit van goed benuttigde treinen vormen;

2° voor de enige trein van de dag die een lijn bedient;

3° voor de eventueel door de Eerste Inspecteur der Exploitatie aangewezen treinen.

**c)** Wanneer de vereisten van de exploitatie zulks rechtvaardigen, worden bijzondere dienstregelingen voorzien voor de treinen waarvan de last slechts de 6/10 of de 3/4 van de maximumlast der lijn bereikt. Deze last mag verhoogd worden onder de voorwaarden aangewezen in een bij de uurbescheiden gevoegde tabel, wanneer de trein een bepaald aantal **beladen wagens** omvat.

## HOOFDSTUK VII. – SCHIKKING VAN DE VOERTUIGEN (122.332).

### A. – Algemeenheden.

#### 1. VOORAFGAANDE OPMERKING.

**Al de voorschriften betreffende de schikking van de voertuigen in de goederentreinen zijn ondergeschikt aan die betreffende de remming, zowel de stop- als de terugloopremming.**

#### 2. ALGEMENE REGEL.

**a)** De wagens worden normaal in **de geografische volgorde** van de door de trein bediende stations gerangschikt; die voor de dichtstbijgelegen bestemmingen worden vooraan in de trein geplaatst;

**b)** Er dient rekening gehouden met de eventuele terugritten op de reisweg.

#### 3. UITZONDERINGEN.

Buiten de schikking in **geografische volgorde** mogen de wagens, zo de omstandigheden zulks vereisen, ook nog volgens een der hierna opgegeven abnormale rangschikkingen worden geplaatst :

a) Schikking in omgekeerde volgorde, hetzij van het hele stel, hetzij slechts van een groep wagens.

Deze schikking wordt aangewend met het oog op de eventuele terugritten op de reisweg of om de rangeringen in sommige stations te vergemakkelijken;

**b)** Schikking vooraan.

Een groep wagens voor een of andere bestemming mag vooraan onmiddellijk achter de locomotief worden geplaatst;

**c)** Schikking achteraan. — Men onderscheidt 3 gevallen :

1° Een groep wagens mag achteraan, juist vóór de pakwagen worden geplaatst;

2° Een beschadigde wagen mag **achter** de pakwagen worden aangekoppeld;

3° Bij een trein met opdruklocomotief mogen, in sommige gevallen, voertuigen achter de opdruklocomotief worden bijgevoegd.

Al deze afwijkingen vallen uitsluitend onder de bevoegdheid van de Directie der Exploitatie, die op voorstel van de belanghebbende groepen beslist.

De bijzonderheden betreffende de schikking van de voertuigen zijn, voor elke trein, in het Boek van de Treindienst opgegeven.

**4. PLAATS VAN DE PAKWAGEN.**

**a)** De pakwagen moet ter wille van de veiligheid **achteraan** worden geplaatst (er moet een bediende rem achter aan de trein voorkomen);

**b)** De pakwagen mag evenwel **vooraan** geplaatst worden wanneer er een opdruklocomotief aan de trein is of wanneer het laatste voertuig van de trein een wagen is met volledige luchtdrukrem en met een goed werkende schroefrem, bediend door een bediende die voorzien is van de reglementaire seinen.

Er mag aldus gehandeld worden voor treinen die een terugrit moeten uitvoeren, wanneer een der door de terugrit gescheiden trajecten tamelijk kort is of wanneer het verplaatsen van de pakwagen niet mogelijk is bij gebrek aan tijd of passende middelen.

De pakwagen wordt eveneens vooraan in de trein geplaatst bij treinen waarvan de wagens onderweg

door eenvoudig afhaken moeten afgezet worden (geval van sommige treinen met jonge groenten of bestelgoederen).

Deze afwijkingen vallen uitsluitend onder de bevoegdheid van de Directie der Exploitatie die, op voorstel van de belanghebbende groepen, beslist. Zij zijn voor elke trein opgegeven in het Boek van de Treindienst.

**Opmerking.** — De pakwagens van het type « Ballon » mogen in geen geval vooraan of midden in de trein geplaatst worden. Deze pakwagens zijn genummerd van 9402 tot 11333.

**B. — Bijzondere schikkingen.**

1. ONTVLAMBARE STOFFEN.

**a)** De ontvlambare stoffen zijn ingedeeld in twee categorieën :

1° **Eerste categorie :** zeer licht ontvlambare of zelfontbrandbare stoffen, zoals alcohol, benzine, chemische lucifers, collodium, ether, naphta, petroleum, phosphor, terpentijn, vernis, vettige wol- of katoenafval, zwavelkoolstof enz.;

2° **Tweede categorie :** licht ontvlambare stoffen, zoals droog mos, heidekruid, hooi, houtskool, houtzagemeel, katoen, lompen, schors in bundels of in balen, stro, takkebossen voor bezems, werk, wol, wissen enz.

**b)** Men moet, als het mogelijk is, vermijden twee wagens die met stoffen van een der twee vermelde categorieën beladen zijn, onmiddellijk achter elkaar te plaatsen.

**Rangschikking van de tankwagens met zware oliën uit petroleum** (mazout, fuel-oil, gasoil enz.).

Daar deze vloeistoffen niet licht ontvlambaar zijn, dient het wel verstaan dat de voorschriften betreffende de ontvlambare stoffen van de 1e categorie er niet van toepassing op zijn.

**c)** Stoffen van de eerste categorie.

1° Er moet een afstand van ten minste 60 m. zijn tus-

sen de voorste locomotief en de open wagens — al dan niet afgedekt — of de ketelwagens die **ontvlambare stoffen** van de eerste categorie bevatten;

2° Evenwel mag, wanneer de trein deze lengte niet bereikt, de tussenruimte tot 35 m. worden verminderd;

3° Wanneer er een opdruklocomotief aan de trein is, moet er een tussenruimte van ten minste 30 m. zijn met inbegrip van de lengte van de pakwagen, tussen de opdruklocomotief en de wagens die ontvlambare stoffen van de eerste categorie bevatten.

**d)** Stoffen van de 2e categorie.

1° Stoffen die tot de 2e categorie behoren moeten, behoudens de voorziene uitzonderingen (zie bijlage 5 tot de Bepalingen voor Goederen), in gesloten of in zorgvuldig afgedekte open wagens worden vervoerd;

2° Wanneer de afdekking derwijze is uitgevoerd dat niets van de goederen onbedekt blijft en ook wanneer het gesloten wagens betreft, **is geen bijzondere schikking voorgeschreven** ofschoon het wenselijk blijft dat de aanbeveling van § b hierboven in acht genomen wordt;

3° Wanneer de afdekking niet beantwoordt aan de voorwaarden aangegeven onder 2° hiervoren, mogen de wagens met goederen van de 2e categorie niet geplaatst worden bij wagens die ontplofbare stoffen van de 3e klasse bevatten (zie 2 hierna), noch bij wagens die zeer licht ontvlambare of zelfontbrandbare stoffen van de eerste categorie bevatten.

In dit geval moet insgelijks voldaan worden aan de schikkingsmaatregelen in § **c)** hierboven aangeduid voor de stoffen van de eerste categorie.

**2. ONTPLOFBARE STOFFEN.**

**a) Ontplofbare stoffen van de 1e klasse.**

Ontplofbare stoffen van de eerste klasse worden als gewone goederen ten vervoer aangenomen.

**b) Ontplofbare stoffen van de 2e klasse.**

1° Elke wagen of groep wagens met ontplofbare stoffen van de tweede klasse moet in de treinen voor-

afgegaan en gevolgd worden door ten minste twee voertuigen die geen zeer lichte ontvlambare of zelfontbrandbare stoffen als bepaald onder **1, a)** 1° hiervoren, bevatten;

2° De rem waarvan deze wagens mochten voorzien zijn moet uitgeschakeld worden.

**c) Ontplofbare stoffen van de 3e klasse.**

1° In de samenstelling van de treinen die zendingen ontplofbare stoffen van de 3e klasse bevatten mag geen enkele wagen voorkomen die zeer licht ontvlambare of zelfontvlambare goederen bevat waarvan de opsomming in **1, a),** 1° hiervoren is gegeven;

2° Daarenboven moet iedere wagen of groep wagens met ontplofbare stoffen van de 3e klasse voorafgegaan en gevolgd worden door ten minste 2 voertuigen welke geen licht ontvlambare stoffen zoals bepaald onder **1, a),** 2° hiervoren bevatten;

3° Ontplofbare stoffen van de 3e klasse moeten, behoudens de voorziene uitzonderingen (zie bijlage 5 tot de Bepalingen voor Goederen), in gesloten of zorgvuldig afgedekte open wagens vervoerd worden;

4° **De rem waarvan deze wagens mochten voorzien zijn moet uitgeschakeld worden;**

5° **Buitengewone treinen, uitsluitend bestemd voor het vervoer van ontplofbare stoffen.**

Zendingen ontplofbare stoffen van de 3e klasse van meer dan 10 ton moeten vervoerd worden met treinen die uitsluitend voorbehouden zijn voor het vervoer van ontplofbare stoffen.

De wagens ontplofbare stoffen moeten door ten minste twee ledige wagens van de locomotief en de pakwagen gescheiden zijn. Er is maximum van 50 ton (100 ton voor militaire transporten) per trein vastgesteld.

Deze treinen mogen aangevuld worden met ledige wagens onder voorbehoud van de stipte toepassing der volgende voorschriften:

1° Rangeren door afstoten of heuvelen is volstrekt uitgesloten;

2° Geen enkele stoot mag zich voordoen bij het toevoegen of afzetten van de ledige wagens;

3° Er mag geen opdruklocomotief aan de trein gezet worden;

4° De wagens met ontplofbare stoffen dienen achteraan geplaatst om voortdurend onder het toezicht van de hoofdwachter te zijn.

3. PAARDEN EN VEE.

De wagens met paarden of vee worden gerangschikt met de andere wagens voor dezelfde bestemmingen; indien de trein onderweg wagens moet opnemen, worden deze er zoveel mogelijk derwijze in geplaatst dat het niet nodig is rangeringen te doen met de wagens waarin paarden of vee geladen zijn. Zo nodig mag van de algemene regel voor de rangschikking worden afgeweken.

4. KRAANWAGENS.

De kraanwagen en het voertuig waaraan hij aan de kant van de kraanarm vastgehaakt is, worden van voren aan de trein geplaatst, zo deze ze rechtstreeks ter bestemming kan voeren.

Moet er gebruik worden gemaakt van een trein welke in de tussenstations moet rangeren, dan wordt de kraanwagen bij de andere wagens voor dezelfde bestemming geplaatst; maar in dat geval worden de onderweg op te nemen wagens zoveel mogelijk derwijze gerangschikt dat de kraanwagen niet gerangeerd behoeft te worden. Desnoods mag van de gewone regels voor de rangschikking worden afgeweken.

De kraanwagen moet met de kraanarm naar het achtereinde van de trein gekeerd zijn. Slechts bij uitzondering mag hij met de kraanarm naar voren worden vervoerd, als het niet mogelijk is hem te keren, bij voorbeeld bij gemis aan een draaischijf.

Het aan de kant van de kraanarm aan de kraanwagen gekoppeld voertuig moet van die aard zijn dat het niet door de arm kan geraakt worden; het moet dus een platte wagen of een wagen met schutborden zijn.

De hoofdwachter moet er voortdurend op letten dat de kraanarm goed vastzit.

5. KOUDE LOCOMOTIEVEN.

Koude locomotieven waarvoor de Dienst van het Materieel toelating tot vervoer met goederentreinen geeft, moeten vooraan en onmiddellijk achter de sleeplocomotief geplaatst worden.

6. LOSSE TENDERS.

Los verzonden tenders moeten met water beballast worden. Zo zij voorzien zijn van trek- en stoottoestellen in goede staat aan beide uiteinden (trekhaken en buffers) alsmede van een volledige reminrichting met koppelslang aan beide uiteinden, worden zij achteraan en onmiddellijk vóór de pakwagen geplaatst.

In het tegenovergesteld geval worden zij als beschadigde en achteraan geplaatste voertuigen behandeld (zie 9 hierna).

7. LANGE VOORWERPEN.

a) Bepalingen en algemeenheden.

Lange voorwerpen zijn voorwerpen die niet binnen de voorgeschreven begrenzingen op één wagen kunnen geladen worden (1).

b) Algemene voorschriften.

1° De ladingen lange stukken op twee of meer met de gewone koppelingen verbonden wagens waarvan de schroefkoppelingen vast aangedraaid zijn zodat de buffers elkander raken, mogen met alle goederentreinen met enkele trekkracht of met meervoudige trekkracht en op een willekeurige plaats in de trein worden vervoerd;

2° Wanneer de lading buiten de voorgeschreven grenzen over de kopbalken uitsteekt, dient aan de dragende wagen een « schutwagen » toegevoegd.

(1) De lading van lange voorwerpen op open wagens mag slechts buiten de kopbalk van de wagen oversteken voor zover er tussen de lading en de schijven der niet ingedrukte buffers een ruimte blijft van 400 mm. tot op 2 m. boven de bovenkant van de spoorstaaf en van 200 mm. op een hoogte van meer dan 2 m. boven de bovenkant van de spoorstaaf.

De schutwagen is een platte wagen die bij de met lange voorwerpen beladen wagen wordt gevoegd en waarboven de lange voorwerpen overhangen, dus zonder er op te rusten.

De aanwezigheid van schutwagens geeft geen aanleiding tot enige beperking in zake rangschikking van de wagens in de trein, wijze van slepen of toegelaten maximumsnelheid;

3° Wanneer de lading het gebruik vereist van 2 of meer wagens met draaischamels, verbonden door een koppelstang of door een « tussenwagen » (dit is een tussen twee dragende wagens gezette platte wagen waarop de last niet rust) of wanneer de lading zelf de enige verbinding tussen de dragende wagens vormt, zijn de volgende voorschriften van toepassing :

— Het vervoer moet **bij voorkeur bij dag** geschieden en moet het voorwerp van een bijzondere verificatie door het personeel van het vertrekstation uitmaken.

De hoofdwachter moet de machinist op de aanwezigheid van lange stukken opmerkzaam maken en een voortdurend toezicht op de lading in kwestie uitoefenen;

— Deze ladingen mogen niet in gemengde treinen worden gezet, behalve op lijnen die **uitsluitend** door dergelijke treinen worden bediend. In dit geval mag de opneming van ladingen lange stukken in deze treinen geschieden overeenkomstig de bepalingen van titel V (Gemengde treinen);

— Deze ladingen moeten bij voorkeur in treinen zonder opdruklocomotief worden geplaatst, achteraan en onmiddellijk vóór de achterste pakwagen; zij moeten van deze laatste gescheiden worden door een ledige of beladen wagen waarop niemand plaats mag nemen.

Wanneer er verscheidene ladingen van deze aard zijn moet een ledige of beladen wagen, waarop niemand plaats mag nemen, tussen de met lange voorwerpen beladen wagens worden ingeschakeld;

– Wanneer een soortgelijke lading door een trein met opdruklocomotief moet worden opgenomen, moet zij **achter** de opdruklocomotief worden geplaatst en gevolgd worden door een ledige of beladen wagen waarop niemand plaats mag nemen en vervolgens door een voertuig met bediende rem.

8. LEDIG REIZIGERSMATERIEEL.

Zie 1e deel, titel II.

9. BESCHADIGDE VOERTUIGEN.

Beschadigde voertuigen die achter aan de trein moeten vervoerd worden, mogen **achter de eindpakwagen** of **achter de opdruklocomotief** worden geplaatst onder de hierna opgegeven voorwaarden.

**a)** Voertuig waarvan de beschadigingen van die aard zijn dat het alleen aan een zijde regelmatig kan gekoppeld worden (gebroken of ontbrekende buffers, beschadigde of onvolledige koppeltoestellen, gebroken kopbalk enz.).

Dergelijk voertuig mag achteraan een goederentrein met of zonder opdruklocomotief worden gehaakt, na zorgvuldig onderzoek door een bediende van de schouwdienst en op de schriftelijke verklaring van deze bediende of van de stationschef (enkel wanneer de remleiding beschadigd is zie § 2), dat het voertuig in volle veiligheid kan rijden hetzij in de staat waarin het zich bevindt, hetzij na bepaalde herstellingen.

SCHOUWPOST .....

Toelating voor het verkeer
van beschadigde wagens achteraan de treinen.

De ondergetekende ....., wagenschouwer te ....., verzekert dat de beschadigde wagen nr ..... veilig achteraan de trein kan rollen.

....., ..... 19...

(Handtekening)

.....

Geldt het een ledig voertuig, dan wordt het onderzoek gedaan :

- door een schouwer of een hoofdschouwer, zo de tarra kleiner is dan 15 ton;
- door een hoofdschouwer, wanneer de tarra 15 ton en meer bedraagt.

Ingeval de schouwer of de hoofdschouwer het nodig oordeelt, vraagt hij de hulp van zijn adjunct-meestergast-schouwer.

Wanneer het voertuig zich in een station zonder schouwpost bevindt, doet de stationschef beroep op de adjunct-meestergast-schouwer.

Geldt het een **geladen** wagen (buitengewoon geval waarin een overlading moet vermeden worden in het belang van de Maatschappij), dan mag het achteraan plaatsen enkel geschieden na grondig onderzoek van het voertuig door een adjunct-meestergast-schouwer en machtiging van deze laatste.

**b)** Voertuigen waarvan de remleiding beschadigd is zodat de volledige remming van de trein met de doorgaande rem belet wordt (de stootinrichting en het koppeltoestel zijn in goede staat) (1).

Het achteraan de trein plaatsen mag geschieden na geschreven machtiging :

- van de hoofdschouwer of van de schouwer, naar gelang de tarra van het voertuig al dan niet 15 ton bereikt;
- van de stationschef, in de stations waar geen schouwpost is.

**c)** Om achteraan een **nacht**trein te mogen worden geplaatst, moet het beschadigd voertuig voorzien worden van de voorgeschreven seinen die behoorlijk dienen geplaatst om te vermijden dat ze onderweg zouden uitdoven.

**d)** Voor al dit vervoer achteraan een trein :

- Moeten de voertuigen voorzien worden van beschadigingsetiketten;

(1) Zo een voertuig in dergelijke voorwaarden ter overgave wordt aangeboden, wordt door het station van overgave daarop een afneembare leiding aangebracht, om het achteraan de trein plaatsen te vermijden.

– Moet de schroefkoppeling tussen het voertuig en de trein derwijze aangeschroefd worden dat de buffers in aanraking worden gebracht;
– Ingeval een beschadigd voertuig, voorzien van de volledige luchtdrukrem of van de loze leiding, achteraan een goederentrein wordt bijgevoegd, moet men :
  – **Indien de trein niet opgedrukt wordt,** de remleiding van het beschadigd voertuig verbinden met de leiding van het treinstel;
  – **Indien hij opgedrukt wordt,** de remleiding van het beschadigd voertuig verbinden met de leiding van de lichterlocomotief.

In alle geval, wordt de rem van het achteraan geplaatst beschadigd voertuig niet meegerekend voor de remming van de trein, noch voor de berekening van de meerdere remming die voor sommige goederentreinen wordt opgelegd.

**10. WAGENS VAN 100 TON.**

De speciale wagens van 100 ton, n^rs^ 83.038 en 83.039, mogen niet midden in een trein worden geplaatst.

Zij dienen, of ze ledig of beladen zijn, **achteraan** (achter de pakwagen of de opdruklocomotief) als **laatste voertuig** te worden geplaatst.

**11. DRINGENDE WAGENS.**

Het toevoegen van 1 tot 6 dringende wagens achter de eindpakwagen van een goederentrein is toegelaten onder de volgende voorwaarden :

**a)** Al de wagens die achter de pakwagen gezet worden moeten met de volledige Westinghouse-rem uitgerust zijn.

**b)** Aan de regels betreffende de remming en de terugloop dient voldaan voor geheel de trein, met inbegrip van de achteraan bijgezette wagens.

**c)** De voorgeschreven beproevingen van werking of continuïteit moeten op gans het stel uitgevoerd worden.

**d)** Het aantal wagens dat achter de pakwagen mag worden bijgevoegd dient beperkt volgens de terugloopverhouding van de lijn, overeenkomstig de aanwijzingen van litt. 4, deel B van het hoofdstuk over te remming.

**e)** De toevoeging van 1 tot 6 dringende wagens achter de pakwagen is slechts toegelaten wanneer de pakwagen voorzien is van de twee reglementaire speciale stopblokken. De stationschef mag de toevoeging van 1 tot 6 dringende wagens niet toelaten ingeval de speciale stopblokken van de pakwagen mochten ontbreken.

**f)** In geval van koppelingbreuk achter de pakwagen dient de terugloopremming van het afgescheiden en tijdelijk door de werking van de Westinghouserem vastgezet deel, **onmiddellijk** door de hoofdwachter verzekerd met behulp van een der twee speciale stopblokken die in de pakwagen voorhanden zijn. Dit stopblok moet geplaatst worden tegen een wiel van een beladen wagen, zo er een is, om de terugloopremming te verzekeren van het ogenblik af dat de werking van de Westinghouse-rem zal ophouden.

**12. IN BINNENVERKEER TE BENUTTIGEN VOORMALIG ENGELSE WAGENS.**

Een zeker aantal voormalig Engelse wagens «L.M.S.» van kleine tonnemaat zijn op ons net in dienst. Zij zijn, op iedere wand, van een rood-bruin ½ vakje voorzien, waarop werd geschreven :

– Het eigenaarsmerk Ⓑ ;

– Het nieuwe nummer dat in de reeks 136.001 tot 138.000 begrepen is.

Sommige van deze voertuigen dragen, bovendien, een opschrift dat betrekking heeft op een eigenaarsstation of, in voorkomend geval, op een verhuring.

Tenslotte dragen deze voertuigen, die het net niet mogen verlaten, het benuttigingsteken van het binnenverkeer (driehoek △).

Deze wagens dienen benuttigd te worden overeenkomstig het programma van de Directie E.

De benuttiging van zulke wagens in de samenstelling van de treinen is aan de volgende regels onderworpen :

a) Toelatingsvoorwaarden.

**Aantal voormalig Engelse wagens.**

In een gewone goederentrein zijn de voormalig Engelse wagens ten beloop van 10 maximum toegelaten.

**Rangschikking.**

Deze wagens moeten in groep aan het einde geplaatst worden, tussen een wagen met volledige luchtreminrichting en de goederenpakwagen, bediend door een hoofdwachter, als laatste voertuig.

**Remming en terugloping.**

Het voor het traject vereiste rempercentage moet voor de gehele trein met behulp van wagens met luchtremmen tot stand gebracht worden. Het teruglopingspercentage voor het voorste geremde deel moet door dezelfde wagens bekomen worden.

Voor het achtereinde moet de remming van de pakwagen, met behulp van de handrem, in staat zijn om de last te remmen door de voormalige Engelse wagens en de pakwagen veroorzaakt ten einde aan de terugloping op de te doorlopen secties te weerstaan.

De hoofdwachter moet in de pakwagen twee speciale remblokken te zijner beschikking hebben om, in geval van koppelingsbreuk, de delen van het stel vast te zetten.

b) Verbodsbepalingen.

De voormalig Engelse wagens mogen geen deel uitmaken van treinen die rijden :

— Op de industriële lijnen en de verbindingen waarvoor het teruglopingspercentage **y** kleiner is dan 18;

— Op de secties van onderstaande lijnen :

32 — Jemeppe (Staat) — Ans
34 — Herstal — Liers
36 — Ans — Luik (Guillemins) — Herbestal

38 — Chênée — Fléron en Battice — Plombières en Montzen
39 — Welkenraedt — Plombières — Aken (West)
42 — Trois-Vierges — Trois-Ponts
44 — Trois-Ponts — Spa — Theux
45 — Trois-Ponts — Waismes
126 — Ciney — Hoei (Zuid)
140 — Charleroi (West) — Lodelinsart
142 — Namen — Cognelée
147 — Tamines — Lambusart
161 — Schaarbeek (Zuid) — Brussel (L.-W.) en Terhulpen — Namen
162 — Namen — Stockem
165 — St-Vincent — Bellefontaine — Athus.

Deze wagens zijn uit te sluiten uit de goederentreinen :

— met versnelde gang;
— met opdruklocomotief.

Het samenvoegen van spoedwagens en voormalig Engelse wagens in een zelfde trein is verboden.

Het samenvoegen van rijtuigen en voormalig Engelse wagens in een zelfde trein is verboden.

In het normaal geval nochtans, waarin de rijtuigen onmiddellijk vóór de pakwagen zijn geplaatst, is het toegelaten een voormalig Engelse wagen achter de pakwagen bij te voegen met uitsluiting van ieder ander voertuig achter de pakwagen. De voormalig Engelse wagen moet aangehaakt worden door middel van de koppeling van de pakwagen met de buffers tegen elkaar. — Deze toelating wordt verleend in geval de trein niet moet rijden op lijnen waarvan het vereiste teruglopingspercentage y kleiner is dan 4.

c) Snelheid.

De toegelaten snelheid voor deze wagens is beperkt tot 50 km/u.

13. WAGENS [s] EN [ss].

a) Wagens [s].

De wagens [s] zijn wagens die voorzien zijn van de reizigers- of reizigers-goederenrem waarvan de

bouwkarakteristieken (minimum eigengewicht : 9 T, minimum aswijdte 4,50 m.) het mogelijk maken ze op te nemen in treinen die tegen meer dan 80 km/u tot ten hoogste 100 km/u rijden, en dit voor zover de wagen niet belast is boven een zekere grens, last S genaamd, die in een kadertje onmiddellijk achter het merk |S| is aangebracht (zie fig. 1).

De wagens |S| zijn voorzien van een der 3 navermelde remstelsels :

1° reizigersrem alleen (dit als overgangsmaatregel);

2° reizigers-goederenrem, enkel met remming op het eigengewicht;

3° reizigers-goederenrem met remming op het eigengewicht en op de last.

In de eerste twee gevallen is het remgewicht op de langsbalk vermeld en bij ontstentenis van een nauwkeurige aanduiding is het gelijk **aan het eigengewicht.**

In het 3e geval is het remgewicht al naar de door de kruk « ledig-beladen » ingenomen stand aangeduid in de vakjes op het bovengedeelte van de bedieningsplaats van de kruk « ledig-beladen ». Bij het bedienen van de kruk « reizigers-goederen » verschijnt in de voormelde vakjes het met het toegepast regime (reizigers of goederen) overeenstemmend remgewicht.

Het op de bedieningsplaat « ledig-beladen » onder de vakjes geschilderd getal is dit van de tonnemaat van de wagen (eigengewicht plus lading, beide afgerond) boven welke de alternator in de stand « beladen » moet worden geplaatst en zulks onverschillig het toegepast regime (reizigers of goederen) (zie fig. 2).

In algemene regel moet bij afwezigheid van de inrichting « ledig-beladen » de last « S » tot een met het eigengewicht van de wagen overeenstemmende waarde, beperkt worden.

**Belangrijke opmerking** : Alvorens de kruk tot verandering van regime in de stand « reizigers » te plaatsen, dient men er zich van te vergewissen dat de last van de wagen de last « S » niet overtreft.

b) Wagens [SS]

De wagens [SS] zijn wagens voorzien van de reizigers of reizigers-goederenrem waarvan de bouwkarakteristieken (minimum eigengewicht 10 T — minimum aswijdte 6 meter) het mogelijk maken ze op te nemen in treinen die tegen meer dan 100 km/u tot ten hoogste 120 km/u rijden en zulks voor zover de wagen niet belast is boven een grens, last « SS » genaamd, die in een kadertje onmiddellijk achter het merk [SS] vermeld is (zie fig. 3).

**N.B.** : De last « S » die eventueel voor een wagen [SS] mag toegelaten worden, is onmiddellijk onder de last « SS » vermeld.

De wagens [SS] moeten uitgerust zijn met een inrichting die het mogelijk maakt een automatisch met de last van de wagen stijgende remkracht aan te wenden.

Voor deze voertuigen moeten de met verschillende ladingen (ten hoogste 5) overeenstemmende remgewichten B op de langsbalken vermeld worden in de vorm van een tabel, boven de brutogewichten G (dit wil zeggen het eigengewicht + de lading, beide afgerond) waarmee zij overeenstemmen (zie fig. 4).

Er bestaan evenwel wagens [SS] die niet voorzien zijn van een automatische inrichting tot wijziging van de remkracht : zij zijn slechts uitgerust met een inrichting « ledig-beladen » zoals die welke voor de wagens [S] is beschreven, maar in dit geval is de last « SS » dienovereenkomstig beperkt.

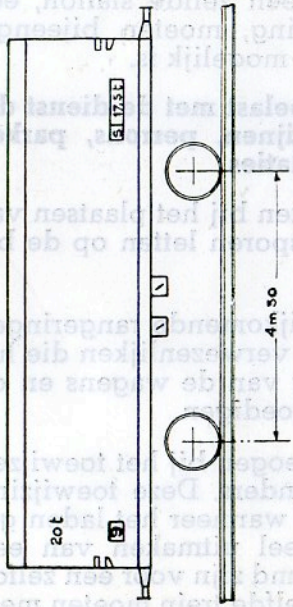



Fig 1

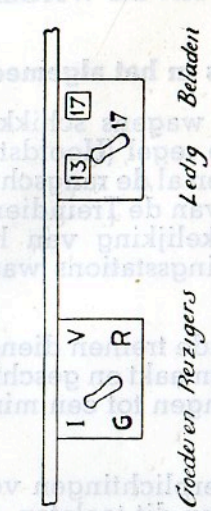



Fig 2

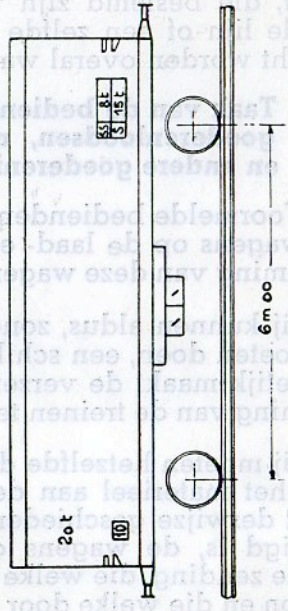



Fig 3

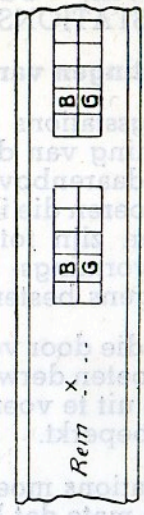



Fig 4

## HOOFDSTUK VIII. — SCHIKKING VAN DE WAGENS DOOR DE STATIONS.

### A. — Verplichtingen van de stations in het algemeen.

De vormingsstations moeten de wagens schikken met inachtneming van de algemene regel (Hoofdstuk VI - 2). Zij zijn daarenboven gehouden al de rangschikkingen uit te voeren die in het Boek van de Treindienst voorgeschreven zijn tot vergemakkelijking van het werk van de vormings- en aansluitingsstations waarvoor deze wagens bestemd zijn.

De wagens die door voorbijrijdende treinen dienen opgenomen moeten derwijze klaargemaakt en geschikt worden dat de uit te voeren rangeringen tot een minimum worden beperkt.

De tussenstations moeten deze verplichtingen vervullen in al de mate dat hun middelen dit toelaten, en op voorwaarde dat de dienst, in zijn geheel genomen, er niet onder lijdt.

De wagens die vermeld zijn op een zelfde geleidebrief, die bestemd zijn voor een zelfde station, een zelfde lijn of een zelfde richting, moeten bijeengebracht worden overal waar dit mogelijk is.

### B. — Taak van de bedienden belast met de dienst der goederenloodsen, magazijnen, perrons, parken en andere goedereninstallaties.

Voormelde bedienden moeten bij het plaatsen van de wagens op de laad- en lossporen letten op de bestemming van deze wagens.

Zij kunnen aldus, zonder bijkomende rangeringen te moeten doen, een schikking verwezenlijken die het mogelijk maakt de verzending van de wagens en de vorming van de treinen te bespoedigen.

Zij moeten hetzelfde doel beogen bij het toewijzen van het materieel aan de afzenders. Deze toewijzing moet derwijze geschieden dat, wanneer het laden geëindigd is, de wagens die deel uitmaken van een zelfde zending, die welke bestemd zijn voor een zelfde station en die welke door een zelfde trein moeten mee-

gevoerd worden, gegroepeerd zijn per bestemming en gerangschikt in de volgorde voorgeschreven door de tabel van de dienstbestemming van de trein.

Tenslotte dienen zij bij het weghalen van de wagens de verschillende verrichtingen derwijze te regelen dat de daarop volgende rangeringen er door vereenvoudigd en bespoedigd worden.

## HOOFDSTUK IX. — SCHIKKING VAN DE WAGENS DOOR HET TREINPERSONEEL.

**A.** — In de stations waar de treinen worden **gevormd,** moet de hoofdwachter de schikking der voertuigen nazien; de onregelmatigheden die hij vaststelt, meldt hij aan de stationschef, opdat deze ze zou doen verhelpen. De Hoofdwachter vermeldt in het verslag E 792 de gebrekkige schikkingen die niet konden worden verbeterd vóór het vertrek van de trein.

**B.** — In de **tussen**stations wijst de hoofdwachter aan de bedienden van de rangeerdienst de plaatsen aan waar de op te nemen wagens moeten worden ingeschakeld, opdat de regelmatige schikking tot op de bestemming van de trein zou behouden blijven.

Na elk afzetten of opnemen van wagens moet de hoofdwachter zich van de behoorlijke schikking van zijn trein vergewissen.

## HOOFDSTUK X. — SLEPING (122.35).

### A. — Algemeenheden.

Een bij de uurbescheiden gevoegde tabel geeft de typen, nummers, kenmerken en de toegelaten maximumsnelheid van de locomotieven op die voor het slepen van de goederentreinen kunnen benuttigd worden.

### B. — Richten van de locomotieven der treinen.

De tenderlocomotief mag de trein slepen met de schoorsteen vooruit of de schoorsteen achteruit.

De locomotief, met afzonderlijke tender, moet de trein **verplichtend** slepen met de schoorsteen vooruit.

**Bij uitzondering** is het slepen van een trein door een locomotief met afzonderlijke tender vooraan toegelaten, in geval van materiële onmogelijkheid de locomotief te keren. In dit geval mag de snelheid van de trein de 40 km/u niet overtreffen en de rit, tender vooruit, is slechts toegelaten tot het eerste station waar de locomotief kan gekeerd worden.

**Opmerking.**

Wanneer een zelfde locomotief achtereenvolgens twee treinen moet slepen, waarvan één met tender vooruit, bij gebrek aan keringsmiddelen, wordt de rit, die tender vooruit af te leggen is, **bepaald,** rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden : last van de twee treinen, profiel van de lijn, enz.

## C. — Aantal locomotieven belast met de sleping.

### 1. ALGEMENE REGEL.

In beginsel zijn de goederentreinen door een enkele vooraan geplaatste locomotief gesleept.

### 2. ~~DUBBELE~~ Meervoudige TREKKRACHT.

Zij wordt toegestaan :

a) **bestendig,** op de lijnen en onder de voorwaarden aangeduid in de lijsten 42 en 43 van bundel III van het Boek van de Treindienst;

b) **uitzonderlijk,** op de andere lijnen en in de volgende gevallen :

1° **Beschadiging van de locomotief.**

Om de wijziging te vermijden van de last van om het even welke goederentrein waarvan de locomotief zou beschadigd zijn, is het toegelaten er een lichterlocomotief bij te voegen of hem te doen slepen door twee vooraan geplaatste locomotieven met kleiner vermogen.

**Voorbeeld :** Een trein gesleept door een locomotief type 38 mag, ingeval deze beschadigd wordt, opgedrukt worden door middel van een locomotief van om het even welk type of, indien de locomotief zodanig beschadigd is dat ze moet vervangen worden, de trein voortrijden met twee locomotieven type ~~44~~ 41

2° **Verzending van een locomotief onder stoom.**

Wanneer een locomotief onder stoom dient verzonden, mag ze, op alle banen worden toegevoegd aan een goederentrein waarvan de snelheid niet groter is dan de toegelaten maximumsnelheid voor de locomotief die er aan toegevoegd wordt (lijst 40 van bundel III van het Boek van de Treindienst). De last van de trein mag dienovereenkomstig worden verhoogd.

**De dubbele trekkracht is uitdrukkelijk verboden** op de lijnen aangeduid in de lijst 41 van bundel III van het Boek van de Treindienst, behalve voor de treinen gesleept door lichte locomotieven typen 51-58.

**D. — Plaats van de sleeplocomotieven.**

— Dubbele trekkracht : De twee locomotieven worden vooraan geplaatst. De uitzonderingen op deze regel zijn opgenomen in de lijsten 41 en 42 deel III van het Boek van de Treindienst.

— Driedubbele en vierdubbele trekkracht. De lijnen waarop de driedubbele en de vierdubbele trekkracht toegelaten zijn, zijn opgenomen in lijst 43, deel III van het Boek van de Treindienst met opgave van de in die gevallen voor de locomotieven voorgeschreven plaats.

Ze is aangeduid in de lijst 43 van bundel III van het Boek van de Treindienst.

**E. — Gebruik van reizigerslocomotieven.**

De snelrijdende reizigerslocomotieven, namelijk de typen 1, 5, 7, 10, 12, 60 en 62, mogen slechts goederentreinen slepen met toelating van de Directie M.A. (Bureau 22-11) of, in bewezen spoedeisend geval, met toelating van het depot der locomotief.

## HOOFDSTUK XI. — SNELHEID.

**A. — Normale dienst.**

**1. ALGEMENE REGELS.**

Ten aanzien van de maximumsnelheid die ze mogen bereiken onderscheidt men onder de goederentreinen :

a) **de treinen met normale snelheid,** waarvan de maximumsnelheid in de regel 60 km/u. bedraagt (1).

De inlichtingen die in de uurbescheiden voorkomen met betrekking tot de last en de te verwezenlijken remming gelden alleen voor treinen met normale snelheid.

b) **de snelrijdende treinen,** waarvan de maximumsnelheid ~~schommelt tussen 55 tot 70 km~~/u. begrepen in tussen 60 en 70 km/h

c) **de ijlgoedtreinen,** waarvan de maximumsnelheid schommelt tussen 70 tot 100 km/u., volgens de categorie waartoe ze behoren (zie ijlgoedtreinen).

**2. SNELHEIDSVERMINDERINGEN TOEPASSELIJK OP AL DE GOEDERENTREINEN.**

**a) In het algemeen.**

De snelheid van de goederentreinen mag in geen geval hoger zijn dan :

1° de door de staat van het spoor toegelaten maximumsnelheid, bepaald in de lijst nr 30 van deel III, bundel I van het Boek van de Treindienst;

2° de maximumsnelheid opgelegd door de vaste seinen of de handseinen van de baan. De snelheid bij de doorrit van de tussenstations op de enkelspoorbanen mag niet meer dan 40 km/u. bedragen, tenzij er seinen zijn die andere snelheidsaanwijzingen geven;

3° de maximumsnelheid toegelaten voor het voor de sleping van de trein gebruikte locomotieftype (zie tabel nr 40 van deel III, bundel I, van het Boek van de Treindienst).

**b) Snelheidsverminderingen wegens de oriëntering van de locomotieven met afzonderlijke tender.**

1° wanneer de trein gesleept wordt door een locomotief met afzonderlijke tender die met de tender vooraan rijdt, is de snelheid tot 40 km/u. beperkt;

2° voor de met dubbele trekkracht vooraan gesleepte treinen waarvan de voorste locomotief met de schoorsteen naar voren en de tweede locomotief met de tender vooraan rijdt is de snelheid tot 50 km./u. beperkt.

---

(1) Voor de uurregelingen der treinen gesleept door electrische locomotieven, wordt deze snelheid van 50 op 55 of 60 km/u. gebracht op al de lijnen of lijnvakken voor zover het vereiste rempercentage niet hoger is dan 22.
Zie A R M A 2.3.4.2. art 10

c) **Snelheidsverminderingen wegens de aanwezigheid van zekere voertuigen en van ladingen met grote lengte die op verscheidene wagens rusten.**

De hierna opgegeven maximumsnelheden mogen niet overtroffen worden :

1° **50 km./u.** voor treinen met :

- een koude locomotief;
- wagens van Engelse oorsprong L.M.S. (reeks (136.000 tot 138.000);
- wagens waarvan de tarra minder dan 6 ton bedraagt;
- ladingen met grote lengte die op verscheidene wagens rusten of het gebruik van koppelstangen of tussenwagens vereisen.

2° **30 km./u.** : voor treinen met ladingen met grote lengte die op verscheidene wagens rusten, wanneer ze rijden op een plaats waar de voor andere treinen toegelaten snelheid 80 km./u. of minder bedraagt.

De snelheidsvermindering is dus van toepassing voor al de bestendige of tijdelijke snelheidsbeperkingen tot 80 km./u. of minder die op de lijnen bestaan, welke de normale snelheid van de lijn ook zij.

Die vermindering moet bovendien ook in acht genomen worden op de lijnen waarop de normale snelheid 80 km./u. of minder bedraagt, en dit op al de plaatsen van de baan die niet in rechte lijn liggen, d.w.z. in de bochten, welke de straal ook zij, evenals wanneer de trein een afwijkende weg volgt bij het binnen- of buitenrijden van een station.

Op de lijnen Namen — Dinant — Givet en Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre mag evenwel de snelheid over de gehele lengte van de lijn groter zijn dan 30 km./u. zonder nochtans 50 km./u. te overtreffen wanneer er zich ladingen met grote lengte in de trein bevinden.

d) **Snelheidsbeperking wegens de helling van de lijn.**

Het teken ● in de tabellen van de lijnen (bijlage II tot het Reglement van de Rem) duidt aan dat de snelheid niet groter mag zijn dan die welke bovenaan

in de links er naast staande kolom opgegeven is, wegens de helling.

Voorbeeld : het teken ● in de tabel van de lijn 34 aangebracht tegenover de sectie Liers — Luik (Vivegnis), in de kolommen 70 en 65 km, duidt aan dat de goederentreinen op die sectie niet mogen rijden met een snelheid die groter is dan 60 km./u.

Het teken ● op de door het depot opgemaakte uurrooster licht de machinist over die snelheidsbeperking in.

**e) Snelheidsvermindering wegens ontoereikende remming.**

De treinen moeten steeds een voldoende percentage b hebben ten einde de in de dienstregeling voorziene maximumrijsnelheid te kunnen bereiken.

Het verzenden van een trein met een ontoereikende remming, die niet toelaat met de bij de dienstregeling voorziene snelheid te rijden, is dus verboden en mag slechts bij een onvoorzien voorval geoorloofd worden. Het reglementair percentage moet hersteld worden in het eerstvolgend station waar de daartoe nodige verrichtingen kunnen uitgevoerd worden.

Een onvoldoende remming vereist een vermindering van de snelheid die voor elke categorie van treinen is vastgesteld. Die vermindering wordt afgeleid uit de vergelijking van het werkelijk percentage b van de trein en het volgens de tabellen van bijlage II tot het Reglement van de Rem vereiste percentage.

**f) Kennisgeving aan de machinist.**

De snelheidsverminderingen wegens de aanwezigheid van bijzondere ladingen of een ontoereikende remming worden aan de machinist medegedeeld met een bericht M. 537, dat wordt opgemaakt door de hoofdwachter en overhandigd aan de machinist die de strook viseert welke in het bezit van de hoofdwachter blijft. Het bericht M. 537 wordt door de machinist bij zijn werkblad gevoegd op het ogenblik dat dit blad hem door de hoofdwachter overhandigd wordt.

