

Voor boek v.d. Remm.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ  
DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Brussel, 28 Februari 1953.

Directie van het Materieel  
en de Aankopen  
BUREAU 25-13  
Sectie 23

## BERICHT Nr 18 M.

Uitreiking voorzien voor het A.R.M.A. 2.3.4.4.

### ALGEMEEN REGLEMENT VAN DE DIENST VAN HET MATERIEEL EN DE AANKOPEN — BOEKJE 2.3.4. — DEEL 2.3.4.4. — REMMING DER ELEC- TRISCHE MOTORRIJTUIGEN EN DER MOTORWA- GENS.

Bijgaande reglementering omvat :

1. De inhoudstafel van het deel 2.3.4.4.;
2. Het deel 2.3.4.4.

(De delen 1 en 2 werden reeds gepubliceerd — Voorlopige uitgave op formaat A4 — Bericht 157 M/31 E 1948.)

Deze reglementering, gepubliceerd in haar definitieve vorm, annuleert en vervangt de vroegere schikkingen terzake. Zij moet geklasseerd worden in de map uit Lyon-karton nrs 2.3.4. en 2.3.5.

De Hoofdingenieur,  
LEMAITRE.

Amsterdam, den 12de Maart 1922

NATIONALE MAATSCHAPPIJ  
VOR DE WERKLOZE

Directie van het Bureau  
van de Arbeid  
DORPSTRAAT 20  
Amsterdam

# BERICHT N. 18 M.

Uitgegeven door het A.M.A. Bureau

ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE DRIET VAN  
HET MAATSCHAPPIJ EN DE VERHOUDINGEN --  
1.1.1. -- 1.1.1. -- 1.1.1. -- 1.1.1. --  
VERHOUDINGEN TUSSEN EN DE WERKLOZE  
GEMEENSCHAP

De algemeene verhoudingen zijn:  
1. De verhouding van het A.M.A. Bureau  
2. Het A.M.A. Bureau  
3. De verhouding van de werkeloze gemeenschap  
4. De verhouding van de werkeloze gemeenschap  
5. De verhouding van de werkeloze gemeenschap  
6. De verhouding van de werkeloze gemeenschap  
7. De verhouding van de werkeloze gemeenschap  
8. De verhouding van de werkeloze gemeenschap