Wanneer door de aanwezigheid van ladingen met grote lengte de snelheid op sommige plaatsen van het

traject tot 30 km/u. wordt beperkt, schrijft de hoofdwachter de volgende vermelding op het formulier M. 537 in :

« Snelheid beperkt tot 50 km/u. in rechte lijn en tot 30 km/u. in de bochten en voor de afwijkende reiswegen bij het in- en uitrijden van stations ».

De stations waartussen die beperkingen dienen toegepast zijn die stations waar de lading met grote lengte weggehaald en afgezet wordt.

### 3. VERHOGING VAN DE MAXIMUM-RIJSNELHEID.

**a) Verhogingen van de snelheid toegelaten in geval van vertraging.**

De dienstregelingen van de goederentreinen zijn in het algemeen opgemaakt voor een maximum-rijsnelheid van 50 km/u. Voor sommige lijnen met sterke helling (zie bijlage I) zijn de dienstregelingen echter opgemaakt voor een maximumsnelheid van 40 of 45 km/u.

De dienstregeling van sommige goederentreinen, de z.g. « snelrijdende treinen », is opgemaakt volgens de aanduidingen van de lijst n° 35 van het Boek van de Treindienst, voor maximum-rijsnelheden van 60, 65 of 70 km/u.

In geval van vertraging mag de maximum-rijsnelheid als volgt opgevoerd worden voor zover er een voldoende remming is en er geen snelheidsvermindering op grond van de bepalingen van de voorgaande paragraaf B bestaat :

Trein tegen 40 en 45 km./u. — geen enkele verhoging.

Trein tegen 50 km./u. — 60 km./u.

Trein tegen 60 km./u. — 70 km./u.

Trein tegen 65 km./u. — 70 km./u.

Trein tegen 70 km./u. — geen verhoging.

Opdat de machinisten in geval van vertraging die verhoogde maxima zouden kunnen toepassen, vermeldt de door het depot opgemaakte uurrooster tegenover elk der te berijden baanvakken het percentage b voor de snelheden van :

55 en 60 km./u. voor de treinen vermeld tegen 50 km./u.

65 en 70 km./u. voor de treinen vermeld tegen 60 km./u.

70 km./u. voor de treinen vermeld tegen 65 km/u.

**b) Inlichtingen te verschaffen aan de machinist.**

Om met een grotere snelheid dan de normale maximumrijsnelheid te kunnen rijden moet de machinist het percentage remgewicht b van de trein kennen. Dit wordt hem medegedeeld met een bericht M 537, door de hoofdwachter bij het vertrek en eventueel onderweg opgesteld.

Als het op het M. 537 aangeduide percentage gelijk is aan of groter is dan het percentage b dat zijn uurrooster opgeeft voor ieder van de te berijden baanvakken, is de machinist er toe gemachtigd, in geval van vertraging, met de bovenaan de kolommen aangeduide snelheden te rijden.

**c) Voorwaarden van aflevering van het M. 537.**

Het bericht M. 537 wordt door de hoofdwachter opgemaakt en aan de machinist overhandigd. Als het werkelijk percentage van de trein onderweg gewijzigd wordt vult de hoofdwachter telkens een nieuw formulier M. 537 in en overhandigt hij het aan de machinist, voor zover de wijziging van het percentage invloed kan hebben op de snelheid van de trein.

Op die regel zijn echter uitzonderingen voorzien om het opmaken en overhandigen van talrijke M. 537 te vermijden voor de hierna vermelde treinen, die dikwijls moeten stoppen :

1° Treinen die stukgoed verzamelen of verdelen (gekenmerkt door het cijfer 2 als derde cijfer in de nummering);

2° Omnibustreinen (gekenmerkt door het cijfer 4 als derde cijfer in de nummering);

3° Werktreinen (gekenmerkt door de cijfers 7 of 8 als derde cijfer in de nummering);

4° Locaaltreinen (gekenmerkt door het cijfer 0 als tweede cijfer in de nummering).

Voor de onder letters 1°, 2°, 3°, 4° vermelde treinen dienen twee gevallen onderscheiden :

De trein volgt de voorziene rittijden. Er wordt geen M. 537 overhandigd.

De dispatching of het station oordeelt dat het nuttig is de rit van de trein over een bepaald gedeelte van de reisweg te versnellen. In dit geval, en voor het beschouwd gedeelte, worden aan de machinist de nodige M. 537 overhandigd.

**N. B.** — Het zij wel verstaan dat de hiervoren vermelde uitzonderingen niet ontslaan van het opmaken en overhandigen van het M. 537 voor het geval van

**3. Bladzijden 129/130.**

**B. Abnormale dienst.**

De maximumsnelheid van de goederentreinen die moeten rijden in voorwaarden die afwijken van het normaal exploitatiestelsel, wordt bepaald door de bijzondere beschikkingen die gelden voor elk geval afzonderlijk.

Die beschikkingen komen voor in de handleiding of in de reglementen die in het bezit gesteld worden van het treinpersoneel.

4° in geval van omleiding van een trein buiten de uren waarop de bereden lijnen opengesteld zijn (stelsel der hulplocomotieven);

**d)** Een snelheid begrepen tussen **20** en **50 km./u.** naar gelang van het percentage « b » dat met de nog in dienst zijnde luchtremmen en de bediende handrem-

men bekomen wordt in geval van onvoldoende remming om met de in de dienstregeling voorziene snelheid te rijden.

**LIJST DER BAANVAKKEN WAAR DE MAXIMUMSNELHEID VOORZIEN DOOR DE UURREGELING DER GOEDERENTREINEN VASTGESTELD IS OP 40 OF 50 KM/U.**

| Nummer van de lijn | Baanvak | Snelheid |
|---|---|---|
| 24 | Montzen – Aken (West) (aangeduide richting) ... ... ... ... ... ... ... | 45 |
| 38 | Fléron – Chênée (aangeduide richting) | 40 |
| | Battice – Montzen / Plombières (beide richtingen) | 40 |
| 39 | Welkenraedt – Plombières (aangeduide richting) ... ... ... ... ... ... ... | 45 |
| | Gemmenich – Aken (West) (aangeduide richting). ... ... ... ... ... ... | 45 |
| | Aken (West) - Gemmenich - Plombières (aangeduide richting) ... ... ... ... | 45 |
| 44 | Hockai – Theux (aangeduide richting) | 40 |
| | Hockai - Stavelot (aangeduide richting) | |
| 45 | Stavelot – Malmédy (beide richtingen) | 45 |
| | Waismes – Malmédy (aangeduide richting ... ... ... ... ... ... ... ... ... | 40 |
| 140 | Lodelinsart – Dampremy (aangeduide richting) ... ... ... ... ... ... ... | 40 |

## HOOFDSTUK XII. – REMMING. (2.3.4.).

### A. – Algemeenheden.

**1. REMUITRUSTINGEN MET DRUKLUCHT OP DE GOEDERENWAGENS VAN BELGISCHE CONSTRUCTIE.**

De Belgische goederenwagens zijn als volgt uitgerust met de automatische Westinghouse-rem :

**a)** Wagens geremd voor de tarra.

**b)** Wagens met inrichting « ledig-geladen » waarvan enkel de tarra of de tarra plus de lading kunnen worden geremd.

c) Wagens met inrichting « autocontinu » waardoor automatisch de remming van de tarra en de lading wordt aangepast.

d) Wagens met snelwerkende tripelklep.

e) Wagens enkel voorzien van een loze leiding.

2. BEDIENINGSORGANEN VOOR HET REMMINGSREGIME VAN DE WAGENS.

De regimes :

Tarra (Ledig) of tarra plus lading (Geladen),
Reizigers of Goederen,
Vlakte of Bergen,

worden bekomen door het omleggen in de vereiste stand van de krukken der tripelkleppen.

Om deze behandeling te vergemakkelijken, werden de bedieningskrukken van weerszijden aan de buitenkant van de wagen, op één of meer bedieningsborden onder de langsliggers, aangebracht (fig. 1).

De overgang van « Ledig » naar « Geladen » (fig. 2) geschiedt immer door omlegging van de kruk van links naar rechts. Omgekeerd wordt de overgang « Geladen » naar « Ledig » bekomen door de kruk van rechts naar links om te leggen.

De overgang van « Goederen » (fig. 3) naar « Reizigers » en omgekeerd wordt op dezelfde wijze bereikt.

De overgang van « Vlakte » naar « Bergen » (fig. 4) geschiedt steeds door het handvat naar zich toe, buitenwaarts de wagen, te trekken. Omgekeerd moet men, om van « Bergen » naar « Vlakte » over te gaan, het handvat naar de wagen toe volkomen induwen. De correcte bediening van de inrichting wordt bevestigd door het verschijnen van de letter P op een geel bord of van de letter M op een rood bord.

De kruk van de inrichting « Ledig-Geladen » die in het remhangwerk werd ingeschakeld, is eveneens omlegbaar en werd aan de buitenwand op een bedieningsbord overgebracht.

De verschillende krukken zijn ook nog gekenmerkt door hun eigen vorm en door het aanbrengen van onderscheiden kleuren, zoals hieronder is aangeduid.

De kruk van de alternator « Ledig-Geladen » heeft steeds de vorm van een zwengel (fig. 2) en is rood geschilderd.

De kruk van de omschakelaar « Goederen-Reizigers » is steeds een handel die eindigt op een bol (fig. 3) en geel is geschilderd.

De kruk « Vlakte-Bergen » heeft steeds de vorm van een ovale ring (fig. 4) en is rood geschilderd.

### 3. UITZICHT VAN DE BEDIENINGSBORDEN OP DE WAGENS.

#### a) Wagens voor de tarra geremd.

Het bedieningsbord (fig. 5) vertoont uitsluitend de kruk « Vlakte-Bergen ».

Het remgewicht van de wagen is aangeduid op de langsligger achter de vermelding van het remsysteem.

Op de wagens van de N.M.B.S. is de waarde van dit gewicht eveneens aangebracht op het bedieningsbord.

#### b) Wagens met inrichting « Ledig-Geladen ».

Het bedieningsbord dat uit 2 delen kan bestaan (fig. 6) omvat de kruk van « Ledig-Geladen » en deze van « Vlakte-Bergen ».

Het getal links geeft de waarde aan van het remgewicht van de ledige wagen, het getal rechts, het remgewicht van de geladen wagen. Wat het middenste getal betreft, dat boven de as is aangebracht, duidt dit het « omzetgewicht » aan, d.w.z. het totaal gewicht van de wagen (tarra + vervoerd gewicht) te beginnen waarvan de kruk naar rechts dient omgelegd, welke stand overeenstemt met het regime « Geladen ». Wanneer de wagen dit laagste gewicht niet bereikt, dient de kruk naar links omgelegd overeenstemmende met het regime « Ledig ».

c) Wagens geremd hetzij alleen voor de tarra, hetzij voor de tarra plus de lading.

Het bedieningsbord (fig. 7) vertoont dezelfde organen als in het vorige geval.

d) Wagens geremd voor de tarra.

Het bedieningsbord dat uit 2 delen (fig. 8) kan bestaan, vertoont de krukken « Goederen-Reizigers » en « Vlakte-Bergen ». De cijfers die tegenover de standen « Goederen-Reizigers » op de plaat geschilderd zijn, duiden het overeenstemmend remgewicht aan.

e) Wagens met inrichting « Ledig-Geladen » hetzij alleen voor de tarra, hetzij voor de tarra plus de lading geremd.

De bedieningsplaat die uit 2 of 3 delen (fig. 9) kan bestaan, vertoont dezelfde krukken als hiervoren alsmede de kruk « Ledig-Geladen ». Zoals voor het geval der wagens van b) zijn er 3 getallen aangeduid : remgewicht « Ledig », omzetgewicht, remgewicht « Geladen ».

f) Wagens met « autocontinu »-inrichting.

Het bedieningsbord (fig. 10) vertoont de kruk « Goederen-Reizigers » en de kruk « Vlakte-Bergen ». Een tabel geeft voor ieder der regimes « Goederen » of « Reizigers » het remgewicht aan dat overeenstemt met het totaal gewicht van de wagen.

g) Algemene opmerking.

De remgewichten, aangegeven op de figuren 5 tot 10, zijn slechts als voorbeeld vermeld. Het zij natuurlijk verstaan dat deze remgewichten niet dezelfde zijn voor alle voertuigen.

4. REMUITRUSTING OP VREEMDE WAGENS.

Men treft op de wagens van de Europese spoorwegen remmen aan die tot verschillende systemen behoren : Bozig, Drolshammer, Hildebrand-Knorr, Kunze-Knorr en Westinghouse.

Zoals in België worden onder het vreemd materieel wagens aangetroffen die voor de tarra alleen zijn geremd, wagens die voor de tarra en voor de tarra plus de lading zijn geremd en wagens die eenvoudig van

een loze leiding zijn voorzien. Er worden eveneens wagens aangetroffen waarvan de remming aangepast is aan verscheidene ladingsregimes, evenals wagens voorzien van het « autocontinu »-toestel.

De alternators « Ledig-Geladen », de handel « Vlakte-Bergen » en de omschakelaar « Goederen-Reizigers » hebben krukken die dezelfde vorm vertonen als deze van het Belgisch materieel, d.w.z. een kruk in de vorm van een zwengel voor « Ledig-Geladen », ellipsvormig voor « Vlakte-Bergen » en in de vorm van een handel met bol voor « Goederen-Reizigers ».

De richting waarin deze krukken dienen versteld, stemt overeen met deze bij de Belgische wagens.

Figuren 11 en 12 geven voorbeelden van bedieningsplaten voor vreemde wagens.

### 5. MERKEN OP DE HOEKSTIJLEN VAN HET GOEDERENMATERIEEL.

Om snel de kenmerken van de rem aangebracht op het goederenmaterieel te herkennen, zijn de voertuigen op de hoekstijlen voorzien van witte merken (fig. 13).

Indien de voertuigen wit geschilderd zijn, worden de tekens enkel aangeduid met hun omtrek, door middel van een zwarte lijn; ook worden ze in het wit, op een zwarte achtergrond, aangebracht op de hoekstijlen.

**Een witte band.**

Het voertuig is slechts voorzien van de loze leiding.

**2 witte banden.**

Het voertuig is voorzien van de volledige rem voor goederentreinen.

**3 witte banden.**

Zoals hierboven, maar de volledige rem voor goederentreinen beantwoordt niet aan al de voorwaarden gesteld aan een doorgaande rem voor goederentreinen in internationaal verkeer.

**1 trapezium.**

Het voertuig is voorzien van een rem voor reizigerstreinen.

**1 witte band boven 1 trapezium.**

Het voertuig is voorzien van een rem voor reizigerstreinen en van een rem voor goederentreinen.

**2 witte banden boven 1 trapezium.**

Zoals hiervoren maar de rem beantwoordt niet aan al de voorwaarden gesteld aan een doorgaande rem voor goederentreinen in internationaal verkeer.

6. STAAT VAN WERKING VAN DE REMMEN.

Het spreekt vanzelf dat de remorganen, om doeltreffend bij de remming der treinen tussenbeide te komen, moeten kunnen werken. Zo bij voorbeeld is een wagen, voorzien op de hoekstijlen van 2 witte banden en waarvan de afsluitkraan gesloten moest worden wegens schade aan de remorganen, te beschouwen als een wagen met loze leiding met een remgewicht gelijk aan nul.

Zo ook is een wagen, uitgerust met de handrem, slechts als dusdanig te beschouwen indien deze handrem kan werken.

De inachtneming van vorenstaande bepalingen is van essentieel belang en wanneer er hierna in de tekst van onderhavig reglement, gesproken zal worden van wagens met volledige luchtrem e.a., dient steeds te worden verstaan dat er slechts spraak kan zijn van voertuigen met remmen die kunnen werken.

7. SPECIALE STOPBLOKKEN VOOR PAKWAGENS.

In de pakwagens worden speciale stopblokken met steel gelegd (fig. 14) die, bij gebrek aan handremmen, moeten dienen tot het onbeweeglijk maken der voertuigen, ten einde het tijdelijk karakter der werking van de luchtdrukrem te verhelpen. Men merkt op (fig. 15) dat de steel der blokken voorzien is van een excentrisch aangebracht tegengewicht. Zo zal het blok, wanneer het door het wiel wordt vrijgemaakt, automatisch van de rail afvallen. Alzo worden ongevallen vermeden die het gevolg zouden kunnen zijn van op het spoor achtergelaten blokken.

Daar het blok steeds langs de buitenzijde van het spoor dient af te vallen en niet langs de binnenzijde,

volgt daaruit dat de blokken moeten geplaatst worden overeenkomstig figuur 16 en niet zoals aangeduid op figuur 17.

Het remgewicht dat een blok oplevert, is gelijk aan het gewicht van de gestopte as op de rail.

**Voorbeelden.**

a) Een stopblok wordt onder een tweeassige stortwagen met 11 ton tarra, geladen met 22 ton kolen, geplaatst.

Het remgewicht is gelijk aan ½ (11 + 22) = 16,5 = 16 remtonnen.

b) Een stopblok wordt onder een platte wagen met 2 tweeassige draaistellen, van 22 ton tarra, geladen met 39 ton balken, geplaatst.

Het remgewicht bedraagt ¼ (22 + 39) = 15,25 = 15 remtonnen.

**Belangrijke opmerking.**

Uit hetgeen voorafgaat volgt dat om zich met de meeste doeltreffendheid van de remblokken waarover men beschikt te bedienen, men deze onder twee verschillende assen dient te plaatsen en wel één onder iedere as. Bovendien moet men zoveel mogelijk geladen wagens uitkiezen die niet van de handrem zijn voorzien.

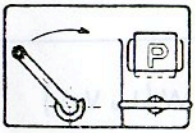



Fig. 1

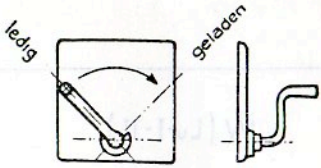



Fig. 2

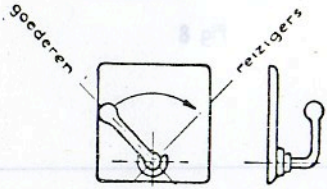



Fig. 3

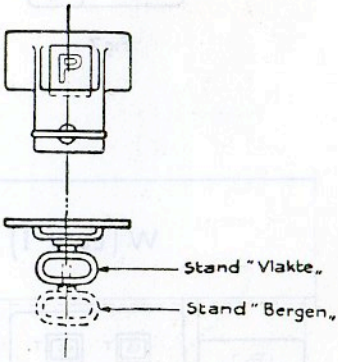



Fig 4

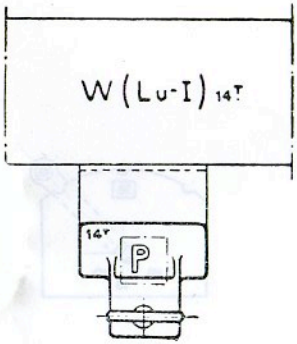



Fig. 5

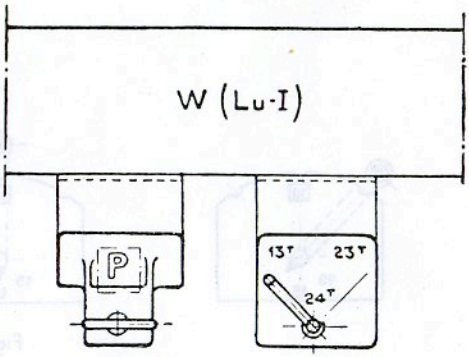



Fig. 6

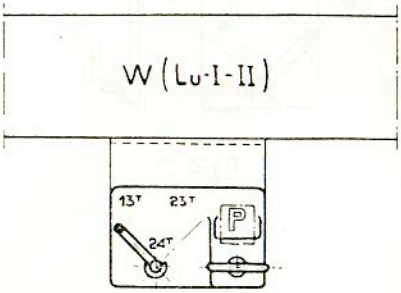



Fig.7

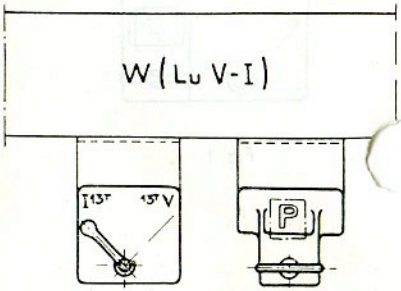



Fig 8

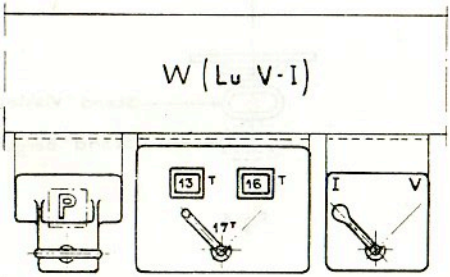



Fig. 9

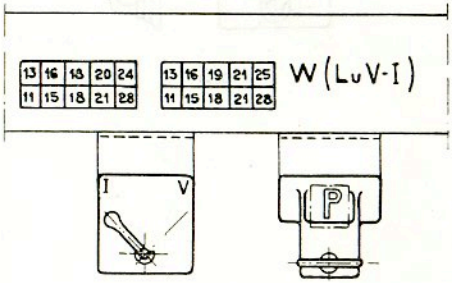



Fig 10

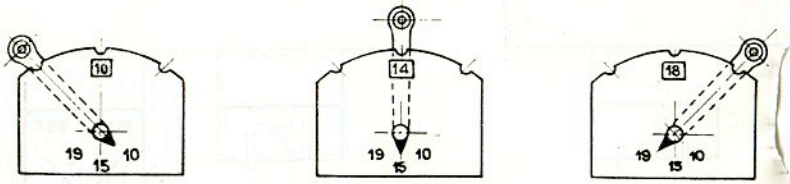



Fig. 11

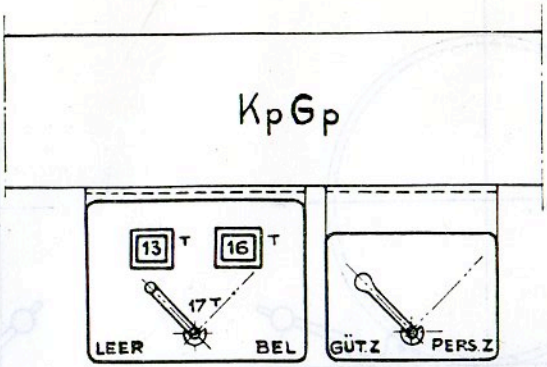



Fig. 12

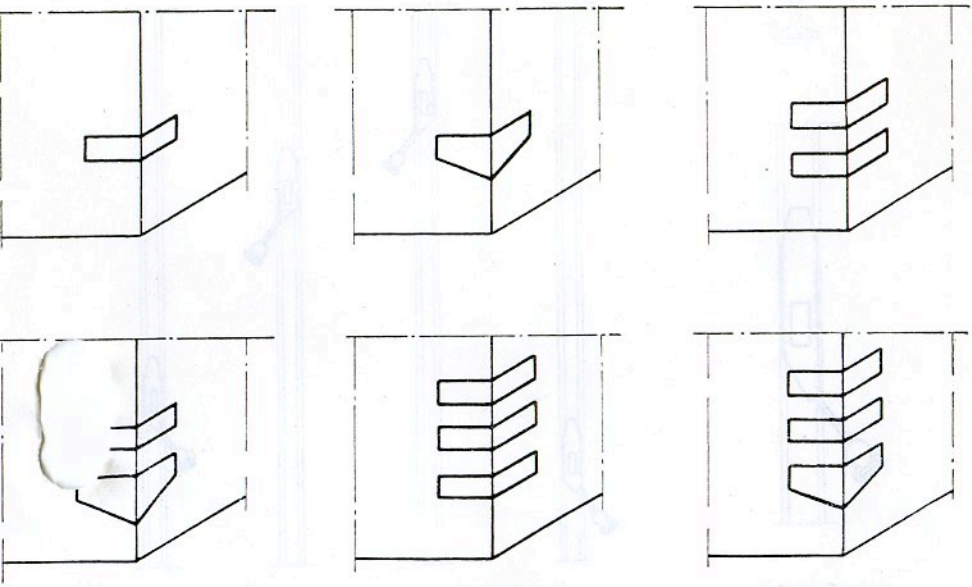


Fig. 13.

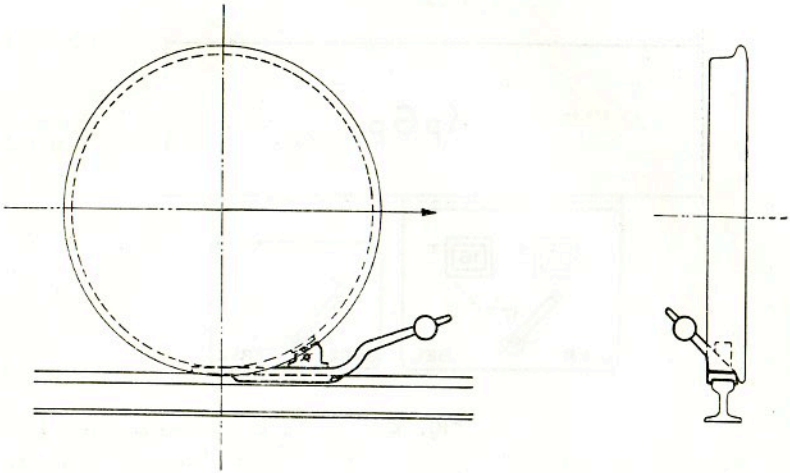


Fig 14

Fig. 15

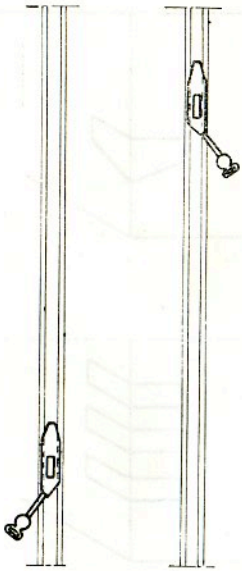


Fig. 16

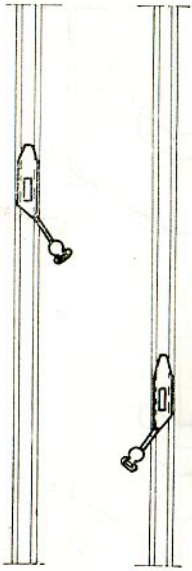


Fig. 17

**B. — Remmingsvoorwaarden.**

**1. STAND VAN DE ALTERNATOREN EN OMSCHAKELAARS DER REMMEN.**

**a) « Vlakte-Bergen ».** De stand « Bergen » is verplichtend voor het verkeer op de baanvakken (in de aangeduide zin) :

Ans naar Luik (Guillemins); Battice naar Angleur; Gouvy naar Trois-Ponts.

De stand « Vlakte » is opgelegd voor de andere lijnen van het net.

De schouwers van het materieel of, bij afwezigheid daarvan, het personeel der Exploitatie der stations van de hiervoren vermelde baanvakken hebben tot bijzondere plicht de inrichting « Vlakte-Bergen » in de vereiste stand te brengen.

**b) « Goederen-Reizigers ».** De omschakelaar « Goederen-Reizigers » der locomotieven, wagens en pakwagens wordt in de stand « Goederen » geplaatst.

De wagenschouwers, belast met de werkingsproef van de rem en met de schouwing, moeten de schakelaar van de wagens en pakwagens in de juiste stand zetten. In de andere gevallen valt deze taak ten laste van een bediende van het station, onder de verantwoordelijkheid van de stationschef (of van zijn gemachtigde) en van de hoofdwachter van de trein.

**c) Gewone werking.** De kruk van de snelwerkende tripelklep van de tenders, rijtuigen, pakwagens en wagens moet gezet worden in de stand « Gewone werking ».

Het in de vereiste stand plaatsen van de kruk der rijtuigen, pakwagens en wagens geschiedt zoals bij litt. b) hiervoren.

**d) « Ledig-Geladen. »** De alternator « Ledig-Geladen » moet ofwel in de stand « Ledig », ofwel in de stand « Geladen » worden geplaatst al naar het totaal gewicht van de wagen.

Het personeel der stations waar de lading gewijzigd wordt, is belast met het in de juiste stand plaatsen.

In alle geval moeten de wagenschouwers, belast met de schouwing der wagens bij vertrek uit het goederenperk, de verbindingssporen en elke andere installatie, de stand der hiervoren onder litt. **a)** tot **d)** vermelde bedieningstoestellen nazien en de nodige verbeteringen aanbrengen.

**2. KOPPELING VAN DE LEIDINGEN EN BEDIENING VAN DE AFSLUITKRANEN VAN HET TREINSTEL.**

De remkoppelingen van de voertuigen waaruit het treinstel bestaat, zijn onderling verbonden. De afsluitkranen zijn geopend met uitsluiting der eindkranen van het treinstel die worden gesloten. Aldus wordt over gans de lengte van het treinstel de continuïteit van de leiding bekomen.

De verrichtingen voor het koppelen van de remslangen en de bediening van de afsluitkranen in het treinstel zelf, worden door de rangeerder-aanhaker uitgevoerd.

**3. AANHAKEN EN KOPPELEN VAN DE LOCOMOTIEVEN.**

De koplocomotieven worden onderling en aan het treinstel vastgehaakt. De opdruklocomotieven worden onderling vastgehaakt; ze worden eveneens aan het treinstel aangehaakt, behoudens uitzonderingen aangegeven in lijst 42 van het Boek van de Treindienst.

De hoofdleiding van de koplocomotieven wordt met de remleiding van het treinstel verbonden en de overeenstemmende afsluitkranen worden geopend. Wanneer er twee koplocomotieven zijn, wordt de doorgaande rem normaal door de machinist van de eerste locomotief bediend; de machinist van de tweede locomotief stelt de remuitrusting er van in zoals voorzien in de onderrichtingen nopens de remming in geval van dubbele trekkracht vooraan.

De hoofdleiding van de 1ste locomotief aan het eind wordt niet met de hoofdleiding van het treinstel gekoppeld.

Aldus wordt de continuïteit van de hoofdleiding over de gehele lengte van de trein, eindlocomotieven niet inbegrepen, verwezenlijkt.

Wanneer er twee opdruklocomotieven zijn, worden ze onderling gekoppeld en wordt de doorgaande rem bediend door de machinist van de eerste, terwijl de machinist van de tweede te werk gaat zoals in geval van dubbele tractie vooraan.

In alle geval worden de verrichtingen voor het aanhaken der koppelingen en het verbinden der remslangen uitgevoerd door de stoker van de locomotief behorende tot de trein, te weten :

a) tussen de locomotief en het daaropvolgend voertuig;

b) eventueel tussen de twee op elkaar volgende locomotieven.

De machinist van de eerste achteraan geplaatste locomotief, moet er zich persoonlijk van vergewissen dat de hoofdleiding van zijn locomotief niet met deze van het treinstel is gekoppeld.

**Opmerking.**

Bij vertrek uit sommige stations (gevallen aangegeven in lijst nr 42 van het Boek van de Treindienst) mogen de treinen van achteren door hulplocomotieven opgeduwd worden tot op een zeker punt waar ze de trein in volle rit verlaten. In dit geval worden de hulplocomotieven, die onderling behoorlijk vastgehaakt en gekoppeld zijn, niet aan de trein vastgehaakt of worden ze aan de trein aangehaakt door middel van een bijzondere haak die op afstand door de machinist kan worden bediend.

**4. VOORWAARDEN TE VERVULLEN DOOR HET ACHTEREINDE VAN HET TREINSTEL.**

**a) Treinen met koplocomotieven alleen.**

Het laatste voertuig van het treinstel moet een goederenpakwagen zijn of, mits de toelating van de Directie der Exploitatie, een wagen met volledige luchtrem en een handrem bedienbaar van op het voertuig.

Nochtans op de lijnen waar **y** gelijk is aan 13 en minder (1) mag een groep voertuigen met volledige luchtrem achter de eindpakwagen toegevoegd worden

(1) « y » = percentage remgewicht nodig om het teruglopen naar achteren te verhinderen na koppelingbreuk.

op voorwaarde dat deze laatste voorzien is van twee stopblokken van het reglementair model met tegengewicht.

Het getal voertuigen waaruit de groep mag bestaan bedraagt :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ten hoogste | 6 | voor | y | = 2 |
| » » | 4 | » | y | = 3 |
| » » | 3 | » | y | = 4 |
| » » | 2 | » | y | = 6 tot 10 |
| » » | 1 | » | y | = 11 tot 13. |

Deze voertuigen mogen wagens, ledige rijtuigen of pakwagens zijn; de voertuigen met bogies tellen daarbij voor 2 voertuigen. Het reizigersmaterieel moet één enkele groep uitmaken, waarvan de schroefkoppelingen, zowel in de groep als met de andere aanpalende voertuigen, zodanig moeten aangedraaid worden dat de bufferschijven elkaar raken. Wat de « Ballon »-pakwagens betreft, is Directie MA het er mee eens dat achter een pakwagen van zulk type een last van ten hoogste 200 ton mag bijgezet worden.

**b) Treinen met koplocomotieven en met opdruklocomotieven (1).**

Het laatste voertuig van het treinstel moet geen pakwagen of wagen zijn met volledige luchtrem en handrem.

Achter de opdruklocomotieven mogen ten hoogste 6 voertuigen worden toegelaten; ieder voertuig met bogies telt voor twee voertuigen.

Het laatste van deze voertuigen moet verplichtend voorzien zijn van de volledige luchtrem en van een handrem, bedienbaar van op het voertuig. De continuïteit der hoofdleiding moet worden verwezenlijkt van de 1ste eindlocomotief af tot het laatste voertuig.

De voertuigen mogen wagens, ledige rijtuigen of pakwagens zijn. Het reizigersmaterieel moet één enkele groep uitmaken, waarvan de koppelingen, zowel

(1) Met uitsluiting van de locomotieven die in volle rit de trein verlaten.

in de groep als met de andere aanpalende voertuigen of locomotieven, zodanig moeten aangespannen worden dat de bufferschijven in contact zijn.

5. VOORWAARDEN TE VERVULLEN DOOR DE GOEDERENVOERTUIGEN (WAGENS EN PAKWAGENS) ENKEL UITGERUST MET EEN REIZIGERSREM.

Vooraan en midden in de trein mogen de goederenvoertuigen (wagens en pakwagens) die enkel uitgerust zijn met een reizigersrem (1 trapezium), geen groepen vormen die uit meer dan 4 voertuigen bestaan. Het geheel der groepen mag niet meer dan 120 remton bevatten.

Bij een trein die deze voorwaarden niet vervult moet men remmen in voldoend aantal afzonderen.

Achteraan mogen de goederenvoertuigen die enkel met de reizigersrem uitgerust zijn, in gelijk welk aantal toegevoegd worden zonder dat enige beperking inzake hun totaal remgewicht is gesteld.

De koppelingen der voor het regime «reizigers» geremde voertuigen moeten zodanig worden aangespannen dat ze in contact komen, zowel met elkaar, als met de aanpalende voertuigen.

De kruk der snelwerkende tripelkleppen moet in de stand « gewone werking » geplaatst worden.

## C. — Remming.

1. REMGEWICHT VAN DE VOERTUIGEN WAARUIT DE TREIN BESTAAT.

De remgewichten der wagens en pakwagens zijn voor de verschillende remmingsregimes op ieder voertuig vermeld zoals hiervoren aangeduid werd.

Het gewicht en het remgewicht van de locomotieven zijn aangeduid in het Boek van de Treindienst.

2. REMMING TOT STILHOUDEN DER TREINEN.

De som van de remgewichten der voertuigen, waaruit een trein bestaat (de locomotieven inbegrepen), moet voldoende zijn om deze trein met volledige zekerheid vóór de stopseinen tot staan te brengen. Het remgewicht is des te hoger naarmate de snelheid van de trein groter en de helling van de afgereden baan sterker is.

De tabellen van het Boek van de Treindienst geven voor iedere lijn of ieder baanvak en voor een treingewicht van 100 ton, het remgewicht **b** nodig om met de verschillende snelheden van 20 tot 70 Km/u. te rijden.

In de tekst die volgt zal dit remgewicht **b**, voor een treingewicht van 100 ton, **percentage b** genoemd worden.

Het quotient :

$$\frac{\text{som der remgewichten in de trein aanwezig} \times 100}{\text{treingewicht}}$$

is het **werkelijk percentage** van de trein.

Door dit werkelijk percentage met het percentage **b** te vergelijken zal men onmiddellijk zien of de trein over voldoende remkracht beschikt om met volledige zekerheid tegen de hem opgelegde snelheid te rijden.

### 3. TUSSENKOMST VAN HET REMGEWICHT DER LOCOMOTIEVEN IN DE STOPREMMING.

De sleeplocomotieven op kop of aan het eind geplaatst, moeten bij de berekening van het totaal gewicht van de trein en bij de berekening van het totaal remgewicht van de trein meegeteld worden.

Nochtans worden de hulplocomotieven die de trein opduwen en hem in volle rit verlaten, beschouwd als niet bestaande uit het oogpunt van de berekening van het gewicht en van het remgewicht.

**Voorbeeld.**

Een trein gesleept door een locomotief type 38, heeft een last van 857 ton en bevat 213 remtonnen.

Bij vertrek uit het station van oorsprong wordt hij opgeduwd door een locomotief type 98 die hem in volle rit, op 1500 m. van het station, zal verlaten.

Het werkelijk percentage van de trein wordt als volgt bepaald :

| | | |
|---|---|---|
| Locomotief t. 38 : | Gewicht : 139 | Remgewicht : 55 |
| Gesleepte last : | 857 | 213 |
| Opdruklocomotief t. 98 : | 0 | 0 |
| Trein | 996 | 268 |

Werkelijke percentage : $\frac{268 \times 100}{996} = 26{,}9$ zegge 26.

4. VERDELING DER GEREMDE WAGENS.

In het treinstel mogen er zich geen groepen wagens met loze leiding van meer dan 15 voertuigen bevinden, op de lijnen waarvoor het percentage **b voor 20 Km./u.** gelijk is aan of kleiner dan 6, en van meer dan 10 voertuigen op de andere lijnen, met dien verstande dat de wagens met 4 en meer assen in dit opzicht voor twee wagens tellen.

5. IN ACHT TE NEMEN « b ».

De goederentreinen moeten een werkelijk remmingspercentage hebben dat gelijk is aan of groter dan het percentage **b** vereist voor de grootste snelheid.

Op de baanvakken waar de snelheid toegelaten door het spoor lager is dan de bepaalde maximumsnelheden is het in acht te nemen percentage **b** natuurlijk dit vereist voor de maximumsnelheid toegelaten op de baan. Hetzelfde geldt voor het verkeer op baanvakken waar de toegelaten snelheid beperkt is door de helling zoals aangeduid (teken ●). Ook hier is het in acht te nemen percentage **b** dit vereist voor de grenssnelheid op het hellende vak (teken ●).

Het verzenden van een trein welke onvoldoende geremd is om met de snelheid voorzien door de dienstregeling te rijden, is dus verboden en kan slechts toegelaten worden in onvoorziene gevallen. Het reglementaire percentage moet worden hersteld in het dichtstbijgelegen station waar de daartoe nodige verrichtingen kunnen worden uitgevoerd.

6. TABEL VOOR HET BEPALEN VAN DE PERCENTAGES.

Aan de hand van een bijzondere tabel kan het werkelijke percentage van een trein onmiddellijk bepaald worden wanneer zijn totaal gewicht en zijn remgewicht gekend zijn.

De totale gewichten eindigend op de cijfers : 1, 2, 3 en 4 worden afgerond op het tiental afwaarts en deze eindigend op 5, 6, 7, 8 en 9 op het tiental opwaarts. Vervolgens zal men in de kolom van het afgerond totaal gewicht, op een verticale lijn, het remgewicht zoeken dat gelijk is aan of onmiddellijk kleiner dan het gegevene. Op een horizontale lijn en in de kolom der percentages, zal men het gezochte percentage aflezen.

Voor de treingewichten van minder dan 200 ton, zal men gewicht en remgewicht met 10 vermenigvuldigen en als hierboven te werk gaan.

**D. — Terugloping naar achteren.**

**1.** Indien zich een koppelingbreuk voordoet juist wanneer de trein een helling beklimt, moet het achterste afgescheiden gedeelte tot stilstand komen en moet er belet worden dat het zich in omgekeerde richting, d.w.z. langs een afhelling, in beweging zou zetten.

Daaruit volgt dat de geremde voertuigen van een trein op dusdanige wijze moeten worden verdeeld, dat ieder gedeelte van het treinstel, van het achterste voertuig af (dit voertuig inbegrepen) tot het achtereind van een geremd voertuig, zoveel remtonnen bevat als nodig is om het beschouwde gedeelte te weerhouden.

De tabellen van het Boek van de Treindienst geven voor de verschillende baanvakken van het net, het remgewicht **y** aan, dat nodig is om een gewicht van 100 ton voertuigen te beletten naar achteren terug te lopen. Daaruit volgt dat indien een gedeelte van een treinstel **t** remtonnen bevat, het gewicht van dit gedeelte niet meer dan $\frac{100 \times t}{y}$ mag belopen.

Zie verder volledige voorbeelden van toepassing.

**Opmerking 1.**

De opdruklocomotieven, met inbegrip van die welke de trein in volle rit verlaten, komen met hun gewicht en hun remgewicht tussenbeide. Daarentegen moeten de koplocomotieven als niet bestaande worden beschouwd.

**Opmerking 2.**

De beschadigde, niet geremde wagen die achteraan de trein is bijgezet, kan natuurlijk zelf niet aan de teruglopingsvoorwaarde voldoen maar zijn gewicht moet bij de berekening van het gewicht der verscheidene gedeelten in aanmerking genomen worden.

## 2. TABEL TOT VERIFICATIE VAN DE TERUGLOPING NAAR ACHTEREN.

De tabel opgenomen in het Boek van de Treindienst maakt het mogelijk het hoogste gewicht te berekenen dat kan weerhouden worden, op voorwaarde dat het remgewicht en het percentage **y** gekend zijn.

## 3. VOORBEELD VAN TOEPASSING VAN DE REGELS IN ZAKE REMMING EN TERUGLOPING.

Een goederentrein met versnelde rit waarvan de dienstregeling werd opgesteld voor een hoogste ritsnelheid van 65 Km./u. rijdt van Luik (Guillemins) naar Hasselt. Hij wordt gesleept door een locomotief type 29.

De samenstelling van het treinstel is op onderstaande tabel aangegeven.

| | Volgnr. van de voertuigen | Gewicht. | Remgewicht | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kopwagen | 1 | 15 | 9 | | | | | |
| | 2 | 17 | — | | | | | |
| | 3 | 17 | 17 | | | | | |
| | 4 | 17 | — | | | | | |
| | 5 | 15 | — | | | | | |
| | 6 | 15 | — | | | | | |
| | 7 | 17 | 17 | | | | | |
| | 8 | 15 | — | | | | | |
| | 9 | 17 | — | | | | | |
| | 10 | 17 | — | | | | | |
| | 11 | 15 | 9 | | | | | |
| | 12 | 17 | — | | | | | |
| | 13 | 15 | 10 | | | | | |
| | 14 | 17 | 17 | | | | | |
| | 15 | 17 | — | | | | | |
| | 16 | 15 | — | | | | | |
| | 17 | 15 | — | | | | | |
| | 18 | 17 | — | | | | | |
| | 19 | 17 | — | | | | | |
| Eindpakwagen | 20 | 22 | 21 | | | | | |
| Totaal voor het treinstel | | 329 | 100 | 1e gedeelte. | 2e gedeelte. | 3e gedeelte. | 4e gedeelte. | 5e gedeelte. |

**a) Nazien van de remming tot stilhouden.**

De voorziene tabel geeft voor de locomotief type 29 een gewicht aan van 149 ton en een remgewicht van 78 ton.

Aldus bekomt men :

| | Gewicht | Remgewicht |
|---|---|---|
| Locomotief : | 149 | 78 |
| Treinstel : | 329 | 100 |
| Totaal voor de trein : | 478 | 178 |

De bijzondere tabel geeft onmiddellijk het werkelijk percentage van de trein, namelijk 36.

Door het percentage 36 te vergelijken met de percentages **b** vereist op de lijn 34 (zie tabel), stelt men vast dat de trein over de nodige remming beschikt om tegen ten hoogste 65 km./u., tussen Luik (Guillemins) en Hasselt te rijden. Nochtans duidt het teken ● in kolom 65 tegenover het baanvak Liers-Tongeren aan dat de snelheid van de trein op dit baanvak 60 km./u. niet mag te boven gaan.

In geval van vertraging zal de trein niet mogen rijden tegen 70 km./u.; de tabel van de lijn 34 toont inderdaad aan dat het percentage 36 onvoldoende is op 3 secties en dat de snelheid 70 km./u. verboden is door het teken ● op de 3 andere.

Uit het oogpunt der remming, is de verdeling der geremde wagens goed. De talrijkste groep wagens met loze leiding bestaat inderdaad slechts uit 5 voertuigen.

**b) Nazien der terugloping.**

Op de beschouwde reisweg is voor het meest ongunstige baanvak y = 15.

**1e gedeelte** : Voertuigen nrs 20 — 19 — 18 — 17 — 16 — 15.

Gewicht : 103 ton.
Remgewicht : 21 remton.

De bijzondere tabel geeft aan dat het gewicht, dat door deze 21 remton kan weerhouden worden, voor y = 15 gelijk is aan 140 ton. Daar het eerste gedeelte slechts 103 ton weegt, voldoet dit gedeelte aan de gestelde voorwaarden.

**2e gedeelte :** Voertuigen nrs 20 tot 12.
Gewicht : 152 ton.
Remgewicht : 48 remton.
Gewicht dat kan worden weerhouden : 319 ton.

Het tweede gedeelte geeft dus voldoening.

**3e gedeelte :** Voertuigen nrs 20 tot 8.
Gewicht : 216 ton.
Remgewicht : 57 remton.
Gewicht dat kan weerhouden worden : 379 ton.

Dit derde gedeelte geeft dus voldoening.

Het nazien van het 4e en 5e gedeelte is overbodig, daar de 57 remton van het 3e gedeelte reeds een gewicht van 379 ton kan weerhouden, welk gewicht hoger is dan de 329 ton van gans het treinstel.

c) Ander voorbeeld van nazien der terugloping.

Een goederentrein rijdt op een baanvak waar y = 16. Hij wordt opgeduwd door een locomotief type 81, waaraan 6 wagens werden aangehaakt.

De samenstelling van de trein is als volgt :

| | Volgnr. van de voertuigen. | Gewicht. | Remgewicht. | |
|---|---|---|---|---|
| | Koplocomotief | — | — | te beschouwen als niet bestaande. |
| Kopwagen | 1 | 35 | 23 | |
| | 2 | 35 | — | |
| | 3 | 35 | — | |
| | 4 | 35 | 23 | |
| | 5 | 35 | — | |
| | 6 | 35 | 23 | |
| | 7 | 35 | — | |
| | 8 | 35 | 23 | |
| | 9 | 35 | — | |
| | 10 | 35 | — | |
| | 11 | 35 | — | |
| | 12 | 35 | 23 | |
| | 13 | 35 | 23 | |
| | 14 | 35 | — | |
| | 15 | 35 | — | |
| | 16 | 35 | 23 | |
| | 17 | 35 | — | |
| | 18 | 35 | — | |
| | 19 | 35 | — | |
| | 20 | 35 | 23 | |
| | 21 | 35 | 23 | |
| | 22 | 35 | — | |
| | 23 | 35 | — | |
| | 24 | 35 | 23 | |
| | 25 | 35 | — | |
| | 26 | 35 | — | |
| | 27 | 35 | — | |
| | 28 | 35 | — | |
| | 29 | 20 | — | |
| Opdruklocomotief type 81. | 30 | 113 | 62 | |
| | 31 | 12 | 11 | |
| | 32 | 9 | — | |
| | 33 | 20 | — | |
| | 34 | 20 | — | |
| | 35 | 20 | — | |
| Eindvoertuig | 36 | 20 | 18 | |
| Gewicht van | 1 tot 36 | 1214 | 321 | |

Het nazien van de terugloping gebeurt als volgt :

| Gedeelte voertuigen nrs | Gewicht van het gedeelte. | Remgewicht. | Gewicht dat kan worden weerhouden. | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|
| 36 tot 32 | 89 | 18 | 112 | Voldoende. |
| 36 tot 25 | 374 | 91 | 568 | » |
| 36 tot 22 | 479 | 114 | 712 | » |
| 36 tot 17 | 654 | 160 | 1000 | » |
| 36 tot 14 | 759 | 183 | 1143 | » |
| 36 tot 9 | 934 | 229 | 1431 | Voldoende. Het nazien van de andere gedeelten is overbodig |

## E. — Terugloping naar voren.

**1.** Wanneer een trein stilstaat, houden de machinisten hem staande met de rechtstreekse rem en de handrem van de locomotieven en tenders en, desnoods, door de ganghandel in de uiterste stand, overeenkomend met de tegenovergestelde richting van de terugloping te plaatsen en de regelaar te openen.

Nadat de onbeweeglijkheid van de trein zodoende verzekerd is, lost de machinist onmiddellijk de doorgaande rem en vult de hoofdleiding weder tot 5 kg./cm2.

De middelen waarover de machinisten beschikken (rechtstreekse rem, handrem en stoom) kunnen onvoldoende zijn op sommige afhellende baanvakken, namelijk wegens de hoge lasten welke op deze hellingen gesleept worden.

Ook kan het voor deze baanvakken, welke aangeduid zijn in de tabel van het B.T., nodig zijn handremmen aan te sluiten om de middelen tot het immobiliseren van de locomotieven aan te vullen.

**2.** Om de waarde van deze bijkomstige remming te bepalen, gaat men als volgt te werk :

**a)** De bijzondere tabel duidt voor de verschillende baanvakken van het net het remgewicht **a** aan, nodig tot het weerhouden naar voren van een gewicht van 100 ton voertuigen.

**b)** De voorziene tabel duidt voor de verschillende waarden van **a** en voor de verschillende typen van locomotieven, het gewicht in voertuigen aan, die de locomotieven in staat zijn te weerhouden **boven hun eigen gewicht.**

**c)** Indien er verscheidene locomotieven zijn, welke ook hun plaats in de trein weze, is de tonnage welke ze samen kunnen weerhouden, gelijk aan de som van de gewichten welke ze afzonderlijk kunnen weerhouden.

**d)** Indien de tonnage welke kan tegengehouden worden, groter is dan deze van het stel, dan is de onbeweeglijkheid van de trein verzekerd en dient geen enkele bijzondere maatregel getroffen.

Integendeel, indien de tonnage welke kan weerhouden worden, kleiner is dan deze van het stel, moet het niet weerhouden verschil geremd worden door aansluiting van handremmen.

Het remgewicht te bekomen door de aansluiting van handremmen is gelijk aan :

$$\text{Niet weerhouden tonnage} \times \frac{a}{100}.$$

Het remgewicht dat opgeleverd wordt door de aansluiting van de handrem van een voertuig is gelijk aan het totaal gewicht (tarra + lading) van het voertuig uitgedrukt in ton, indien al de assen geremd zijn, en in het tegengestelde geval evenredig met het aantal geremde assen.

Dientengevolge zijn twee gevallen te beschouwen :

**1e geval.**

**Het nodige remgewicht kan bekomen worden door enkel de handrem van de pakwagen aan te sluiten.**

De hoofdwachter heeft de verplichting op het beschouwde vak de handrem van de pakwagen vast aan te sluiten zodra de trein stilstaat.

**2e geval.**

Integendeel, indien het te bekomen remgewicht groter is dan dit geleverd door de aansluiting van de handrem van de pakwagen door de hoofdwachter, dient het ontbrekende geleverd te worden door de handrem van voertuigen in het voorste deel van de trein aan te sluiten.

De hoofdwachter geeft, door middel van het bericht M. 537, aan de machinist welke de doorgaande rem bedient, kennis van het aantal remtonnen dat moet bekomen worden door het aansluiten van de handrem van voertuigen in het voorste deel van de trein. Het is de stoker die, op bevel van de machinist, belast wordt met het aansluiten van deze handremmen.

Om het werk van de stoker te vergemakkelijken, duidt de hoofdwachter op het bericht M. 537 het rangnummer aan, in het stel, van de voertuigen die met de hand dienen geremd te worden.

Het is de taak van de machinist vast te stellen, volgens de helling van de baan op de juiste plaats waar hij heeft stilgehouden, of zijn stoker van de locomotief moet stappen om de aangewezen handremmen in het voorste deel van de trein aan te sluiten.

Zoals in het eerste geval heeft de hoofdwachter tot plicht de handrem van de pakwagen vast aan te sluiten zodra de trein stilstaat.

**3. OPMERKINGEN.**

**a)** Het nazien van de terugloping naar voren geschiedt door de hoofdwachter van de trein. Deze moet ook het M. 537 opmaken.

Hij heeft insgelijks tot plicht na te gaan of de nodige voertuigen voorzien van de handrem geplaatst zijn in het voorste deel van het stel, en dat deze remmen in goede staat van werking verkeren.

**b)** De betrokken stations moeten de nodige voorzorgen nemen opdat de treinen waarvan de last hoger is dan die welke kan weerhouden worden door de lo-

comotieven en de pakwagen, het gewenste getal voertuigen met handrem in goede staat in het voorste deel van het stel hebben.

**c)** Voor de beveiliging tegen het teruglopen naar voren is het toegelaten de handremmen aan te zetten die uitsluitend van af de grond kunnen bediend worden.

Nochtans is het verboden gebruik te maken van handremmen, uitsluitend bedienbaar vanaf de grond, welke naast het handwiel het volgende opschrift dragen : « De luchtrem lossen alvorens de speling van het hangwerk weg te nemen ». Dit remtype is inzonderheid aangebracht op de stortwagens n^rs^ 142.201 tot 142.400 en n^rs^ 174.001 tot 175.000, op de tremelwagens n^rs^ 93.817 tot 93.861 en op de platte wagens n^rs^ 83.048, 83.049 en n^rs^ 377.497 tot 377.499.

**d)** De hoofdwachter moet bijzonder letten op het reglementaire fluitsein gegeven door de machinisten om aan te kondigen dat de trein zich terug in beweging gaat zetten, ten einde zijn handrem op het gepaste ogenblik te lossen.

4. 1e VOORBEELD VAN TOEPASSING.

Een goederentrein rijdt tussen Trois-Ponts en Spa. Zijn last bedraagt 280 ton en hij wordt gesleept door een locomotief type 41.

De tabel van het B.T. geeft aan dat de terugloping naar voren moet nagezien worden voor het baanvak Hockai – Spa, waarvoor **a** = 13.

De tabel van het B.T. duidt voor **a** = 13 aan dat de locomotief type 81, 415 ton **boven haar eigen gewicht** kan weerhouden.

Gans de last kan dus door de locomotief weerhouden worden en geen enkele bijzondere maatregel dient getroffen.

5. 2e VOORBEELD VAN TOEPASSING.

Een goederentrein wordt verzonden van Mont-St-Guibert naar Ottignies. Zijn last, die 1713 ton bedraagt,

omvat een goederenpakwagen van 12 ton, en hij wordt met dubbele trekkracht gesleept door een locomotief type 29 en een locomotief type 53.

De tabel van het B.T. schrijft voor dat de terugloping naar voren dient nagezien te worden voor de banen waarop **a** gelijk is aan of groter dan 5 wanneer zich, onder de sleeplocomotieven, een locomotief type 53 bevindt, wat hier wel het geval is.

De tabel van het B.T. duidt aan dat voor **a** = 8 de locomotieven boven zich zelve, een last van 1130 + 490 = 1620 kunnen weerhouden.

De door de locomotieven niet weerhouden last bedraagt dus 1713 − 1620 = 93 T.

Het remgewicht met de hand te remmen zal dus zijn :

$$\frac{93 \times 8}{100} = 7{,}5 \text{ d.i. } 8 \text{ remton.}$$

De aansluiting van de handrem van de pakwagen, wegende 12 ton, door de hoofdwachter, zal 12 remton opleveren, gewicht groter dan de 8 vereiste remton. Er moet dus geen enkele handrem aangesloten worden in het voorste deel van de trein en geen enkele aanduiding hieromtrent dient aangebracht onder n° 3 op het bericht M. 537.

De hoofdwachter heeft tot verplichting de handrem van zijn pakwagen vast aan te sluiten zodra de trein stilstaat.

### 6. 3e VOORBEELD VAN TOEPASSING.

Een goederentrein rijdt tussen Micheroux en Kinkempois. Zijn last bedraagt 1033 ton en hij wordt gesleept door een locomotief type 81. Het laatste voertuig van de trein is een pakwagen, wegende 12 ton, waarin de hoofdwachter heeft plaats genomen.

De tabel van het B.T. toont aan dat de terugloping naar voren dient nagezien te worden voor het vak Fléron-Chênée waarvoor **a** = 12.

volledig de noodkraan van de pakwagen en sluit hij de handrem van de pakwagen aan tot de trein stilstaat.

**b)** Bij ongeval of gevaar en inzonderheid bij het voorbijrijden van een sein op onveilig, doet de hoofdwachter de doorgaande rem aansluiten door de noodkraan van de pakwagen gans te openen, en zet hij de handrem aan tot de trein stilhoudt.

**c)** Wanneer de hoofdwachter gedurende de rit van de trein vaststelt dat de druk op de manometer van de pakwagen (welke normaal 5 kg./cm2 aanwijst) daalt onder 3 kg./cm2, zonder dat de remblokken aangesloten zijn, tracht hij de aandacht van de machinist te wekken en de stilstand van de trein te bekomen door **allengs** aansluiten van de handrem en door **geleidelijk** openen van de noodkraan.

Bovendien geeft hij aan de machinist de reglementaire seinen welke stilhouden bevelen (rode vlag of rood licht gezwaaid — korte en herhaalde fluitseinen).

Hij bereidt zich eveneens voor met het oog op het geval dat zich een terugloping mocht voordoen (aansluiting van handremmen in het treinstel, gebruik van bijzondere stopblokken enz.).

**d)** Op de baanvakken aangeduid in de tabel sluit de hoofdwachter de handrem van de pakwagen aan zoals voorgeschreven is.

**Opmerking.**

De hoofdwachter moet er persoonlijk voor waken, op iedere plaats van de reis, dat zijn trein op regelmatige wijze samengesteld en geremd is en dit onafhankelijk van iedere controle uitgevoerd door de stationschefs ingevolge algemene of bijzondere onderrichtingen.

### 4. MAATREGELEN IN DE STATIONS TE TREFFEN IN GEVAL VAN AFHAKING VAN DE LOCOMOTIEVEN EN RANGERINGEN.

Vóór het afhaken van de locomotieven of het begin van de rangeringen in het station moet de hoofdwach-

ter de handrem van de pakwagen geheel aansluiten indien dit voertuig zich bevindt in het gedeelte gescheiden van de locomotief. Indien deze voorwaarde niet verwezenlijkt is, valt het aansluiten van een handrem in het treingedeelte gescheiden van de locomotief ten laste van het stationspersoneel.

Indien de stilstand meer dan 10 minuten duurt, past het van het begin af bijkomende immobilisatiemiddelen aan te wenden, welke onafhankelijk zijn van de doorgaande rem en die de gewenste waarborgen van veiligheid en duurzaamheid bieden.

In dit geval komt het onbeweeglijk maken van de voertuigen van het stel, de pakwagen uitgezonderd, ten laste van de rangeerders van het station; zij doen zulks volgens de nauwkeurige onderrichtingen die hun gegeven worden door de stationschef, door het aansluiten van het gewenste aantal handremmen of, bij gebrek aan handremmen, door het plaatsen van stopblokken.

Het aantal aan te sluiten handremmen wordt bepaald volgens onderstaande tabel.

| Helling der stations-sporen. | Percentage. | Helling der stations-sporen | Percentage. | Helling der stations-sporen | Percentage. |
|---|---|---|---|---|---|
| 0 tot 4 | 3 | 14 | 9 | 24 | 16 |
| 5 | 3 | 15 | 10 | 25 | 17 |
| 6 | 3 | 16 | 10 | 26 | 18 |
| 7 | 4 | 17 | 11 | 27 | 18 |
| 8 | 5 | 18 | 12 | 28 | 19 |
| 9 | 5 | 19 | 13 | 29 | 20 |
| 10 | 6 | 20 | 13 | 30 | 20 |
| 11 | 7 | 21 | 14 | 31 | 21 |
| 12 | 8 | 22 | 15 | 32 | 22 |
| 13 | 8 | 23 | 15 | 33 | 23 |

**Opmerking.**

Wanneer de stilstand van de treinen een tijdelijk karakter heeft (afhaking van de locomotief voor rangeringen of voor waterneming), het spoor geen grotere helling heeft dan 5 mm./m. en andere ongunstige omstandigheden niet te vrezen zijn (stoten, wind enz.) is de aansluiting van **een enkele** handrem voldoende, welke ook de tonnage weze van het stilstaande stel.

**Voorbeeld van toepassing.**

Een treinstel van 807 ton staat stil in een station op een spoor met een helling van 17 mm. De tabel hierboven duidt aan dat het vereiste percentage 11 is.

Om het stel onbeweeglijk te maken is er dus een remgewicht nodig van :

$$\frac{807 \times 11}{100} = 89 \text{ remton.}$$

Deze berekeningen kunnen onmiddellijk uitgevoerd worden met de tabel, door steeds de last op het tiental opwaarts af te ronden.

## HOOFDSTUK XIII. — SCHOUWING VAN HET MATERIEEL (2.3.1.2.).

### A. — In de vormingsstations

worden de goederentreinen en gemengde treinen zorgvuldig geschouwd door de wagenschouwers, die ook de remproeven uitvoeren (1).

Bij de vorming der treinen letten de stations er op dat de beweegbare schutborden en schotten van de wagens vastgemaakt zijn en dat de rongen op hun plaats zitten.

### B. — In de tussenstations

worden alleen de voertuigen geschouwd die door deze treinen moeten afgezet en weggevoerd worden :

(1) Wanneer de volledige lading van een trein bij aankomst onder een ander nummer naar haar definitieve bestemming voortgaat **zonder rangeerverrichtingen** (als de samenstelling en de schikking van het treinstel dus geen enkele wijziging ondergaan), wordt het station als tussenstation beschouwd en wordt het materieel van het treinstel niet geschouwd, noch bij aankomst, noch bij vertrek. Afwijkingen van deze regel kunnen door de groepschef voorgeschreven worden.

1. STATIONS MET SCHOUWERS :

De schouwing geschiedt door deze bedienden.

2. STATIONS ZONDER SCHOUWERS :

– In de stations van een zeker belang (in de uurtabellen van het Boek van de Treindienst met vette letters gedrukt) worden de mede te nemen voertuigen geschouwd door de hoofdwachter of door de wachter van de trein; die welke moeten worden afgezet, worden geschouwd door een bediende van de Dienst der Exploitatie aangeduid door de stationschef.

– In de andere stations worden de af te zetten of weg te halen voertuigen geschouwd door een bediende van de Dienst der Exploitatie aangeduid door de stationschef.

Wanneer de schouwing door een bediende van de Dienst der Exploitatie uitgevoerd wordt, geldt de verantwoordelijkheid van deze bediende alleen voor de beschadigingen, vermissingen en gebreken die gemakkelijk te ontdekken zijn (stoot-, trek-, loop-, hang-, reminrichting, wanden, vloer, deuren, dak, kastonderdelen; uitwendige delen van het onderstel; termijnen van herziening en van smering; ladingen, stand van de rembedieningstoestellen).

## C. – Bij aankomst ter bestemming

worden de goederentreinen en de gemengde treinen zorgvuldig nagezien door de schouwers; deze moeten de beschadigingen opsporen welke zich onderweg kunnen voorgedaan hebben en die welke bij de schouwing vóór het vertrek niet opgemerkt werden, en de remproeven uitvoeren.

## D. – Tussenkomst van de hoofdwachter (of van de wachter).

1. In de stations waar wagenschouwers zijn, laat de hoofdwachter (of de wachter) zich niet in met de technische schouwing van de goederentreinen.

Nochtans moet hij vóór het vertrek :

a) Nazien of de deuren van de wagens gesloten zijn en in deze stand gehouden worden door middel van spieën, haken of metalen bindsels;

b) De koppelingen nazien en ze desnoods doen verbeteren;

c) Bij iedere wijziging in de samenstelling van de trein, de koppelingen nazien die opnieuw tot stand gebracht werden, evenals deze van de groepen voertuigen die in de trein ingevoegd worden;

d) In zijn verslag de voertuigen aanduiden waarvan de schroefkoppelingen te wensen overlaten;

e) Er zich van vergewissen of de speciale stopblokken en de noodkoppelingen zich in de pakwagen bevinden, op het ogenblik dat hij er bezit van neemt;

f) Aan de onderstationschef de voertuigen aanduiden die rode etiketten M 638 C dragen, met het oog op hun uitzetting uit de trein;

g) Tot het beproeven van de continuïteit der remmen overgaan, behalve bij IJ. G.-treinen.

2. IN DE STATIONS ZONDER SCHOUWERS :

**a)** In de stations van een zeker belang (in de uurtabellen van het Boek van de Treindienst met vette letters gedrukt) waar geen schouwers zijn, doet de hoofdwachter (of de wachter), buiten de in de voorgaande § 1 opgelegde verplichtingen de bij de litt. c, 1°, blz. 169 voorziene schouwing van de voertuigen.

**b)** In de andere stations, gaat de hoofdwachter (of de wachter) na of de deuren van de op te nemen voertuigen goed gesloten en of de beweegbare schutborden en schotten van de wagens opgelicht en vastgemaakt zijn; terzelfder tijd gedraagt hij zich naar de voorschriften van de voorgaande § 1.

## E. — Goederenpakwagens.

Bij aankomst van een trein op het eindstation, wordt de pakwagen van binnen geschouwd.

door de hoofdwachter die hem bezet, alvorens deze de trein verlaat.

Deze hoofdwachter vermeldt zijn eventuele vaststellingen op een bulletin E 785 dat hij onmiddellijk afgeeft :

- Aan de schouwer, wanneer het een beschadiging betreft;
- Aan de onderstationschef, wanneer het een gebrek aan zindelijkheid betreft;
- Aan de onderstationschef, welke de aard van de vaststelling ook zij, wanneer het station geen schouwpost heeft.

## F. — Afneembare onderdelen en daarmee gelijkgestelde delen van het goederenmaterieel (201.5).

### 1. BEPALING.

Onder afneembare onderdelen verstaat men delen van wagens die niet blijvend aan de voertuigen bevestigd zijn, omdat ze voor de behoeften van de exploitatie gemakkelijk moeten kunnen afgenomen en wedergeplaatst worden.

### 2. MERKEN.

De afneembare onderdelen zijn van het eigendomsmerk voorzien.

De van afneembare onderdelen voorziene wagens dragen opschriften met vermelding van de aard en het aantal daarvan.

Op de vreemde wagens, zijn deze opschriften soms gesteld in de vorm van conventionele tekens.

Die tekens worden symbolisch voorgesteld onder de vorm van een breuk waarvan de teller de letter A is en de noemer, voor elke soort van onderdeel, een van de karakteristieke volgnummers opgegeven in de hiernavolgende lijst.

Voorbeeld : Overeengekomen teken voor de aanduiding van 12 rongen :

$$12\frac{A}{1}$$

A betekent afneembaar onderdeel;

1 is het volgnummer van het afneembaar onderdeel;

12 duidt het aantal onderdelen aan.

Die tekens kunnen aangevuld worden met de hiernavolgende overeenstemmende inschrijvingen :

| Volgnummer | Benaming van het voorwerp |
|---|---|
| 1 | Rong |
| 2 | Afneembare zijwand |
| 3 | Afneembare kopwand |
| 4 | Afneembare zijwanddeur |
| 5 | Afneembare kopwanddeur |
| 6 | Ketting |
| 7 | Touw |
| 8 | Draagboom voor dekkleed |
| 9 | Draaischamel (met rongen) |
| 10 | Tussenvloer (voor kleinvee, vogels enz.) |
| 11 | Steunen van de tussenvloer |
| 12 | Plank van de tussenvloer |
| 13 | Traliewerk om voor de deur te plaatsen (voor fruit, groenten enz.) |
| 14 | Plaat om voor de deur te plaatsen bij stortgoederen (losgeladen graan enz.) |
| 15 | Kooi voor vervoer van gevogelte of kleinvee |
| 16 | Stok in wagen voor vervoer van gevogelte |
| 17 | Voederbak |
| 18 | Bok voor voederbak |
| 19 | Afscheiding (latierboom of scheidingsband van stalwagen) |
| 20 | Scheidingshek, of losse matras van stalwagen |
| 21 | Losse laadbrug van stalwagen |
| 22 | Halster van stalwagen |
| 23 | Klapstoel van stalwagen |
| 24 | Koppelstang |
| 25 | Vloerrooster (ijzer of hout) |

| | | |
|---|---|---|
| 26 | IJsbak | |
| 27 | Wand voor ijsbak | |
| 28 | Onderstel van ijsbak | |
| 29 | Bok of balk met vleeshaken | |
| 30 | Losse vloerdrager van kuilwagen (wagen met lage ladingsvloer) | |
| 31 | Losse draagbalk | bij wagens bestemd voor vervoer van bepaalde goederen |
| 32 | Steunbalk | |
| 33 | Los gedeelte van de vloer | |
| 34 | Zuurstofcilinder | |
| 35 | Keg | |
| 36 | Remstang met of zonder blokken | bij wagens, bestemd voor vervoer van automobielen. |
| 37 | Spanriem | |
| 38 | Kleine balk voor verplaatsbare los- en laadinrichting. | |
| 39 | Beladingszadel (voor stoomketels, enz.) | |
| 40 | Halve verwisselkoppeling voor verwarming. | |

### 3. VERPLICHTINGEN VAN DE HOOFDWACHTER.

In de stations waar de hoofdwachter belast is met de schouwing van de in de trein staande wagens, moet deze bediende zich eveneens verzekeren van de aanwezigheid der afneembare onderdelen en van de staat er van.

### 4. VASTSTELLING VAN VERMISSINGEN EN BESCHADIGINGEN.

Voor elke vaststelling van een beschadiging aan of vermissing van een afneembaar onderdeel, dient gehandeld als volgt :

Behoudens de hiernavermelde uitzonderingen moet de schouwer of, in de stations waar geen schouwer is, de bediende die de functies er van waarneemt, een bulletin van bevinding op de litigieuze wagen plakken.

**Uitzonderingen :**

**a) Afneembare rongen.**

In de stations waar een schouwpost werkt, moeten de schouwers onmiddellijk de ontbrekende of beschadigde afneembare rongen vervangen.

In dit geval plakt de schouwer geen bulletin van bevinding op de wagen maar overhandigt het rechtstreeks aan de stationschef voor onderzoek.

Indien de vermissing of de beschadiging vastgesteld werd in een station waar geen schouwpost is, moet de rong vervangen worden in het eerste station waar stilgehouden wordt en een schouwpost werkt.

Bij het vervangen van de rong moet het bulletin van bevinding weggenomen worden door de dienst die de vaststelling heeft gedaan.

b) Veiligheidskettingen, bijzondere stopblokken van de pakwagens, reservekoppelingen in de pakwagens.

Hoewel deze organen geen afneembare onderdelen zijn, worden ze er mee gelijkgesteld.

Zij zijn onderworpen aan de regels die voor de vaststelling en de vervanging van de afneembare rongen gelden.

Aantekening van de vaststelling op de geleidebrief door het station bij de ontvangst of de verzending van het voertuig :

Indien een beschadiging of een vermissing, niet gedekt door een bulletin van bevinding, door het treinpersoneel bij het opnemen van de voertuigen in de stations, wordt vastgesteld, vermeldt de hoofdwachter of de wachter de vaststelling in zijn verslag en laat de melding paraferen door de schouwer, de bediende die de functies er van waarneemt of de onderstationschef.

## G. — Remmen.

### 1. INLEIDING.

De remmen der voertuigen, waaruit de goederentreinen zijn samengesteld, moeten regelmatig worden nagezien, ten einde de veiligheid van de rit der treinen te verzekeren.

Deze verificaties gebeuren in de stations, zowel bij aankomst als bij vertrek van de treinen en in de mate waarover hierna in bijzonderheden zal worden uitgewijd.

**G. — Remmen.**

De remmen van de goederentreinen moeten in dienst aan de volgende remproeven onderworpen worden :

— de continuïteitsproef;
— de werkingsproef met uitwendige schouwing van de remorganen;
— de dichtheidsproef van de hoofdleiding.

CONTINUITEITSPROEF.

**a) Principes.**

Het doel van de continuïteitsproef is na te gaan of er wel continuïteit is in de hoofdleiding van de rem over de ganse lengte van de trein.

Die proef wordt uitgevoerd na het aankoppelen van de sleeplocomotief of telkens als de hoofdleiding van de trein werd onderbroken of verlengd door het bijvoegen van voertuigen.

Na samenstelling van de trein moet die proef verplicht worden gedaan, welke ook de andere proeven zijn die voorheen werden uitgevoerd, uitgenomen indien de werkingsproef verricht werd met de sleeplocomotief van de trein. Er moet evenwel een continuïteitsproef worden uitgevoerd wanneer een tot zes voertuigen na de werkingsproef aan de trein toegevoegd worden.

**Opmerking.**

De continuïteitsproef is niet vereist wanneer voertuigen aan het treineinde zonder meer worden afgekoppeld.

**b) Personeel dat de proef uitvoert.**

De continuïteitsproef wordt uitgevoerd :

— door de machinist van de koplocomotief en :
  1) door de begeleidende bediende (M.A., E, V of E.S.) van de trein indien de trein begeleid wordt;
  2) door een stationsbediende E indien de trein niet begeleid wordt. In dat geval moet die bediende, alvorens de proef uit te voeren, op het werkblad van de machinist volgende vermelding inschrijven : « Continuïteitsproef uitgevoerd door ..... (naam en hoedanigheid) », die hij viseert;
— door de machinist van de koplocomotief en de stoker bij een trein zonder begeleiding, indien de stoomloco-

motief wordt gekoppeld aan een trein die minstens dertig minuten vóór het vertrekuur volledig gevormd werd;
— door de machinist van de koplocomotief en de begeleidende bediende (de stoker, bij niet begeleide treinen) na een ongeval in volle baan.

**c) Beschrijving van de continuïteitsproef.**

**1) Algemene bepalingen.**

De continuïteitsproef van de goederentreinen wordt in dezelfde voorwaarden uitgevoerd als die van de reizigerstreinen.

**2) Bijzondere voorschriften voor de cabotagetreinen met een achteraan gerangschikte bezette pakwagen.**

Wanneer in een tussenstation de hoofdleiding van een cabotagetrein onderbroken werd ten gevolge van het uitzetten of opnemen van wagens, wordt de continuïteitsproef als volgt uitgevoerd :

Na wedersamenstelling van de trein vult de machinist de hoofdleiding tot 5 kg/cm$^2$, plaatst de kruk van de machinistenkraan in de « rijstand » en sluit de afzonderingskraan van de machinistenkraan. Van zijn kant ziet de begeleider, op de manometer van de pakwagen, of de druk weer 5 kg/cm$^2$ bereikt. Zo ja, dan heeft hij de zekerheid dat de trein opnieuw is samengesteld en dat er continuïteit is. Vervolgens opent hij de noodkraan van de pakwagen gedurende 5 seconden om een drukvermindering in de hoofdleiding teweeg te brengen, waarna hij de noodkraan opnieuw sluit.

Op dat ogenblik ziet de machinist op de manometer die de druk in de hoofdleiding aanduidt, de druk eerst dalen. Vervolgens herstelt hij de regimedruk door de afzonderingskraan te openen. Bij het zien van die drukverandering, neemt hij aan dat er continuïteit is en dat de begeleider opnieuw in de pakwagen heeft plaatsgenomen.

Ingeval de begeleider op de manometer van de pakwagen ziet dat de druk in de hoofdleiding niet tot 5 kg/cm$^2$ stijgt, opent hij de noodkraan en gaat dadelijk de machinist verwittigen dat er geen continuïteit is.

Terwijl hij langs het stel loopt zoekt hij het continuïteitsgebrek op en verhelpt het eventueel.

Die beschikkingen zijn niet toepasselijk op de volgende baanvakken :
— lijn 36 Ans—Luik (G.) ;
— lijn 38 Fléron—Chênée;
— lijn 44 Hockai—Theux;
— lijn 140 Lodelinsart—Dampremy
waar de continuïteitsproef moet uitgevoerd worden zoals voorzien is in de algemene voorschriften.

WERKINGSPROEF EN CONTINUITEITSPROEF.

De stations waar een werkingsproef moet uitgevoerd worden of een werkingsproef samen met een dichtheidsproef van de hoofdleiding, zijn aangeduid in lijst 39 van bundel III van het B.V.T.

Die proeven worden uitgevoerd door personeel M.A.

REMPROEF OP EEN TE RANGEREN STEL.

De bediende die de rangering beveelt, pleegt overleg met de machinist om de goede werking van de remmen op de drie eerste geremde voertuigen na te gaan.

---

**Bladzijden 172 en 173 zijn afgeschaft.**

Anderzijds, hebben de drukverandering bij de aanvang en op het einde van de proef en de drukvermeerdering in de leiding aan de machinist het bewijs van de continuïteit gegeven. De proef is dus ten einde.

Zo de luchtontsnapping, na opening van de eindkraan of de noodkraan, echter eerst hevig, daarna zwak, niet in hevigheid is toegenomen ten gevolge van het vullen der leiding, is het bewijs van de continuïteit niet geleverd.

Bijgevolg gaat de hoofdwachter, terwijl hij de eindkraan of noodkraan open laat, de machinist onmiddellijk er van verwittigen dat er geen continuïteit bestaat en dat de proef te herbeginnen is.

Terwijl hij zich naar de locomotief begeeft zoekt hij het continuïteitsgebrek op en verhelpt het desgevallend.

Bij ontvangst van deze kennisgeving en zo het continuïteitsgebrek door de hoofdwachter niet kon worden ontdekt, geeft de machinist aan zijn stoker bevel samen met de hoofdwachter dit gebrek op te zoeken en het te verhelpen.

4° **Verantwoordelijkheid.**

De machinist en de hoofdwachter zijn verantwoordelijk voor de continuïteit van de hoofdleiding van de trein, waarvan ze de dienst waarnemen.

De hoofdwachter mag de trein niet laten vertrekken noch het bevel tot vertrek geven en de machinist mag evenmin zijn trein in beweging zetten vóór ze de zekerheid hebben dat de continuïteit bestaat, hetzij dat ze bewezen werd door een continuïteitsproef, hetzij dat de bestaande continuïteit niet werd gewijzigd.

5° **Belangrijke opmerkingen.**

De continuïteitsproef moet worden uitgevoerd zoals hierboven is aangeduid, zelfs indien de werkingsproef vooraf met de sleeplocomotief werd verricht en deze proef heeft aangetoond dat de remmen van al de voertuigen werken.

De continuïteitsproef is een verrichting onafhan-

kelijk van de werkingsproef en moet in elk geval in de laatste plaats door de machinist en de hoofdwachter, vóór het vertrek van de trein, worden gedaan.

Het dient uitdrukkelijk verstaan dat het niet uitvoeren van de werkingsproef, hetwelk voor de **dringende wagens** voorzien is, geenszins geldt voor de continuïteitsproef. Zo deze proef reeds vóór het bijzetten van dringende wagens werd gedaan, moet ze verplichtend herbegonnen worden.

## HOOFDSTUK XIV. — BESCHADIGINGEN AAN HET GOEDERENMATERIEEL.

### A. — Algemeenheden.

Op elk **beschadigd** voertuig, dat niet zonder gevaar kan blijven lopen, wordt een **rode etiket** geplakt; van dat ogenblik af wordt dat voertuig door de bedienden van de Exploitatie buiten dienst gesteld (1).

Op elk beschadigd voertuig, dat zonder gevaar tot aan de plaats van bestemming kan voortrijden en niet onmiddellijk hersteld kan worden (hetzij omdat de beschadiging werd vastgesteld in een station zonder werklieden van de dienst van het Materieel, hetzij

---

(1) Buiten ongevallen of zware beschadigingen — als gebogen of gebroken assen, losstaande wielen, gebroken wielbanden enz. — waarvoor terstond bijzondere maatregelen dienen getroffen, worden de hierna vermelde beschadigingen en gebreken onder andere beschouwd als gevaarlijk voor de veiligheid van de dienst en vergen dat het voertuig in het eerste station op de weg uit de trein wordt gezet :

a) gebarsten, licht geplette of losstaande wielband; wiel, waarop verschuiving van de as te zien is;
b) gebroken draagpot, gebarsten of vermiste onderpot, draagpot die zó beschadigd is, dat hij geen goede leiding meer is voor de as, of geen voldoende smering kan leveren;
c) heetgelopen draagpot;
d) gebroken hang-, trek- of stootveren, zelfs die waarvan een enkel blad gebroken is;
e) vermiste bufferschijf of -stang, gebroken bufferbus;
f) tussen de buffers gebroken kopbalk;
g) beschadiging aan koppeltoestellen, waardoor geen volledige koppeling meer mogelijk is;
h) gebroken asplaat; de schouwer die de beschadigde wagen heeft onderzocht, beslist echter of de asplaat ter plaatse zal vervangen worden, dan wel of het voertuig — zoals het is, of wel grof hersteld — naar de dichtstbij gelegen werkplaats zal worden gestuurd.

In dit laatste geval, wordt het voertuig gehaakt achteraan de pakwagen van een overdag en langzaam rijdende goederentrein zonder achterspanlocomotief; de schroefkoppeling tussen het voertuig en de pakwagen wordt derwijze gespannen, dat de buffers tegen elkander komen; zoveel mogelijk wordt de wagen zó geplaatst, dat de wielen met de beschadigde asplaats achteraan komen in de richting van de rit van de trein.

Elk voertuig van de Maatschappij met beschadigde koppeltoestellen mag, zo de beschadiging geen koppeling belet, tot aan de dichtstbij gelegen werkplaats voortrijden, alwaar het verplichtend hersteld moet worden.

omdat zij niet kan hersteld worden zonder overlading van de vracht), wordt een etiket geplakt waarop de beschadigingen zijn vermeld.

De etiketten worden getrokken uit een boekje met dubbele stam.

Een dier stammen wordt losgemaakt en terstond aan de stationschef of zijn gemachtigde overhandigd voor kennisgeving. Daarenboven moet die stam door de hoofdwachter geviseerd zijn wanneer de vaststelling in zijn bijzijn geschiedt bij de aankomst of bij het vertrek van een trein.

Bovendien viseert de stationschef of zijn gemachtigde of wel, desvoorkomend, de hoofdwachter de stam van het boekje met voormelde etiketten.

Hoegenaamd geen beschadigd voertuig mag aan een trein worden gevoegd als het geen etiket draagt die deze beschadiging opgeeft.

Bij overtreding van die bepaling, vraagt de hoofdwachter, vóór het vertrek, dat de ontbrekende etiketten worden opgeplakt en tekent hij het feit aan in zijn verslag dat hij daarna door de stationschef laat viseren; komt hij dit voorschrift niet na, dan staat hij in voor de beschadigingen alsof ze zich voordeden terwijl de wagen aan zijn trein stond.

Weigert de schouwer of de stationsbediende die deze vervangt, om enigerlei reden, een etiket van beschadiging of een bulletin van bevinding op te plakken, dan schrijft de hoofdwachter dit op in zijn verslag en laat hij dit viseren door de bediende die geweigerd heeft; vervolgens bekommert hij zich verder om geen formaliteit meer.

In de stations waar de hoofdwachter met de technische schouwing van de voertuigen belast is, vraagt hij aan de stationschef het opplakken van de etiketten van beschadiging die hij nodig oordeelt; bij betwisting, heeft de beslissing van de stationschef de overhand, onder voorbehoud dat deze daarvan melding maakt in het verslag van de hoofdwachter.

In geen enkel geval, mag een wagen die de rode

etiket draagt of moet dragen, aan een trein gevoegd worden.

Na een ontsporing of elk ander ongeval, waardoor in volle baan of in een station, een **hevige** schok teweeggebracht werd, worden alle voertuigen die aan schokken blootgesteld waren, zelfs wanneer zij ogenschijnlijk niet beschadigd zijn, geschouwd door een bevoegde bediende, die voorzien is van het nodige gereedschap, om de goede gesteldheid van het materieel, vooral van de loop- en de trektoestellen na te zien.

## B. — Heetlopen van draagpotten.

Elk voertuig waarvan een draagpot heetloopt, wordt in het eerste doorgangsstation uit de trein gezet.

## C. — Onbruikbare remmen — Etiketten M 639.

### 1. ETIKETTEN M 639.

Het is voorgeschreven een etiket M 639 van het internationaal model hierna, aan te brengen op ieder voertuig waarvan de rem niet kan gebezigd worden ten gevolge van een beschadiging of doordat ze wegens een exploitatiereden werd afgezonderd.

Indien dit voorschrift niet mocht nageleefd zijn, zou de aandacht van het personeel niet gevestigd worden op het voorkomen van onbruikbare remmen in het treinstel; de lijst met het aantal remtonnen in de trein zou verkeerd zijn, hetgeen een gevaar zou betekenen voor de veiligheid van het treinverkeer.

### 2. BESCHADIGINGEN AAN DE REM.

Wanneer de remorganen beschadigd zijn, moet de schouwer of de bediende der Exploitatie die als dusdanig optreedt, na de luchtdrukrem eventueel te hebben afgezonderd, op het voertuig benevens de beschadigingsetiketten M 638 of de bulletins van bevinding M 667, etiketten « Onbruikbare rem » M 639 aanbrengen.

Naargelang de schroefrem of de luchtdrukrem of de hoofdleiding onbruikbaar is, worden de stam van

de etiket en het (of de) gepaste losse vak(ken) aangebracht. De niet nodige vakken moeten afgescheurd worden.

Wanneer alleen de lastcilinder van een uitrusting die remt volgens de tarra en volgens de tarra plus de last met behulp van twee cilinders, niet werkt moet gans de rem afgezonderd worden, niettegenstaande ze nog volgens het regime « ledig » kan werken.

### 3. REM AFGEZONDERD OM ANDERE REDENEN DAN EEN BESCHADIGING.

De etiket M 639 moet niet alleen dan worden gebruikt wanneer de rem buiten werking is wegens beschadiging, maar ook wanneer de rem om een exploitatiereden, bij voorbeeld bij vervoeren van springstoffen dient afgezonderd.