De Hooftdirectie

AMSTERDAM

## DEEL 2.3.4.4

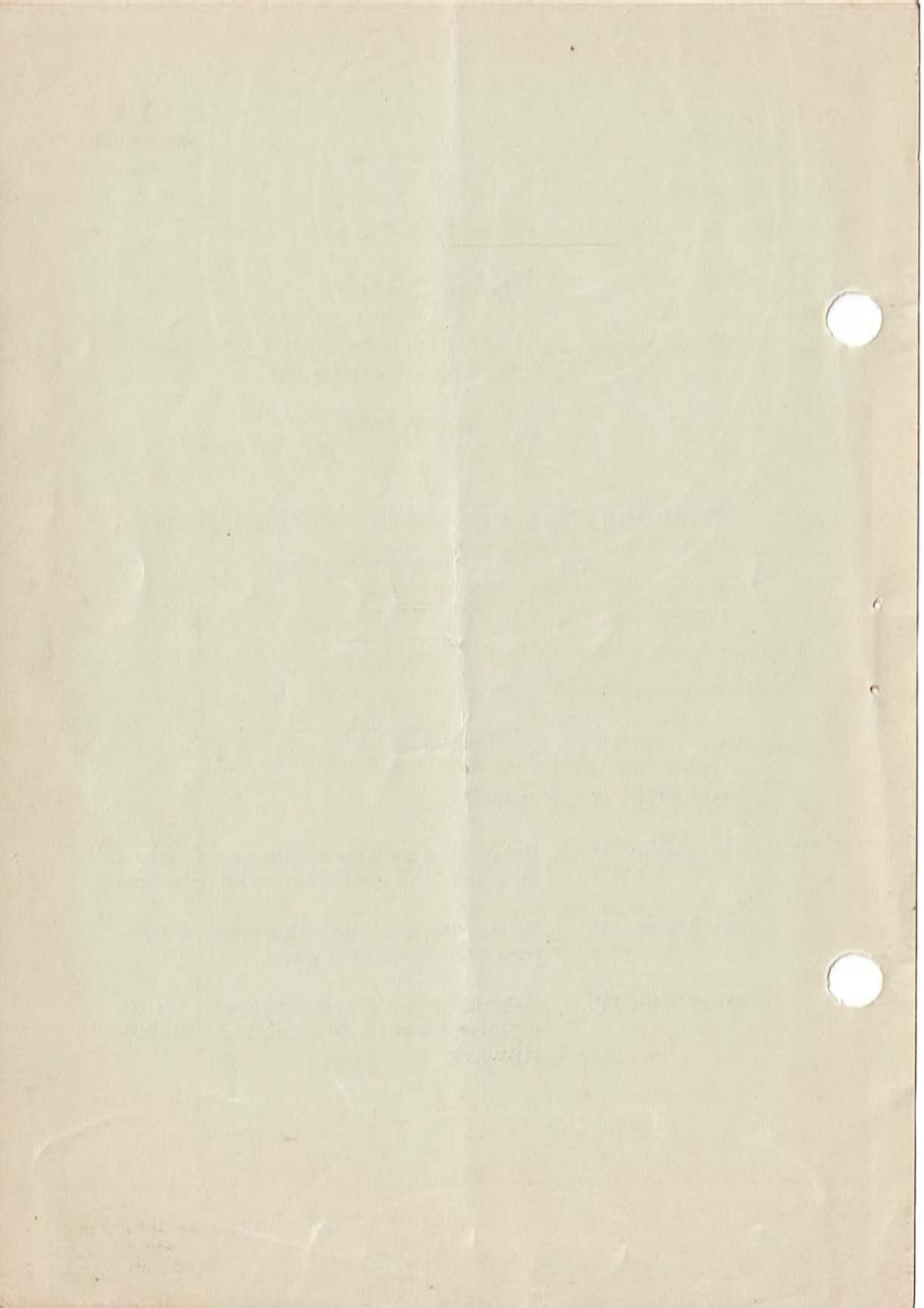
---

### Remming der electriche motorrijtuigen en der motorwagens.

---

#### KORTE INHOUD

- Hoofdstuk I. — Remming.
- Hoofdstuk II. — Schouwing en beproeving van de remmen van de electriche motorrijtuigen.
- Hoofdstuk III. — Schouwing en beproeving van de remmen van de motorwagens.
- Hoofdstuk IV. — Gebruik van de rem onderweg op de motorwagens en de electriche motorrijtuigen.



**BOEKJE 2.3.4.**

**Deel 2.3.4.4.**

**Remming der electriche motorrijtuigen  
en der motorwagens.**

**Inhoudstafel.**

	Artikels	Bijlagen
<b>HOOFDSTUK I. — Remming.</b>		
Stand van de krukken van de tripl- kleppen .....	1	
Remming tot stilstand en terugloping	2	
In stilstand houden .....	3	
<b>HOOFDSTUK II. — Schouwing en beproeving van de remmen van de electriche motorrijtuigen.</b>		
Inleiding .....	4	
Continuïteitsproef .....	5	
Werkingsproef der remmen .....	6	
Proef van het dode-man-stelsel .....	7	
<b>HOOFDSTUK III. — Schouwing en beproeving van de remmen van de motorwagens.</b>		
Inleiding .....	8	
Continuïteitsproef .....	9	
Werkingsproef der remmen .....	10	



## 2.3.4.

Inhoudstafel.

Bladz. 2.