De bediende van de Exploitatie die de rem afzondert, moet etiketten M 639 aanbrengen :

- de stam en het rechtervak, indien de wagen slechts de luchtdrukrem en geen schroefrem bezit.
- de stam, het rechtervak en het linkervak, indien de wagen over een luchtdrukrem en een schroefrem beschikt.

Wanneer het vervoer waarvoor de rem moest afgezonderd worden afgelopen is, moet het stationspersoneel de rem in de werkingsstand terugbrengen en de etiketten M 639 verwijderen.

### 4. AANBRENGEN VAN DE ETIKETTEN M 639.

Deze etiketten moeten op elk der zijwanden (op de langsliggers van de platte wagens zonder wand) worden geplakt en wel op het bord voor de aantekeningen of in de nabijheid er van.

Ze moeten aangevuld worden met de datum, de stempel van het station of van de schouwpost en het handteken van de bediende die ze heeft aangebracht.

### 5. ONHERSTELBARE REMMEN VAN N.M.B.S.-WAGENS.

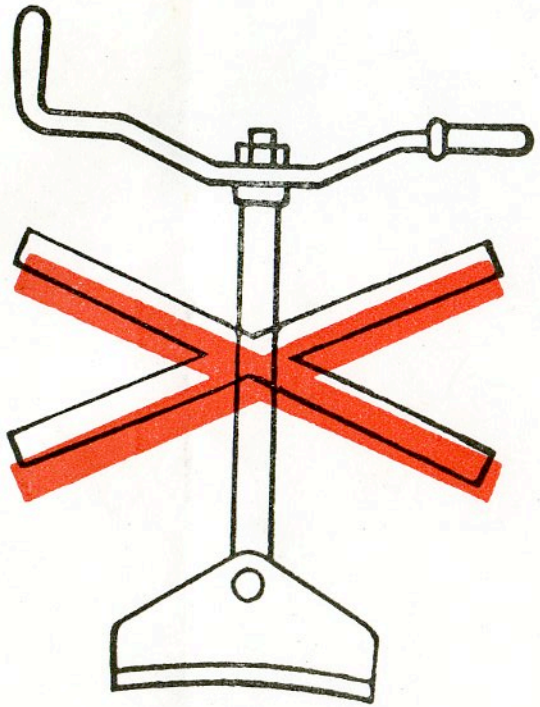
Sommige wagens, die het eigendom zijn van de N.M.B.S., zijn uitgerust met remsystemen, waarvoor de werkplaatsen geen onderdelen bezitten.

Wanneer een rem van die aard niet meer in staat van werking kan worden gebracht, zondert de werkplaats ze af en laat slechts een witte band op de hoekstijlen over, zodat het voertuig door de stationsbedienden beschouwd wordt als slechts voorzien van de « loze leiding ». Opdat deze bedienden zich niet zouden verbazen over het feit dat er slechts één enkele band is geschilderd op een voertuig voorzien van een remuitrusting, schildert de werkplaats, die de rem afzondert, het opschrift « Onbruikbare rem » op de kast.

In dit geval moet de etiket « Onbruikbare rem » niet worden aangebracht, uitgenomen in geval van beschadiging van de hoofdleiding of van de handrem.

**6. ONBRUIKBARE REM OP DE VREEMDE WAGENS.**

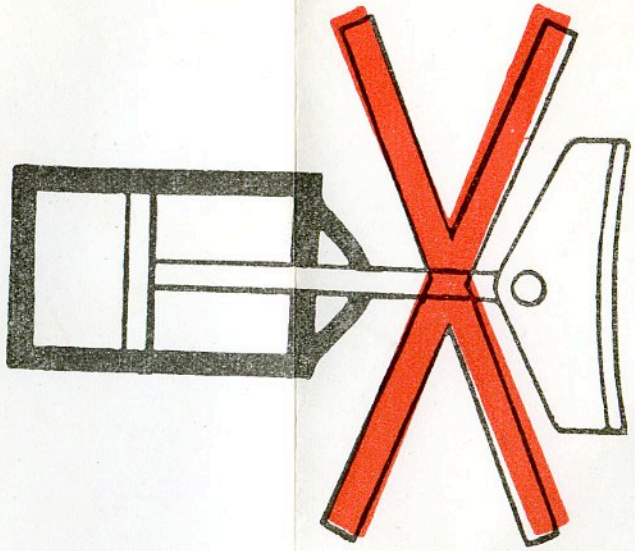
Wanneer vreemde wagens, waarvan de rem onbruikbaar is, België binnenkomen zonder de internationale etiket « Onbruikbare rem » en indien deze wagens nog 2 witte banden op de hoekstijlen vertonen, moeten de schouwers op de grenspunten de etiketten M 639 aanbrengen, zelfs zo het voertuig het geschilderde opschrift « Onbruikbare rem » draagt.



NATIONALE MAATSCHAPPIJ
DER BELGISCHE SPOORWEGEN

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Mod. R1/Ric.-Riv.



**ONBRUIKBARE REM**
**FREIN INUTILISABLE**

Datum en Stempel,
Date et Timbre,

Handtekening,
Signature,

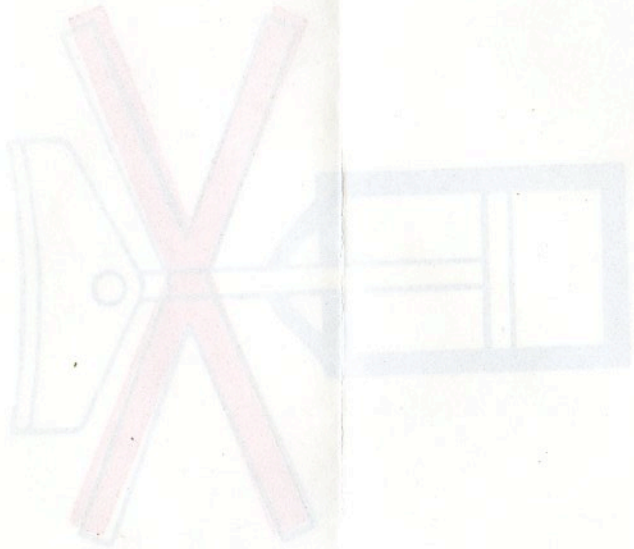
NATIONALE MAATSCHAPPIJ
DER BELGISCHE SPOORWEGEN

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

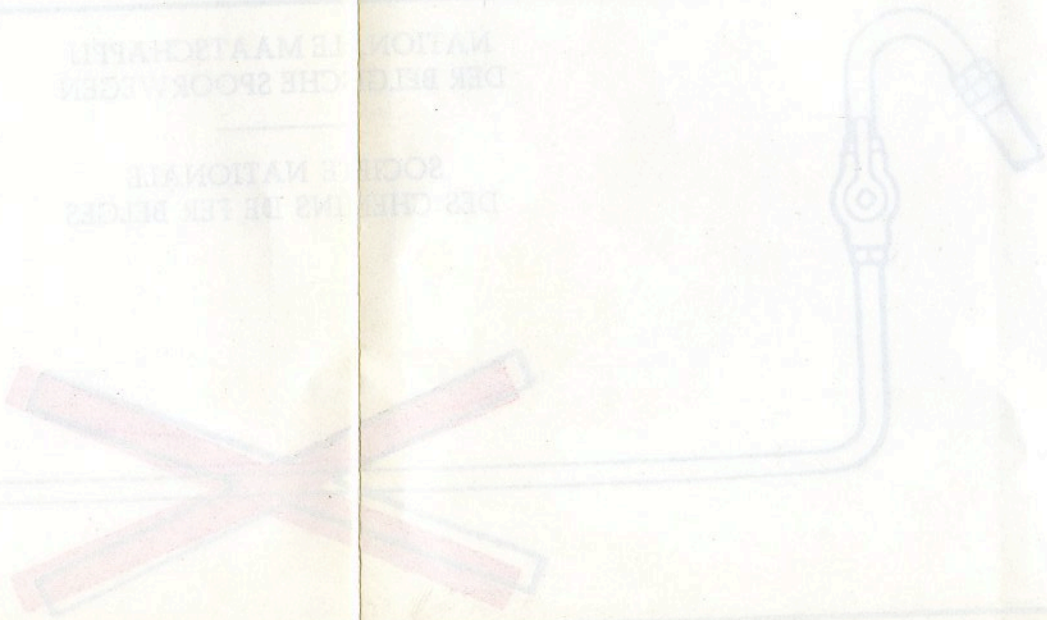
Mod. R2
Ric-Riv.

Datum en Stempel,
Date et Timbre

Handtekening,
Signature,







# 1ste DEEL

---

# Titel VI

---

## WERKTREINEN.

---



Januari 1950

## TITEL VI.

## WERKTREINEN. (122.60).

### HOOFDSTUK I. – BEPALING.

Worden « werktreinen » genoemd, de treinen bestemd voor het vervoer van materialen voor de behoeften, hetzij van de dienst van de Baan (aarde, ballast, as, spoorstaven, dwarsliggers enz.), hetzij van de dienst van het Materieel en de Aankopen (onderhoud, herstelling en vernieuwing van de bovenleidingen, wegvoeren van stukken van voertuigen na een ongeval, wanneer het normaal verkeer hersteld is, enz.), hetzij van aannemers van werken voor het vervoer van de materialen, wanneer zulks in het bijzonder lastkohier is voorzien.

De werktreinen worden gesleept door een locomotief, een draisine of een tractor.

### HOOFDSTUK II. – SLEPING, REMMING EN SCHOUWING.

De voorschriften voor het slepen en remmen van de gewone goederentreinen gelden voor de werktreinen.

Het schouwen van de voertuigen geschiedt door de bediende die de trein bedient.

### HOOFDSTUK III. – BEDIENING.

De werktreinen worden normaal bediend door een bediende van Dienst V of Dienst M.

De werktreinen mogen door een hoofdwachter bediend worden op het traject waar de treinen geen verrichtingen in volle baan uitvoeren.

De bedienden die de werktreinen bedienen (hoofdwachters, wachters, baanmeesters, wegwerkersbazen of andere bevoegde bedienden) moeten, op eigen verantwoordelijkheid, de nodige maatregelen treffen om elk ongeval te vermijden.

De stationschefs vergewissen zich er van :

- of deze bedienden in het bezit zijn van de volledige dienstregeling van de trein evenals van de bescheiden betreffende de veilige loop der treinen, inzonderheid :

  E 854, bericht van trein in nood;

  E 807, bericht van het breken van koppelingen;

  E 853, vraag om hulp;
- dat zij de in het bericht opgegeven uren en plaatsen kennen waar kruisingen en uitwijkingen moeten uitgevoerd worden;
- dat zij, in voorkomend geval, in het bezit zijn van een stuurbewijs.

## HOOFDSTUK IV. – SAMENSTELLING.

In de werktreinen loopt een pakwagen waarin zich al het klein materieel moet bevinden dat voor de goederentreinen is voorzien, wanneer zij door een hoofdwachter of een wachter bediend worden.

Wanneer de werktreinen door een hoofdwachter of een wachter bediend worden, is het op het traject waar geen enkele verrichting in volle baan geschiedt, toegelaten hun last aan te vullen met goederenwagens of ledige wagens, onder voorwaarde dat dit geen vertraging in hun rit noch in die van andere treinen veroorzaakt.

## HOOFDSTUK V. – VERSLAGEN OVER DE RIT.

De bediende die een werktrein of een reeks treinen bedient, maakt een verslag over de rit van de trein op. Een enkel formulier wordt per week gebruikt voor elke trein of voor een reeks treinen opgenomen in een zelfde bulletin.

Dit verslag wordt aan de Directie der Exploitatie gezonden met afschrift aan de Eerste Ingenieurs of Inspecteurs der Exploitatie en, naar het geval, aan de Eerste Ingenieurs van de Baan of van het Materieel van de groepen waarop de treinen hebben gereden.

## HOOFDSTUK VI. — SNELHEID.

De door een locomotief gesleepte werktreinen zijn gelijkgesteld met de gewone goederentreinen, behoudens bijzondere voorschriften in het bulletin.

## HOOFDSTUK VII. — BEDIENING VAN DE WERKTERREINEN DER DIENSTEN M EN V DOOR DIENST E.

**Werkzaamheden in volle baan.**

Op aanvraag van dienst V of dienst M mag dienst E bepaalde goederentreinen in volle baan doen stilhouden voor het laden of lossen van materialen, om aldus het inleggen van werktreinen te vermijden.

De sectiechef van Dienst V, of de onmiddellijke chef van Dienst M, moet de stationschef daarvan kennis geven uiterlijk 's middags van de dag vóór die waarvoor de uitzonderlijke stilstand gevraagd werd. De aanvraag moet plaats, aard en duur der uit te voeren verrichtingen nauwkeurig bepalen.

Op de gedispatchiseerde lijnen vraagt de stationschef de toelating aan de dispatcher; hij wendt zich tot de Eerste Ingenieur of Inspecteur der Exploitatie indien de lijn niet gedispatchiseerd is.

# 1ste DEEL

---

# Titel VII

---

## MILITAIRE TREINEN.

Januari 1950

## MILITAIRE TREINEN EN MILITAIR VERVOER.

**Begripsbepalingen.**

— Onder **militaire trein** wordt verstaan elke trein die ingelegd wordt op verzoek van en **uitsluitend ten behoeve** van het Leger, voor het vervoer van troepen, materieel, munitie, levensmiddelen enz.

Met uitzondering van de dagelijkse verlofgangerstreinen (T.P.J.) die tussen Duitsland en België en omgekeerd rijden, zijn de reizigerstreinen waarmede militairen met individuele of collectieve vervoerbewijzen vervoerd worden geen militaire treinen.

— Onder **militair vervoer** wordt verstaan elke zending bij wagenlading die door het Leger aan de N.M.B.S. wordt toevertrouwd en die met treinen van het burgerlijk verkeer moet vervoerd worden.

**Indeling.**

— Men onderscheidt :
— militaire **reizigerstreinen;**
— militaire **goederentreinen;**
— **gemengde** militaire treinen.

Men noemt « gemengde militaire trein » elke trein tegelijk bestaande uit reizigersmaterieel bestemd voor het vervoer van troepen en uit goederenmaterieel voor de behoeften van het Leger.

**Nummering.**

De militaire treinen dragen een nummer bestaande uit 6 cijfers, bepaald volgens de onderstaande code :

— **het eerste cijfer** duidt het Leger aan voor wiens rekening het vervoer geschiedt :
— 4 = Nederlands Leger;
— 5 = Canadees Leger;
— 6 = Frans Leger;
— 7 = Belgisch Leger;
— 8 = Brits Leger;
— 9 = Amerikaans Leger;

— **het tweede cijfer** duidt aan :

— voor de in België gevormde treinen, de groep van herkomst;

— voor de treinen die uit het buitenland komen, de groep waar ze op het net van de N.M.B.S. komen;

— **het derde cijfer** bepaalt :

— voor de treinen waarvan het punt van bestemming in België ligt, de groep van bestemming;

— voor de treinen met bestemming naar het buitenland, de groep waar ze het net van de N.M.B.S. verlaten;

— **de laatste drie cijfers** vormen een nummer dat genomen is uit de volgende doorlopende reeksen :

— 000 tot 099 = reizigerstreinen ingelegd door de Directie E;

— 100 tot 399 = reizigerstreinen ingelegd door de Groepen E;

— 400 tot 799 = goederentreinen ingelegd door de Directie E;

— 800 tot 999 = goederentreinen ingelegd door de Groepen E.

De gemengde militaire treinen dragen een nummer van militaire reizigerstrein voorafgegaan door het kenteken « MX ».

**Verkeersvoorwaarden.**

**A. — Treinen met last.**

— De militaire reizigers- en goederentreinen zijn in zake samenstelling, rangschikking, last, remming, snelheid, sleping en begeleiding onderworpen aan dezelfde regels als de treinen van dezelfde categorie van het burgerlijk verkeer.

De militaire reizigerstreinen mogen echter 24 voertuigen omvatten. Hun snelheid is beperkt tot 80 km/h wanneer zij meer dan 16 voertuigen tellen.

— Voor de gemengde militaire treinen gelden de volgende regels :

**a) Maximumsamenstelling :**

60 voertuigen/120 assen, locomotief (locomotieven) en tender(s) niet inbegrepen. Voertuigen met 3, 4, 6, 8, 10 en 12 assen worden respectievelijk voor 2-3-ɔ-6-8 en 10 assen geteld.

**b) Rangschikking :**

In principe worden de gemengde militaire treinen gerangschikt als volgt :

— locomotief (locomotieven) ;
— rijtuigen;
— wagens;
— goederenpakwagen.

Buiten de verwarmingsperiode en indien de last van de trein 750 t overschrijdt, mogen de gemengde militaire treinen die niet-metalen reizigersmaterieel omvatten, evenwel gerangschikt worden als volgt :

— locomotief (locomotieven) ;
— wagens;
— rijtuigen (niet-metalen) ;
— reizigerspakwagen of pakwagenrijtuig (niet-metalen).

**Belangrijke opmerkingen.**

1) De wagen die tegen de groep rijtuigen geplaatst is, moet van de volledige luchtrem voorzien zijn.

2) Wanneer de rijtuigen aan de kop van de trein van het oud type zijn (houten materieel of materieel met plaatbekleding), moet tussen de locomotief en het eerste rijtuig een schokvoertuig geplaatst worden.

**c) Speciale rangschikkingen.**

**1) ONTPLOFBARE STOFFEN.**

Elke wagen die ontplofbare stoffen bevat moet ten minste 45 m van de bezette rijtuigen verwijderd zijn.

2) **LANGE STUKKEN.**

Lange stukken die op twee of meer wagens geladen zijn worden in de gemengde militaire treinen toegelaten.

De wagens waarop de lading rust, moeten worden gezet tussen twee beladen of ledige wagens waarop niemand mag plaats nemen.

De aldus gevormde wagengroep voor lange stukken wordt steeds achter aan de trein en juist vóór de pakwagen geplaatst; deze laatste moet een goederenpakwagen zijn.

De ladingen lange stukken staan onderweg onder het speciaal toezicht van de treinchef.

d) **Koppelingen** : De schroefkoppelingen die gebruikt worden voor het verenigen van de rijtuigen en de voertuigen waartussen ze geplaatst zijn, moeten volledig aangedraaid worden zodat de buffers met elkaar in aanraking komen.

e) **Maximumlast** : De maximumlast is die welke voor de goederentreinen is toegelaten.

Wanneer echter de aan de kop van de trein gerangschikte rijtuigen van het oud type zijn (houten materieel of materieel met plaatbekleding), mag de totale last van de trein geen 750 t overtreffen.

f) **Remming.**

1) De gemengde militaire treinen worden integraal geremd met de gewoon werkende doorgaande rem.

2) De rem van de wagens voorzien van de inrichting « reizigers-goederen » moet ingesteld worden op « goederen » (handel met bol schuin naar links gericht).

3) Het gedeelte « wagens » moet het reglementair rem- en terugloopperсentage hebben.

g) **Snelheid** : De toegelaten maximumsnelheid is die welke voor de goederentreinen is vastgesteld.

h) **Begeleiding** : De gemengde militaire treinen moeten door een hoofdwachter begeleid worden.

**Vervoer van afzonderlijk of in detachement reizende militairen.**

De afzonderlijk of in detachement reizende militairen voorzien van individuele of collectieve vervoerbewijzen, die de reizigerstreinen van het burgerlijk verkeer gebruiken, worden als gewone reizigers beschouwd en zijn onderworpen aan het reglement betreffende de politie in de treinen.

De commandant van het detachement, zo er een is, moet zijn hulp verlenen aan de bedienden van de spoorweg om de orde en de tucht te handhaven en om elk voorval dat zich tijdens het vervoer zou kunnen voordoen, in der minne te regelen.

Onderweg beijvert de treinchef zich de militairen te identificeren die zich eventueel plichtig gemaakt hebben aan beschadigingen en hij meldt de uitslag van zijn opsporingen aan de chef van het bestemmingsstation of aan de bevoegde afgevaardigde van de spoorweg belast met de contradictoire schouwing.

**Contradictoire schouwing.**

Vóór het plaats nemen in en na het verlaten van de militaire treinen wordt een contradictoire schouwing van het ter beschikking van het Leger gestelde materieel uitgevoerd.

Die schouwing wordt gelijktijdig door de militaire gemachtigde en door een afgevaardigde van de spoorweg uitgevoerd.

# BUNDEL II

## 2de Deel

## VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE RIT DER TREINEN.



Januari 1950

# 2de DEEL

---

# Titel I

---

## REGELMATIGHEID VAN DE RIT DER TREINEN.

---



Januari 1950

# TITEL I.

## REGELMATIGHEID VAN DE RIT DER TREINEN.

### HOOFDSTUK I. – ALGEMEENHEDEN.

**1.** De aan het hoofd van de diensten geplaatste ambtenaren, zowel op de Directie als in de groepen en de stations, de dispatchingdiensten inbegrepen, moeten er zich goed rekenschap van geven dat zij verantwoordelijk zijn voor elk onregelmatig feit dat toe te schrijven is aan gemis aan organisatie, toezicht of vooruitzicht.

Elke tekortkoming in de dienst alsmede alle ongeval zijn te aanzien als toe te schrijven hetzij aan een fout, een nalatigheid of een verzuim die onmiddellijk met objectiviteit moet bestraft worden, hetzij aan een gebrek in de organisatie, dat zo spoedig mogelijk dient verholpen.

De onmiddellijke chefs moeten er voor waken dat er niet te streng opgetreden wordt bij het beteugelen van vastgestelde onregelmatigheden, maar zij moeten er evenzeer voor waken dat er geen overdreven toegevendheid wordt betoond.

**2.** Vertragingen in de rit der treinen veroorzaken ontredderingen in de dienst, niet alleen in het station of op de lijn waar zij zich voordoen, maar ook op andere lijnen en in andere stations soms ver verwijderd van de plaats waar zij ontstonden.

Zij geven aanleiding tot gegronde klachten vanwege de cliëntele, tot onvoorzien uitslapen, abnormale aflossingen van locomotieven en van personeel alsmede tot een bijkomend verbruik van brandstof dat zeer duur komt te staan voor de Maatschappij.

Ze zijn dikwijls de oorspronkelijke oorzaak van ongevallen en het is dus nodig dat de treinen stipt de uurregelingen volgen die zijn opgelegd.

**3.** De noodzakelijkheid een regelmatige rit te verzekeren voor de treinen van alle categorieën legt aan

de onmiddellijke chefs de verplichting op, zich waakzaam te tonen in het opsporen van de oorzaken van vertraging en onmiddellijk de inbreuken op de reglementen en de vastgestelde fouten te bestraffen, tenzij die oorzaken toe te schrijven zijn aan omstandigheden of feiten onafhankelijk van de wil van het toezichts- en uitvoerend personeel.

**4.** Inzonderheid het oordeelkundig samenstellen, het vormen en het tijdig aan het perron brengen van de reizigerstreinstellen hebben rechtstreeks invloed op de regelmatige gang van de dienst. Dit geldt ook voor het vormen van goederentreinen, het vooraf klaarmaken van de bescheiden en het tijdig afgeven er van aan het treinpersoneel opdat dit laatste vóór het voorgeschreven vertrekuur de wagens zou kunnen herkennen en de trein schouwen. In de tussenstations moeten de bescheiden, juist zoals de wagens zelf, vooraf gereedgemaakt worden zodat die bescheiden bij de aankomst van de trein aan de hoofdwachter afgegeven kunnen worden.

**5.** Het verzenden van colli's of wagens zonder de nodige bescheiden of van bevrachte zendingen met een dienstgeleidebrief mag slechts in uitzonderlijke en wel gewettigde gevallen geduld worden.

**6.** Al de verrichtingen (op- en afstappen van de reizigers, laden en lossen van colli's, toevoegen en uitzetten van rijtuigen, wagens, locomotieven, enz.,) moeten uitgevoerd worden zonder dat het voorziene oponthoud overschreden wordt; zo de treinen vertraging hebben, moet alles in het werk gesteld worden om die verrichtingen in minder dan de toegestane tijd uit te voeren.

**A. — Voorrangsorde in de opeenvolging der treinen.**

1° Hulptreinen die naar de plaats van een ongeval rijden;

2° Treinen van het internationaal verkeer (nrs 1 tot 199);

3° Exprestreinen van het binnenverkeer (nrs 200 tot 999);

4° Buitengewone treinen met aanbevolen rit, zowel burgerlijke als militaire;

5° Directe treinen (nrs 1000 tot 1999);

6° Verlofgangerstreinen en andere treinen voor het vervoer van troepen van en naar de bezettingszone in Duitsland;

7° Semi-directe treinen (nrs 2000 tot 2999);

8° Omnibustreinen (nrs 3000 tot 9999);
Onder deze treinen hebben de mijnwerkerstreinen de voorrang;

9° Post- en ijlgoedtreinen of daarmee gelijkgestelde;

10° Bestelgoedtreinen en militaire bevoorradingstreinen;

11° Treinen die te werk gestelde incivieken, militair materieel, benzine enz., vervoeren voor rekening van het leger of een dienst van openbaar nut;

12° Andere goederentreinen dan die onder 9 en 10.

Afwijkingen van deze voorrangsorde kunnen voorgeschreven of toegelaten worden door de Directie der Exploitatie.

De buitengewone treinen zowel burgerlijke als militaire, andere dan deze hierboven vermeld, worden onder oogpunt van voorrang behandeld zoals de gewone treinen van hun categorie.

**B. — Uren van vertrek, van doorrit en van aankomst.**

Het stations- en treinpersoneel moet het juiste uur hebben en de uren van vertrek en van aankomst met gewetensvolle nauwkeurigheid aantekenen.

Te dien einde moeten de betrokken bedienden een goed uurwerk hebben, dikwijls nazien of het goed loopt en het elke dag met het officieel uur gelijkzetten.

**C. — Nauwkeurigheid van de aantekeningen.**

Bij de rechtvaardiging van vertragingen, moet vermeden worden de verantwoordelijkheid over begane

fouten op een andere dienst te werpen die er vreemd aan is, bijzonder als de oorzaak van de vertraging te wijten is aan gemis van toezicht, aan ontijdige rangering of aan al te lang oponthoud in de tussenstations ten gevolge van druk reizigersverkeer enz.

Het is, bij voorbeeld, streng verboden vertragingen ten laste van de dienst M. A. te leggen, welke te wijten zijn aan het inwachten van locomotieven welke treinen moeten slepen, als die locomotieven in hun rit belemmerd werden **in het vormingsstation door de schuld van de dienst der Exploitatie** of daar aankwamen met een vertraagde trein enz.

Alle dergelijke valse verklaring kan, voor het betrokken personeel, het verlies van de premiën voor gans het kwartaal ten gevolge hebben.

**D. — Vertragingen.**

Telkens als een trein bij vertrek uit een station vertraging lijdt omdat hij naar de locomotief moet wachten, ondervraagt de stationschef de machinist in bijzijn van de hoofdwachter, om de oorzaak van de laattijdige aankomst van de locomotief op staande voet vast te stellen, en verzoekt hij de hoofdwachter de uitslag van de ondervraging te vermelden in de kolom « Opmerkingen » van het werkblad van de machinist en van het verslag.

Blijkt uit de ondervraging dat de locomotief intijds uit het locomotiefdepot vertrokken is, doch in haar rit belemmerd werd door de schuld van de dienst der Exploitatie, dan legt de stationschef aan het onder zijn bevel staand in gebreke gebleven personeel ambtshalve de voorgeschreven boeten op; blijkt, integendeel, uit de ondervraging dat het wachten naar de locomotieven voortvloeit uit te late afzending door het depot of uit de aankomst er van met vertraagde treinen, dan past de chef van het depot, waarvan de machinist afhangt, de nodige straffen toe of stelt ze voor, volgens het geval.

Van vertragingen, onderweg geleden uitsluitend door de schuld van de dienst M. A. moet de hoofdwachter kennis geven aan het eerste station waar

de trein, die vertraging heeft, lang genoeg stilhoudt, opdat de machinist er door de stationschef zou kunnen ondervraagd worden in bijzijn van de hoofdwachter. De hoofdwachter vermeldt de uitslag van de ondervraging in zijn verslag en op het werkblad van de machinist.

## HOOFDSTUK II. — BIJZONDERE SCHIKKINGEN VOOR REIZIGERSTREINEN.

**Vervoer van bagage, goederen enz.**

Colli's bagage, goederen enz., voor reizigerstreinen worden onder toezicht van de klerk naar de pakwagen van de trein gebracht en met de meeste spoed geladen volgens de aanwijzigingen van de hoofdwachter.

Gedurende de rit van de trein worden de colli's die in het eerste station waar de trein stopt, moeten afgegeven of aan een aansluitende trein overgegeven worden, uitgezocht en nabij de deur van de wagen gelegd, opdat zij snel gelost kunnen worden.

In de stations waar zulks goed en mogelijk is, doet de stationschef langs de ene kant van de pakwagen laden en langs de andere lossen.

## HOOFDSTUK III. — BIJZONDERE SCHIKKINGEN VOOR IJ.G.-TREINEN, GOEDERENTREINEN EN WERKTREINEN.

**A. — Vorming. — Vertrek.**

De treinen moeten intijds gevormd zijn om op de voorgeschreven uren verzonden te worden.

In de vormingsstations moeten de bescheiden en geleidebrieven die met de wagens aan de treinen moeten besteld worden, noodzakelijk vooraf gereedgemaakt zijn en intijds aan het personeel van de trein afgegeven worden, opdat het de wagens zou kunnen herkennen en de trein vóór het uur, vastgesteld voor het vertrek, schouwen.

In de tussenstations moeten de bescheiden, evenals de wagens zelf, vooraf gereedgemaakt zijn; bij de aankomst van de trein worden die bescheiden aan de hoofdwachter afgegeven.

Geen wagen mag zonder geleidebrief weggezonden worden; men moet ook vermijden hem met een dienstgeleidebrief weg te zenden, als bij de zending een bevrachte geleidebrief behoort. Dat geeft, behalve tot ongebruikt laten van materieel, aanleiding tot nutteloze rangeringen en soms tot versperring.

Alle verrichtingen van welke aard ook, moeten gedaan zijn zonder dat de voorgeschreven duur van oponthoud overschreden wordt. Als de trein met vertraging aangekomen is, moet men trachten ze te doen in minder tijd dan bij regelmatige dienst toegestaan is.

**B. — Schikking van de colli's in de wagens.**

Het rangschikken van de colli's in de wagens voor verscheidene bestemmingen moet natuurlijk grote invloed uitoefenen op de regelmatigheid en de vlugge afwikkeling van de verrichtingen onderweg.

**Het is bijgevolg onontbeerlijk de colli's met zorg te rangschikken rekening houdende met hun bestemming.**

De lijsten n^r **62** en n^r **63** van het Boek van de Treindienst vermelden onderscheidenlijk voor de IJ.G.-treinen en voor de overige goederentreinen, enkele bijzondere rangschikkingen welke moeten in acht genomen worden.

In al de andere gevallen, heeft het personeel tot plicht uit eigen beweging de nodige maatregelen te treffen, om alle misrekening en, bij gevolg, alle tijdverlies te voorkomen.

**C. — Dienstbestemming van de treinen.**

In het belang van de regelmatigheid van de rit der treinen, moet hun dienstbestemming, zoals zij vastgesteld is in het Boek van de Treindienst, nauwgezet opgevolgd worden.

**D. — Rangeringen.**

Behalve wanneer de duur van oponthoud het toelaat, mogen de tussenstations de locomotieven van goederentreinen voor geen andere rangeringen

bezigen dan om de aangekomen wagens af te zetten en de gereedstaande mee te nemen.

In zulke stations welke daartoe de nodige middelen bezitten, moeten de wagens, vóór de aankomst van de treinen waarmede zij moeten vertrekken, geschikt en gesteld zijn op de beste plaats, opdat de door de trein te verrichten rangeringen zoveel mogelijk vereenvoudigd worden.

In de andere stations onderweg, worden de wagens geschikt in de mate van het mogelijke.

**E. — Medenemen van wagens.**

Volgens de regelen voorgeschreven door de Eerste Inspecteurs der Exploitatie, krijgt de hoofdwachter, door het vormingsstation of door de stations van aansluiting, kennis van het getal in de tussenstations mee te nemen wagens.

**F. — Aanbevolen treinen.**

Onder de goederentreinen zijn er die met uiterst belangrijke diensten belast zijn en geen vertraging mogen hebben (zie evenwel § Voorrangsorde).

Zulke zijn :

1. De IJ.G.-treinen;

2. De treinen die bijzonder bestemd zijn voor het vervoer van kleine goederen, ter wille van de belangrijke aansluitingen welke zij onderweg bedienen;

3. De goederentreinen waarmee de postpakketten vervoerd worden.

Het is van het grootste gewicht dat zij de door de diensttabel voorgeschreven dienstregeling stipt opvolgen; te dien einde laten de tussenstations desnoods na hun lading aan te vullen.

Met Nieuwjaar is de postdienst altijd zeer overlast; de spoorweg moet zorg dragen, dat door zijn schuld geen vertraging in het uitreiken van de brieven plaats heeft. Daartoe is het volstrekt nodig dat al de treinen die postpaketten, bijzonder die welke de poststukken voor de eerste uitreiking in de grote steden vervoeren, op het dienstuur in de verschillende stations van hun rit aankomen.

Op dit tijdstip dient dus bijzonder op die treinen gelet en mag niets verwaarloosd worden opdat hun dienstregeling behoorlijk opgevolgd wordt. De Maatschappij hecht er het grootste belang aan dat, gedurende bedoeld tijdperk, de poststukken met dezelfde regelmatigheid als in gewone tijd aan de geadresseerden afgegeven worden;

4. **De doorgaande** goederentreinen die, oordeelkundig gebruikt, grote invloed hebben op de regelmatigheid van de gezamenlijke dienst en, daarom, vanwege het stations- en treinpersoneel, het voorwerp moeten zijn van hun gans bijzondere aandacht.

## HOOFDSTUK IV. — PLICHTEN VAN HET TREINPERSONEEL.

1. De hoofdwachter (1) heeft het bevel over de trein gedurende de rit. Hij is, binnen de perken van zijn ambtsbezigheden, verantwoordelijk voor de regelmatigheid en voor de veiligheid van de rit van de trein.

(1) Onder hoofdwachter dient in de geest van deze onderrichting verstaan de daartoe bevoegde bediende die het bevel voert over de trein.

2. De hoofdwachter is niet aansprakelijk voor het inachtnemen der seinen, buiten het geval hierna.

Bij vertrek uit de stations mag het bevel tot vertrek alleen gegeven worden na het openzetten van het vertreksein (vast- of handsein) of, ingeval dit sein niet kan bediend worden, na afgifte aan de machinist van een bevel tot voorbijrijden van het toegezet sein.

3. De hoofdwachter die het bevel over een trein voert, moet zich beijveren om de bewerkingen in de stations te vergemakkelijken en te bespoedigen ten einde de uurregeling te eerbiedigen.

4. In geval van vertraging zal hij de duur van de stilstanden trachten te verminderen, binnen de perken die verenigbaar zijn met de veiligheid.

5. Ook de **wachters kunnen,** als zij blijk geven van schranderheid en bedrijvigheid, veel bijdragen tot de regelmatige rit van de treinen. Zij moeten de bevelen van de hoofdwachter, die de trein leidt, stipt uitvoeren.

Zodra er reizigers zich aanbieden om plaats te nemen in de trein moeten de wachters zich vóór de rijuigen bevinden die ze moeten bedienen en de reizigers die rijtuigen aanduiden waartoe het biljet dat zij hebben, toegang verleent. De wachters moeten de reizigers met de meeste bereidwilligheid de gevraagde inlichtingen verstrekken: ze moeten in de stations de reglementaire aan-

« 7. Iedere hoofdwachter of wachter welke dienst verzekert op een autorail « Brossel » types 551, 552, 553 is ertoe gehouden, voor het geval de voerder in gebreke blijft, de bewerkingen te kennen die moeten uitgevoerd worden om het voertuig tot stilstand te brengen. Indien er bij hem hieromtrent enige twijfel zou bestaan, moet hij zich vóór het vertrek, deze schikkingen door de voerder doen herinneren. »

daadwerkelijk te helpen bij het uit te oefenen toezicht om de regelmatige rit van de treinen te verzekeren.

## HOOFDSTUK V. — GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN VOOR DE STATIONS- EN TREINBEDIENDEN.

1. In alle omstandigheden waar het belang van de dienst het vereist, moeten de bedienden op verzoek en zelfs uit eigen beweging de hulp en de actiemiddelen waarover ze beschikken, aan elkaar verlenen.

2. De stationsbedienden die door hun dienst aan de reizigerstreinen geroepen zijn, alsmede de hoofdwachters en wachters die plantondienst doen in de depotstations en die van de stilstaande treinen die belast zijn met de controle van de biljetten, moeten in de mate van het mogelijke meehelpen aan het openen en sluiten van de deuren, de naam van het station roepen en alzo het snel in- en uitstappen van de reizigers vergemakkelijken; zij moeten eveneens meehelpen aan het optrekken van de beweegbare ramen. De bestellers moeten eveneens, volgens de onderrichtingen die hun door de stationschefs gegeven worden, meewerken aan het openen en sluiten van de deuren. De betrokken stationschefs regelen, schriftelijk en in bijzonderheden, de verplichtingen die in dit opzicht op iedereen rusten.

3. De colli bagage, goederen enz. voor de reizigerstreinen worden met al de mogelijke spoed geladen volgens de aanduidingen van de hoofdwachter of de bagagewachter. Gedurende de rit van de trein worden de colli die bij het eerstvolgende oponthoud dienen afgezet of aan een aansluitende trein overgegeven, geschift en nabij de deur van de pakwagen geplaatst, om ze zo vlug mogelijk te kunnen afladen. In het station waar dit nuttig en mogelijk is, wordt langs één kant van de pakwagen geladen en langs de andere kant gelost. De stationschef bepaalt volgens de omvang van de zendingen het aantal bedienden die bij het laden en lossen moeten helpen.

4. In geen geval mag een trein opgehouden worden om in gebreke zijnde reizigers in regel te stellen. Wanneer de regularisatie niet door het treinpersoneel kan geschieden, moet het nodige gedaan worden in het eerste station waar de duur van de stilstand zulks mogelijk maakt.

De vragen om vervanging van het personeel en de vragen om lichterlocomotieven onderweg, worden gesteld op formulier **E 794** naar onderstaand model, dat door de hoofdwachter aan de stationschef wordt afgegeven.

**E 794.**

Trein nr ..... van ..... naar .....

Hoofdwachter .....

Lasttonnen .....

**VRAAG OM**

a) lichterlocomotief (1) bij vertrek uit .....

b) vervanging te ..... van de hoofdwachter (1) in dienst van .....
van ..... machinisten (1) en ..... stokers (1)
in dienst van .....

Ingediend te ....., op ..... 19...

**De Hoofdwachter,**
(Handtekening).

(1) Doorhalen wat niet past.

5. Op de lijnen die zonder behulp van de dispatching worden geëxploiteerd, moet de aankondiging van de volledige samenstelling van een omnibustrein aan het eindstation door het laatste bediend station gedaan worden. Te dien einde overhandigt de hoofdwachter er een uitvoerige nota over de samenstelling van de trein voor de verdere rit.

# 2de DEEL

---

## Titel II

---

### STOPPEN VAN DE TREINEN, BIJ UITZONDERING.

---



Januari 1950

## TITEL II.

## STOPPEN VAN DE TREINEN, BIJ UITZONDERING. (123.03).

### HOOFDSTUK I. – STOPPEN VAN DE TREINEN, BIJ UITZONDERING, OP VORDERING VAN DE MAGISTRATEN.

**A. – Algemeenheden.**

**1.** De bij § 3 hieronder opgesomde magistraten der rechterlijke orde zijn gemachtigd in erge of dringende gevallen de stilstand te vorderen van gelijk welke trein (reizigers of goederen) op een station, een aanhorigheid of een bewaakte stopplaats, waar volgens de officiële dienstregeling deze trein niet moet stoppen.

**2.** Het stoppen bij uitzondering in volle baan of op een onbewaakte stopplaats mag niet gevorderd worden.

**3.** Zijn gemachtigd het stoppen van een trein, bij uitzondering, te vorderen :

a) de procureurs-generaal, de procureurs des Konings en hun substituten;

b) de krijgsauditeurs en hun substituten;

c) de onderzoeksrechters en dienstdoende onderzoeksrechters;

d) de vrederechters en plaatsvervangende rechters wanneer zij vrederechters vervangen.

**B. – Uitvoeringsmaatregelen.**

**1. VORDERING.**

Het stoppen, bij uitzondering, wordt aangevraagd met een behoorlijk ondertekende schriftelijke vordering, die door de magistraat aan de stationschef of aan de bediende die de stopplaats bedient afgegeven

wordt. Het betrokken personeel moet aan deze vorderingen gevolg geven.

**2. STOPPEN VAN DE TREIN.**

**a) Eerste geval.**

De vordering vraagt het stoppen van de trein op een ander station of op een andere bewaakte stopplaats dan de plaats waar de vordering aangeboden wordt.

De stationschef die de vordering ontvangt verwittigt per telefoon het station of de stopplaats waar de trein moet stilhouden en geeft vóór het vertrek van de trein de nodige bevelen aan de hoofdwachter of doet ze hem geven.

De op een bewaakte stopplaats van dienst zijnde bediende die een vordering ontvangt bepaalt er zich bij ze te overhandigen aan de hoofdwachter van de eerste trein die er moet stoppen, en verzoekt hem het eerste station waar zijn trein stilhoudt te belasten met de in voorgaande alinea voorgeschreven formaliteiten.

**b) Tweede geval.**

De vordering vraagt het stoppen op de plaats zelf van de aanbieding; het station vraagt per telefoon de tussenkomst van het station dat het best in de gelegenheid is om het treinpersoneel te verwittigen.

Wanneer het station niet zeker is dat het treinpersoneel verwittigd werd, neemt het voor zover het over vaste seinen beschikt de nodige schikkingen om de trein te doen stoppen.

Het is verboden de trein te doen stilhouden op vertoon van handseinen.

**c) Verplichtingen van het treinpersoneel.**

1° Telkens als de hoofdwachter kon verwittigd worden, moet hij vóór het vertrek van de trein, op de keerzijde van het werkblad van de machinist, het ontvangen bevel tot stoppen bij uitzondering vermelden, en de machinist moet die mededeling op staande voet viseren.

2° De stationschef of de bediende die de stopplaats bedient, geeft de vordering af aan de hoofdwachter die ze bij zijn verslag voegt, na er de stilstand in vermeld te hebben.

**3. NA DE STILSTAND DOOR DE STATIONSCHEF TE VERVULLEN FORMALITEITEN.**

De chef van het station waar de trein bij uitzondering stopt, of de stationschef die de bewaakte stopplaats beheert, moet door de tussenkomst van de groep het feit ter kennis brengen van de Directie der Exploitatie, Bureau 12-42.

**4. INSTAPPEN EN UITSTAPPEN.**

Wanneer het stoppen van een trein bij uitzondering gevorderd werd, moet de hoofdwachter en het personeel der stations en stopplaatsen er bijzonder op letten dat het in- of uitstappen onder de gewenste voorwaarden van veiligheid en spoed geschiedt.

## HOOFDSTUK II. – STOPPEN VAN EEN REIZIGERSTREIN, BIJ UITZONDERING, OP AANVRAAG VAN EEN LID VAN DE KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS OF VAN DE SENAAT.

Het stoppen van een reizigerstrein bij uitzondering, door een lid van de wetgevende Kamers tijdens de sessie aangevraagd, mag alleen op aanvraag van de Quaestuur van de Kamer of van de Senaat door de Directie der Exploitatie toegestaan worden.

## HOOFDSTUK III. – STOPPEN, BIJ UITZONDERING, VAN DE GOEDERENTREINEN BIJ BLOKPOSTEN WAARVAN DE TOESTELLEN GESTOORD ZIJN.

### A. – Redenen voor het stoppen.

De electromecaniciens, de mecaniciens en de bankwerkers opgevorderd om de gestoorde toestellen te herstellen, zijn gemachtigd het stoppen, bij uitzondering, te vragen van een goederentrein bij de post waar de storing gemeld werd, indien zij aldus spoediger ter plaatse kunnen zijn.

**B. — Uitvoeringsmaatregelen.**

**1.** Voorzien van het telegram waarmee hij opgevorderd wordt, meldt de electromecanicien, de mecanicien of de bankwerker (1) zich aan bij de chef van het vertrekstation of bij zijn gemachtigde, welke de nodige schikkingen treft opdat die bediende de eerste goederentrein zou kunnen nemen die naar de gestoorde post rijdt, zelfs al moet die trein normaal voorbijrijden en derhalve bij uitzondering stilgehouden worden. Hij verwittigt de hoofdwachter van de trein.

**2.** Het bevel tot stoppen bij uitzondering wordt op de keerzijde van het werkblad van de machinist ingeschreven en deze moet bedoelde mededeling vóór het vertrek viseren.

Geldt het een trein met dubbele trekkracht, dan wordt dit bevel aan beide machinisten medegedeeld.

**3.** Om zeker te zijn dat de electromecanicien, de mecanicien of de bankwerker aan de blokpost, waar het stoppen voorgeschreven is, afgestapt is, zet de machinist de trein slechts opnieuw in gang voor zover hij daartoe bevel gekregen heeft van de hoofdwachter door een lichte drukvermindering in de treinleiding (0,5 kg. tot 1 kg. ten hoogste), zoals zulks is voorgeschreven voor de tussenhalten waar geen verrichtingen worden uitgevoerd.

(1) Bij gebrek aan een telegram dat de tussenkomst van de electromecanicien, van de mecanicien of van de bankwerker vordert moet de planning (V.222) van deze bediende voorgelegd worden aan de stationschef, die de storing, vermeld naast de letter D van de beschouwde dag, viseert, met aanduiding van het nummer van de trein die bij uitzondering moet stoppen.

# 2e DEEL

# Titel III

## AANKONDIGING VAN HET INLEGGEN DER FACULTATIEVE EN BUITENGEWONE TREINEN.

## TITEL III.

## AANKONDIGING VAN HET INLEGGEN DER FACULTATIEVE EN BUITENGEWONE TREINEN. (123.001).

### HOOFDSTUK I. – GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN VOOR DE DUBBELSPOORBANEN EN DE ENKELSPOORBANEN.

**A. – Begripsbepalingen.**

1. GEREGELDE TREIN.

Trein die voorkomt op de uurbescheiden en alle dagen of op sommige bepaalde dagen rijdt.

2. FACULTATIEVE TREIN.

Trein ingericht voor behoeften die zich op onbepaalde dagen voordoen; de **dienstregelingen** van de facultatieve treinen worden vastgesteld hetzij door de uurbescheiden, hetzij per **bulletin** uitgaande van de Directie of van de Groepen, wanneer het treinen betreft die op onbepaalde dagen, gedurende een beperkte periode moeten ingelegd worden.

N.B. – De geregelde treinen en de facultatieve treinen worden **gewone treinen** genoemd.

3. BUITENGEWONE TREIN.

Trein ingelegd voor onvoorzienbare behoeften waarin met de gewone (geregelde en facultatieve) treinen niet kan voorzien worden.

Moet eveneens als buitengewone trein worden beschouwd :

**a)** Elke trein die de dienstregeling van een facultatieve trein volgt, wanneer deze laatste afgeschaft werd nadat zijn inlegging werd aangekondigd;

**b)** Elke trein die slechts op een gedeelte van zijn reisweg de rit van een facultatieve trein volgt.

4. BULLETIN (AFGEKORT BN).

Benaming gebruikt voor de schriftelijke inlichtingen uitgaande van de Directie of van de Groepen en

waarbij hetzij de inlegging van facultatieve of buitengewone treinen, hetzij een tijdelijke afschaffing van treinen voorzien wordt.

**B. — Inlichtingen door de stations te geven aan het treinpersoneel.**

1. TREINEN INGELEGD DOOR DE DIRECTIE DER EXPLOITATIE OF DOOR EEN GROEP.

De chef van het station dat een **buitengewone trein** vormt, overhandigt aan de hoofdwachter van deze trein een exemplaar van of een uittreksel uit het bulletin of het telegram waarbij de dienstregeling van die buitengewone trein is aangegeven.

2. TREIN INGELEGD DOOR EEN STATION.

Twee exemplaren van de dienstregeling worden overhandigd aan de hoofdwachter, die een er van aan de machinist afgeeft.

3. OPMERKING.

De stations met een standplaats van hoofdwachters moeten aan de betrokken hoofdwachters tijdig kennis geven van al de onderrichtingen betreffende de dienst der treinen die hun aangaan en, onder meer, van de bulletins rakende de buitengewone treinen enz.

De hoofdwachters, van hun kant, zijn gehouden de omstandige dienstregeling van de door hen te bedienen treinen goed te kennen en, wanneer zij ook maar het minste twijfelen omtrent de plaatsen waar de kruisingen, uitwijkingen en voorbijrijden moeten plaats vinden, zich vóór het vertrek daarover in te lichten.

## HOOFDSTUK II. — ENKELSPOORBANEN (**123**.101).

**A. — Facultatieve treinen.**

1° De hoofdwachter van elke trein waarvan de dienstregeling een kruising met een facultatieve trein voorziet, moet, wanneer deze trein niet rijdt, door de chef van het station waar de kruising voorzien is, in zijn verslag de volgende melding doen inschrijven :

« X rijdt niet. (Handtekening). »

## HOOFDSTUK II. — GEVAL VAN ONDERBREKING VAN DE TELEFOON- EN TELEGRAAFVERBINDINGEN (123.000).

In geval van storing in het telegraaf- of telefoonverkeer zendt de stationschef het omzendtelegram over een omweg verder.

Wanneer geen telegraaf- of telefoonverbinding werkt, mag bij uitzondering de eerstvolgende trein in het station stil gehouden worden om aan de hoofdwachter van die trein een afschrift van het omzendtelegram, door de stationschef gelijkluidend verklaard en voorzien van een afdruk van de datumstempel, mee te geven.

De overhandiging van het afschrift van het telegram aan de hoofdwachter wordt vermeld in het verslag E 791 en de melding wordt door de twee betrokken stationschefs (afzender en geadresseerde) geparafeerd.

## HOOFDSTUK III. — OVERSEINING VAN HET BERICHT VAN INLEGGING AAN DE WEGWACHTERS (A.R.S., Bundel VI).

Wanneer de stationschef de zekerheid niet heeft dat het bericht van inlegging van een facultatieve of buitengewone trein of de aankondiging van een vóór de vastgestelde tijd rijdende trein aan een wegwachterspost werd overgemaakt, treft hij volgende maatregelen :

Alvorens het bevel tot vertrek te geven, licht de stationschef de machinist van de trein in, over de ligging van de wegwachtersposten die niet konden verwittigd worden en overhandigt hij hem voor elke overweg een E.S. 379 (Bevel om de snelheid tot 5 km/h te beperken en te fluiten bij het naderen van de O.W.).

Indien geen stilstand in het station voorzien is, doet hij de trein stilhouden.

# 2e DEEL

# Titel IV

## UITWIJKING DER TREINEN.

## TITEL IV

## UITWIJKING DER TREINEN (123.10 — 123.202).

### HOOFDSTUK I. — GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN VOOR DE DUBBELSPOORLIJNEN EN DE ENKELSPOORLIJNEN.

1. De punten waar de treinen kunnen kruisen of uitgeweken worden, zijn vermeld in Deel III (lijst 58) van het Boek van de Treindienst.
2. De uitwijking van een trein kan voorzien zijn of uitzonderlijk geschieden.
3. Noch de hoofdwachter, noch de machinist van een trein heeft te oordelen over de gepastheid van een uitzonderlijke uitwijking of over de opheffing van een normale uitwijking. Deze kwestie valt uitsluitend onder de bevoegdheid van de stationschef en van de dispatching.
4. Wanneer de machinist van een goederentrein bij het naderen van een station waar hij moest uitwijken, vaststelt dat de seinen de rechtstreekse doorrit toelaten, dan rijdt hij door en verwittigt het treinpersoneel door een korte fluittoon.
5. **Een uitwijking door achteruitrijden** is gelijkgesteld met een rangering in hoofdspoor. Bijgevolg is het niet toegelaten een trein door achteruitrijden uit te wijken buiten de diensturen van het bevoegd personeel E van het station.
6. Het wederaanzetten van een uitgeweken trein is onderworpen aan de voorschriften betreffende het bevel tot vertrek.

### HOOFDSTUK II. — RECHTSTREEKSE UITWIJKING OP DUBBELSPOORLIJNEN.

**A. De seinpost en de installaties laten de seingever toe zich er persoonlijk van te verzekeren dat de trein is uitgeweken en volledig is.**

In dat geval moet de hoofdwachter niet tussenbeide komen.

**B. De seinpost en de installaties laten de seingever niet toe zich er van te verzekeren dat de trein is uitgeweken en volledig is.**

De stations waar dergelijke toestand zich voordoet, zijn vermeld in Deel III, lijst 58 C van het Boek van de Treindienst.

De hoofdwachter vindt op het uiteinde van het wijkspoor een telefoontoestel, geplaatst in een kast gemerkt met de letters G — U (Garage — Uitwijking), met een blokboekje met niet doorlopende even en oneven nummering (E.S. 478F) voor het inschrijven van de mededelingen.

Zodra zijn trein volledig uitgeweken is, verwittigt hij daarvan de seingever met volgende mededeling :
« Nr (van het boekje) Trein nr ..... uitgeweken en volledig ».

Hij laat op deze vermelding zijn naam volgen en schrijft het nummer in dat de seingever hem mededeelt.

Mocht de hoofdwachter vaststellen dat zijn trein niet volledig is dan moet hij de seingever verwittigen en onmiddellijk de maatregelen treffen die bij koppelingsbreuk zijn voorgeschreven.

## HOOFDSTUK III. — RECHTSTREEKSE UITWIJKING OP ENKELSPOORLIJNEN.

Het rechtstreeks uitwijken van een trein is slechts toegelaten in een station of aanhorigheid waar bevoegd personeel E werkzaam is.

# 2e DEEL

# Titel V

## ALGEMENE EXPLOITATIEVOORSCHRIFTEN VOOR DE ENKELSPOORLIJNEN.

# TITEL V.

## ALGEMENE EXPLOITATIEVOORSCHRIFTEN VOOR DE ENKELSPOORLIJNEN (123.10).

### HOOFDSTUK I. — TERMINOLOGIE.

| | |
|---|---|
| KOPSTATION VAN EEN ENKELSPOORLIJN. | **a) de eindstations van een enkelspoorlijn;**<br>**b) in principe, het eerste station dat op de gemeenschappelijke stam ligt, wanneer een enkelspoorlijn in volle baan op een andere lijn aansluit.**<br>**De uitzonderingen aan deze principes zijn opgenomen in lijst 61 van deel III van het boek van de treindienst.** |
| KRUISINGSSTATION. | **a) elk kopstation van een enkelspoorlijn;**<br>**b) elk tussenstation en elke met een station gelijkgestelde aanhorigheid waar de installaties en het personeel in dienst de gelijktijdige aanwezigheid van in tegenovergestelde richting rijdende treinen mogelijk maken.** |
| KRUISENDE TREIN. | **Elke trein die slechts uit een kruisingsstation mag vertrekken nadat een of meer treinen die in tegenovergestelde richting rijden, in dat station zijn aangekomen.** |

De lijst der op enkelspoor geëxploiteerde lijnen komt voor in het Boek van de Treindienst, Deel III — Lijst 61.

### HOOFDSTUK II. — TUSSENRUIMTE EN KRUISING VAN DE TREINEN.

1. De tussenruimte tussen de treinen wordt tot stand gebracht door middel van het absoluut blokstelsel met vastgeblokte secties. Voor bepaalde lijnen geldt een bijzonder stelsel (zie lijst 59 van Deel III van het boek van de treindienst).
2. In principe moet een kruisende trein in het kruisingsstation stoppen.

   Afwijkingen van die regel kunnen echter toegestaan worden.

3. Alvorens toelating te geven voor het vertrek van een trein, vergewist de stationschef er zich van dat al de treinen die in tegenovergestelde richting rijden en die voor het vertrek van de te verzenden trein moeten toekomen, aangekomen zijn.

## HOOFDSTUK III. — BIJZONDER VERKEER.

Moeten in al de kruisingsstations stoppen :

a) **de buitengewone treinen ingelegd door een station;**

b) **de hulptreinen rijdende zonder vastgestelde dienstregeling;**

c) **de over een enkelspoorlijn omgeleide treinen.**

De chef van elk kruisingsstation stelt de dienstregeling op tot het volgende kruisingsstation :

— wanneer het om een **reizigerstrein** gaat, overhandigt de stationschef aan de treinchef twee afschriften van deze dienstregeling; een van deze afschriften is voor de machinist bestemd.

— wanneer het een **goederentrein** geldt, schrijft de stationschef de dienstregeling op het werkblad van de machinist.

## HOOFDSTUK IV. — TREIN DIE NIET HET VOLLEDIG TRAJECT TUSSEN TWEE NABURIGE KRUISINGSSTATIONS AFLEGT.

### A. Algemeenheden.

1. Stations, aanhorigheden, private los- en laadplaatsen en verbindingssporen in volle baan kunnen bediend worden door een trein die niet het volledig traject aflegt tussen de twee kruisingsstations aan weerszijden van de tussenliggende installatie (zie Lijst 60 — Deel III van het boek van de Treindienst). Na bediening van de installatie keert de trein terug naar het vertrekstation.
2. In principe moet iedere trein die het volledig traject tussen twee naburige kruisingsstations niet aflegt, begeleid worden.

3. Lijst 54 van Deel III van het Boek van de Treindienst vermeldt de tussenliggende installaties waar toezicht op de verrichtingen door een hoofdwachter mag uitgeoefend worden. Deze gedraagt zich in dit geval naar de voorschriften van de rangeerdienst.

B. **Verkeer van de trein tussen het vertrekstation en de tussenliggende installatie, en terug.**

1e GEVAL : **ER IS GEEN TUSSENBLOKPOST TUSSEN HET VERTREKSTATION EN DE TUSSENLIGGENDE INSTALLATIE.**

Het **vertrek van de trein** wordt door de stationschef toegelaten nadat de rangeerarm opengezet is (1); bij gebrek aan een rangeerarm of indien het een handbloksein betreft, levert de stationschef een bevel tot voorbijrijden E.S. 422 af, waarop vermeld is : « **De bloksectie wordt niet volledig bereden** ».

2e GEVAL : **ER IS EEN TUSSENBLOKPOST TUSSEN HET VERTREKSTATION EN DE TUSSENLIGGENDE INSTALLATIE.**

Het **vertrek van de trein** wordt toegelaten door het openzetten van het vertreksein.

Aan de tussenblokpost wordt het bloksein toegehouden; de seingever laat het voorbijrijden toe door aan de machinist een bevel tot voorbijrijden E.S. 422 af te leveren waarop vermeld is : « **De bloksectie wordt niet volledig bereden** ».

In beide gevallen **keert de trein** ambtshalve **terug** met in achtneming van de aanwijzingen der aangetroffen seinen (vaste seinen of handseinen).

***

De bladzijden 218 tot 228 vallen weg.

(1) Indien er een paal MR (rangeergrens) voorhanden is, geeft de stationschef een bevel tot voorbijrijden E.S. 422 af voor het voorbijrijden van dat sein.

# 2e DEEL.

---

# Titel VI.

---

## ABNORMALE EXPLOITATIEGEVALLEN.




Bericht nr 21 E — December 1959.

# TITEL VI

## ONGEVALLEN

### HOOFDSTUK I. — VERKEER OP ENKELSPOOR OP DE DUBBELSPOORBANEN (123.221 en 123.222).

**A. — Algemeenheden.**

Het verkeer op enkelspoor, ingericht op een baanvak met dubbelspoor, kan **toevallig** geschieden of **voorgeschreven zijn bij een bericht van abnormaal verkeer** (B.A.V.).

Sommige lijnen of lijnsecties zijn uitgerust met een vaste seininrichting voor verkeer op tegenspoor.

**B. — Toevallig verkeer op enkelspoor.**

**a) LIJNEN OF LIJNSECTIES ZONDER VASTE SEININRICHTING VOOR TEGENSPOOR.**

1. Geen stilstand buiten die voorzien in de dienstregeling, is aan de op normaal spoor rijdende treinen opgelegd.
2. De treinen die op tegenspoor rijden, **moeten verplicht stoppen** in het inrijstation. De machinist ontvangst een schriftelijk bevel tot voorbijrijden E.S. 422 dat terzelfdertijd een bevel tot toevallig verkeer op tegenspoor is.

   **De hoofdwachter wordt mondeling op de hoogte gebracht.**
3. De toegelaten maximumsnelheid der treinen op tegenspoor is beperkt tot 60 km/uur. Zij mag 20 km/uur niet overschrijden op de wissels der inrij- en uitrijstations van het op enkelspoor geëxploiteerde baanvak.

**b) LIJNEN OF LIJNSECTIES MET EEN VASTE SEININRICHTING VOOR TEGENSPOOR.**

1. Een lichtkeper wordt zichtbaar boven het paneel der hoofdlichten of op de mast van het sein, wanneer een vast sein opengezet wordt voor een vertrek op tegenspoor.
2. **Geen stilstand** buiten die voorzien in de dienstregeling is opgelegd, noch aan de inrij, noch aan de uitrij van het op enkelspoor geëxploiteerd baanvak.

3. Bij verkeer op tegenspoor mogen de treinen rijden tegen de op de lijn toegelaten snelheid, op voorwaarde dat de machinist voldoende bekend is met de seininrichting voor tegenspoor.

   Zoniet, is de snelheid beperkt tot 60 km per uur.
4. Bij storing van een vast sein voor vertrek op tegenspoor of bij uitzonderlijk vertrek van een spoor zonder vast sein voor vertrek op tegenspoor wordt aan de machinist een bevel tot voorbijrijden E.S. 422 afgegeven dat terzelfdertijd een bevel tot verkeer op tegenspoor is.

   **De hoofdwachter wordt mondeling op de hoogte gebracht.**
5. De lijnen en lijnsecties welke uitgerust zijn met een vaste seininrichting voor tegenspoor, komen voor in een lijst bij hoofdstuk D hierna. Deze lijst moet bijgewerkt worden naarmate er nieuwe baanvakken worden uitgerust.

## C. — Verkeer op enkelspoor voorzien bij B.A.V.

### a) LIJNEN OF LIJNSECTIES ZONDER VASTE SEININRICHTING VOOR TEGENSPOOR.

De bepalingen van hoofdstuk B, § a) hiervoren, blijven van toepassing, behalve wat de volgende punten betreft :

1. Wanneer het vertrek op tegenspoor toegelaten wordt door een vast sein, moeten de treinen **niet verplicht** stoppen.
2. De toegelaten maximumsnelheid van de treinen op tegenspoor wordt aangegeven in het B.A.V.
3. **Moeten eveneens stoppen** in het inrijstation van het baanvak :
   - — de facultatieve, buitengewone of omgeleide treinen verzonden op **tegenspoor;**
   - — de geregelde treinen die om eender welke reden (vertraging, vervroegde of verlate sluiting van het werkterrein enz.) niet het spoor berijden waarop zij bij toepassing van het B.A.V. hadden moeten rijden.

Het station brengt de machinist schriftelijk en de **hoofdwachter mondeling** daarvan op de hoogte.

### b) LIJNEN OF LIJNSECTIES MET EEN VASTE SEININRICHTING VOOR TEGENSPOOR.

Bij abnormaal verkeer voorzien bij B.A.V. worden dezelfde voorschriften toegepast als die welke gelden voor het toevallig verkeer op enkelspoor (Hoofdstuk B, letter b), hiervoren).

## D. — Lijst van de lijnen en lijnsecties met een vaste seininrichting voor tegenspoor.

| Nr der lijn | Sectie | | Aard van de uitrusting | Toegelaten maximum-snelheid op tegenspoor Km/u. |
|---|---|---|---|---|
| | van | naar | | |
| 50 | Vert. Brussel-(Kl.-Eil.) (Blok 1) | Vert. St-Kath.-Lombeek (Blok 4) | Richtings-koppeling | 140 |
| 50 | Beernem | Brugge | id. | 140 |
| 50 | Aalter | Beernem | id. | 140 |

# D. LIJST VAN DE LIJNEN EN LIJNSECTIES MET EEN VASTE SEININRICHTING VOOR TEGENSPOOR.

| Nr der lijn (Lijst 29 van het B. V. T. Deel III) | Sectie begrepen | |
|---|---|---|
| | tussen | en |
| 50 | Denderleeuw | Aalst (Noord) |
| 50A | Vert. Brussel K. E. (Blok 1) | Vert. St-Katherina-Lombeek |
| 50A | Vert. Meulewijk | Gent-Sint-Pieters |
| 50A | Gent-Sint-Pieters | Landegem |
| 50A | Landegem | Aalter |
| 50A | Aalter | Beernem |
| 50A | Beernem | Brugge |
| 50A | Denderleeuw | Vert. Meulewijk |
| 3 en 50A | | |
| 50A | Vert. St-Katherina-Lombeek | Denderleeuw |
| 2 | | |
| 51 | Brugge | Brugge (Zeehaven) |
| 124 | Linkebeek | Brussel (Zuid) |
| 25 | Schoorde | Mechelen |

## HOOFDST. II. — EXPLOITATIE IN GEVAL VAN ONDERBREKING VAN DE BLOK- OF TELEFOONVERBINDINGEN.

### A. — Algemene bepalingen.

#### 1. PRINCIPES.

— Wanneer er, ten gevolge van een onderbreking van de blok- of telefoonverbindingen, van het normale exploitatiestelsel dient afgezien, wordt de veiligheid van het verkeer der treinen verzekerd door toepassing van een van volgende voorlopige stelsels :

1° blokstelsel van station tot station;

2° stelsel van de tijdruimte;

3° stelsel van de vastgestelde opeenvolging;

4° exploitatie door « slotman ».

— Bij onderbreking van de telefoonverbindingen tussen de eindposten van een baanvak dat uitgerust is met het automatisch blok, wordt het exploitatiestelsel niet gewijzigd. Zo nodig wordt het bloksein van de uitrijpost van het baanvak in de toegezette stand gehouden om de trein te kunnen identificeren.

#### 2. STOPPEN BIJ UITZONDERING.

De machinist of de slotman is soms gelast tussenstations, blokposten in volle baan of wegwachtersposten in te lichten omtrent de wijziging van het exploitatiestelsel.

Wanneer het geval zich voordoet, worden de nodige onderrichtingen hem rechtstreeks gegeven of op het werkblad van de machinist ingeschreven door de stationschef of de seingever van een post in volle baan.

De hoofdwachter laat het werkblad door de machinist viseren, wanneer dit bescheid voor een reizigerstrein wordt gebruikt.

#### 3. VOORBIJRIJDEN VAN DE O.W.

Sommige overwegen mogen slechts met beperkte snelheid voorbijgereden worden. De machinist ontvangt voor elk van die overwegen een bevel om aan de O.W. de snelheid tot 5 km/h te beperken en te fluiten (E.S. 379).

4. SNELHEID — BEVEILIGING VAN DE TREIN.

**Indien het aangenomen exploitatiestelsel vereist dat de trein op het zicht rijdt :**

— mag de snelheid niet hoger zijn dan 20 km/h, **behalve in volle dag,** indien de zichtbaarheid voldoende is om van op ten minste 200 meter een hinder in het spoor op te merken;

— is de beveiliging van de trein naar achteren verzekerd door het eindsein en door het feit dat de machinist van de volgende trein verplicht is op het zicht te rijden. Het treinpersoneel moet de doelmatigheid van het achtersein nagaan telkens als het daartoe de gelegenheid heeft.

## B. — Bijzondere bepalingen voor de dubbelspoorlijnen (123.230).

1. BLOKSTELSEL VAN STATION TOT STATION.

Wanneer de blokverbindingen onderbroken zijn, wordt het absoluut blokstelsel met vastgeblokte secties per telefoon ingericht tussen de twee stations aan weerszijden van de geïsoleerde sectie.

Het treinpersoneel wordt over het inrichten van dit exploitatiestelsel niet ingelicht.

2. STELSEL VAN DE TIJDRUIMTE.

In afwachting dat het blokstelsel van station tot station wordt ingericht of zo dat stelsel onmogelijk kan toegepast worden, wordt de tussenruimte tussen de treinen **in de geïsoleerde bloksectie** verwezenlijkt door toepassing van de tijdruimte.

**Bepaling.**

Het stelsel van de tijdruimte bestaat erin tussen de treinen die in dezelfde richting rijden een tijdstussenruimte van ten minste **10 minuten** te houden.

**Dit stelsel wordt ingericht tussen de beide eindblokposten van de geïsoleerde sectie.**

**Inlichten van het treinpersoneel.**

Bij het verzenden van elke trein moet de stationschef of de seingever van de inrijblokpost van de geïsoleerde sectie :

— aan de machinist mededelen dat de blokverbindingen onderbroken zijn en hem een **bevel tot rijden op het zicht E.S. 378** overhandigen, dat geldig is tot aan de eerste bewaakte blokpost;

— bij een reizigerstrein, de treinchef mondeling verwittigen.

**Verplichtingen van de machinisten.**

De machinist van een trein die onder het stelsel van de tijdruimte rijdt, moet :

— een lange toon gevolgd door een korte toon met de stoomfluit of de klaxon geven en dat sein tweemaal herhalen alvorens te vertrekken;

— een lange toon met de stoomfluit of de klaxon geven bij het naderen van bochten, O.W., ingravingen, alsmede aan de ingang en de uitgang van de tunnels.

**3. BIJZONDERE GEVALLEN — VERKEER OP ENKELSPOOR IN GEVAL VAN ONDERBREKING VAN DE TELEFOONVERBINDINGEN (123.231).**

**1e geval — De blokverbindingen zijn onderbroken en de verbindingen tussen eindstations blijven in dienst.**

De voorschriften van letter B hiervoren, § 1 (Blokstelsel van station tot station) of § 2 (Stelsel van de tijdruimte) zijn van toepassing voor de treinen die op normaal spoor of op tegenspoor rijden.

**2e geval — De blokverbindingen zijn intact, doch de verbindingen tussen eindstations zijn onderbroken.**

Het stelsel van de slotman wordt ingericht.

**Stelsel van de slotman.**

Het stelsel van de slotman bestaat erin, dat voor het baanvak dat op enkelspoor moet geëxploiteerd worden één enkele bediende wordt aangewezen, die « slotman » wordt genoemd en die verplicht aanwezig moet zijn in het station dat een trein op het in beide richtingen bereden spoor verzendt.

De slotman kan geïdentificeerd worden door een bewijs, dat hem afgeleverd is door de stationschef die hem voor die functie aanwijst.

Wanneer hij naar het andere eindstation wordt overgebracht, is de slotman gemachtigd plaats te nemen op de locomotief.

**3e geval — De blokverbindingen en de verbindingen tussen eindstations zijn onderbroken.**

De voorschriften betreffende het 1e en het 2e geval hiervoren zijn gelijktijdig van toepassing.

## C. — Bijzondere bepalingen voor de enkelspoorlijnen (123.13).

### 1. BLOKSTELSEL VAN STATION TOT STATION.

Wanneer de blokverbindingen onderbroken zijn, wordt het absoluut blokstelsel met vastgeblokte secties per telefoon ingericht tussen de twee kruisingsstations aan weerszijden van de geïsoleerde sectie.

Het treinpersoneel wordt over het inrichten van dit exploitatiestelsel niet ingelicht.

### 2. STELSEL VAN DE VASTGESTELDE OPEENVOLGING.

**Principes.**

Indien het niet mogelijk is het blokstelsel van station tot station in te richten, wordt het baanvak geëxploiteerd volgens het stelsel van de opeenvolging der treinen vast-

gesteld op het ogenblik van de onderbreking der blokverbindingen.

Dit stelsel bestaat erin de treinen zonder blokverbindingen te laten rijden met inachtneming van de kruisings- en uitwijkingspunten die in de dienstregelingsbescheiden en de eventueel vóór de onderbreking van de blokverbindingen gewisselde telegrammen zijn vastgesteld.

Indien de drukte van het verkeer zulks wettigt of zo de treinen niet op tijd rijden, wordt het stelsel van de vastgestelde opeenvolging vervangen door het stelsel van de slotman.

### 3. STELSEL VAN DE SLOTMAN.

Het stelsel van de slotman bestaat erin een baanvak zonder blokverbindingen te exploiteren en een bediende aan te wijzen die verplicht aanwezig moet zijn in het station dat een trein op het baanvak verzendt.

De voorwaarden van benuttiging van de slotman zijn dezelfde als die welke uiteengezet zijn in het geval van een dubbelsporig baanvak dat tijdelijk op enkelspoor wordt geexploiteerd.

### 4. VERPLICHTINGEN VAN HET PERSONEEL.

Wanneer het **stelsel van de vastgestelde opeenvolging of het stelsel van de slotman** is ingericht :

a) moet de stationschef :

— de machinist inlichten over de onderbreking van de blokverbindingen en hem een **bevel tot rijden op het zicht E.S. 378** overhandigen, dat geldig is tot op het volgend kruisingsstation;

— bij een reizigerstrein, de treinchef mondeling verwittigen;

b) moet de machinist :

— een lange toon gevolgd door een korte toon met de stoomfluit of de klaxon geven en dat sein tweemaal herhalen alvorens te vertrekken;

— een lange toon met de stoomfluit of de klaxon geven bij het naderen van bochten, O.W., ingravingen, alsmede aan de ingang en de uitgang van de tunnels.

**5. OPMERKING.**

Wanneer de onderbreking van de blokverbindingen betrekking heeft op een tussenblokpost, moet de seingever, in afwachting dat hij ingelicht wordt over het exploitatiestelsel dat zal aangenomen worden :

— de machinist van de trein die naar de geïsoleerde sectie rijdt over de onderbreking van de blokverbindingen inlichten;

— aan de machinist een **bevel tot rijden op het zicht E.S. 378** overhandigen, dat geldig is tot op het volgend kruisingsstation;

— bij een reizigerstrein, de treinchef mondeling verwittigen.

## HOOFDSTUK III. — VOORVALLEN. — IN NOOD BLIJVEN. — ONGEVALLEN.

De beschikkingen van hoofdstuk III zijn toepasselijk bij voorvallen, in nood blijven, ongevallen en abnormale toestanden die zich voordoen :

a) buiten de zone gelegen tussen de uiterste wissels van de stations;

b) binnen die zone, wanneer de stationschef niet onmiddellijk kan tussenbeide komen.

Deze beschikkingen zijn niet van beperkende aard. Elke bediende moet blijk geven van initiatief en in het raam van de opgelegde veiligheidsvoorschriften elke nuttige maatregel treffen om de normale dienst zo spoedig mogelijk te herstellen.

### A. — Algemeenheden.

1. De hoofdwachter die een trein begeleidt, is treinchef. De leiding over de operaties bij voorval, in nood blijven, ongeval of abnormale toestand berust bij hem, uitgenomen in de volgende gevallen :

   a) een stationschef bevindt zich ter plaatse;

   b) het voorval doet zich voor in een station en de stationschef kan onmiddellijk tussenbeide komen.

2. De beschikkingen van technische aard betreffende de samenstelling van de trein, blijven in elk geval onder de bevoegdheid van de machinist.

### B. — Voorvallen.

1. Wordt als « Voorval » beschouwd, elk feit dat zich voordoet tijdens de rit van een trein, maar dat hem evenwel niet verhindert volledig zijn reisweg voort te zetten binnen een tijdruimte van dertig minuten.

2. Indien zulks mogelijk is zonder vertraging te veroorzaken in het opnieuw in orde brengen, deelt het personeel aan de dispatcher, een stationschef of een seingever elk voorval mede dat zich aan zijn trein heeft voorgedaan.

3. Wanneer er zich een voorval aan zijn trein heeft voorgedaan, vergewist het personeel zich in de eerste plaats er van dat daardoor geen hinder geschapen werd voor het verkeer op het nevenliggend hoofdspoor. Indien zulks wel het geval is of indien het personeel zich niet onmiddellijk de visu daarvan rekenschap kan geven, past het dadelijk de voorschriften toe, die voorzien zijn bij ongevallen.

4. **Voorvallen die een wijziging van de remvoorwaarden tot gevolg hebben.**

De maatregelen voorgeschreven bij het A.R.M.A., bundel 2.3.4.2 (Remming van de treinen), zijn toepasselijk.

5. **Aanrijding van een hinder in het spoor of in het vrijeruimteprofiel van het spoor.**

Het algemeen reglement betreffende de gerechtelijke politie van de spoorwegen (A.R.A.D.) schrijft voor in welke gevallen de gerechtelijke overheid moet ingelicht worden.

Moet die inlichting verstrekt worden, dan wordt de chef van een der naburige stations daarmede belast. Hij wordt verwittigd door het treinpersoneel dat daartoe het snelste middel gebruikt. De trein moet dan beschouwd worden als een trein in nood en de maatregelen voorzien in geval van in nood blijven moeten, buiten de eerste inlichting waarvan hoger sprake is, integraal toegepast worden.

Zo de trein een autovoertuig, een door paarden getrokken voertuig, een aanhangwagen of een motorfiets aanrijdt en slechts materiële schade veroorzaakt, moet de treinchef de chef van een der naburige stations met het snelste middel daarvan verwittigen.

De trein mag zijn rit pas voortzetten na toelating van de stationschef.

Rijdt de trein een andersoortige hinder aan en is het verkeer niet gestremd, dan zet hij zijn rit voort. De treinchef meldt het ongeval aan de chef van het eerste station dat hij ontmoet.

In alle gevallen is het feit volgens onderhavig reglement als een ongeval te beschouwen indien het de versperring van een of meer sporen tot gevolg heeft gehad.

## 6. Andere voorvallen.

Indien er zich in de trein een andersoortig voorval voordoet (verplaatsing van de lading, verhitte draagpot, lossen van wielband, enz.), wordt hij zo spoedig mogelijk tot stilstand gebracht.

De machinist gaat na welke de aard is van het voorval.

Drie gevallen kunnen zich voordoen :

**a) DE MACHINIST KAN DE BESCHADIGING VERHELPEN.**

Meent de machinist dat het oponthoud van de trein geen 30 minuten zal overtreffen, dan voert hij de nodige herstelling uit en de trein zet zijn rit voort, zonder andere formaliteiten.

Voorziet hij echter een oponthoud van meer dan 30 minuten dan verklaart de machinist zijn trein in nood.

**b) DE MACHINIST KAN DE BESCHADIGING NIET VERHELPEN DOCH HIJ MEENT DAT DE TREIN KAN VOORTRIJDEN, HETZIJ TEGEN DE NORMALE SNELHEID, HETZIJ TEGEN EEN VERMINDERDE SNELHEID.**

Indien de trein kan voortrijden tegen de normale snelheid zet de machinist de rit voort, zonder andere formaliteiten.

Moet de trein voortrijden tegen een verminderde snelheid dan zet de machinist de rit voort tot in het eerstvolgend station waar de normale toestand kan hersteld worden. De belangrijkheid van de snelheidsbeperking wordt volledig aan zijn oordeel overgelaten. De machinist is gemachtigd zijn trein onderweg tot stilstand te brengen om het betrokken voertuig te onderzoeken.

**c) DE MACHINIST KAN DE BESCHADIGING NIET VERHELPEN EN MEENT DAT DE TREIN NIET MET VOLLEDIGE ZEKERHEID KAN VOORTRIJDEN.**

Het geldt dan een in nood blijven of een ongeval.

## 7. Voorvallen eigen aan de Dieseltractie en de electrische tractie.

### a) BESCHADIGING AAN DE STUURORGANEN VAN DE VOORSTE STUURPOST.

De verkeersvoorwaarden van de trein worden in onderstaande tabel opgegeven :

| Aantal machinisten aan boord van de trein | Aard van de trein | Te treffen maatregelen | Toegelaten maximumsnelheid in km/h |
|---|---|---|---|
| 1 | Electrische motortrein<br>Motorwagen<br>Locomotief die een trein sleept<br>Losse locomotief | De machinist en de begeleidende bediende nemen plaats in de achterste stuurpost van het beschadigd voertuig (van het vooraangeplaatst electrisch motorstel, indien de trein samengesteld is uit electrische motorstellen). De begeleidende bediende staat de machinist bij voor de inachtneming van de seinen. De trein blijft stilstaan bij de eerste telefoonpost die ontmoet wordt om het voorval te melden met het oog op de uitwijking van de trein | 40 |
| 2 | Electrische motortrein<br>Motorwagen | Een machinist bezet de voorste stuurpost en de tweede machinist een andere stuurpost<br>a) de twee bestuurders staan telefonisch in verbinding met elkaar<br>b) in de andere gevallen | 90<br>40 |
| | Locomotief die een trein sleept<br>Losse locomotief | Beide machinisten nemen plaats in de achterste stuurpost | 90 |

### b) BUITEN DIENST STELLEN VAN DE « DODEMANSINRICHTING ».

Wanneer de « dodemansinrichting » buiten dienst moet gesteld worden, mag de trein voortrijden maar de begeleidende bediende moet naast de machinist plaats nemen als die alleen is.

Alvorens opnieuw aan te zetten, stelt de machinist de begeleidende bediende op de hoogte van de uit te voeren verrichtingen om de trein tot stilstand te brengen. De begeleidende bediende brengt de trein tot stilstand in geval van onmacht van de machinist. Wanneer het een gesleepte trein betreft, blijft de machinist stilstaan ter hoogte van de eerste bezette blokpost die hij ontmoet en meldt hij dit voorval aan de seingever. Deze laatste verwittigt alle blokposten van de te berijden lijn.

c) RIT MET EEN OF MEER UITGEVALLEN MOTOREN.

Het uitvallen onderweg van een of meer tractiemotoren van een electrische locomotief of een electrisch motorstel kan bepaalde beperkingen met zich brengen in zake de rit van de trein.

In dat geval geeft de verdeler M.A. de nodige onderrichtingen aan de machinist en deelt aan het Gewestelijk Dispatchingscentrum de door hem getroffen beslissingen mede.

Indien de trein een omnibusdienst verzekert en sommige stilstanden moeten afgeschaft worden, licht de machinist de hoofdwachter in, die op zijn beurt aan de reizigers alle gewenste inlichtingen verstrekt.

## 8. Beschadiging aan het lekaanwijstoestel van de locomotief.

Een locomotief waarvan het lekaanwijstoestel van de hoofdleiding beschadigd is, mag bij vertrek uit het station van herkomst of uit een aflosstation niet aan de kop van een trein geplaatst worden.

Een toestel wordt als beschadigd beschouwd wanneer de fluit niet werkt bij het lossen van de remmen, of wanneer de fluit werkt als er geen lek is in de hoofdleiding en, meer in het bijzonder, wanneer de drukdaling 1,5 kg/cm$^2$ in een tijdruimte van 5 minuten niet overtreft.

Een beschadiging aan het lekaanwijstoestel die zich onderweg voordoet aan een trein met enkele tractie, heeft niet de buitendienststelling van de locomotief tot gevolg.

Wanneer dit feit zich voordoet aan een trein met vooraangeplaatste dubbele tractie, blijft de machinist staan in het eerste station waar de volgorde van de locomotieven kan verwisseld worden.

**Opmerking** : Bij uitzondering mag een locomotief, waarvan het lekaanwijstoestel beschadigd is, bij vertrek uit het station van herkomst of uit een aflosstation aan de kop van een trein geplaatst worden indien die trein achteraan begeleid is.

## C. — Trein in nood.

1. Indien een feit zich voordoet in de rit van een trein zonder dat een spoor versperd wordt, moet deze trein beschouwd worden als een trein in nood indien er voorzien wordt dat hij in zijn geheel de rit niet zal kunnen voortzetten binnen een tijdruimte van dertig minuten.

   **Opmerking** : Een trein, opgehouden voor een toegehouden sein, moet niet beschouwd worden als een trein in nood, welke ook de duur van het oponthoud zij.

**Maatregelen te treffen onmiddellijk na de stilstand van de trein.**

2. Onmiddellijk na de stilstand moet de machinist de trein onbeweeglijk maken.

   Indien de locomotief alleen niet bij machte is de trein onbeweeglijk te houden, moeten de voorschriften van het A.R.M.A., bundel 2.3.4.2 (hoofdstuk VI), toegepast worden.

   Wordt het stel gesplitst of van de locomotief afgehaakt, dan moet elk treindeel in dezelfde voorwaarden onbeweeglijk gemaakt worden.

3. De machinist vergewist zich dadelijk dat het naburig spoor niet versperd werd. Indien dit wel het geval is of indien de machinist zich niet onmiddellijk de visu hiervan rekenschap kan geven, past hij zonder verwijl de voorschriften toe, die bij ongevallen zijn voorzien.

De volgorde waarin de hierboven voorziene veiligheidsmaatregelen moeten toegepast worden, hangt af van de omstandigheden waarin het in nood blijven zich heeft voorgedaan en wordt overgelaten aan het initiatief van de machinist.

4. De begeleidende bediende werkt in nauw verband samen met de machinist om die veiligheidsmaatregelen toe te passen. Zo nodig treedt hij op eigen initiatief op. Bevindt de begeleidende bediende zich achter aan de trein, dan roept de machinist hem door middel van een geluidssein of door de hoofdleiding van de rem geheel te ledigen.

   Alvorens zich naar de kop van de trein te begeven zet de begeleidende bediende de handrem van de pakwagen aan en ziet na of het eindsein doelmatig is. In voorkomend geval steekt hij dat sein aan indien het treineinde zich in een tunnel bevindt. Hij beveiligt ambtshalve elke hinder die hij eventueel in het naburig spoor vaststelt.

5. Zodra de trein geïmmobiliseerd en een eventuele hinder in het naburig spoor beveiligd zijn, schouwt het personeel het stel, ziet het treineindsein na en steekt het in voorkomend geval aan in dezelfde voorwaarden als hiervoor.

6. Onmiddellijk nadat de veiligheidsmaatregelen genomen zijn, moet de bediende die ter plaatse met de leiding van de werkzaamheden belast is, het in nood blijven mededelen of doen mededelen :

   — **op een lijn uitgerust met een alarmtelefoonleiding :**
     — aan de dispatcher;

   — **op een lijn zonder alarmtelefoonleiding :**
     — aan de dispatcher, indien men beschikt over een rechtstreekse telefoonverbinding met de dispatching;
     — aan de chef van een der naburige stations, in het tegenovergesteld geval.

7. **Elke telefonische of schriftelijke mededeling dat een trein in nood verkeert, moet aanvangen met de vermelding « Trein nr ..... in nood ».**

8. De mededeling moet alle nuttige inlichtingen bevatten inzonderheid betreffende :
   — sleping, last, samenstelling en remming van de trein;
   — plaats en aard van de feiten;
   — aard van de gewenste hulp;
   — richting waaruit de hulpelementen gewenst worden;
   — het personeel ter plaatse.