	Artikels	Bijlagen
Proef van de automatische hulprem..	11	
Proef van het dode-man-stelsel .....	12	
<b>HOOFDSTUK IV. — Gebruik van de rem onderweg op de motorwagens en de elektrische motorrijtuigen.</b>		
Middelen van remming die ter beschikking staan van de treinbestuurders .....	13	
Druk van het hulpreservoir en in de remleidingen .....	14	
Gebruik van de rem onderweg .....	15	
Tussenkost van de hoofdwachter in de remming van de trein .....	16	
Het in stilstand houden van de trein	17	
Immobilisatie van de trein in geval van verandering van de stuurpost .....	18	
Immobilisatie van een verlaten trein	19	

## **Deel 2.3.4.4.**

### **Remming der electriche motorrijtuigen en der motorwagens.**

#### **HOOFDSTUK I.**

##### **REMMING.**

##### **STAND VAN DE KRUKKEN VAN DE TRIPEL- KLEPPEN.**

- 1** De kruk van de snelwerkende tripeel-kleppen moet in de stand « Snelwerking » geplaatst worden.

##### **REMMING TOT STILSTAND EN TERUGLOPING.**

- 2** Rekening houdend met de maximum toegelaten snelheid van de electriche motorrijtuigen en van de motorwagens, is hun remvermogen steeds voldoende onder voorwaarde dat al hun remmen in dienst zijn.

In geval van koppelingsbreuk is de automatische remming voldoende om het afgescheiden treindeel in stilstand te houden.

##### **IN STILSTAND HOUDEN.**

- 3** Wanneer een motorrijtuig of motorwagen tot stilstand is gebracht kan de bestuurder deze in stilstand houden met de rechtstreekse rem of met de handrem van de stuurpost terwijl de automatische rem gelost is.

#### **HOOFDSTUK II.**

##### **SCHOUWING EN BEPROEVING VAN DE REMMEN VAN DE ELECTRICHE MOTORRIJTUIGEN.**

##### **INLEIDING.**

- 4** De remmen der electriche motorrijtuigen moeten regelmatig nagezien worden ten einde de veiligheid van de rit der treinen te verzekeren.

## 2.3.4.4

Bladz. 2.

De remmen van de motorrijtuigen worden onderworpen aan :

a) een continuïteitsproef :

- bij het eerste vertrek van de dag ter gelegenheid van de verrichtingen voor het klaarmaken zoals aangeduid in de beurtregeling;
- na het aankoppelen van twee of meerdere motorrijtuigen;
- na het inzetten of uittrekken van rijtuigen in het stel.

Deze proef wordt uitgevoerd zoals aangeduid in artikel 5;

b) een werkingsproef :

- vóór het vertrek uit de werkplaats;
- na iedere verandering van stuurpost;
- na iedere onderbreking in het gebruik van het motorrijtuig van ten minste twee uren.

De werkingsproef moet niet uitgevoerd worden indien een continuïteitsproef pas werd uitgevoerd vanuit dezelfde stuurpost.

De werkingsproef wordt uitgevoerd zoals in artikel 6 aangegeven;

c) een grondige proef, dagelijks op het uur en in het station zoals aangeduid door de beurtregeling.

Deze proef wordt uitgevoerd door het zittend personeel met behulp van de vaste inrichting van de onderhoudspost zoals beschreven in het A.R.M.A. 2.3.2.

### CONTINUÏTEITSPROEF.

5 De continuïteitsproef wordt uitgevoerd door de treinbestuurder en de schouwer.

Wanneer een continuïteitsproef moet worden uitgevoerd in volle baan neemt de hoofdwachter van de trein de verplichtingen van de schouwer over.

De treinbestuurder neemt plaats in de stuurpost die hij zal innemen bij het in beweging brengen van het motorrijtuig.

De schouwer verwittigt de treinbestuurder dat hij de continuïteitsproef gaat uitvoeren.