   In elk geval dient vermeld of de sleeplocomotief steeds ritvaardig is en of het stel kan opgeduwd worden.

9. De bediende belast met de mededeling neemt het werkblad van de machinist en begeeft zich naar de dichtstbijgelegen telefoonpost (alarmtelefoon, blokpost, station, O.W., private post aangesloten op de R.T.T., telefoonpost van een sein, enz.).

   De correspondent zorgt eventueel voor de voortzending naar de geadresseerde.

   De bediende belast met de mededeling blijft bij de telefoonpost totdat hij verwittigd wordt van de maatregelen die zullen genomen worden. Vervolgens keert hij terug naar de trein en stelt het ter plaatse gebleven personeel op de hoogte.

10. Bij gebrek aan een telefoonverbinding worden de nodige inlichtingen vermeld op de strook « Bericht van nood of ongeval » van het werkblad van de machinist. Die strook wordt afgescheurd en aan de chef van een der naburige stations overgemaakt per besteller of met een trein die in de tegenovergestelde richting rijdt of, wanneer de trein begeleid is, door de koplocomotief (koplocomotieven) die los of met een treindeel verzonden wordt (worden).

11. **Het is verboden een opdruklocomotief te gebruiken om een kennisgeving van in nood blijven over te brengen naar een opwaarts gelegen station.**

12. Indien de trein bestuurd wordt door een vreemd tractiepersoneel en er een geschreven kennisgeving van in nood blijven moet gezonden worden, wordt gelijk welk formulier gebruikt.

13. Een trein of een treindeel mogen nooit zonder toezicht in volle baan achtergelaten worden. Indien de koplocomotief (alleen of met een deel van de trein) naar het afwaarts gelegen station gezonden wordt om er de mededeling over te seinen, blijft de begeleidende bediende ter plaatse, zelfs indien het een diesel- of electrische locomotief betreft.

14. Een trein of treindeel worden beveiligd in de richting waaruit de hulpelementen verwacht worden, te weten **langs achteren,** door het treineindsein, herhaald door een klapper op 200 m, of **langs voren,** door een handstopsein, dat op het eerste voertuig of ter hoogte van het eerste voertuig wordt geplaatst en door een klapper op 200 m wordt herhaald.

Indien het ter plaatse gebleven treinpersoneel bij de melding van het in nood blijven niet op de hoogte gesteld werd van de richting waaruit de hulpelementen mogen verwacht worden moet de trein aan beide zijden beveiligd worden.

Na ontploffing van de klapper blijft de machinist van de hulpelementen staan en nadert vervolgens voorzichtig de trein.

**Wegvoeren van de trein.**

15. **Zodra de kennisgeving van in nood blijven van een trein verzonden werd, is voor elke latere beweging van de trein of van een treindeel de toelating vereist van de dispatcher of van de chef van een van de naburige stations. De toelating bepaalt de richting waarin de beweging moet uitgevoerd worden.**

16. Een trein in nood mag weggevoerd worden :
— **afwaarts,** in zijn geheel of bij delen;
— **opwaarts,** in zijn geheel of bij delen;
— **afwaarts en opwaarts,** bij delen.

17. Wanneer een weg te voeren treindeel moet opgedrukt worden, moet een bediende het spoor gadeslaan. Hij plaatst zich bij voorkeur op de voettrede van het eerste daarmede uitgeruste voertuig aan de kop van het stel.

Indien de machinist zich in de onmogelijkheid bevindt zelf de seinen waar te nemen, moet die bediende, dat in zijn plaats doen en hij moet bij machte zijn aan de machinist de nodige bevelen over te maken, om de beweging in alle veiligheid te kunnen uitvoeren. Opduwen van het stel is verboden indien het onmogelijk blijkt de verbinding tussen beide bedienden tot stand te brengen.

18. Wanneer een trein in nood werd weggevoerd, moet de vrijmaking van het spoor uitsluitend en in alle gevallen door de stationschef medegedeeld worden.

**1e geval. — Wegvoering in afwaartse richting.**

**a) DE TREIN WORDT IN ZIJN GEHEEL WEGGEVOERD.**

19. Indien de rem-, sleep- en veiligheidsvoorwaarden normaal zijn, mag de trein zijn normale snelheid hervatten.

Bestaan die voorwaarden niet, dan wordt de trein weggevoerd overeenkomstig de voorschriften van het A.R.M.A., bundel 2.3.4.2, hoofdstuk VI.

20. De machinist blijft staan vóór het sein van de bewaakte blokpost aan de uitrij van de bezette sectie, zelfs indien het sein open is; hij verwittigt de seingever dat de trein in zijn geheel wordt weggevoerd en duidt aan tegen welke snelheid hij zal rijden.

De machinist zet vervolgens na het openstellen van het bloksein zijn reisweg voort.

**b) DE TREIN WORDT BIJ DELEN WEGGEVOERD.**

21. Elk treindeel wordt voorzichtig weggevoerd, zonder de snelheid van 20 km/h te overschrijden, welke ook de remvoorwaarden zijn.

22. Na afhaking van elk treindeel, moet de bediende die ter plaatse de leiding heeft over de operaties :
   — het deel van de trein dat in volle baan blijft staan, immobiliseren;
   — het nummer van het laatste voertuig van het treindeel vermelden op het werkblad van de machinist.

23. Tijdens het wegvoeren van elk treindeel, uitgenomen van het laatste, moet de machinist :

— stilstaan voor het bloksein van de uitrijpost van de bezette sectie, **zelfs indien het sein open is;**

— de seingever op de hoogte stellen van de toestand en zijn aandacht vestigen op het feit dat het spoor bezet blijft;

— indien een of meer bloksecties volledig moeten bereden worden, de seingever verzoeken op het laatste voertuig van het treindeel overdag een gele vlag, en 's nachts een lantaarn met wit licht naar achteren te plaatsen. Hij geeft hem vooraf het nummer op van het laatste voertuig.

De gele vlag of de lantaarn geldt als eindsein voor de afwaarts gelegen blokposten.

Vervolgens rijdt de machinist het gesloten bloksein voorbij aan de hand van een bevel tot voorbijrijden E.S. 422.

Indien de machinist de plaats van het uitrijbloksein van de bezette sectie niet kent, blijft hij staan ter hoogte van het eerste door een bewaakte post bediende sein dat hij ontmoet en vraagt daaromtrent om inlichtingen bij de bediende van de post.

24. De terugrit van de locomotief van het afwaarts gelegen station naar de trein wordt gelijkgesteld met de verzending van een hulplocomotief naar een trein.

25. Wanneer het **laatste** treindeel wordt weggevoerd, blijft de machinist staan vóór het bloksein van de uitrijpost van de sectie die bezet was door de trein in nood en verwittigt hij de seingever dat het hier het laatste treindeel betreft.

De machinist zet de rit voort na openstelling van het bloksein.

Het laatste voertuig van dat treindeel voert de reglementaire treineindseinen.

26. Wanneer de geschreven mededeling van het in nood blijven verzonden wordt met de koplocomotief, die los of met een deel van de trein rijdt, geschiedt het verkeer van die elementen in dezelfde voorwaarden als die voor het eerste deel van een trein in nood die per delen in afwaartse richting wordt weggevoerd.

**2e geval. — Wegvoeren naar het opwaarts gelegen station.**

27. Het wegvoeren naar een opwaarts gelegen station moet met voorzichtigheid gebeuren tegen een snelheid die 20 km/h niet overtreft, welke ook de remvoorwaarden zijn.

28. Geen enkele trein of treindeel mag achteruitrijden zonder toelating van de chef van het station waar de trein of het treindeel moet uitgeweken worden.

Twee achteruitrijbewegingen moeten nooit gelijktijdig uitgevoerd worden.

29. De chef van het opwaarts gelegen station zendt de toelating om achteruit te rijden, hetzij rechtstreeks, hetzij door bemiddeling van de dispatcher of een andere stationschef aan de bediende belast met de leiding over de verrichtingen op de plaats van het in nood blijven.

Die toelating wordt schriftelijk of per telefoon gegeven in de volgende vorm : « **Station** ..... **veroorlooft trein nr** ..... **(of treindeel nr** .....) **achteruit te rijden tot** ..... **Tijdelijke snelheidsbeperking** ..... **km/h van K.P.** ..... **tot K.P.** ..... ».

De bediende die ter plaatse belast is met de leiding over de verrichtingen, tekent die vermelding aan op het werkblad van de voor het uitvoeren van de achteruitrijbeweging verantwoordelijke machinist.

30. Bij het uitvoeren van de achteruitrijbeweging worden de bloksecties als onbestaande beschouwd. Op dubbelspoorlijnen plaatsen de seingevers van de bewaakte blokposten geen blokhandseinen in het spoor. Op enkelspoorlijnen openen ze het sein zohaast ze kennis gekregen hebben van de rit die gaat uitgevoerd worden. Er wordt geen handsein geplaatst aan de inrij van het opwaarts gelegen station.

31. Is het spoor uitgerust met een vaste seininrichting voor tegenspoor, dan wordt die niet in dienst gesteld voor het spoor waarop de trein in nood zich bevindt.

32. Wanneer de trein bij delen wordt weggevoerd moet de bediende die ter plaatse de leiding heeft over de verrichtingen :

— het stel dat in volle spoor zal achtergelaten worden onbeweeglijk maken alvorens elk treindeel af te haken;

— het nummer van het laatste voertuig van elk weg te voeren treindeel vermelden op het werkblad van de machinist;

— het laatste treindeel dat opwaarts wordt afgevoerd, voorzien van een treineindsein.

33. De terugrit van de locomotief van het opwaarts gelegen station naar de trein in nood wordt gelijkgesteld met de verzending van een hulplocomotief naar een trein.

**3e geval. — Wegvoeren naar de opwaarts en afwaarts gelegen stations.**

34. De treindelen worden weggevoerd overeenkomstig de hogervermelde voorschriften, al naar de beweging uitgevoerd wordt in afwaartse of opwaartse richting. Geen enkel van de opwaarts of afwaarts weggevoerde treindelen wordt echter als het laatste beschouwd.

35. De bediende die de trein begeleidt of de bevoegde stationschef die zich ter plaatse bevindt, vergezelt het deel van de trein dat het laatst de plaats van in nood blijven verlaat.

**Bijzondere gevallen.**

36. De geadresseerde van een kennisgeving van in nood blijven mag een trein of het achterste deel van een trein in nood doen opduwen door elementen die zich achter die trein op de baan bevinden. De beschikkingen voor de wegvoering van een trein naar een afwaarts gelegen station, hetzij bij delen hetzij in zijn geheel, zijn ook in dat bijzonder geval van toepassing.

37. Wanneer de opdrukelementen worden opgehouden vóór het inrijbloksein van de bezette sectie of vóór het sein van de blokpost aan de inrij van een baanvak uitgerust met het automatisch blokstelsel, moet de stationschef :

— de machinist en de treinchef op de hoogte stellen van de uit te voeren verrichtingen;

— een bevel tot voorbijrijden voor het toegehouden bloksein afleveren aan de machinist. Dat bevel wordt aangevuld met de vermelding « Bloksectie bezet — rijden op het zicht ».

Op de lijnen uitgerust met het automatisch blokstelsel, wordt het bevel tot voorbijrijden slechts afgeleverd indien de trein in nood zich in de eerste automatische bloksectie bevindt, in afwaartse richting van de bewaakte blokpost.

38. Een trein die moet achtergelaten worden door zijn sleepelementen, omdat die een trein in nood moeten opduwen, wordt op zijn beurt beschouwd als een trein in nood. Elke latere beweging van die trein moet door de dispatcher of de chef van een der naburige stations toegelaten worden.

Er wordt echter geen kennisgeving van in nood blijven verzonden en die trein mag in geen geval opgeduwd worden door een andere trein of locomotief.

39. De eventuele achteruitrit naar het opwaarts gelegen station van gelijk welke trein die stilstaat tussen dat station en de trein in nood, wordt uitgevoerd in dezelfde voorwaarden als die welke voorzien zijn voor het achteruitrijden van een volledige trein in opwaartse richting.

**D. — Ongeval.**

1. Wordt in de zin van onderhavig reglement als een ongeval beschouwd, elk ander voorzien feit dan een in nood blijven, dat het verkeer op een of meer sporen onmogelijk maakt.
2. Wanneer er zich een ongeval voordoet :

— moet elke hinder voor het treinverkeer beveiligd worden;

— moeten de trein of de treindelen die bij het ongeval betrokken zijn, onbeweeglijk gemaakt worden;
— moet de dispatcher of de chef van een naburig station op de snelste wijze verwittigd worden.

3. Een hinder wordt als volgt beveiligd :
   a) **tijdelijk**, door een stophandsein geplaatst op 1000 m en herhaald door een klapper op 200 m;
   b) **bestendig**, door de seingevers van de bewaakte blokposten omheen de plaats van de hinder.

   De beveiliging wordt uitgevoerd in de richting waaruit de treinen komen en voor de in beide richtingen bereden sporen, aan weerszijden van de hinder.

   De tijdelijke beveiliging is niet nodig indien de bestendige beveiliging sneller kan verwezenlijkt worden en men de verzekering heeft dat er zich geen enkele trein bevindt tussen de hinder en de bewaakte blokpost(en) die de bestendige beveiliging kan (kunnen) verzekeren.

4. De hinder wordt ter plaatse aangeduid door stophandseinen die aan weerszijden in elk der versperde sporen zijn geplaatst.

   Betreft het een ontspoorde trein of een treindeel, dan worden de seinen geplaatst ter hoogte van het eerste en het laatste voertuig van het stel. Het eindsein mag gebruikt worden voor de betrokken rijrichting.

   Die seinen worden herhaald door een klapper op 200 m in opwaartse richting.

5. Wanneer er zich een ongeval voordoet aan zijn trein, moet de **machinist** zich in de eerste plaats vergewissen of het naburig spoor versperd is :
   a) Wanneer de machinist vaststelt of wanneer hem wordt medegedeeld dat het naburig spoor versperd is, steekt hij **onmiddellijk** een toorts met rode vlam aan of doet die aansteken; hij beveiligt de hinder op afstand of doet die beveiligen (stophandsein in de richting waaruit de treinen komen, geplaatst op 1000 m en herhaald door een klapper op 200 m, in opwaartse richting).

De bediende belast met het uitvoeren van de beveiliging op afstand, gebruikt beide toortsen, zo de beveiliging in beide richtingen noodzakelijk is.

Wanneer de beveiliging slechts in een enkele richting noodzakelijk is, gebruikt hij de tweede toorts, nadat de eerste uitgedoofd is.

b) Wanneer de **machinist** niet zeker weet dat het naburig spoor vrij is, steekt hij een rode toorts aan en plaatst vervolgens een stophandsein in dat spoor ter hoogte van zijn locomotief. Dit sein wordt herhaald door een klapper op 200 m in opwaartse richting. **De machinist** gaat over tot de schouwing van zijn trein. Stelt hij vast dat het naburig spoor versperd werd, dan steekt hij de tweede toorts aan zodra de eerste uitgedoofd is, en beveiligt de hinder op afstand of doet die beveiligen.

6. De machinist die onderweg een hinder vaststelt in een naastliggend hoofdspoor, brengt zijn trein tot stilstand, ontsteekt een toorts met rode vlam, en beveiligt de hinder of doet hem beveiligen overeenkomstig de hogervermelde voorschriften.

Na opnieuw aangezet te hebben, meldt hij het bestaan van de hinder aan het personeel van de lijn en aan het personeel van de treinen die naar de hinder rijden, door twee korte en snel opeenvolgende tonen met de stoomfluit of de klaxon te geven; dit sein wordt herhaald met tussenpozen van ongeveer 2 seconden. De bestuurder van een motorwagen, een electrische motortrein, een diesel- of electrische locomotief doet zijn lichten flikkeren met tussenpozen van ongeveer 2 seconden.

7. Het begeleidend personeel van de treinen werkt nauw samen met de machinist voor de uitvoering van hogervermelde beveiligingsmaatregelen. Zo nodig handelt het op eigen initiatief.

8. Zodra een machinist het licht van een toorts met rode vlam opmerkt in de door zijn trein gevolgde richting, leidt hij daaruit af dat er een hinder ont-

staan is in het spoor dat hij berijdt. Hij stopt onmiddellijk; daarna rijdt hij op het zicht zolang de rode toorts brandt en vervolgens rijdt hij op dezelfde manier over een afstand van 1 km, nadat hij heeft vastgesteld dat ze uitgegaan is.

Hij hervat vervolgens de normale rit maar blijft uiterst waakzaam om zich te schikken naar de aanwijzingen van een handsein dat hem onverhoeds zou vertoond worden.

9. **Bijzonder geval.**

Bij ontsporing van een motorwagen of een electrische motortrein in een sectie met automatische blokinrichting, moeten beide spoorbenen van het bereden spoor dadelijk kortgesloten worden ter hoogte van de dwarsligger juist achter het laatste voertuig, ten einde het sein dat deze bloksectie beveiligt, opnieuw te sluiten of toe te houden.

Daartoe gebruikt de machinist de bijzondere inrichting waarover hij beschikt.

Nadat beide spoorbenen kortgesloten zijn, begeeft de machinist, de stoker of de begeleidende bediende zich met een stophandsein en een klapper naar het sein dat de bezette sectie beveiligt, ten einde na te gaan of het wel degelijk gesloten is. In ontkennend geval beveiligt de bediende de hinder overeenkomstig de voormelde voorschriften.

Wanneer beide sporen versperd zijn, moet de begeleidende bediende de hinder in het spoor dat niet bereden werd, beveiligen, terwijl de machinist zich gedraagt naar de voormelde voorschriften.

De kortsluitinrichting wordt weggenomen zohaast het voertuig opnieuw op het spoor staat.

10. Wanneer een trein tot stilstand komt wegens een ongeval, immobiliseert het personeel hem zoals in de gevallen van in nood blijven.

11. Zodra de hinder beveiligd is, verwittigt de treinchef op de snelste manier en volgens de voorschriften voorzien voor een trein in nood :

— **op een lijn uitgerust met een alarmtelefoonleiding:**
  — de dispatcher;

— **op een lijn die niet uitgerust is met een alarmtelefoonleiding :**
  — de dispatcher, indien men beschikt over een rechtstreekse telefoonverbinding met de dispatching;
  — de chef van een der naburige stations in het tegenovergestelde geval.

12. De mededeling moet alle nuttige inlichtingen bevatten inzonderheid : de aard der feiten, de gevolgen (versperde sporen, slachtoffers, enz.), de betrokken trein(en) en, in principe, alle inlichtingen die de geadresseerde in staat kunnen stellen zich rekenschap te geven van de ernst van het ongeval ten einde onmiddellijk de nodige maatregelen te kunnen nemen die de toestand vereist.

13. Elke telefonische of geschreven mededeling van een dergelijk ongeval moet beginnen met de vermelding : « **Ongeval aan trein nr** ..... ».

14. De chefs van de stations aan weerszijden van de versperring plegen overleg met het oog op de opheffing van de tijdelijke beveiliging, zo ze verwezenlijkt werd, zohaast de bestendige beveiliging van de versperring is uitgevoerd.

15. Het wegvoeren in zijn geheel of bij delen van een trein waaraan zich een ongeval heeft voorgedaan, geschiedt in dezelfde voorwaarden als voor het wegvoeren in zijn geheel of bij delen van een trein in nood.

    De beschikkingen waarbij elke treinbeweging afhankelijk wordt gesteld van de toelating van een stationschef wanneer een geval van in nood blijven werd gemeld, zijn eveneens toepasselijk wanneer er zich een ongeval voordoet.

16. Na een ongeval kan het personeel bij gebrek aan passende middelen, zich soms in de onmogelijkheid bevinden te bepalen of het vrije-ruimteprofiel van het spoor vrij is.

In dat geval is het noodzakelijk een proef uit te voeren en een trein of locomotief door de plaats der versperring te laten rijden.

De beweging wordt met de grootste voorzichtigheid uitgevoerd en de snelheid wordt derwijze geregeld dat onmiddellijk kan worden stilgehouden.

In geval van noodwendigheid wordt op dezelfde manier te werk gegaan bij latere bewegingen.

17. Wanneer er zich een ongeval voordoet aan een O.W. met automatische installatie, moet het personeel onmiddellijk de kleur van de lichten en, eventueel, het rinkelen van de bellen nagaan. Zo mogelijk wordt deze vaststelling gedaan in het bijzijn van een getuige die niet tot de Maatschappij behoort.

## HOOFDSTUK IV. — ONTSNAPPING VAN VOERTUIGEN.

1. **Rekening houdende met de hoogdringendheid van de te nemen maatregelen, wordt het alarm voor de ontsnapping van voertuigen mondeling overgemaakt en wordt het nergens ingeschreven.**

2. Iedere bediende die in volle baan of in een station ziet dat er voertuigen ontsnapt zijn, verwittigt daarvan zo vlug mogelijk een stationschef, een seingever of een wegwachter en de dispatcher indien de lijn uitgerust is met een alarmtelefoonleiding.

3. Het treinpersoneel tracht de ontsnapte voertuigen tot stilstand te brengen door as of ballast op de spoorstaven te strooien of door stopblokken te gebruiken.

**Maatregelen te nemen na het tot staan brengen van de voertuigen.**

4. Het personeel dat de voertuigen tot staan heeft gebracht, moet ze immobiliseren en de hinder in het naastliggend spoor beveiligen zo dit versperd werd. Het meldt nummer en aantal der tot stilstand gebrachte voertuigen aan de chef van het dichtstbijgelegen station en geeft inlichtingen over hun toestand (ontspoord of niet ontspoord), met aanduiding van de sporen die versperd zijn.

5. De bedienden die hinders plaatsen of deden plaatsen, moeten er in elk geval tevens voor zorgen dat ze verwijderd worden, zodra de voertuigen tot stilstand zijn gebracht.

6. De chef van elk station op een baangedeelte dat betrokken werd bij de aankondiging van de ontsnapping van voertuigen, geeft een bevel tot rijden op het zicht dat geldt tot op het volgend station, aan de machinist van de eerste trein die op het in het alarm vermelde spoor moet rijden.

   De seingever van een post in volle baan handelt op dezelfde wijze wanneer hij een trein die opgehouden werd voor de seinen van zijn post ingevolge een alarm, toelaat door te rijden of wanneer een trein zich aanmeldt aan de post, na in volle baan te hebben moeten stoppen.

## HOOFDSTUK V. — OVERLADING VAN DE REIZIGERS.

1. De overlading van de reizigers in volle baan wordt in de mate van het mogelijke vermeden. Moet zulks toch gebeuren dan neemt een stationschef ter plaatse de leiding van de verrichtingen.

2. De overladingsverrichtingen omvatten tevens het overbrengen van reisgoed, colli en postzendingen.

3. Het verkeer tussen een station en de plaats der versperring, van de treinen bestemd voor de overlading van de reizigers, wordt ingericht door de twee stationschefs.

4. In de versperde bloksectie rijden de treinen op het zicht.

   Om de versperde bloksectie binnen te rijden, wordt een bevel tot voorbijrijden van het inrijbloksein afgeleverd. Dat formulier wordt aangevuld met de vermelding : « **Bloksectie bezet — Rijden op het zicht** ».

   Voor de terugkeer van de trein wordt door de stationschef die zich ter plaatse bevindt, een bevel tot rijden op het zicht voor de versperde bloksectie afgeleverd aan de machinist.

## HOOFDSTUK VI. — VOORBIJRIJDEN VAN STOPSEINEN IN DE TOEGEHOUDEN STAND.

### A. — Algemeenheden.

1. Het is in beginsel volstrekt verboden een stopsein in de toegehouden stand voorbij te rijden. Wanneer een trein zulk sein ongeoorloofd voorbijrijdt, moet het personeel hem dringend doen stoppen. Vervolgens stelt het zich in verbinding met de stationschef of de seingever van de blokpost in volle baan, indien het voorbijgereden sein niet voorzien is van een brandend doorrijlicht (sein met automatische werking). De stationschef of de seingever zijn alleen bevoegd om de trein opnieuw te laten aanzetten.

2. Wanneer het materieel onmogelijk is of zo het bij het reglement verboden is een stopsein open te zetten, kan het voorbijrijden in de toegehouden stand toegelaten worden door een bevel tot voorbijrijden.

3. De rangeerseinen alsmede de palen MR zijn met de stopseinen gelijkgesteld, wat het voorbijrijden in de toegehouden stand betreft, doch **alleen voor de rangeerbewegingen.**

4. Wanneer een machinist toelating heeft om een toegehouden sein voorbij te rijden, moet hij vóór het aanzetten de reglementaire geluidseinen geven.

5. Voor de reizigerstreinen wordt het voorbijrijden van een toegehouden sein telkens door de hoofdwachter op het werkblad van de machinist en in zijn verslag E. 791 vermeld.

6. De hoofdwachter die een bevel tot voorbijrijden heeft ontvangen of opgemaakt, geeft het in ieder geval af aan de machinist of aan de bestuurder vóór het aanzetten van de trein.

### B. — Tussenkomst van de hoofdwachter bij het vervullen van de formaliteiten tot voorbijrijden van een stopsein in de toegehouden stand.

**Principes.**

De formaliteiten voor het voorbijrijden van een stopsein in de toegehouden stand worden in beginsel door de machinist vervuld. De hoofdwachter komt echter tussenbeide in volgende gevallen :

**1. TREINEN GESLEEPT DOOR STOOMLOCOMOTIEVEN.**

Wanneer de machinist door zijn stoker verwittigd wordt dat de seingever afwezig is of in de onmogelijkheid is zijn dienst waar te nemen, brengt hij de hoofdwachter op de hoogte. Deze gaat zelf naar de blokpost; hij tracht telefonisch in verbinding te treden met de naburige posten om te weten of de trein mag voortrijden.

Kan hij geen verbinding krijgen of verneemt hij dat de volgende sectie vrij is, dan schrijft hij in het blokboekje : « Trein nr ..... naar ..... is voorbijgereden op ..... te ..... uur ». Hij zet zijn handtekening onder deze inschrijving.

Indien hij de deur gesloten vindt, schuift hij onder de deur een nota met dezelfde inlichtingen.

Ingeval het voorbij te rijden sein een gevaarlijke plaats dekt, plaatst de hoofdwachter klappers of doet er plaatsen tegenover al de seinen op de aansluitende of snijdende sporen, na zich er van vergewist te hebben dat die seinen toe zijn.

De hoofdwachter geeft vervolgens aan de machinist bevel het toegehouden sein voorbij te rijden. Hij schrijft dit bevel onmiddellijk in op het werkblad van de machinist en laat het door hem viseren.

Wanneer het laatste voertuig de blokpost voorbijgereden is, plaatst de hoofdwachter een klapper of doet er een plaatsen op de spoorstaaf tegenover die post en geeft het sein tot vertrek onder dezelfde voorwaarden als na een stilstand in een station. De machinist moet dan tot aan de volgende bewaakte seinpost op het zicht rijden en de aanwijzingen van de seinen die hij ontmoet in acht nemen.

**2. MOTORWAGENS EN ELECTRISCHE MOTORTREINEN.**

Bij de motorwagens en electrische motortreinen vervult de hoofdwachter zelf de formaliteiten, wanneer het bevel tot voorbijrijden niet van hand tot hand aan de bestuurder wordt afgegeven door een stationschef of een seingever.

1e geval. — **Voorbijrijden van een sein dat telefonisch verbonden is met de post die het bedient. — De telefoon werkt.**

De hoofdwachter stelt zich telefonisch in verbinding met de seingever en geeft het kenteken van het sein en het nummer van de trein op. Wanneer het sein gestoord is, geeft de seingever aan de hoofdwachter bevel een « **bevel tot voorbijrijden** » **E.S. 422** op te stellen. De hoofdwachter deelt aan de seingever mede :

— het nr van het blad E.S. 422 dat hij gebruikt;
— het kenteken van het voorbij te rijden sein;
— het nr van de trein.

De seingever herhaalt die inlichtingen en geeft toelating het sein voorbij te rijden door het opgeven van het nr van zijn antwoord, de datum en het uur. Het E.S. 422 wordt behoorlijk door de hoofdwachter aangevuld.

2e geval. — **Voorbijrijden van een sein dat telefonisch verbonden is met de blokpost die het bedient. — De telefoon is gestoord** (1).

a) **Het sein dekt geen gevaarlijke plaats.**

**Een verticale zwarte pijl** op witte grond is op de binnenkant van de kast geschilderd, wanneer het sein geen gevaarlijke plaats dekt.

De hoofdwachter doet de trein op het zicht voortrijden tot aan de eerste bewaakte seinpost en verwittigt de seingever van het voorval.

Indien op het traject een sein met telefoon wordt aangetroffen, moet de trein daar stilhouden en maakt de hoofdwachter gebruik van de telefoon om de seingever over het voorval in te lichten.

b) **Het sein dekt een gevaarlijke plaats** (kast zonder zwarte pijl).

Het sein mag onder geen voorwendsel voorbijgereden worden. De hoofdwachter begeeft zich naar de seinpost en vraagt er een bevel tot voorbijrijden E.S. 422 dat hij aan de bestuurder afgeeft. Indien de seingever afwezig is, zelfde formaliteiten als voor de stoomtrein.

---

(1) De telefoon wordt als gestoord beschouwd :
— wanneer het toestel niet meer werkt;
— wanneer de post gedurende 5 minuten de oproepen niet beantwoordt;
— wanneer de post de oproepen niet nauwkeurig beantwoordt;
— wanneer in de telefoonkast geen boekje E.S. 422 voorhanden is.

3e geval. — **Voorbijrijden van een sein dat niet telefonisch verbonden is met de post die het bedient.**

Na 5 minuten te hebben gewacht, gaat de hoofdwachter naar de seinpost en vraagt er een bevel tot voorbijrijden E.S. 422.

Hij begeeft zich onmiddellijk daarheen, wanneer hij zelf vaststelt dat het sein gestoord is.

Wanneer de seingever afwezig is, zelfde formaliteiten als voor de stoomtrein.

4e geval. — **Voorbijrijden van een bestendig automatisch lichtsein.**

Zulk sein is voorzien van een overschrijdingslicht dat bestendig brandt. Een witte krans op zwarte grond is op de voorkant van de paal geschilderd.

Zodra de trein stilstaat, begeeft de hoofdwachter zich naar het sein, scheurt het eerste vrije blaadje uit het boekje E.S. 421bis (bevel tot voorbijrijden met rijden op het zicht), vult de twee stroken in (nr van de trein en datum) en geeft ze af aan de bestuurder. De trein rijdt het toegehouden sein voorbij en rijdt op het zicht tot aan de voet van het volgende stopsein.

**De toegelaten snelheid bij rit op zicht wordt beperkt tot 20 km/h uitgenomen bij dag en wanneer de zichtbaarheid toelaat een hinder in het spoor op te merken op minstens 200 m.**

Wanneer de omstandigheden van het ogenblik (verkeer bij nacht of ongunstige zichtbaarheidsvoorwaarden) de rit op zicht aan een hogere snelheid dan 20 km/h verbieden, dient de hoofdwachter, nadat hij het E.S. 421bis aan de bestuurder heeft overhandigd, zich in de nabijheid van de stuurpost te houden, en er over te waken dat de trein de snelheid van 20 km/h niet overschrijdt vooraleer het eerstvolgend stopsein bereikt wordt.

Indien, niettegenstaande zijn tussenkomst, de bestuurder zijn rit aan een hogere snelheid dan 20 km/h vervolgt, remt de hoofdwachter de trein bij middel van de kraan aangebracht in de pakwagen of brengt hij de trein tot stilstand door bediening van het noodsein.

Er moet op dezelfde wijze gehandeld worden indien het overschrijdingslicht toevallig gedoofd is, **voor zover het sein wel degelijk voorzien is van een witte krans op zwarte grond.**

5e geval. — **Voorbijrijden van een intermitterend automatisch lichtsein.**

Zulk sein draagt eveneens een overschrijdingslicht dat brandt ofwel gedoofd is.

De seinpaal draagt geen witte krans op zwarte grond.

In de kast liggen een boekje E.S. 421bis en een boekje E.S. 422.

— **Indien het overschrijdingslicht brandt,** handelt de hoofdwachter zoals in het 4e geval is aangegeven (E.S. 421bis).

— **Wanneer het licht niet brandt,** handelt hij zoals voor de gewone stopseinen die een gevaarlijke plaats dekken (1e en 2e geval — E.S. 422).

### 3. TREINEN GESLEEPT DOOR DIESELLOCOMOTIEVEN OF ELECTRISCHE LOCOMOTIEVEN.

Voor de treinen die met enkele trekkracht door diesellocomotieven of electrische locomotieven worden gesleept, gaat de hoofdwachter zelf naar de blokpost om er het bevel tot voorbijrijden in ontvangst te nemen :

a) wanneer het sein, dat geen telefonische verbinding heeft, van de blokpost verwijderd is, (dezelfde maatregelen treffen als in het 3e geval hiervoren);

b) wanneer de telefoon van een sein dat een gevaarlijke plaats dekt, gestoord is (dezelfde maatregelen treffen als in het 3e geval hiervoren).

## C. — Algemene opmerkingen.

### 1. VOORBIJRIJDEN VAN EEN SEIN VOORZIEN VAN EEN SNELHEIDSLICHTBORD.

De bediende die een bevel tot voorbijrijden opstelt om een sein met een snelheidslichtbord te mogen voorbijrijden, moet er de toegelaten snelheid op vermelden. Die aanwijzing wordt ingeschreven in het vak « Trein » na het nummer van de trein.

Voorbeeld : 1208/40 kmh.

**2. SEINPOST TIJDELIJK BUITEN DIENST.**

Wanneer een seinpost tijdelijk buiten dienst is, wordt aan de binnenkant tegen het venster van de post een bord geplaatst met de volgende tekst :

| |
|---|
| Buiten dienst<br>Hors service<br><br>van tot<br>de ..... à ..... |

Tijdens de uren van buitendienststelling mag een sein dat door deze post wordt bediend en toegehouden of gedoofd is, zonder formaliteiten voorbijgereden worden.

**3. ONTBREKEN VAN BEVELEN TOT VOORBIJRIJDEN IN DE KAST.**

Wanneer de hoofdwachter vaststelt dat in de kast op de seinpaal de vereiste boekjes (E.S. 422 of E.S. 421bis) ontbreken, handelt hij als volgt :

— diende hij een E.S. 421bis op te maken, dan brengt hij de machinist op de hoogte. Deze rijdt voort op het zicht tot aan het volgend stopsein.

— diende hij een E.S. 422 op te maken, dan handelt hij alsof de telefoon gestoord was.

In beide gevallen wordt er van het voorval melding gemaakt op het werkblad van de machinist en wordt de onregelmatigheid gemeld aan de chef van het eerste station waar de trein stilhoudt.

**4. BESTENDIG AUTOMATISCH SEIN OPENGEZET NA HET OPMAKEN VAN HET BEVEL TOT VOORBIJRIJDEN MET RIJDEN OP HET ZICHT.**

Wanneer de hoordwachter na een bulletin E.S. 421bis te hebben opgesteld, ziet dat het sein doorrijden aanwijst voor de trein, schrijft hij dwars over het E.S. 421bis de melding « Vernietigd » en geeft het af aan de machinist. De trein herneemt zijn normale rit.

**D. — Bijzonder geval. — Voorbijrijden van automatische seinen in de toegehouden stand in de Noord-Zuidverbinding.**

In de Noord-Zuidverbinding geeft de machinist geen fluit- of klaxontonen vóór hij het toegehouden sein voorbijrijdt. Bovendien zijn volgende bijzondere voorschriften van toepassing.

**a) BESTENDIG AUTOMATISCH SEIN.**

De machinist stopt vóór het toegehouden sein en vertrekt opnieuw en rijdt op het zicht tot aan de voet van het volgend stopsein. Er wordt geen E.S. 421bis opgemaakt.

**b) INTERMITTEREND AUTOMATISCH SEIN.**

Wanneer het overschrijdingslicht niet brandt, wacht de machinist gedurende ten hoogste 2 minuten op het openzetten van het sein of het aansteken van het overschrijdingslicht.

— Indien het overschrijdingslicht aangestoken wordt en het sein toe blijft, handelt de machinist naar de voorschriften van § a) hiervoren.

— Indien het sein toe blijft en het overschrijdingslicht niet gaat branden, begeeft de machinist (de hoofdwachter voor een electrische motortrein of een motorwagen) zich naar de telefoon van het sein om toelating te vragen een bevel tot voorbijrijden E.S. 422 op te maken.

## HOOFDSTUK VII. — ACHTERUITRIT VAN EEN VOLLEDIGE TREIN OVER EEN BEPERKT PARCOURS.

1. De achteruitrit over een beperkt parcours is in de hierna volgende voorwaarden toegelaten om de trein opnieuw aan het perron te brengen, om het vaart te laten nemen om een helling te beklimmen of om een geëlectrificeerde lijnsectie met neergelaten stroomafnemers te doorlopen.

2. De achteruitrijdende trein moet begeleid zijn door een bediende die het stel voorafgaat of die plaats neemt op het eerste voertuig aan de kop van het stel of op de voettrede van het eerste voertuig dat daarvan voorzien is. Die bediende moet bestendig in verbinding blijven met de machinist. De achteruitrit is verboden indien die voorwaarde niet vervuld is.

   Er mag slechts met voorzichtigheid achteruit gereden worden tegen een snelheid van minder dan 20 km/h.

   Indien de toelating van de seingever of de dispatcher vereist is, schrijft de treinchef die toelating in op het werkblad van de machinist.

**1e geval. — Lijn uitgerust met het blokstelsel per telefoon of met gekoppelde toestellen.**

3. Indien de achteruitrit uitgevoerd wordt in de door de trein bezette sectie, mag die beweging ambtshalve gebeuren onder beveiliging door het opwaarts staande bloksein, zonder dit laatste voorbij te rijden.

4. Indien de trein gelijktijdig twee bloksecties bezet, is voor de achteruitrit van de trein de toelating van de seingever vereist. Deze levert eventueel een bevel tot voorbijrijden voor het bloksein af wanneer de trein zijn rit in voorwaartse richting hervat.

5. Indien de achteruitrit de momentele herbezetting meebrengt van de sectie die werd vrijgemaakt, is de beweging ondergeschikt aan de toelating van de seingever van de uitrijblokpost van de sectie die vrijgemaakt werd.

# 2de DEEL

---

# Titel VII

---

## BEVEL TOT VERTREK.

---



Januari 1950

## TITEL VII.

## BEVEL TOT VERTREK (123.04).

### HOOFDSTUK I. – ALGEMENE BEPALINGEN.

Het vertrek van de treinen wordt door de hoofdwachter (1) aan de machinist gegeven.

De hoofdwachter mag evenwel in de hieronder opgegeven gevallen het vertrek niet geven zonder het bevel van de stationschef te hebben ontvangen :

**A. – Lijnen met dubbel spoor.**

1) Reizigerstreinen (behalve electrische treinen) die een aansluitingsstation verlaten.

2) Reizigerstreinen (behalve electrische treinen) bij vertrek uit het station van herkomst.

3) Locale goederentreinen die op tegenspoor vertrekken.

4) Baantreinen, draisines en dienstwagentjes.

Wanneer er geen hoofdwachter of geen bevoegde begeleider is, geldt het bevel van de stationschef rechtstreeks voor de machinist of bestuurder.

5) Iedere rit met vertrek op een baanvak dat abnormaal geëxploiteerd wordt.

6) Bij vertrek uit een station waar een trein bij uitzondering opgehouden werd voor het uitzetten of opnemen van een voertuig.

(1) In deze bundel verstaat men onder :
**hoofdwachter** : een eigenlijke hoofdwachter of elke bediende die als zodanig dienst doet, bv. een wachter, een begeleider van een locaaltrein of een begeleider van Dienst V, E.S. of M.A., met dien verstande dat een werkman van de exploitatie die een locaaltrein vergezelt, niet als begeleider wordt beschouwd;
**stationschef** : de eigenlijke stationschef of zijn bevoegde gemachtigde.

**B. — Lijnen met enkel spoor.**

Iedere rit met vertrek uit een kruisingstation tijdens de uren die op het consigne voorkomen en tijdens welke kruisingen mogen verricht worden.

## HOOFDSTUK II. — BIJZONDERE BEPALINGEN.

**1.** Bij vertrek uit het station van herkomst van de trein en uit tussenstations waar een oponthoud voorgeschreven is, zet de machinist van de goederentreinen, die rijden op het normaal spoor van lijnen met dubbel spoor, de trein in beweging zodra de seinen, die zijn reisweg aanbelangen, opengezet worden.

De losse locomotieven bevinden zich in hetzelfde geval.

**2.** Bij een niet voorgeschreven oponthoud, d.w.z. een oponthoud van reizigerstreinen en goederentreinen, dat in de dienstregeling niet opgegeven is, bij voorbeeld in geval van oponthoud aan een sein, zet de machinist de trein weer in beweging zodra het spoor vrij is.

Wanneer de hoofdwachter tijdens een al dan niet voorgeschreven oponthoud de reizigers- of goederentrein moet verlaten om formaliteiten te vervullen, moet hij de machinist daarvan op de hoogte brengen. In dit geval mag de trein slechts weder in beweging gezet worden, zowel voor de goederen- als voor de reizigerstreinen, na een bevel tot vertrek van de hoofdwachter.

Zo de trein niet verder kan, bij koppelingbreuk of ongeval, moet de machinist zich gedragen naar de reglementsbepalingen (bundels **123**.113 **en 123**.213).

## HOOFDSTUK III. — VEREISTE VOORWAARDEN VOOR HET GEVEN VAN HET BEVEL TOT VERTREK.

Het geven van het bevel tot vertrek is afhankelijk van :

**1.** de vervulling van de verrichtingen voor dewelke de trein werd opgehouden (uitnemen of uitzetten

van voertuigen, laden van colli, wachten op aansluitende treinen, uitstappen en instappen van reizigers enz.). Bovendien moet het vertrekuur daar zijn of voorbij zijn, behalve in de gevallen die opgegeven zijn door de reglementering (zie bundels **123.111** en **123.211**).

In alle gevallen waar een remproef is voorgeschreven, mag het bevel tot vertrek slechts na de proef aan de machinist gegeven worden.

In de gevallen waar het openzetten van het sein het vertrek toestaat, mag de machinist slechts na het uitvoeren van de remproef de trein in beweging zetten.

**2.** Het openzetten van het vertreksein (vast of handsein) of, ingeval dit sein niet kan bediend worden, na afgifte aan de machinist van een bevel tot voorbijrijden van het toegezet sein (bundel **322.50**).

**Opmerkingen.**

**1.** Zo de machinist zich, bij mistig weder of door plaatselijke omstandigheden, geen rekenschap kan geven van de stand van het vertreksein, moet het personeel van de beweging het nodige doen om hem dienaangaande op de hoogte te brengen.

**2.** Het is in principe verboden het bevel tot vertrek **vooraf** te geven onder beding dat er gewacht wordt, hetzij op het openzetten van het vertreksein, hetzij op voorgeschreven vertrekuur, hetzij op de aankomst van een trein of op enig ander later volgend feit. Afwijkingen op deze regel mogen evenwel door de Eerste Inspecteurs der Exploitatie bij uitzondering toegestaan worden bij gelijktijdig vertrek van treinen.

**3.** Het is verboden aan de machinist het bevel tot vertrek te geven om de trein te brengen tot aan de voet van een sein dat in de toegezette stand blijft.

## HOOFDSTUK IV. — WIJZE WAAROP HET BEVEL TOT VERTREK MOET GEGEVEN WORDEN (1).

**A. — Door de stationschef :**

Het bevel tot vertrek wordt mondeling door de stations-

(1) In de stations Brussel (Noord), Brussel (Congres), Brussel (Centraal), Brussel (Kapel) en Brussel (Zuid) zijn de bijzondere voorschriften, hernomen in het consigne van 30 September 1953 van E. 11-21, toepasselijk voor alle treinen die door de Noord-Zuid-verbinding rijden.

chef aan de hoofdwachter gegeven door middel van het woord « VERTREK » voorafgegaan door het nummer van de rit.

**Voorbeeld :** « 3620 VERTREK ».

Zo het bevel tot vertrek rechtstreeks aan de machinist wordt gegeven, wordt dezelfde formule gebruikt.

**Voorbeeld :** « MP 6634 VERTREK ».

**B. — Door de hoofdwachter :**

**1. REIZIGERSTREINEN.**

De hoofdwachter die zich op een plaats bevindt waarop hij gemakkelijk door de machinist kan gezien worden, geeft de machinist bevel tot vertrek door **middel van een lange toon van de mondfluit.** Wanneer door een of andere omstandigheid dit sein door de machinist niet zou kunnen gehoord worden, moet het bevestigd worden :

— **'s nachts,** door een naar de kop van de trein gekeerd wit licht op en neer te zwaaien;
— **over dag,** door met de arm dezelfde beweging te maken als voor het zwaaien van het wit licht.

De wachter die belast is met toezicht op een gedeelte van de trein, verwittigt de hoofdwachter dat al de verrichtingen geëindigd zijn door het woord « KLAAR » te roepen en daarbij de arm op te steken.

Wanneer de reizigerstrein meer dan vijf voertuigen bevat, de hoofdwachter zich achteraan bevindt en hij bijgestaan wordt door een wachter aan de kop van de trein, wordt het bevel tot vertrek aan de machinist gegeven met de mondfluit, door de wachter die belast is met het toezicht op het voorste gedeelte van de trein.

**— MOTORTREINEN.**

**a) De motorwagens met afgezonderde stuurposten zijn voorzien :**

— hetzij, van een groene lamp in elke stuurpost geplaatst. Deze lamp kan door de hoofdwachter aangestoken worden van om 't even welke deur, bij middel van de reglementaire sleutel met 3 takken;
— hetzij van een alarmbel, aangebracht in elke stuurpost, en bediend door de alarmknoppen die in de afdelingen geplaatst zijn.

**b) De lichte Brossel-motorwagens type 551, 552 en 553 zijn voorzien :**

van een zoemer die in elke stuurpost is aangebracht, en bewerkt wordt door een drukknop die naast elke deur voorzien is.

Om het vertrek te geven gebruikt de hoofdwachter de lamp, de bel of de zoemer in plaats van de mondfluit. Om vanwege de machinist alle verwarring met een eventueel noodsein te vermijden, mag het bevel tot vertrek slechts bij middel van de bel of zoemer gegeven worden door het overeengekomen sein dat bestaat uit een lange toon gevolgd door een korte (———————— .).

Wanneer de lamp, de bel of de zoemer niet werken beveelt de hoofdwachter het vertrek met de mondfluit.

**— MOTORSTELLEN.**

Bij de electrische motorstellen wordt het bevel tot vertrek gegeven door het aansteken van een groene lamp in de stuurpost. Deze gaat automatisch aan zodra alle deuren gesloten zijn. Ze kan eveneens aangestoken worden wanneer alle rijtuigdeuren gesloten zijn, behalve die vanwaar de sluiting wordt uitgevoerd, indien de hoofdwachter op de drukknop van het sluitingsmechanisme duwt.

De hoofdwachter geeft slechts het bevel tot vertrek met de fluit wanneer het lichtstelsel niet werkt.

**2. GOEDERENTREINEN.**

In de gevallen waar het voorgeschreven is, wordt het bevel tot vertrek gegeven op de volgende manier :

1) **De hoofdwachter** gaat staan op een plaats van waar hij door de machinist kan gezien worden en geeft het bevel tot vertrek :

— **'s nachts,** door een naar de kop van de trein gekeerd wit licht op en neer te zwaaien;

— **over dag,** door met de arm dezelfde beweging te maken als voor het zwaaien van het witte licht.

Zo de hoofdwachter het nodig acht, bevestigt hij dit sein door een lange toon van de fluit.

2) **De machinist** verwittigt de hoofdwachter dat hij zijn bevel begrepen heeft door een LANGE TOON met de stoomfluit te geven. Hij mag de trein evenwel niet in beweging zetten zonder er zich van overtuigd te hebben dat de hoofdwachter de pakwagen weder bereikt heeft.

3) Zo door de omstandigheden of door de samenstelling van de trein de machinist niet kan ZIEN of de hoofdwachter weer in de pakwagen heeft plaats genomen, meldt de hoofdwachter aan de machinist dat hij weder in de pakwagen is door in de remhoofdleiding een lichte drukvermindering te veroorzaken (0,5 kg tot 1 kg maximum).

# 2e DEEL.

---

# Titel VIII.

---

## EXPLOITATIE
## VAN DE GEELECTRIFICEERDE LIJNEN.




**Bericht 11 E — 15 September 1955.**

## TITEL VIII.

## EXPLOITATIE VAN DE GEELECTRIFICEERDE LIJNEN.

### HOOFDSTUK I. — ALGEMEENHEDEN.

1. — De electrische tractiestroom wordt verdeeld over luchtlijnen, bovenleidingen genaamd.

De verdeling over de bovenleiding wordt gevoed met gelijkstroom, onder spanning van ongeveer 3.300 volt door **de onderstations** en door tussenkomst van **sectionnerings- en voedingsposten.** De toegang tot deze instellingen is aan het treinpersoneel verboden.

De electrische motorvoertuigen vangen de stroom op bij middel van stroomafnemers die over de contactdraden glijden.

De electrische stroom keert naar de onderstations terug langs de spoorstaven, voorzien van een aangepaste electrische uitrusting.

De bovenleidingen vertonen electrische onderbrekingen, **sectionneringen** genoemd. Het deel van de bovenleiding vervat tussen twee sectionneringen noemt men baanvak.

In iedere sectionnering stelt de doorgang van de stroomafnemer twee baanvakken in verbinding en heft tijdelijk de sectionnering op.

2. — Om de geografische ligging van een vertakking, wijkspoor, enz. te kunnen vaststellen, wordt op zekere afstand voor elk richtingssein met pijlen, een wit bord ge-

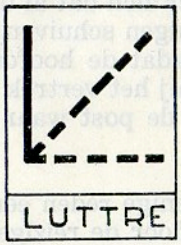



Fig. 1.

plaatst op hetwelk, in 't zwart, het werkelijk beeld van de vertakking aangegeven wordt (fig. 1). De richtingen met **geëlectrificeerde sporen** worden met volle streep aange-

duid. Deze die enkel niet geëlectrificeerde sporen bevatten, worden door een puntstreep aangeduid. Gebeurlijk draagt het bord voluit de naam van het station of van de plaats.

3. — Men noemt **electrische treinen** de treinen samengesteld uit reizigers- of goederenmaterieel gesleept door electrische locomotief, alsook de treinen gevormd door een electrische motorwagen of door meerdere samengekoppelde electrische motorwagens. Wat de categorieën van voertuigen die in de samenstelling van reizigerstreinen, gesleept door electrische locomotief, mogen voorkomen, zie de beschikkingen van hoofdstuk VI, 1e deel van huidig bundel.

4. — Het verkeer van sommige types van electrische motorstellen is onderworpen aan meerdere beperkingen, wanneer zij omnibus- of semi-directe treinen moeten verzekeren. Deze regels maken het voorwerp uit van een afzonderlijk consigne. De verdeler M.A. beschikt nochtans over de nodige bevoegdheid om afwijkingen toe te staan aan deze regels; in dit geval wordt de hoofdwachter hiervan ingelicht door een vermelding, door de stationschef, op het verslag E. 791.

5. — Aan de **electrische motorstellen** worden de deuren automatisch bewerkt.

De deuren worden door de treinbestuurder geopend zodra de trein in het station stilhoudt.

De sluiting wordt uitgevoerd door de **hoofdwachter.** Tijdens de sluitingsbewerking of onmiddellijk daarna, verzekert de hoofdwachter zich dat al de voettreden wel overslaan of onder de rijtuigen schuiven en de deuren gesloten zijn. Het is slechts nadat de hoofdwachter deze controle uitgevoerd heeft dat hij het vertrek van de trein mag toelaten en de deur van de post waar hij zich bevindt mag sluiten.

6. — Wanneer om enige reden een rijtuig van een electrisch motorstel niet door de reizigers mag bezet worden, worden de deuren van dit rijtuig in gesloten stand gehouden door het vastzetten van de electrische toerusting die de deuren sluit. Deze bewerking wordt door een depanneerder uitgevoerd; gebeurlijk eist de hoofdwachter de tussenkomst van deze bediende.

## HOOFDSTUK II. — ALARMTELEFOONLIJNEN.

### A. Algemene beschikkingen.

De geëlectrificeerde lijnen zijn uitgerust met alarmtelefoonlijnen. Op regelmatige afstanden worden op deze lijnen, 't zij vaste telefoonposten, **alarmposten** genaamd aangekoppeld, 't zij **stopcontacten** aangebracht. Deze laatste laten toe zich in de kring te schakelen bij middel van een draagbaar telefoontoestel voorzien van een bijzondere stekker. Een draagbaar telefoontoestel bevindt zich op elke electrische locomotief en in elke voerderspost van de electrische motorwagens.

De alarmtelefoonlijnen laten aan het treinpersoneel toe (hoofdwachters — treinbestuurders) zich in verbinding te stellen met :

1) de **lijndispatcher;**
2) de bediende gelast met het toezicht over de vaste instellingen van de electrische tractie « **verdeler E.S.** » genaamd;
3) de bediende gelast met het toezicht over de electrische tractie, « **verdeler M.A.** » genaamd.

### B. Plaats van de alarmposten en stopcontacten.

De alarmposten en stopcontacten zijn bevestigd op betonnen paaltjes geplant langsheen het spoor. Elke alarmpost of stopcontact is vereenzelvigd door een numerieke aanwijzing, onder breukvorm, waarvan de teller het nummer van de tafel van dispatching opgeeft waarmede de beschouwde lijn verbonden is en de noemer het nummer eigen aan de alarmpost of stopcontact.

Het verkennen van de posten of stopcontacten is vergemakkelijkt door op de masten der bovenleiding geschilderde pijlen die gericht zijn naar de naastbijgelegen post. Deze pijlen dragen een stijgende nummering vanaf het stopcontact. Een gebroken pijl verwijst naar een post (of stopcontact) gelegen aan de overzijde van de sporen.

Wanneer een post opgesteld is op een kaai welke zich in het tussenspoor bevindt, wordt de aanduiding « op kaai » boven de pijl geschilderd.

**C. Noord-Zuidverbinding.**

Elk der 6 sporen van de Noord-Zuidverbinding is uitgerust met een alarmtelefoonlijn waaraan **telefoonposten** gekoppels zijn. Elke post werd links van het betrokken spoor geplaatst en **opwaarts (1 tot 15 meter) van elk lichtbloksein.**

Elke post is vereenzelvigd door een nummer van 2 cijfers. Het opsporen van de posten in de tunnel wordt vergemakkelijkt door zwarte pijlen gericht naar de naastbijgelegen post. De laatste pijl vóór de post is dubbel.

De binnen- en buitengrils van de stations Brussel (N.) en Brussel (Z.) zijn met een bijzondere alarmtelefoonlijn uitgerust.

**D. Gebruik van de alarmtelefoonlijn.**

Bij beschadiging, voorval of ongeval waarvoor een mededeling moet gedaan worden 't zij aan dispatcher, aan verdeler E.S. of aan verdeler M.A., 't zij een tussenkomst van hunnentwege noodzakelijk maakt, gebruikt het treinpersoneel de alarmpost (of stopcontact) van de dichtstbijgelegen alarmpaal. Het meldt zich aan bij zijn correspondent met opgave van het nummer van de post vanwaar het oproept, en blijft luisteren indien het onderrichtingen moet ontvangen. Indien de bediende te velde die op een antwoord van zijn correspondent wacht zich van de post moet verwijderen, pleegt hij overleg met zijn correspondent over de aan te wenden middelen om daarna terug in verbinding te komen.

De hoofdwachter schrijft in zijn boekje E. 882 alle mededelingen met betrekking op de veiligheid.

**1. STOPCONTACTEN.**

Twee soorten zijn in gebruik :

a) De lijn is uitgerust met stopcontacten voor gebruik van een telefoontoestel **zonder magneto** (lijn 25).

— De stekker van het draagbaar telefoontoestel in het stopcontact plaatsen;

— De gecombineerde micro in de hand nemen en op de veer duwen die in het handvat zit;

— Zich aanmelden met voor de micro met luide stem te spreken (b.v. het woord « Alarm » uitspreken). Deze aanmelding verwekt een oproepsein bij de **dispatcher;**
— Gebeurlijk aan dispatcher de verbinding vragen met de verdeler M.A. of de verdeler E.S.

b) De lijn is uitgerust met stopcontacten voor het gebruik van een telefoontoestel **met magneto.**
— Na plaatsen van de stekker van het draagbaar telefoontoestel in het stopcontact is het mogelijk zich in verbinding te stellen met de volgende bedienden mits naleving van onderstaande oproepingscode :
Dispatcher : 2 korte wekkeringen (..);
Verdeler E.S. : 1 korte en 1 lange wekkering (.—);
Verdeler M.A. : 3 korte wekkeringen (...);
(korte wekkering = de kruk eenmaal omdraaien; lange wekkering = de kruk driemaal omdraaien).

**2. ALARMPOST.**

Om de post te gebruiken dient als volgt gehandeld :
— de beweegbare arm van post in opgeheven stand brengen. Deze bewerking veroorzaakt een oproep bij dispatcher;
— het oor tegen de luisterhoorn brengen;
— wachten tot de dispatcher zich aanmeldt;
— in de microfoon spreken en beginnen met de opgave van het nummer van de gebruikte post;
— gebeurlijk, verbinding vragen met verdeler E.S. of M.A.;
— **op het einde van het gesprek de beweegbare arm terug omlaag brengen.**

**E. Storingen aan de alarmtelefoonlijnen.**

Wanneer de hoofdwachter van uit een bepaalde post geen verbinding krijgt met dispatcher, moet hij die post als gestoord beschouwen. Hij begeeft zich alsdan zonder verwijl naar een andere dichtstbijgelegen post (of stopcontact) om een nieuwe oproep te doen.

Zodra de verbinding tot stand gebracht is verwittigt hij vooreerst de dispatcher van het nummer van de gestoorde post (of stopcontact) en geeft daarna het nummer op van de nieuw beproefde post (of stopcontact); vervolgens zet hij zijn mededeling over.

Indien de oproepen van de hoofdwachter zonder antwoord blijven, moet hij zijn mededeling langs een ander snel middel overmaken (zie hoofdstuk II, titel VI, 2e deel van huidig bundel).

## HOOFDSTUK III. — ONGEVALLEN EN VOORVALLEN.

### A. Algemene beschikkingen.

1. — Bij normale dienst verschilt de exploitatie van de geëlectrificeerde lijnen geenszins van die der andere lijnen.

Bij voorval of beschadiging eigen aan de geëlectrificeerde lijnen of aan electrische treinen dienen echter bijkomende maatregelen getroffen.

Deze maatregelen worden ambtshalve door het treinpersoneel getroffen of worden uitgevaardigd door dispatcher of verdeler E.S.

2. — De dispatcher moet **zonder verwijl** ingelicht worden over ieder ongeval of voorval dat zich op een geëlectrificeerde lijn voordoet, 't zij aan de instellingen 't zij aan de treinen.

Het treinpersoneel gebruikt hiervoor de alarmtelefoonlijn. Het verwittigt langs dezelfde weg de dispatcher over elk in nood blijven, koppelingsbreuk, vraag om hulp of vraag om terugrijden.

3. — Elke telefonische mededeling aan dispatcher alhoewel bondig, moet nauwkeurig de aard van het feit opgeven, de plaats waar het zich voordeed alsook de onmiddellijke gevolgen.

4. — Dadelijk na een **niet voorzien stilhouden van een electrische trein** geeft de treinbestuurder :

1e geval : éénmaal **twee korte tromptonen,** indien de stilstand gerechtvaardigd is door een nazicht van het materieel, zonder dat er een gebrek aan spanning is of voor een onregelmatigheid in de werking van de uitrusting;

2e geval : eenmaal **drie korte tromptonen** indien de stilstand veroorzaakt werd door een gebrek aan spanning of door een beschadiging aan de bovenleiding van het bereden spoor;

3e geval : **tweemaal twee korte tromptonen met tussenpoos van twee seconden** indien de stilstand gerechtvaardigd werd om een dekking uit te voeren op een nevenliggend spoor.

In ieder geval moet de hoofdwachter zich dadelijk bij de treinbestuurder begeven en navragen over de reden van de stilstand.

## B. Beschadigingen aan de bovenleidingen.

### I. ALGEMEENHEDEN.

1. — Onder **beschadiging aan de bovenleiding** dient verstaan, elke breuk, elke verplaatsing, elke gebrekkigheid in de vastzettingen of elke misvorming van een der gronddelen.

Een beschadiging aan de bovenleiding kan niet alleen de doorrit van de treinen hinderen, maar ook nog geleiders of andere onder spanning staande delen bereikbaar maken. **Elke, zelfs onrechtstreekse, aanraking** met deze geleiders of delen **kan dodelijke gevolgen hebben.**

Men moet dus iedere beschadiging aan de bovenleidingen ten spoedigste melden, en vermijden **eender welk deel van de beschadigde electrische installaties, zelfs op de grond gevallen draden, aan te raken.**

**De reizigers die zich nabij een beschadigde bovenleiding bevinden, waarvan delen bereikbaar zijn, moeten van het gevaar verwittigd en aanstonds verwijderd worden.**

De bedienden die de plaats van de beschadiging moeten naderen, moeten voorzichtig zijn en, bij duisternis, zich van verlichtingstoestellen voorzien.

2. — Elke beschadiging aan de bovenleiding vormt een hindernis voor het verkeer en moet beveiligd worden volgens de onderrichtingen betreffende het dekken van de hinders.

Een beschadiging kan :

a) het verkeer met neergelaten stroomafnemers vergen, indien geen enkel deel van de bovenleiding het profiel van de lijn inneemt;

b) alle verkeer verbieden, indien het profiel van de lijn ingenomen is.

Bij twijfel dient het profiel als ingenomen beschouwd. Als aanwijzing weze gezegd dat het profiel ingenomen is als een deel van de bovenleiding zich op minder dan 4 m 65 boven de rail bevindt.

## II. MAATREGELEN TE TREFFEN BIJ HET VASTSTELLEN VAN EEN BESCHADIGING.

### a) AANKONDIGING VAN DE BESCHADIGING.

Iedere beschadiging aan de bovenleiding, van welke aard ook, moet aan verdeler E.S. of aan dispatcher aangekondigd worden door de bediende die ze vaststelt door middel van de snelste telefoonverbinding, en onder opgave :

— van de plaats van de beschadiging (n[r] van de masten en kilometerpalen) en van de betrokken sporen;
— of het profiel van één of van beide sporen ingenomen is of dreigt van het te worden;
— of er delen zijn welke door personen kunnen aangeraakt worden.

### b) MAATREGELEN TE NEMEN BIJ BESCHADIGING.

**1. — Vaststelling, door het personeel van een trein, van een beschadiging aan de bovenleidingen op het niet door die trein bereden spoor.**

— De treinbestuurder doet de trein stoppen, geeft de voorgeschreven seinen en plaatst op ongeveer 1000 m opwaarts van de plaats der beschadiging, de voorgeschreven beveiligingen.
— De hoofdwachter geeft de dispatcher kennis van de vaststelling en meldt hem de reeds getroffen maatregelen.
— De dispatcher geeft opdracht hetzij aan de treinbestuurder die de beschadiging ontdekte, hetzij aan de bestuurder van de volgende trein, de nodige inlichtingen in te winnen, ze aan de verdeler E.S. mede te delen en, gebeurlijk, de seinen tot nederlating van de stroomafnemers te plaatsen (zie § III hierna).

**2. — Vaststelling, door het personeel van een trein, van een beschadiging aan de bovenleiding op het bereden spoor.**

— De treinbestuurder laat de stroomafnemers neer, doet de trein stoppen, geeft de voorgeschreven seinen en

brengt op het nevenliggend spoor de nodige beveiliging aan.

— De hoofdwachter geeft de dispatcher kennis van de vaststelling en meldt hem de reeds getroffen maatregelen.

— De treinbestuurder onderzoekt de stroomafnemers en de bovenleiding en licht de verdeler E.S. in over hun toestand.

**Verplichting van de hoofdwachter.**

Na dispatcher te hebben ingelicht, gedraagt de hoofdwachter zich in de twee voorgaande gevallen, naar de onderrichtingen die hem door deze bediende of door de verdeler E.S. gegeven worden.

Bovendien staat hij de treinbestuurder bij voor het wegnemen der dekkingen en het gebeurlijk plaatsen van de seinen tot nederlating van de stroomafnemers.

**3. — Stilstand van een trein veroorzaakt door gebrek aan spanning.**

Het treinpersoneel verwittigt onmiddellijk de dispatcher die over de te treffen maatregelen beslist. De stroomafnemers worden in neergelaten stand gehouden tot ontvangst van het bevel van dispatcher tot wederoplaten der stroomafnemers.

**4. — Beschadiging aan bovenleidingen die een niet geëlectrificeerd spoor kruisen.**

Wordt een beschadiging aan de bovenleiding vastgesteld aan de kruising van een niet geëlectrificeerde lijn, dan moeten op deze lijn in beide richtingen, beveiligingen door vaste seinen of handseinen verwezenlijkt worden. De bediende die deze beschadiging vaststelt, vertoont de handseinen of begeeft zich naar het seinhuis, zo dit nabij is.

In dit geval verwittigt hij de seingever, die aanstonds de bedoelde seinen toestelt of toehoudt. Vervolgens wordt de beschadiging gemeld aan de dispatcher, met opgave van de plaats waar ze zich heeft voorgedaan. Nadat het profiel op de niet geëlectrificeerde sporen vrijgemaakt is, worden de beveiligingen op die sporen, op bevel van dispatcher, weggenomen.

**5. — Beschadiging aan de bovenleidingen in de nabijheid van een overweg.**

Een beschadiging aan een bovenleiding nabij een overweg kan bij het oversteken van de sporen, door personen of voertuigen, gevaar opleveren.

In dit geval moeten de nodige maatregelen getroffen worden om alle wegverkeer op de O.W. te schorsen.

**6. — Vaststelling van beschadigingen aan de bovenleidingen door andere bedienden dan die der electrische treinen.**

De bediende die een dergelijke beschadiging vaststelt dekt de hinder met een handsein en blijft ter plaatse tot bij de aankomst van de eerste trein.

Indien, om deze beveiliging op de voorgeschreven afstand van 1.000 m vóór de hindernis te verzekeren, bedoelde bediende een blokpost **van de electrische lijn** aantreft, vraagt hij aan deze post de beveiliging door middel van het vaste sein te verwezenlijken. Hij geeft aan de seingever de plaats der beschadiging op (n^rs van de naburige masten). Treft hij een open sein aan dan loopt hij de trein tegemoet, het handstopsein vertonend. Hij tracht de aandacht van de seingever gaande te maken ten einde hem uit te nodigen de seinen toe te zetten die toegang geven tot het beschadigde baanvak. Wanneer de trein tot stilstand gekomen is, duidt de bediende aan het treinpersoneel de plaats en de aard van de beschadiging aan. Het treinpersoneel verwittigt de dispatcher van het voorval met opgave van de plaats der beschadiging en meldt eveneens of het profiel van de lijn al of niet ingenomen is. Gebeurlijk worden door het treinpersoneel, op bevel van dispatcher de seinen tot nederlaten van de stroomafnemers geplaatst en de beveiligingen weggenomen.

**III. RIT MET NEERGELATEN STROOMAFNEMERS.**

a) BEVEL TOT RIT MET NEERGELATEN STROOMAFNEMERS.

Wanneer een rit met neergelaten stroomafnemers dient opgelegd, ontvangt de treinbestuurder een bevel tot rit met neergelaten stroomafnemers.

b) PLAATSEN VAN DE BIJZONDERE SEINEN TOT NEERLATING VAN DE STROOMAFNEMERS.

De neerlating van de stroomafnemers wordt bevolen door bijzondere handseinen bestaande uit :

— een **waarschuwingssein** geplaatst op 500 m voor het uitvoeringssein;

— een **uitvoeringssein** dat de plaats aanduidt vanwaar de stroomafnemers moeten neergelaten zijn; dat sein wordt op minstens 200 m geplaatst vóór de oorsprong van het te beveiligen deel van de bovenleiding;

— een **oplatingssein** geplaatst 200 m voorbij het uiteinde van het deel der bovenleiding dat buiten gebruik is.

Deze seinen, waarvan zich steeds een stel in de pakwagenafdeling van elke electrische motorwagen en op elke electrische locomotief bevindt, worden aan de masten van de bovenleiding gehangen, links van het spoor in de normale rijrichting en rechts voor het verkeer op tegenspoor.

Het treinpersoneel mag gelast worden met het plaatsen der seinen tot nederlating van de stroomafnemers. In voorkomend geval moet dat werk door de treinbestuurder uitgevoerd worden volgens de bevelen van de hoofdwachter. Deze laatste helpt de treinbestuurder om alle tijdverlies te vermijden. Zodra de seinen geplaatst zijn verwittigt de hoofdwachter telefonisch de dispatcher.

Wanneer de seinen tot nederlaten der stroomafnemers moeten geplaatst worden door het personeel van een trein welke het spoor berijdt waarop de beschadiging zich heeft voorgedaan, laat de dispatcher de trein toe de geplaatste beveiligingen op zicht voorbij te rijden.

c) RIT MET NEERGELATEN STROOMAFNEMERS.

**1. — Achteruitrit in vorige sectie.**

De nodige treinsnelheid om een bepaalde lengte van een bovenleiding stroomloos te doorlopen hangt af van die lengte en van de helling van de baan. Oordeelt de bestuurder dat hij, uit de ruststand vertrekkende, deze snelheid niet kan bereiken ter hoogte van het uitvoeringssein, dan mag hij, **met toelating van de dispatcher** onder beveiliging van het vorige bloksein tot op enkele meters afwaarts van de geïsoleerde spoorstaaf van het blokpedaal achteruitrijden.

Is die achteruitrit onvoldoende, dan mag hij slechts over een grotere afstand afgelegd worden als volgende voorzorgen werden genomen :

— de hoofdwachter begeeft zich naar het blokseinhuis en verzekert er zich van dat geen ontblokking gegeven is om de aankomst van een trein in de voorgaande sectie toe te laten, hij deelt dit aan de dispatcher mede en meldt dat zijn trein opnieuw in de voorgaande bloksectie moet komen;

— op de lijnen met « automatisch blokstelsel » vraagt de hoofdwachter de toelating tot achteruitrijden aan dispatching door middel van de alarmtelefoonlijn;

— de hoofdwachter gedraagt zich vervolgens naar de bevelen die hij van dispatcher ontvangt.

Indien bij het achteruitrijden wisselverbindingen of kruisingen moeten gepasseerd worden, moet de hoofdwachter insgelijks de toelating van de toezichtsdiensten van de betrokken stations bekomen alvorens de trein te doen achteruitrijden.

**2. — Electrische treinen gesleept door een niet electrische locomotief op een baanvak waarvan de bovenleiding buiten spanning is.**

De electrische treinen gesleept door een locomotief (stoom of Diesel) mogen op een stroomloos gesteld baanvak rijden op voorwaarde dat de stroomafnemers **neergelaten en in deze stand gegrendeld werden.**

**C. Beschadigingen aan de electrische treinen.**

(6) **Bladzijde 300[12].**

**1. Stilstand veroorzaakt door de staat van het tractiematerieel.**

Indien na een stilstand veroorzaakt door een beschadiging aan het tractiematerieel de bestuurder oordeelt dat de trein zijn rit niet zal kunnen voortzetten binnen de 5 min verwittigt de hoofdwachter (of de bestuurder voor de goederentreinen) onmiddellijk de dispatcher.

Indien de trein niet meer kan aanzetten, verwittigt de bestuurder de verdeler M.A. en wordt de trein als in nood beschouwd.

Naar gelang de omstandigheden doet de verdeler M.A. de in nood verkerende trein opdrukken of wegslepen door een andere trein of een locomotief (electrische, stoom of diesel).

Tussen een electrische motortrein en een locomotief wordt de koppeling verwezenlijkt door de voerder bij middel van de hulpkoppeling die zich in de pakwagenafdeling van elk motorstel bevindt.

**2. BESTUREN VAN DE ELECTRISCHE TREINEN IN GEVAL VAN BESCHADIGING AAN HET BEDIENINGSORGANISME VAN DE VOORSTE STUURPOST.**

Wanneer de bedieningsorganen van de voorste stuurpost van een electrische trein derwijze beschadigd zijn dat het besturen van uit deze post niet meer mogelijk is, mag de trein vanuit een andere post bestuurd worden, of mag de trein door een andere trein geduwd worden.

Een dezer beschikkingen mag echter slechts toegepast worden onder volgende voorwaarden :

a) aanwezigheid van twee treinbestuurders;

b) voorafgaandelijke toelating van de hoofdwachter. na

**8. Bladzijde 300[13] — 2.**

Wanneer de bedieningsorganen van de voorste stuurpost van een electrische trein derwijze beschadigd zijn dat het besturen vanuit deze post niet meer mogelijk is, mag de trein vanuit een andere post bestuurd worden. De maatregel mag slechts met instemming van de dispatcher en met de toelating van de treinchef toegepast worden.

De in dat geval toegelaten verkeersvoorwaarden zijn opgenomen in titel VI van het tweede deel, hoofdstuk III.

sleept wordt nemen de twee bestuurders plaats in de achterste stuurpost; een bestuurder verzekert de bediening van de toestellen, terwijl de andere de stand van de seinen nagaat;

— Wanneer de « dode man »-inrichting niet in gebruik kan behouden blijven in de stuurpost waar de bestuurder gelast met het nagaan van de seinen en het bedienen van de rem zich bevindt, moet de hoofdwachter plaats nemen in deze stuurpost naast de bestuurder, om alzo de trein tot stilstand te kunnen brengen in geval van mogelijk te kort komen van de bestuurder. Indien een trein in dergelijke omstandigheden bestuurd wordt

moet de treinbestuurder vóór het vertrek de hoofdwachter inlichten over de eventueel uit te voeren bewerkingen.

— De maximum toegelaten snelheid is :

a) 90 km/u : indien de twee bestuurders in telefonische verbinding zijn, of in dezelfde stuurpost plaats nemen;

b) 40 km/u : in de andere gevallen.

**Opmerkingen.**

— Wanneer men slechts over één treinbestuurder beschikt, is het besturen van een electrische trein van uit een andere stuurpost als de voorste verboden aan electrische motorstellen. De trein dient als in nood beschouwd.

— Wanneer het een trein betreft gesleept door electrische locomotief mag deze door één treinbestuurder gevoerd worden tot het eerste station waar de trein kan uitgeweken worden. Om dit station te bereiken neemt de hoofdwachter (of de begeleider) plaats in de stuurpost naast de treinbestuurder en staat deze bij in het nagaan van de seinen. (Maximum toegelaten snelheid : 40 km/u).

**3. TOEVALLIG UITSTAPPEN VAN DE REIZIGERS IN VOLLE BAAN.**

De electrische motortreinen zijn voorzien van ladders om het uitstappen van de reizigers toe te laten uit een trein die in volle baan stilstaat. Deze ladders worden geplaatst door de bestuurder op bevel van de hoofdwachter.

Bovendien zijn de algemene onderrichtingen voor het overladen van de reizigers van toepassing (bundel II, 2e deel, titel IV, hoofdstuk III).

**4. « DODE-MAN »-INRICHTING.**

Een veiligheidstoestel « dode-man » genaamd is aangebracht in de stuurpost van elke electrische motortrein en electrische locomotief; het heeft tot doel in geval van tekortkomen van de bestuurder, de stilstand van de trein te verwezenlijken door het verbreken van de spanning en door spoedremming.

a) **ELECTRISCHE MOTORSTELLEN.**

De werking van de dodemansinrichting wordt nagegaan door het branden van een controlelamp binnen in het rijtuig nabij elke stuurpost.

Indien de hoofdwachter vaststelt dat een controlelamp gedoofd is, moet hij dadelijk nagaan of die van een andere stuurpost brandt, terwijl hij zich naar het voorste deel van de trein begeeft. Zo die lamp normaal brandt, beperkt de hoofdwachter er zich toe de bestuurder bij het eerste oponthoud te verwittigen.

Is echter de tweede lamp eveneens gedoofd, dan begeeft de hoofdwachter zich onmiddellijk naar de door de bestuurder bezette stuurpost en treft er alle nodige maatregelen.

Indien hij zich niet spoedig naar deze stuurpost kan begeven, hetzij wegens de grote toevloed van reizigers, hetzij bij gebrek aan onderlinge verbinding tussen de stellen, brengt hij onmiddellijk de trein tot staan. Hij handelt op dezelfde manier zo de trein zich op korte afstand bevindt van een station waar hij moet stilhouden.

In elk geval vermeldt de hoofdwachter het voorval op het werkblad van de bestuurder.

brengen door geluid- en handseinen.

Zodra de hoofdwachter door de geluidseinen verwittigd wordt moet hij de trein tot staan brengen.

**Opmerking :** Indien de lamp beschadigd is of om een andere reden de « dode-man »-inrichting buiten dienst moet gesteld worden, moet de hoofdwachter in de nabijheid van de bestuurder blijven tot de beschadiging hersteld wordt, en aan elk tekortkomen van de bestuurder verhelpen.

**5. BRAND IN DE ELECTRISCHE MOTORWAGENS.**

Een blustoestel is geplaatst in de pakwagen en in de stuurpost van de electrische motorwagens.

De gebruikswijze van deze toestellen is in de nabijheid of op de toestellen zelf aangebracht.

De hoofdwachters en wachters mogen deze blustoestellen gebruiken om een brand te bestrijden in de voertuigen, te zeggen in de reizigersafdelingen, op de platformen en in de pakwagenafdelingen.

Als een brand uitbreekt in een stuurpost, in een cabine met electrische toestellen, op het dak, in de koffers of toestellen geplaatst onder het voertuig, moet de hoofdwachter, nadat hij de stilstand van de trein verwekt heeft, onmiddellijk de treinbestuurder verwittigen die alleen gemachtigd is de brand te bestrijden.

Elk gebruik van een blustoestel moet door de hoofdwachter aan de treinbestuurder gemeld worden.

**6. KOPPELINGSBREUK AAN DE ELECTRISCHE MOTORSTELLEN.**

Indien de koppelingen en de continuïteit van de pneumatische leidingen kunnen hersteld worden rijdt de trein normaal verder; indien de continuïteit van de electrische leidingen niet kon verwezenlijkt worden kunnen er zich echter beperkingen in het verkeer van de electrische motorstellen voordoen. De hoofdwachter zal hiervan ingelicht worden door de treinbestuurder.

Indien de koppelingen niet kunnen hersteld worden, dienen de treindelen afzonderlijk afgevoerd.

Wanneer de koppelingsbreuk de breuk van een hoogspanningskabel van de leiding der verwarming veroorzaakt heeft, moet de verwarming van gans het stel buiten dienst gesteld worden.

**7. BESCHADIGINGEN AAN DE REMINRICHTINGEN VAN DE ELECTRISCHE MOTORSTELLEN.**

De treinbestuurder moet over de snelheidsbeperking beslissen in geval van beschadiging aan de reminrichtingen van de electrische motorstellen.

**8. RIT MET UITGESCHAKELDE MOTOREN.**

Wanneer onderweg een of meerdere motoren van een **electrisch motorstel** buiten dienst gesteld worden wegens averij, wordt de rit met uitgeschakelde motoren aangenomen. Dergelijke beschadiging veroorzaakt sommige beperkingen in het verkeer van het motorstel als dit een omnibusdienst verzekert en het is dikwijls nodig, wegens het lijnprofiel, sommige stilstanden op te heffen.

In dit geval verwittigt de treinbestuurder de hoofdwachter die zich gedraagt naar de ontvangen richtlijnen voor wat het inlichten van de reizigers en dispatcher betreft.

Indien de beschadiging vastgesteld werd in het vertrekstation van de trein, moet het electrisch motorstel, indien mogelijk, door een planton electrisch motorstel vervangen worden.

## D. Verbreken van de spanning.

### 1. VEREISTE VOORWAARDEN OM EEN VERBREKING VAN DE SPANNING AAN TE VRAGEN.

Het verbreken van de spanning mag **alleen** in volgende gevallen aangevraagd worden :

a) Redding van een geëlectrocuteerde die in contact gebleven is met de draden, delen van de leiding onder spanning of zich in een stand bevindt die een nieuw contact kan veroorzaken tijdens de bewerking. Wanneer de electrocutie veroorzaakt werd door delen onder spanning van het rollend materieel, volstaat het over het algemeen de stroomafnemers neer te laten en te grendelen om het slachtoffer te bevrijden;

b) Uitdrukkelijke aanvraag van een brigade-chef van de brandweer geroepen om een brand te blussen onder of in de nabijheid van de bovenleidingen. Voor de branden uitgebroken binnen het electrisch materieel volstaat het doorgaans de stroomafnemers neer te laten en te grendelen om de brand te bestrijden.

c) Brand uitgebroken onder de bovenleidingen en die een dergelijke uitbreiding neemt dat de bovenleiding duidelijke tekenen vertoont dat ze weldra onder de invloed van de warmte zal neerstorten;

d) Beschadiging aan een bovenleiding die een gevaar daarstelt voor de reizigers die zich in een trein bevinden of die deze moeten ontruimen, wanneer de gewone voorzichtigheidsmaatregelen niet volstaan om de veiligheid te verzekeren en indien de dringendheid het rechtvaardigt;

e) Elk voorval dat een bediende verplicht op een gevaarlijke manier en zo snel mogelijk de bovenleidingen te benaderen.

De aanvragen tot stroomverbreking voor de hierboven aangehaalde gevallen worden gerangschikt als volgt :

a) electrocutie;

b) en c) brand;

d) en e) electrocutiegevaar.

De bediende die de stroomverbreking aanvraagt oordeelt of deze onmiddellijk (bijvoorbeeld : electrocutiegeval) moet geschieden of dat de verbreking eerst na een zeker tijdspanne mag uitgevoerd worden.

Hij mag niet uit het oog verliezen dat een onmiddellijke verbreking het toepassen van maatregelen vergt die het verkeer op grote afstanden van de geëlectrificeerde lijnen lam legt.

**2. AANVRAGEN TOT VERBREKEN EN TOT HERSTELLEN VAN DE SPANNING.**

a) AANVRAAG TOT VERBREKEN VAN DE SPANNING.

Telkens er zich een voorval voordoet dat het verbreken van de spanning vereist moet een bediende van de maatschappij deze aanvragen, door het overmaken, langs de snelste weg, 't zij aan dispatcher, 't zij aan verdeler E.S. van volgende mededeling :

« ..... (1) te .....
Stroom verbreken op de lijn ..... (of onmiddellijk stroom verbreken op de lijn .....) » (2)

De verzender geeft naam en hoedanigheid op en meldt het telefoonnummer waar hij kan bereikt worden.

b) BEVESTIGING VAN DE STROOMVERBREKING.

De bediende die de aanvraag overmaakte moet de volgende melding afwachten :

« ..... (1) te ..... De stroom is verbroken ».

Volgen dan de naam van de verdeler E.S. of van dispatcher, het n^r^ van zijn mededeling en het uur.

c) HERSTEL VAN DE SPANNING.

De beslissing en de formaliteiten voor het herstellen van de spanning moeten, in principe, door de electromecanicien E.S. genomen worden, die zich onmiddellijk naar de plaats van het ongeval dient te begeven; indien deze bediende niet tijdig aankomt, moet de beslissing tot herstel van de spanning getroffen worden door de bediende, de hoogste in graad, die tegenwoordig is en de formaliteiten tot her-

(1) Persoonsongeval of gevaar voor electrocutie of brand.
(2) De bediende die het verbreken van de stroom aanvraagt kiest de formule volgens de plaatselijke omstandigheden.

stel van de spanning worden dan uitgevoerd door de bediende die het verbreken van de spanning aangevraagd heeft.

Het telegram moet als volgt opgesteld worden :

« Bewerkingen geëindigd voor ..... (1) te ..... lijn ..... Stroom mag hersteld worden ».

Volgt dan de naam en graad van de bediende die de aankondiging doet alsook de aanduiding van het uur.

**Belangrijke opmerking.**

Men zorge er voor dat de toelating tot herstel van de spanning zo spoedig mogelijk na beëindiging van de bewerkingen gegeven wordt. Nochtans mag het herstellen van de spanning slechts toegelaten worden wanneer zich geen enkel voorwerp (ladder, draad, koord, enz.) dat voor de bewerking gebruikt werd, meer in aanraking met de bovenleiding bevindt.

De bediende die de toelating tot herstel van de spanning geeft moet vooreerst alle tegenwoordige personen verwittigen dat zij de spanning als hersteld moeten beschouwen en dat het verboden is de electrische instellingen aan te raken.

In geval van brand, moet de brigade-chef van de brandweer voorafgaandelijk zijn akkoord geven.

**E. — Gevaren van de inrichtingen voor electrische tractie. — Hulp aan de slachtoffers van een ongeval door electrocutie.**

Wat de gevaren van de installaties voor electrische tractie, de ongevallen door electrocutie, brand, hulp en eerste zorgen aan geëlectrocuteerden betreft, moeten de bedienden zich gedragen naar de voorschriften van de « **Handleiding omtrent de voorzorgen die het personeel nemen moet om arbeidsongevallen te vermijden** » en de brochure « **A.R.El. — Bundel I, Titel VI** » (bericht nr 26 E.S. van 10.9.1955).

Een exemplaar van dat boekje en van die brochure moeten in het bezit zijn van elke bediende die een trein moet begeleiden.

---

(1) Persoonsongeval of gevaar voor electrocutie of brand.

niet van de spanning worden dan uitgevoerd door de bediende die het verbreken van de spanning aangevraagd heeft.

Het telegram moet als volgt opgesteld worden :

« Bewerkingen geëindigd voor ..... (1) te ..... lijn ..... Stroom mag hersteld worden ».

Volgt dan de naam en graad van de bediende die de aankondiging doet alsook de aanduiding van het uur.

**Belangrijke opmerking.**

Men zorge er voor dat de toelating tot herstel van de spanning zo spoedig mogelijk na beëindiging van de bewerkingen gegeven wordt. Nochtans mag het herstellen van de spanning slechts toegelaten worden wanneer zich geen enkel voorwerp (ladder, draad, koord, enz.) dat voor de bewerking gebruikt werd, meer in aanraking met de bovenleiding bevindt.