De treinbestuurder hiervan ingelicht, zorgt er voor dat de afzonderingskranen van de machinistenkraan open staan, dat het hoofdreservoir op dienstdruk is en dat de machinistenkraan in de stand « remmen los » staat.

#### **Continuïteit van de hoofdleiding van de automatische rem.**

De schouwer gaat naar het achtereinde van de trein. Hij brengt een drukvermindering teweeg in de leiding van de automatische rem door de eindkraan van deze leiding gedurende 5" ongeveer te openen en deze vervolgens terug te sluiten.

Indien de continuïteit verwezenlijkt is, ziet de treinbestuurder, die de aanduidingen van de manometers gadeslaat, de wijzer van de manometer van de hoofdleiding van de automatische rem naar nul gaan en vervolgens terug op 5 kg/cm<sup>2</sup> komen, en deze van de manometer van de remcilinder van 0 tot 4 kg/cm<sup>2</sup> en vervolgens terug naar 0 gaan.

#### **Continuïteit van de hoofdleiding van de rechtstreekse rem.**

Ongeveer 8" (tijd nodig om van 1 tot 10 te tellen) na vastgesteld te hebben dat de wijzer van de manometer van de remcilinder terug op nul gekomen is, voert de treinbestuurder een remaansluiting uit met de rechtstreekse rem om een druk van 2 kg/cm<sup>2</sup> in de remcilinders te verwezenlijken (aanduiding gegeven door de manometer van de remcilinder in de stuurpost) en vervolgens sluit hij de afzonderingskraan van de machinistenkraan.

De schouwer van zijn kant na de eindkraan van de leiding van de automatische rem gesloten te hebben en na vastgesteld te hebben dat de remblokken van de laatste as eerst gelost werden en vervolgens terug aangesloten, opent de klep van de slangkoppeling van de rechtstreekse rem door met de ene hand te drukken op de klep en door met de andere hand de kraan van de leiding te openen.

De treinbestuurder stelt vast op de manometer van de remcilinder dat de hoofdleiding van de rechtstreekse rem snel leegloopt; wanneer de druk op nul teruggevallen is opent hij opnieuw de afzonderingskraan om de hoofdleiding van de rechtstreekse rem te vullen op 2 kg/cm<sup>2</sup>.

## 2.3.4.4

Bladz. 4.

Na de hoofdleiding van de rechtstreekse rem te hebben geledigd en een nieuwe luchttoevoer in deze leiding te hebben vastgesteld, sluit de schouwer opnieuw de eindkraan en de klep.

De treinbestuurder stelt vast dat de naald van de manometer van de remcilinder opnieuw stijgt tot  $2 \text{ kg/cm}^2$ .

De proef is alsdan geëindigd en de schouwer begeeft zich naar de hoofdwachter van de trein voor ondertekening van zijn boekje M. 657bis, zodat de hoofdwachter ervan op de hoogte is dat de proef geëindigd is.

De hoofdwachter zal aan de treinbestuurder slechts het vertreksein mogen geven na deze inlichting ontvangen te hebben.

Van de continuïteitsproef zal door de hoofdwachter melding gemaakt worden in zijn verslag E. 791 en op het werkblad van de treinbestuurder M. 464 door de aanduiding : continuïteitsproef uitgevoerd te ..... (aanduiding van het station) door ..... (naam van de schouwer).

In geval van een onregelmatigheid aan de rem (afgezonderde remmen in het bijzonder) moet de hoofdwachter de treinbestuurder ervan op de hoogte brengen en indien nodig een snelheidsbeperking voor de trein opleggen.

Indien de proef uitgevoerd wordt vóór de aankomst van de hoofdwachter aan de trein, is het de treinbestuurder, die de verplichtingen van de hoofdwachter vervult voor wat betreft de ondertekening van het boekje M. 657bis van de schouwer en de op zijn werkblad M. 464 voorziene inschrijving.

### **Onregelmatigheden tijdens de proef.**

Indien de schouwer geen luchtontsnapping heeft vastgesteld aan de leiding van de rechtstreekse rem, brengt hij de treinbestuurder hiervan op de hoogte, met wie hij de onregelmatigheden opspoort, na vooraf de afsluitkraan der leiding van de automatische rem geopend te hebben zonder ze terug te sluiten om een ontijdig vertrek te vermijden.

Anderzijds, indien de treinbestuurder aan zijn manometers niet de hogervermelde beweging der naalden heeft vastgesteld, brengt hij de schouwer ervan op de hoogte, met wie hij de onregelmatigheden opspoort.



Na deze verholpen te hebben, wordt de proef herbegonnen.

#### WERKINGSPROEF DER REMMEN.

- 6 Vóór het vertrek uit de werkplaats, na iedere verandering van stuurpost evenals na iedere benuttingsonderbreking van minstens 2 uren, gaat de treinbestuurder over tot de hierna beschreven proef :

Wanneer de dienstdruk in het hoofdreservoir bereikt is, sluit de treinbestuurder de remmen aan, aldus een druk verwezenlijkend van  $3,5 \text{ kg/cm}^2$  ongeveer in de leiding van de rechtstreekse rem en de remcilinders. Deze druk wordt aangeduid door de manometer. Vervolgens lost hij de remmen. De druk in de remcilinders, aangeduid door de manometer, valt terug op nul.

Deze door de manometer aangeduide drukwijzigingen bewijzen dat de bediening der remmen normaal is.

Bovendien : vóór het vertrek uit de werkplaats evenals na een dienstonderbreking van twee uren en meer, verzekert de treinbestuurder zich ervan op het gehoor, na de remmen aangesloten te hebben en door de trekker der spijkleppen te bedienen, of al de remcilinders gevoed zijn.

#### PROEF VAN HET DODE-MAN-STELSEL.

- 7 De werking van het dode-man-stelsel moet nagezien worden door de treinbestuurder bij het eerste vertrek van de dag in ieder van de stuurposten. Te dien einde plaatst de treinbestuurder de omschakelaar in ritstand en lost de handel evenals de pedaal van het dode-man-stelsel. Een grote luchtontsnapping doet zich voor en veroorzaakt de sluiting der remmen in een tijdspanne begrepen tussen 3" en 6".

### HOOFDSTUK III.

#### SCHOUWING EN PROEVEN VAN DE REMMEN VAN DE MOTORWAGENS (DIESEL).

##### INLEIDING.

- 8 De remmen der motorwagens moeten regelmatig onderzocht worden om de ritveiligheid der treinen te verzekeren.

## 2.3.4.4

Bladz. 6.

De remmen der motorwagens ondergaan :

— een periodische schouwing in de stelplaats.

De belangrijkheid en de periodiciteit van deze schouwingen worden bepaald door het deel 2.2.3.2.

— een continuïteitsproef :

— aan de motorwagens typen 603, 604 en 605, na aankoppelings van twee of meer motorwagens, na toevoeging van aanhangwagens, rijtuigen of wagens.

De continuïteitsproef wordt uitgevoerd zoals aangeduid onder artikel 9.

— een werkingsproef :

— vóór het vertrek uit de stelplaats,

— na iedere verandering van stuurpost,

— na iedere benuttigingsonderbreking van minstens twee uren.

De werkingsproef moet niet uitgevoerd worden indien zopas een continuïteitsproef gedaan is in dezelfde stuurpost.

De werkingsproef wordt uitgevoerd zoals aangeduid onder artikel 10.

### CONTINUÏTEITSPROEF.

9 De continuïteitsproef wordt uitgevoerd door de treinbestuurder en de schouwer of bij gebrek aan een schouwer een agent aangewezen door de plaatselijke onderrichting van het station.

Indien een continuïteitsproef moet plaats grijpen in volle baan, vervult de hoofdwachter de taak van de schouwer.