De bediende die de toelating tot herstel van de spanning geeft moet voorzeker alle tegenwoordige personen verwittigen dat zij de spanning als hersteld moeten beschouwen en dat het verboden is de electrische installingen aan te raken.

In geval van brand, moet de brigade-chef van de brandweer voorafgaandelijk zijn akkoord geven.

**E. Gevaren van de inrichtingen voor electrische tractie. — Hulp aan de slachtoffers van een ongeval door electrocutie.**

Wat de gevaren van de inrichtingen voor electrische tractie betreft, de hulp en de eerste zorgen te verlenen aan slachtoffers van een ongeval door electrocutie, verwagen de bedienden zich naar de voorschriften van het « boekje der voorzorgen tot voorkoming van arbeidsongevallen » en die vervat in de brochure « Gevaar van de inrichtingen voor electrische tractie ».

Elke bediende belast met het begeleiden van een trein moet in het bezit zijn van een exemplaar van dit boekje en van deze brochure.

---

(1) Perroonnummer of gevaar voor electrocutie of brand.

# BUNDEL II

---

## 3de Deel

---

## VERSLAG OVER DE RIT DER TREINEN.

---

TITEL I. – OPSTELLEN VAN DE VERSLAGEN.

TITEL II. – AANTEKENINGEN OP HET WERKBLAD VAN DE MACHINISTEN VAN DE BAANDIENST.

Januari 1950

# 3de DEEL

---

# Titel I

---

## OPSTELLEN VAN DE VERSLAGEN.

---



Januari 1950

## TITEL I.

---

## OPSTELLEN VAN DE VERSLAGEN. (122.001).

---

### HOOFDSTUK I. – ALGEMEENHEDEN.

**A.** – Voor elk van hun prestaties maken de hoofdwachters, voor de Directie der Exploitatie, een verslag E 791 (1) of E 792, volgens het geval, op over de rit van de treinen die ze bediend hebben.

Voor het oogenblik is het oorspronkelijk E 792 voor de Directie niet meer noodig

**B.** – Er worden nochtans per dag afzonderlijke verslagen opgemaakt voor de reeks treinen waarvan het verplichte vertrekuur uit het station van herkomst of het grensstation bepaald is op 23 u. 59 of er vóór en voor de reeks treinen waarvoor dit uur vastgesteld is na 23 u. 59. Voor de locale goederentreinen en voor de werktreinen wordt slechts één enkel verslag voor al de dagen van een week opgesteld.

**C.** – De hoofdwachters moeten, met doordruk, een afschrift van hun verslagen maken voor ieder van de Eerste Ingenieurs of Eerste Inspecteurs der Exploitatie op wier groep een of meer in het verslag vermelde treinen gereden hebben. Voor de werktreinen wordt eveneens een afschrift gemaakt voor de Eerste Ingenieurs van de Baan op wier groep één of meer in het verslag vermelde treinen gereden hebben.

---

(1) De formulieren E 791 worden gebruikt voor de reizigerstreinen en voor de gemengde treinen, de formulieren E 792 voor de goederentreinen en de werktreinen. Voor de gemengde treinen worden de inlichtingen betreffende de goederen vermeld op een verslag E 792 dat bij het verslag E 791 gevoegd wordt.

**D.** — Er worden afzonderlijke verslagen opgemaakt voor :

- de reizigerstreinen;
- de ijlgoedtreinen;
- de goederentreinen;
- de werktreinen;
- de buitengewone treinen;

zelfs al werden ze door een en hetzelfde personeel bediend.

**E.** — Als een hoofdwachter bij uitzondering aangewezen wordt om een trein buiten reeks te bedienen, dit wil zeggen buiten hetwelk voorgeschreven is door het boek voor de dienst van de hoofdwachters en de wachters, gebruikt hij een afzonderlijk verslag voor die trein.

**F.** — Er mag niet meer dan één verslag voor een zelfde trein opgesteld worden. Bijgevolg, als om een of andere reden, de leiding van een trein onderweg, toevallig of krachtens de voorschriften van het boek voor de dienst van de hoofdwachters en de wachters in andere handen overgaat, overhandigt de hoofdwachter zijn verslag aan de bediende die de leiding van de trein overneemt. Deze bediende vult het verslag aan voor het nog af te leggen gedeelte van de weg; hij vermeldt daarin de plaats waar hij de leiding van de trein heeft overgenomen.

**Voorbeeld :**

Twee treinen A en B, van HERBESTAL naar OOSTENDE en terug, worden tussen HERBESTAL en BRUSSEL (NOORD) bediend door een hoofdwachter van het depot Herbestal en tussen BRUSSEL (NOORD) en OOSTENDE door een hoofdwachter van het depot Brussel (Noord). Bij aankomst van de trein A te Brussel (Noord) overhandigt de eerste van die bedienden zijn verslag aan de tweede.

Deze laatste vermeldt daarin dat hij de leiding van de trein te Brussel (Noord) heeft overgenomen en vult het verslag aan voor de reis van Brussel (Noord) naar Oostende.

Er mag dus elke dag slechts één verslag zijn voor de trein A en hieruit volgt dat het door de hoofdwachter van Herbestal begonnen verslag die trein voor heel zijn rit vermeldt.

Als de hoofdwachter die trein A op het eerste gedeelte van zijn rit geleid heeft, dezelfde dag, vooraleer de trein A te bedienen, nog een andere trein geleid heeft, duidt hij de twee treinen op hetzelfde formulier aan. Evenzo moet het door de hoofdwachter van Brussel (Noord) begonnen verslag voor de trein B die trein voor zijn hele rit opgeven.

Zo de hoofdwachter die hem aflost niet aanwezig is op het ogenblik dat de trein aankomt, vertrouwt de hoofdwachter die het verslag begonnen heeft, dit toe aan de stationschef die het overhandigt aan de hoofdwachter die de leiding van de trein overneemt.

**G.** — Op de verslagen worden bovenaan de dag van de week aangegeven en ook de datum waarop de trein zijn vertrekpunt moet verlaten, met dien verstande dat, bij vertrek uit een station in het buitenland, het uur dat in België aangenomen is, in voorkomend geval de datum moet bepalen.

Wanneer voor één zelfde trein de dagen van de week en de datum van vertrek uit het station van herkomst en die van aankomst in het eindstation verschillen, worden zij aangeduid onder de vorm van een breuk met als teller de dag en de datum van vertrek en als noemer de dag en de datum van aankomst.

**H.** — Behalve in de hiervoren voorziene gevallen vermelden ze al de treinen van dezelfde aard in de orde van hun inschrijving in het boek voor de dienst van de hoofdwachters en de wachters.

**I.** — Als een trein werd opgeheven, wordt zijn nummer niettemin in de verslagen vermeld op de plaats waar het zou gestaan hebben indien de trein gereden had. De reden van de opheffing wordt naast het nummer van de trein aangegeven.

**J.** — Als de dienst van het personeel niet regelmatig is, dit wil zeggen wanneer wegens onvoorziene omstandigheden de door het boek voorgeschreven dienstbeurten tijdelijk niet worden opgevolgd, moet in het verslag vermeld zijn of één of meer treinen geleid werden door een ander hoofdwachter; het geeft dezes naam en standplaats op.

**K.** — Als de hoofdwachter om de leiding van de trein te nemen of om naar zijn standplaats terug te keren, verplicht is in losse dienst te rijden, maakt hij in zijn verslag melding van de daartoe gebruikte treinen of, eventueel, van de reden waarom die formaliteit niet kan vervuld worden.

## HOOFDSTUK II. — OPSTELLEN VAN DE VERSLAGEN.

De hoofdwachters verstrekken met de meeste nauwkeurigheid de inlichtingen die onder de hoofdingen van de verschillende kolommen der verslagen moeten voorkomen; al de aanduidingen moeten leesbaar geschreven worden.

**A. — In de kolom « Stations »** duidt de hoofdwachter het nummer van de trein aan en de naam, zoals hij vermeld is in de uurbescheiden, van de stations van herkomst en bestemming van de trein, de aansluitingsstations (1), de kop- en kruisingstations voor de treinen die op enkelspoor rijden, de station waar de samenstelling van de trein gewijzigd wordt ingevolge het uitzetten of bijvoegen van voertuigen, en de stations, aanhorigheden en stopplaatsen waar het voorgeschreven oponthoud overschreden werd.

**B. — Kolommen « Uren van vertrek en van aankomst. »**

De in de kolommen **« Uren van vertrek en van aankomst »** ingeschreven cijfers mogen niet overgeschreven of uitgeschrapt worden. In geval van missing, streept de hoofdwachter het verkeerd cijfer zó door dat het nog leesbaar blijft, schrijft vervolgens het juiste

(1) Onder aansluitingsstation wordt verstaan de stations waar aansluitingen tussen reizigerstreinen uitgewisseld worden.

cijfer in en rechtvaardigt duidelijk de aangebrachte verbetering door een speciale melding in de kolom « Oorzaken van de vertraging ».

De **werkelijke uren** worden slechts aangegeven als ze verschillen van de verplichte uren. Als de werkelijke uren volkomen overeenstemmen met de verplichte uren worden ze vervangen door een waterpas streepje.

De werkelijke uren worden uitsluitend aangeduid volgens het uurwerk van de stations. In het buitenland nochtans moet het uur van de klok, om in de verslagen van de hoofdwachters vermeld te worden, derwijze herleid worden dat het het uur op die stond in België weergeeft.

Wanneer de hoofdwachter vaststelt dat de uurwerken in twee stations niet overeenstemmen, maakt hij er melding van in de rubriek « Allerhande opmerkingen en vaststellingen » van het verslag en doet die melding viseren door de chef van het station waar het feit vastgesteld werd, tenzij zijn verslag daar niet moet geviseerd worden, in welk geval hij er zich toe beperkt het vastgestelde verschil ter kennis van de dienstwaarnemende bediende te brengen.

**C. — In de kolom « Vertraging bij vertrek uit elk station en bij aankomst ter bestemming »** vermeldt de hoofdwachter het aantal minuten vertraging op het verplichte uur in die stations.

**D. — Kolommen betreffende de « Samenstelling van de treinen ».**

**1. In het verslag E 791** vermelden de hoofdwachters in de daartoe bestemde kolommen tegenover de naam van het vertrekstation van de trein :

a) de in tonnen uitgedrukte maximumlast toegelaten voor de sleeplocomotieven, eventueel rekening houdend met de voor de trein toegelaten bijzondere last;

b) de werkelijke last en het eigengewicht van de trein, eveneens uitgedrukt in tonnen en onder de vorm van breuk;

c) het aantal voertuigen van de trein, per categorie en per type, in de orde van rangschikking van de locomotief af.

De categorieën reizigersvoertuigen die in de samenstelling van een trein voorkomen, worden aangeduid met de hierna volgende verkortingen :

A = rijtuig 1e klasse
B = rijtuig 2e klasse
C = rijtuig 3e klasse
AB = gemengd rijtuig 1e/2e klasse
ABC = gemengd rijtuig 1e/2e/3e klasse
ABP = gemengd rijtuig 1e/2e klasse met pakwagenafdeling.
BC = gemengd rijtuig 2e/3e klasse
BP = pakwagenrijtuig 2e klasse
CP = pakwagenrijtuig 3e klasse
PW = pakwagen
VP = postrijtuig
WL = slaapwagen
WR = restauratiewagen.

Het type van het materieel wordt aangewezen :

1° het Belgisch materieel, met de verkortingen vermeld in 1e deel, hoofdst. VI, litt. 4 (Dienstregeling en gebruik van de rijtuigen en pakwagens voor reizigerstreinen);

2° het vreemd materieel met een exponent die het aantal assen aanduidt, gevolgd door de letter **u** voor de rijtuigen verbonden door vouwbalgen; als het een R.I.C. rijtuig is, wordt daar eveneens melding van gemaakt. (De voertuigen van de reizigerstreinen moeten in de verslagen E 791 dus voorkomen onder de vorm AB-I, CP-L, BC-M, C-X., voor het Belgisch materieel, B 4uRIC enz. voor het vreemd materieel).

Als de trein rijtuigen omvat die over heel of over een gedeelte van de rit gesloten zijn, wordt het aantal aangeboden plaatsen dienovereenkomstig bepaald; in de rubriek « Allerhande opmerkingen en vaststellingen » wordt melding gemaakt van het aantal gesloten voertuigen met opgave van het traject waarop de rijtuigen gesloten waren.

Als de trein rijtuigen en/of pakwagenrijtuigen omvat met zit- en staanplaatsen wordt het totaal aantal plaatsen aangeduid onder de vorm van een breuk waarvan de teller het aantal zitplaatsen en de noemer het aantal staanplaatsen aangeeft.

Wanneer de toegelaten last, de werkelijke last, het eigengewicht, de samenstelling en het aantal aangeboden plaatsen onderweg veranderen (bij voorbeeld ingevolge het uitzetten of toevoegen van een locomotief, van voertuigen, het ter beschikking van de reizigers stellen van op een gedeelte van de reisweg gesloten rijtuigen) worden de gewijzigde cijfers ingeschreven in de daartoe bestemde kolommen tegenover de plaats waar de wijziging zich voordoet.

De inlichtingen betreffende het aantal bezette plaatsen moeten aangeduid worden, per sectie, telkens als de benuttiging van de trein merkelijk verandert; als er in de trein zitplaatsen en staanplaatsen zijn, wordt het aantal bezette plaatsen aangeduid onder de vorm van een breuk waarvan de teller het aantal zitplaatsen en de noemer het aantal staanplaatsen aangeeft.

**2. In het verslag E 792** moeten de hoofdwachters tegenover de naam van het vertrekstation, in de daartoe bestemde kolommen, vermelden :

a) de toegelaten maximumlast, in tonnen, voor de sleeplocomotief of sleeplocomotieven;

b) de werkelijke last in tonnen, van de trein;

c) het aantal assen van de trein;

Die aanduidingen worden herhaald tegenover de naam van elk station van waar de toegelaten last ofwel de samenstelling van de trein verandert.

**E. — In de kolom « Belangrijkheid van de vertragingen te wijten aan »** moeten de hoofdwachters het aantal minuten vertraging optekenen en daarbij het volgende onderscheid maken :

1. VERTRAGING TEN LASTE VAN E.

— laattijdig vormen of aan het perron brengen van een trein te wijten aan het station;

- versterken van een trein;
- overlast van een trein gesleept door de locomotief van het type voorzien in het boek voor de dienst der locomotieven en machinisten;
- toevoegen of uitzetten van een navettewagen;
- opstappen of uitstappen van reizigers;
- laden en lossen van colli's;
- laattijdige aankomst van de locomotief uit oorzaken voortspruitende uit de dienst der Exploitatie;
- gebrek aan plaats in het station (sporen niet vrijgemaakt);
- gebrek aan personeel in het station;
- afwezigheid van treinpersoneel;
- toelating om laattijdig aangekomen reizigers te laten instappen;
- laattijdig openen van de wachtzalen;
- wachten op de vervoerbescheiden bij vertrek;
- voorschrijven van een uitzonderlijke stilstand;
- wachten op het bevel tot vertrek;
- uitgedoofde seinen van een station met uitzondering van de electrisch verlichte seinen;
- uitgedoofde schijflantaarn van een trein.

**2. VERTRAGINGEN TEN LASTE VAN M.**

- onvoldoende kracht van de locomotief;
- gebrek aan drukking;
- doorslaan van de locomotief;
- beschadiging aan de locomotief;
- verwisselen van beschadigde locomotief;
- laattijdig leveren van de locomotief door het locomotiefdepot;
- in orde brengen van een locomotief;
- beschadigd voertuig;
- uitzetten van een beschadigd voertuig;
- toevallige of aangehouden beproeving van de Westinghouse-rem of van de verwarming voor een aan de dienst M.A. te wijten oorzaak;
- beschadiging van de koppelslang van de Westinghouserem of van de verwarming;
- ontijdig vastlopen van de remmen;
- breken van koppeling;
- nood (geval van overlast uitgezonderd);
- moeilijk aanzetten;

- niet voorzien water nemen door de locomotief;
- uitgedoofde schijflantaarn van de locomotief;
- heetgelopen draagpot;
- tijdverlies tijdens de rit (verlies wegens overlast uitgezonderd).

**3. VERTRAGINGEN TEN LASTE VAN DE DIENSTEN B OF E.S.**

- defect sein;
- uitgedoofde seinen in volle baan;
- werken aan de baan of aan de seininrichting;
- gebroken spoorstaaf;
- beschadiging van het spoor;
- beschadiging aan de wissels;
- beschadiging aan de draaischijf;
- beschadiging aan de waterkraan;
- onvoldoende debiet van de kraan.

**4. VERSCHILLENDE VERTRAGINGEN.**

Omvatten de andere vertragingen dan die welke hiervoren vermeld werden of die daarmee niet kunnen gelijkgesteld worden en onder meer :

- mist;
- glibberige spoorstaven wegens sneeuw, val van bladeren, ijzel of motregen;
- versperring van het spoor (ongevallen of weersinvloeden);
- verkeer in het station op afgeweken spoor;
- wachten op het personeel van de post;
- laden van de brievenpost;
- verificatie door de douane of de politie;
- ophouden vóór seinen;
- hinder door een andere trein;
- kruisen of uitwijken van een andere trein;
- ophouden op bevel van de Dispatching;
- in werking brengen van een noodsein door een reiziger;
- opwachten van treinen in aansluiting.

**5.** De vertragingen voortkomende van vreemde netten of van paketboten worden als volgt vermeld :

Aansluiting afgewacht van ..... of van de mailboot .....

**F.** — In de rubriek « **Remproef** » schrijft de hoofdwachter al naar het geval een van de volgende meldingen :

— ..... (n^r^ van de trein), continuïteitsproef door de hoofdwachter, de stoker of de schouwer ..... (naam van de schouwer).
— ..... (n^r^ van de trein), volledige proef door de schouwer ..... (naam van de schouwer).

**G.** — In de rubrieken « **Pakwagen** », « **Schijflantaarn of plaat** », « **Vierkleurige-lantaarn** », « **Verbandkist** » moeten de hoofdwachters het volgende vermelden :

— voor de goederentreinen en de werktreinen, het nummer van de pakwagen en de naam van het depotstation;
— voor al de treinen, het eigendomsmerk en het nummer van de voorwerpen die het klein materieel van de treinen uitmaken (zie dienaangaande de voorschriften van bundel **122**.002 — Klein materieel van de treinen).

**H.** — In de rubriek « **Bijlagen** » moet de hoofdwachter per categorie en per aantal, de bij het verslag gevoegde bijlagen vermelden.

**I.** — In de rubriek « **Allerhande opmerkingen en vaststellingen** » moeten de hoofdwachters, met opgave van het nummer van de trein waarop ze betrekking hebben, al de bijzondere feiten vermelden en onder meer :

— een of ander ongeval aan de trein;
— toepassing van het stelsel der tijdruimte in geval van onderbreking van de telefonische verbindingen. (Bundel **123**.23);
— verwonding of overlijden van personen;
— hinder op het spoor;
— plaats waar een sein tot stilstaan gegeven en eventueel herhaald werd, wegens gevaar voor de veiligheid van de dienst (heetgelopen draagpot — beschadiging van de wielen, assen of wielbanden —

ontsporing van één of meer voertuigen – begin van brand – erge verschuiving van een lading – hinder op het spoor enz.) en, zoveel mogelijk, de hoedanigheid van de bediende die het stopsein vertoond heeft;
- val van tamelijk grote voorwerpen gedurende de rit;
- stilstand van een trein in een station waar, volgens de uurbescheiden, die trein niet moet stoppen, o.m. uitzonderlijk stoppen van een trein op vordering van magistraten van de rechterlijke orde;
- verzenden van de trein zonder inwachten van een aansluitende trein;
- overtredingen van de dienstbestemming der treinen;
- aanwezigheid in de trein van groepen reizigers die regelmatig aangekondigd werden, met aanduiding van de gebruikte klasse en de afgelegde weg;
- aantal gedeclasseerde reizigers van 2e naar 1e klasse zonder betaling van een toeslag, wegens gebrek aan plaats in 2e klasse, met aanduiding van het traject waarop die declassering werd uitgevoerd;
- aanwezigheid in een restauratiewagen, een slaapwagen of een Pullman-rijtuig van een reiziger zonder biljet of met een onregelmatig biljet;
- afwijkingen van de voorschriften tot regeling van de dienstbestemming der doorgaande rijtuigen;
- inbreuken in zake reizen in de pakwagens;
- niet aanbrengen – op de biljetten van reizigers die wegens gemis aan aansluiting mogen plaats nemen in een volgende trein, samengesteld uit rijtuigen van een hogere klasse dan die van hun biljetten – van de inschrijving voorzien bij bundel **122**.003.

Eventueel wordt bij de vaststelling aangegeven of de chef van het aansluitingsstation de hoofdwachter er van verwittigd heeft dat die inschrijving niet gedaan werd omdat het aantal reizigers te groot was;

- aanwezigheid in de trein van elke bediende van de slaapwagenmaatschappij die in losse dienst rijdt; er moet vermeld worden of die bediende al dan niet voorzien is van het bulletin waarvan hij in dergelijk geval houder moet zijn;

- onregelmatigheden vastgesteld bij de controle van de biljetten over het algemeen en van de vrije reiskaarten;
- aantal reizigers die plaats genomen hebben in de slaapwagens, de Pullman-rijtuigen, met aanduiding van de door ieder van hen afgelegde reisweg;
- omstandigheden waarin zij niet in regel zijnde reizigers voor een stopplaats vrijgesteld hebben van de betaling van de reglementaire toeslag;
- inning van de som verschuldigd bij beschadiging, vernieling of wegneming van stoffering van de reizigersrijtuigen;
- redenen waarom de controle van de reisboekjes niet volledig kon uitgevoerd worden;
- bladen van reisboekjes die niet regelmatig geknipt zijn of die, geldig voor af te leggen trajecten, niet tijdig aan de reizigers konden teruggegeven worden. In dit laatste geval moet bovendien de naam van de in gebreke zijnde bediende aangeduid worden;
- inbreuken op de voorschriften betreffende het geven van het bevel tot vertrek aan de treinen;
- inbreuken op de voorschriften betreffende het openen en het sluiten van de rijtuigdeuren;
- afwezigheid of laattijdige aankomst aan de trein van een bediende die aangewezen werd om die trein te bedienen;
- afwezigheid van hoofdwachters of wachters die plantondienst doen of wier treinen in het station oponthoud hebben, en die moeten helpen bij de controle van de treinen vóór het vertrek of gedurende het oponthoud in sommige stations;
- overtredingen van het verbod voor de wachters, gedurende de rit van de trein over de loopplanken te gaan om de kaartjes van de reizigers na te zien;
- inbreuken op het verbod voor de wachters niet in sommige afdelingen te verblijven;
- openen van verbandkisten bij een ongeval;
- onregelmatigheden in de rangschikking van de rijtuigen;
- onregelmatigheden in de koppelingen;
- ontbreken van de bijzondere borden tot aanwijzing

van de rit en de dienstbestemming van de doorgaande rijtuigen en navetterijtuigen;
- onregelmatigheden in de werking of het gebruik van de bordjes bevestigd aan de kast der rijtuigen 3e klasse, met het opschrift « Weekabonnenten » (beschadigde borden, ontbrekende, enz.) alsmede wijzigingen die zij nuttig achten betreffende het aantal rijtuigen dat normaal gespecialiseerd is voor het vervoer van weekabonnenten;
- reden van de toevallige afwezigheid in de trein van slaapwagens, restauratiewagens, rijtuigen, wagens A. B. en ijlgoedwagens bestemd voor een geregelde dienst;
- toevoegen aan de trein van eender welk voertuig dat niet tot de gewone samenstelling van het stel behoort; de reden van die toevoeging wordt aangeduid volgens de mondelinge inlichtingen van de stationschef;
- bijkomende last toegevoegd aan de trein wegens de verhouding van de geladen voertuigen. Die melding wordt gesteld als volgt :
  X bijkomende tonnen wegens de verhouding van de geladen voertuigen;
- gebruik hetzij van bijkomende pakwagens, hetzij van ballastvoertuigen, hetzij van omgeleide voertuigen ten einde de regelmatige remming van een trein te verzekeren;
- beschadigingen aan het rollend materieel of aan de goederen ingevolge ruwe rangeringen, slecht uitgevoerde overladingsverrichtingen, brand enz.;
- kennisgeving aan de chef van het eerste station waar stilgehouden wordt, als projectielen naar een rijdende trein geworpen werden;
- kennisgeving aan de chef van het eerste station waar de stilstand zulks toelaat, van een tijdens de rit aan eender welke persoon overkomen ongeval;
- machinist niet in het bezit van de dienstregeling;
- gebreken aan de staat van het materieel;
- ontbreken of slecht werken van de snelheidsmeter;
- heetlopen van een as;
- beschadigingen aan het materieel die schijnbaar te wijten zijn aan een gebrek eigen aan dit materieel, d.w.z. een gebrek in de bouw of in het onder-

houd, of aan de slechte hoedanigheid van de materialen;
- te grote snelheid van de treinen, inzonderheid op gevaarlijke punten en aan de ingang van kopstations;
- misbruik van de stoomfluit vóór de stopseinen;
- abnormale bewegingen of gebreken van sommige rijtuigen of ze al dan niet aanleiding gegeven hebben tot opmerkingen vanwege de reizigers.

Afgezien van de inlichtingen aangegeven in hun verslag, moeten de hoofdwachters **onmiddellijk** aan het aankomststation de nummers melden van de voertuigen waarvan het lopen tijdens de rit te wensen heeft overgelaten (vastlopen van de remmen, rammelende ruiten enz.);

- feit dat een ongeval had kunnen veroorzaken, zoals voorbijrijden van een toegehouden sein;
- verklaring van de machinist tot staving van een vraag om vermindering van de last van de trein;
- rijtuigen die van buiten niet behoorlijk afgewassen of van binnen niet behoorlijk afgestoft en schoongemaakt werden; die waarvan de stoffering niet in goede staat is;
- toevoegen aan de trein van beschadigde wagens zonder beschadigingsetiket of van voertuigen hetzij geladen, hetzij ledig, waarvan de deuren niet gesloten werden met de daartoe bestemde pinnen of waarvan de remkastdeuren of luchtramen open gebleven zijn;
- plaats van de kraanwagens in de trein, de stand van de arm ten opzichte van de rijrichting van de trein, schouwen van de kraanwagens onderweg;
- ontbreken van het formulier M 579;
- gebrekkige verwarming van de treinen;
- gebrekkige verlichting van de treinen of de stations;
- wegwachters of seingevers ingeslapen of afwezig op hun post;
- wegwachters die laattijdig over de sporen gaan;
- sluitbomen die open stonden of te laat gesloten werden;

- verkeerde richting welke bij een vertakking aan een trein gegeven werd, met aanduiding van de getroffen maatregelen om op het goede spoor te komen;
- slechte werking of onregelmatige bediening van de seinen;
- slecht verlichte seinen;
- diefstal van goederen;
- tekort vastgesteld in het aantal postzakken aan de trein afgegeven, beschadigingen opgemerkt aan de sluiting van een er van;
- afwezigheid van de postbode of van de aangeduide bediende om de postzakken af te halen;
- onmogelijkheid, wegens plaatsgebrek of om eender welke andere aan te duiden reden, om zendingen geld en waarden in de daartoe bestemde kasten van de pakwagens te bergen; die melding moet geparafeerd worden door de chef van het station waar de colli's opgenomen worden;
- plaatsen van vertrek en aankomst van zendingen paarden als ijlgoed verzonden en uitzonderlijk medegegeven met reizigerstreinen;
- kennisgeving aan de stations betreffende zendingen die gevaar lopen niet tijdig ter bestemming aan te komen;
- zendingen vrachtgoed waarop zij de aandacht van de stations vestigen daar zij gevaar lopen niet tijdig ter bestemming aan te komen en waarvoor zij zich een bijzondere aftekening doen geven;
- alle nodige inlichtingen betreffende zendingen die, buiten de voorwaarden der bepalingen, besteld werden aan reizigerstreinen die voor zulk vervoer niet bestemd zijn;
- overtredingen van de onderrichtingen betreffende het vervoer van ijlgoed en vrachtgoed voor stukgoed en de kennisgeving aan de stations wanneer ongemeen veel zendingen mede te nemen zijn.

De hoofdwachter moet zijn inlichtingen volledig en duidelijk verstrekken en, telkens als dit mogelijk is, elke vastgestelde onregelmatigheid ter kennis brengen van de betrokken stationschef welke ze rechtvaardigen en eventueel ambtshalve bestraffen moet.

De stationschef en de hoofdwachter zorgen er voor dat naderhand geen bijkomende inlichtingen dienen aangevraagd door het Bestuur.

Bij tijdsverlies vóór een van de seinen van een station of aanhorigheid, moet de hoofdwachter bepalen of dit sein volledig toe stond ofwel dat het alleen twijfelachtig was en moet de vaststelling geviseerd zijn door de stationschef zelfs als het een station of een aanhorigheid betreft waar het verslag niet moet geviseerd worden.

Wanneer de hoofdwachter een feit of een onregelmatigheid meldt ten laste van een machinist die een buitengewone trein voert, geeft hij de naam van de machinist op en het depot waartoe die bediende behoort.

Beschadigingen aan goederen alsmede het ontbreken en overbevinden van colli's en bescheiden, die reeds behoorlijk vastgesteld werden op de geleidebrieven en de borderellen, worden in de verslagen niet meer vermeld.

## HOOFDSTUK III. – BIJ DE VERSLAGEN TE VOEGEN STUKKEN.

De hoofdwachters voegen bij het exemplaar van het verslag dat bestemd is voor de Directie der Exploitatie :

A. – ~~de bevelen tot verandering van kruisplaats;~~

**B.** – de geschreven toelating aan de hoofdwachter gegeven om terug te rijden naar het voorgaand station (Bundels **123**.113 en **123**.213);

**C.** – ~~elk geschreven bevel van de stationschefs waarbij aan de hoofdwachters voorgeschreven wordt op enkel spoor te rijden, bij toevallig verkeer op enkel spoor;~~

**D.** – de vorderingen van magistraten van de rechterlijke orde, betreffende het stoppen van een trein

in een station, aanhorigheid of stopplaats waar hij volgens de officiële dienstregeling niet moet stilhouden.

E. – de bulletins afgeleverd aan de bedienden van de slaapwagenmaatschappij die in losse dienst rijden;

F. – de bladen van de reisboekjes die niet regelmatig geknipt waren en die, geldig op af te leggen reiswegen, niet tijdig aan de reizigers konden teruggegeven worden. (Die bladen worden gevoegd bij het exemplaar van het verslag dat bestemd is voor de Eerste Ingenieur of Eerste Inspecteur der Exploitatie waarvan het eindstation van de trein afhangt).

## HOOFDSTUK IV. – VISEREN VAN DE VERSLAGEN.

**A. – De treinverslagen moeten geviseerd worden :**

**1. OP AL DE LIJNEN :**

a) in de stations van herkomst en van bestemming;

b) in de stations waar de duur van het oponthoud voorzien in de uurbescheiden overschreden wordt;

c) in de stations waar de trein bij uitzondering stopt;

d) voor de baantreinen, in het station gelegen onmiddellijk vóór de plaats waar deze treinen moeten stoppen om verrichtingen uit te voeren.

Bovendien moeten de treinverslagen ook geviseerd worden :

**2. OP DE ENKELSPOORBANEN :**

a) in de kopstations van de banen met enkelspoor, als er een stilstand voorzien is;

b) in de stations waar een kruising plaats vindt (geregelde of uitzonderlijke);

c) in de stations waar een voorziene kruising afgeschaft of verlegd werd naar een verder gelegen station.

3. OP DE DUBBELSPOORBANEN :

in de stations die een goederentrein vóór het verplichte uur verzenden bij toepassing van de voorschriften van bundel **123**.211, titel II, hoofdstuk I, cijfer 3.

## B. — Allerhande beschouwingen.

Het viseren is geen ijdele formaliteit; het personeel heeft tot plicht het visa slechts zonder aanmerking of zonder beperking te verlenen als het de juistheid van de door de hoofdwachters aangeduide uren erkend heeft. Het visum mag slechts gegeven worden op het ogenblik van vertrek van de trein.

Alleen de ambtenaars en bedienden die gemachtigd zijn het bevel tot vertrek aan de treinen te geven, mogen de verslagen viseren. De hoofdwachters moeten hun verslag zo kort mogelijk vóór het vertrek van de treinen aan het visum voorleggen. In het eindstation van de rit doen ze hetzelfde onmiddellijk na aankomst.

Vooraleer uit zijn depotstation te vertrekken, moet de hoofdwachter die een buitengewone trein moet bedienen, zijn verslag aan de stationschef voorleggen. Deze schrijft in de rubriek « Allerhande opmerkingen en verschillende vaststellingen » de melding « Dienst van de hoofdwachter..... (naam) begonnen te ..... uur » en ondertekent deze melding. Als het een buitengewone trein betreft die ambtshalve ingelegd wordt, schrijft de stationschef bovendien de herkomst en de bestemming van de trein in alsmede de reden van het inleggen.

Voor de goederentreinen met meer dan 120 assen die niet voorkomen in de lijst 35 van het Boek van de Treindienst, schrijft de chef van het vormingsstation waar de voorafgaande formaliteiten nodig voor het samenstellen van de trein vervuld werden, in de rubriek « Allerhande opmerkingen en vaststellingen » de melding « Trein ..... (n^r^) bestaande uit ..... assen » en ondertekent die.

## HOOFDSTUK V. — INDIENEN, NAZIEN EN VERZENDEN VAN DE VERSLAGEN E 791 EN 792 AAN DE DIRECTIE DER EXPLOITATIE EN AAN DE EERSTE INGENIEURS OF INSPECTEURS VAN DE EXPLOITATIE EN VAN DE BAAN.

**A.** — De verslagen worden gestoken in de daartoe bestemde bus in het station waar de hoofdwachter zijn dienst beëindigt of in het station waartoe hij behoort als hij in losse dienst terugkeert.

**B.** — Wanneer de hoofdwachter zijn dienst eindigt aan gene zijde van de grens zendt hij, zodra hij aankomt in het station waar hij zijn dienst eindigt, tenzij hij ten laatste 's anderendaags 's morgens in zijn standplaats terugkeert, zijn verslagen onder spoedomslag aan het station waarvan hij afhangt.

**C.** — De verslagen E 791 en E 792 worden gezonden aan de Directie der Exploitatie uiterlijk de dag na die waarop de betrokken treinen reden, en wel met de laatste trein die naar Brussel rijdt, tenzij ze de tweede dag met een nachttrein verzonden, even vroeg in de bureau's van het Centraal Bestuur kunnen toekomen; een bijzondere machtiging van de Directie der Exploitatie is in dit geval vereist.

Op Zon- en feestdagen worden de verslagen niet opgezonden; daags nadien wordt een dubbele zending gedaan.

Er wordt slechts één verzending per dag gedaan en al de verslagen worden bijeen in een zelfde omslag gestoken met het opschrift : Verslagen E 791 en E 792 — Directie der Exploitatie. De verslagen E 791 met een rood of blauw kruis worden onder dezelfde voorwaarden maar onder bijzondere omslag gestuurd aan de Directie der Exploitatie (Bureau 12-14). De verslagen van de treinen waarvoor slechts één verslag per week wordt opgemaakt, worden 's Maandags verstuurd.

**D.** — De exemplaren van de verslagen die bestemd zijn voor de Eerste Ingenieurs of Eerste Inspecteurs van de Exploitatie en voor de Eerste Ingenieurs van de

Baan, worden onder dezelfde voorwaarden aan deze ambtenaren gestuurd.

**E.** — De verslagen gaan vergezeld van een opzendingsborderel E 847 waarop in numerieke volgorde en zonder uitzondering, al de treinen vermeld zijn waarvoor de verslagen moeten opgezonden worden door het station dat het borderel opmaakt; in voorkomend geval wordt het woord « ontbreekt » geschreven naast het nummer van de trein waarvoor geen verslag wordt geleverd, de verkorting « opgeh. » naast het nummer van de trein die niet reed en de woorden « ingehouden om te worden aangevuld » of « overgemaakt aan ..... om te worden aangevuld » naast het nummer van de trein waarvoor het verslag onvolledig bleek.

**F.** — De ontbrekende verslagen worden onmiddellijk van de betrokken hoofdwachters gevorderd en dringend overgemaakt aan de Directie der Exploitatie of aan de betrokken Eerste Ingenieurs of Eerste Inspecteurs, met een bijkomend borderel voor de dag waarop zij betrekking hebben.

**G.** — De buitengewone treinen en de werktreinen waarvoor bulletins, omzendbrieven of telegrammen werden opgemaakt door het Centraal Bestuur, de Eerste Ingenieurs of Eerste Inspecteurs van de Exploitatie, evenals de buitengewone treinen die ingelegd werden door de stationschefs, moeten op het opzendingsborderel voorkomen na de andere treinen.

**H.** — De onregelmatig opgestelde verslagen worden door de Directie der Exploitatie teruggestuurd naar het depotstation van de hoofdwachter om, in voorkomend geval, verbeterd of aangevuld te worden.

Wanneer het blijkt dat een hoofdwachter naliet in zijn verslag melding te maken van een ongeval, een bijzonder feit dat belang kan hebben voor het bestuur, of eender welke onregelmatigheid aan zijn trein of gedurende de rit er van overkomen, kan hem het reglementaire bedrag van zijn premies worden afgetrokken, onverminderd de tuchtmaatregelen die het Beheer meent te moeten toepassen.

Feiten en voorstellen die noch rechtstreeks noch onrechtstreeks de rit van de op het verslag vermelde treinen aanbelangen, worden echter geschreven op afzonderlijke nota's, die worden door de hoofdwachter afgegeven aan de chef van zijn depotstation die ze met zijn opmerkingen aan de betrokken Eerste Ingenieur of Eerste Inspecteur der Exploitatie zendt.

## HOOFDSTUK VI. – OPZENDEN VAN DE BULLETINS I.C. 43.

De I.C. 43 worden door het personeel van de reizigerstreinen geadresseerd aan de IPX van de groep waarop de onregelmatigheid zich heeft voorgedaan.

Het treinpersoneel geeft het bulletin zonder verwijl, ter opzending, af op het station dat het verslag E 791 moet verzenden.

Het bulletin I.C. 43 moet rechtstreeks aan de Directie van de Handelsdienst, Bureau 61-13, worden gestuurd wanneer het betrekking heeft op onregelmatigheden in verband met vervoerbewijzen in internationaal verkeer voor reizigers en bagage, die te wijten zijn aan het personeel van een vreemd net.

**Opmerking.**

Wanneer voor de inbreuk een geldboete is opgelegd, en de reiziger, na deze te hebben betaald, gevolg geeft aan het bevel van het personeel, dient geen I.C. 43 opgemaakt.

# 3de DEEL

---

# Titel II

---

## AANTEKENINGEN OP HET WERKBLAD VAN DE MACHINISTEN VAN DE BAANDIENST.

---

Januari 1950

## TITEL II.

## AANTEKENINGEN OP HET WERKBLAD VAN DE MACHINISTEN (1) VAN DE BAANDIENST.

**A. — Goederentreinen of ijlgoedtreinen.**

De machinist van eender welke goederen- of ijlgoedtrein houdt zijn werkblad bij zich en vult het zelf in.

Bij de stilstanden in stations is het hem toegelaten eventueel de hulp te vragen van het personeel E; dit personeel mag in dit geval op de locomotief komen.

**B. — Reizigerstreinen — Electrische motortreinen — Motorwagens.**

1. De machinist van eender welke reizigerstrein, electrische motortrein of motorwagen die door een hoofdwachter begeleid wordt, geeft zijn werkblad vóór het vertrek aan deze laatste af. De hoofdwachter geeft het bij de aankomst ter bestemming ingevuld aan de machinist terug.

2. De verschillende kolommen van het werkblad worden ingevuld volgens de titels van die kolommen.

— De kolommen getiteld : N^r van de trein — Reisweg — Uur van vertrek en van aankomst — Verloren minuten (vertragingen) worden ingevuld volgens dezelfde regels als die welke voorgeschreven zijn voor het opmaken van het verslag E 791.

— Door de sleeplocomotief uitgevoerde rangeringen moeten in minuten aangeduid worden, met afzonderlijke vermelding van de duur der verrichtingen die voor de reizigersdienst en de goederendienst nodig zijn. In geval van meervoudige trekkracht worden de inlichtingen over de rangeringen alleen ingeschreven op het werkblad van de machinist die ze heeft uitgevoerd.

— Onder de rubriek « Aantal assen » dient het **werkelijk** aantal assen te worden vermeld.

— De door de dienst M.A. ingewonnen of verloren tijd (in minuten) moet telkens tussen twee stations waar de trein stilhoudt, worden opgetekend.

3. Telkens als de « continuïteitsproef van de remmen door de stoker » voorgeschreven is, wordt die verrichting ingeschreven nadat ze uitgevoerd is.

4. Wanneer de trein in meervoudige trekkracht gesleept wordt, moet het werkblad van elke machinist ingevuld worden; al de aanwijzingen betreffende de rit van de trein

(1) Onder « machinist » dient verstaan : de bediende belast met het besturen van een stoomlocomotief, een electrische locomotief of een diesellocomotief, een tractor, een electrische motortrein, een motorwagen.

moeten er integraal op voorkomen voor de gemeenschappelijke trajecten op dewelke de locomotieven aan het slepen hebben deelgenomen.

— Aan de aanduiding van de werkelijke last wordt de melding « DT » toegevoegd, met opgave van de volgorde der locomotieven.

— Om losse ritten te vermijden mogen twee electrische locomotieven of diesellocomotieven voor aan een trein geplaatst worden en mag de eerste locomotief **alleen** de trein slepen.

Wanneer deze regeling wordt toegepast, moeten de bestuurders de hoofdwachter verwittigen; de bestuurder van de gesleepte locomotief neemt in voorkomend geval eveneens plaats op de koplocomotief. De werkelijke last van de trein wordt dan berekend rekening houdend met het gewicht van de gesleepte locomotief; op het werkblad van de bestuurder van de gesleepte locomotief wordt de aanduiding van de last vervangen door de melding « Gesleept ».

5. Wanneer treinen gesleept worden door een electrische locomotief of een diesellocomotief, vermeldt de hoofdwachter op het werkblad van de bestuurder het nummer van de locomotief tegenover de uitgevoerde dienst; wanneer tijdens een prestatie, een bestuurder achtereenvolgens verschillende locomotieven bedient, moet het nummer van elk er van tegenover de uitgevoerde dienst worden vermeld.

— Wanneer de trein bestaat uit electrische motorstellen, vermeldt de hoofdwachter op het werkblad van de bestuurder het nummer van elk electrisch tweewagenmotorstel en van elk rijtuig der electrische vierwagenmotorstellen 1935 die de trein vormen. (Deze laatste motorstellen omvatten zes voertuigen wanneer het navettestel Ragheno is tussengevoegd).

6. In geval van loodsing of bestudering van een lijn, beperkt de hoofdwachter zich tot het aanduiden op het werkblad van de loods of van de machinist die belast is met de studie, van de verplichte en de werkelijke uren in het vertrek- en in het eindstation.

7. Als de locomotief begeleid wordt door een machinist-instructeur, moet het werkblad de naam van de machinist-instructeur, het depot waartoe hij behoort en de afgelegde reisweg vermelden. Die melding wordt aangebracht door de hoofdwachter als de machinist-instructeur de trein onderweg verlaat, en door de machinist-instructeur zelf als deze de trein tot in het eindstation begeleidt.