De treinbestuurder neemt plaats in de stuurpost, die hij zal bezetten wanneer hij de eerste maal zijn trein in gang zet.

De continuïteitsproef is dezelfde als deze der treinen gesleept door locomotieven.

Wanneer de proef geëindigd is begeeft de schouwer of de agent die hem vervangt, zich naar de hoofdwachter van de trein voor ondertekening van zijn boekje M. 657bis, zodat de hoofdwachter ervan op de hoogte is dat de proef geëindigd is.



De hoofdwachter zal slechts na ontvangst van dit bericht het vertreksein mogen geven aan de treinbestuurder.

Van de continuïteitsproef zal door de hoofdwachter melding gemaakt worden in zijn verslag E. 791 en op het werkblad van de treinbestuurder M. 464 door de aanduiding : continuïteitsproef uitgevoerd te ..... (aanduiding van het station) door ..... (naam van de schouwer).

In geval van onregelmatigheden aan de rem (in 't bijzonder afgezonderde remmen) moet de hoofdwachter de treinbestuurder ervan op de hoogte brengen en indien nodig een snelheidsbeperking voor de trein opleggen.

Indien de proef uitgevoerd is vóór de aankomst van de hoofdwachter aan de trein is het de treinbestuurder die de taak vervult van de hoofdwachter voor wat betreft de ondertekening van het boekje M. 657bis van de schouwer en de voorziene inschrijving op zijn werkblad M. 464.

#### WERKINGSPROEF DER REMMEN.

- 10 Vooraleer de werkplaats te verlaten, na iedere verandering van stuurpost evenals na iedere benuttingsonderbreking van minstens 2 uren, gaat de treinbestuurder over tot de hierna beschreven proef :

##### a) Motorwagens uitgerust met de automatische (dienst)-rem.

Zodra de dienstdruk van 5 kg/cm<sup>2</sup> bereikt is in de hoofdleiding, sluit de treinbestuurder de remmen aan door met de machinistenkraan 3 opeenvolgende drukverminderingen van ½ kg/cm<sup>2</sup> elk uit te voeren.

Gedurende deze bewerking, houdt de treinbestuurder de naald in 't oog van de manometer, die de druk aanduidt van de hoofdleiding, en gebeurlijk de naald van de manometer, die de druk aanduidt in de remcilinders, en stelt vast of de druk van de hoofdleiding vermindert en deze van de remcilinder verhoogt. Terzelfder tijd geeft hij er zich rekenschap van op het gehoor of de lucht ontsnapt uit de machinistenkraan.

De treinbestuurder heeft aldus de verzekering dat er zich een drukvermindering heeft voorgedaan in de hoofd-

## 2.3.4.4

Bladz. 8.

leiding door de handgreep van zijn kraan in sluitstand te brengen. Indien de stuurpost bovendien voorzien is van een manometer, die de druk aangeeft in de remcilinders, heeft de treinbestuurder er zich kunnen rekenschap van geven dat de remcilinders gevoed werden.

Vervolgens brengt de treinbestuurder de handgreep van de machinistenkraan in voedingsstand en houdt de naald in 't oog van de manometer, die aantoonst dat de druk in de hoofdleiding opnieuw stijgt tot  $5 \text{ kg/cm}^2$ . Indien de stuurpost voorzien is van een manometer, die de druk aanduidt in de remcilinders, geeft de treinbestuurder er zich rekenschap van of deze cilinders leeglopen.

Indien al deze bewerkingen normaal verlopen zijn, heeft de treinbestuurder de verzekering dat de machinistenkraan niet afgezonderd is van de hoofdleiding en dat de rem normaal kan bediend worden.

### b) Motorwagens uitgerust met de rechtstreekse rem.

Wanneer de dienstdruk in het hoofdreservoir bereikt is, sluit de treinbestuurder de remmen aan en verwezenlijkt aldus een druk van ongeveer  $3,5 \text{ kg/cm}^2$  in de leiding van de rechtstreekse rem en de remcilinders. Deze druk wordt aangeduid door de manometer. Vervolgens lost hij de remmen. De druk in de remcilinders aangeduid door de manometer valt terug op nul.

Deze door de manometer aangeduide drukwijzigingen bewijzen dat de bediening der remmen normaal is.

Vooraleer de stelplaats te verlaten evenals na iedere benuttigingsonderbreking van minstens 2 uren, oefent de treinbestuurder bovendien de volgende nazichten uit :

- voor de motorwagens typen 551, 552, 553 (enkel voorzien van een rechtstreekse rem), ziet hij met de hand na of al de remblokken goed op de wielbanden aansluiten;
- voor de andere motorwagens buiten hogervernoemde (voorzien van een automatische dienst- of hulprem) verzekert hij zich ervan op het gehoor door de trekkers der spuikeppen te bedienen, of de remcilinders der verschillende bogies gevoed worden.



**PROEF VAN DE AUTOMATISCHE HULPREM.**

- 11** Zekere motorwagens zijn uitgerust met een rechtstreekse dienstrem en met een automatische hulprem.

De proef waarvan sprake in voorgaand artikel is van toepassing op de rechtstreekse dienstrem.

Voor wat betreft de automatische hulprem, deze wordt dagelijks in de stelplaats door het zittend personeel beproefd.

**PROEF VAN HET DODE-MAN-STELSEL.**

- 12** De werking van het dode-man-stelsel moet nagezien worden door de treinbestuurder bij het vertrek uit de stelplaats in elk der stuurposten. Te dien einde plaatst de treinbestuurder de omschakelaar in de ritstand en lost de handel evenals de dode-man-pedaal. Een grote luchtontsnapping doet zich voor en veroorzaakt de aansluiting der remmen in een tijdspanne begrepen tussen 3 en 6".

**HOOFDSTUK IV.****GEBRUIK VAN DE REM ONDERWEG OP DE  
MOTORWAGENS EN DE ELECTRISCHE  
MOTORRIJTUIGEN.****MIDDELEN VAN REMMING DIE TER BESCHIK-  
KING STAAN VAN DE TREINBESTUURDERS.**

- 13** Om de motorwagens of de elektrische motorrijtuigen tot stilstand te brengen of te doen vertragen of om de snelheid op de hellingen te regelen, beschikken de treinbestuurders over :

a) de (rechtstreekse of automatische) drukluchtrems, die tegelijkertijd op al de geremde assen inwerkt;

b) de handrem van de stuurpost;

c) gebeurlijk de handremmen bediend in de trein door agenten (bij voorbeeld in geval van rit met luchtrems buiten dienst).

## 2.3.4.4

Bladz. 10.

### DRUK VAN HET HULPRESERVOIR EN IN DE REMLEIDINGEN.

- 14 Voor het vertrek mag de luchtdruk in het hoofdreservoir niet kleiner zijn dan de dienstdruk.

Wanneer de dienstrem der voertuigen de automatische rem is, brengt de treinbestuurder de hoofdleiding en de hulpreservoirs op de dienstdruk van  $5 \text{ kg/cm}^2$  met inachtneming der nodige voorzorgen om deze druk niet te overschrijden.

Wanneer de dienstrem der voertuigen de rechtstreekse rem is, waakt de treinbestuurder er over dat de druk in de voedingsleiding niet lager daalt dan de dienstdruk.

Wanneer de rechtstreekse rem gecombineerd is met een automatische hulprem, moet de druk in de leiding van de automatische rem  $5 \text{ kg/cm}^2$  bedragen.

### GEBRUIK VAN DE REM ONDERWEG.

- 15 Vóór iedere aansluiting van de rem, moet de treinbestuurder de drijfkracht onderbreken.

De automatische rem wordt bediend op dezelfde wijze als voor de reizigerstreinen gesleept door locomotieven.

Om gewone remmingen uit te voeren met de rechtstreekse rem, regelt de treinbestuurder de druk in de remcilinders naargelang het nodig blijkt.

Bij de motorwagens met trommelrem moet de treinbestuurder bijzondere voorzorgen nemen tijdens de remming om het heetlopen der trommels te voorkomen.

Deze voorzorgen bestaan in het uitvoeren van de remming in delen, t.t.z. dat de motorwagen van zijn maximumsnelheid tot stilstand moet gebracht worden door een reeks aansluitingen en lossingen op aangepaste wijze verdeeld volgens het profiel van de lijn en de te bekomen stopafstand.

Om dringend tot stilstand te komen, brengt de treinbestuurder snel de handgreep van de machinistenkraan in de uiterste stand en houdt hem daar tot de trein volledig stilstaat. Indien nodig strooit hij zand op de riggels om het glijden der wielen te vermijden.

Gebeurlijk zal de treinbestuurder gebruik maken van de andere middelen van remming, waarover hij beschikt (zie artikel 13).



TUSSCHENKOMST VAN DE HOOFDWACHTER IN  
DE REMMING VAN DE TREIN.

- 16 De verplichtingen van de hoofdwachter in zake de remming der motorwagens en electriche motorrijtuigen zijn dezelfde als deze betreffende de remming der reizigers-treinen gesleekt door locomotieven.

De hoofdwachter die de dienst verzekert op de lichte motorwagens typen 551, 552 en 553 moet ingewijd worden in de bediening van de luchtrem en van de handrem ten einde de motorwagens tot stilstand te kunnen brengen in geval de treinbestuurder in gebreke blijft.

Deze opleiding geschiedt overeenkomstig de schikkingen vervat in het deel 2.2.3.1, artikel 19.

## HET IN STILSTAND HOUDEN VAN DE TREIN.

- 17 De treinbestuurder houdt de motorwagen of het electriche motorrijtuig in stilstand :

- door de werking van de rechtstreekse rem indien de motorwagen of het motorrijtuig hiermede uitgerust is;
- door de werking van de handrem, terwijl de automatische rem gelost is, voor het materieel dat uitsluitend uitgerust is met de automatische rem.

IMMOBILISATIE VAN DE TREIN IN GEVAL VAN  
VERANDERING VAN STUURPOST.

- 18 Indien de treinbestuurder de stuurpost verlaat om zich naar de tegenoverliggende stuurpost te begeven, moet hij de handel van de machinistenkraan in de noodstand zetten vóór elke sluiting van de afzonderingskraan, hetgeen de grondige aansluiting van de doorgaande luchtrem met zich brengt.

Op de motorrijtuigen en de motorwagens (buiten de typen 552, 553 en 554) voorzien van de rechtstreekse dienstrem, mag de treinbestuurder deze afzonderingskraan slechts sluiten na de afzonderingskraan geopend te hebben in de stuurpost, die hij gaat bezetten. Deze voorzorgsmaatregel is niet nodig wanneer het motorrijtuig of de motorwagen stationneert op een spoor waar het weglopen niet te vrezen is.

## 2.3.4.4

Bladz. 12.

### IMMOBILISATIE VAN EEN VERLATEN TREIN.

- 19 Indien de treinbestuurder de stuurpost, die hij bezette, verlaat om een andere reden dan hierboven, moet hij in iedere omstandigheid de handrem volledig aansluiten in de stuurpost, die zal ingenomen worden bij het eerstvolgend vertrek.

Wanneer een motorwagen (Diesel) nochtans moet verlaten worden op een hellend spoor, moet de treinbestuurder alle nuttige voorzorgen nemen om zijn ontijdig ingangzetten te voorkomen.

Te dien einde sluit hij de handremmen aan van beide stuurposten en indien nodig verzekert hij het vastzetten der wielen van een as bij middel van stopblokken.