



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Departement Transport
Afdeling 10.42
Sectie 91
Tel. 4142
Nr. T426/590.2.8.4/S1084
RC/AV/JV

Brussel, 28.02.1989

BERICHT Nr. 9T

(1e bijvoegsel bij het document
DB 2bis).

Uitreiking :

Typelijst T 10/120

+ Reserve T 10.426 : 50 ex.

Te vervangen en bij te voegen bladzijden.

De bladzijden 3/4, 5/6, 7/8, 11/12, 13/14, 15, 17/18, 21/22, 23/24, 25/26, 27/28, 29, de inhoudstafel en de tabel van de van kracht zijnde bijvoegsels moeten vervangen worden door de nieuwe hierbijgevoegde bladzijden.

De nieuwe bladzijden 5bis, 5ter en 5 quater moeten bijgevoegd worden.

Te annuleren bladzijden.

De bijlage 4 moet geannuleerd worden.

Voorwerp van dit bijvoegsel.

- Toevoegen van een nieuwe bepaling : "STATIONSGEDEELTEN".
- Aanpassing van de teksten betreffende het verkeer in volle baan, op lijnen met dubbelspoor, in de tegenovergestelde richting aan de normale richting, wegens het invoeren van het gebanaliseerd verkeer op één der grensbaanvakken.
- Behandeling van de schriftelijke bevelen na uitvoering van de opdracht die er op vermeld is.
- Bij telefonische aflevering van de schriftelijke bevelen wordt in de plaats van de naam van de onderstationschef een getal van 1 tot 10 gegeven.
- Aanpassing van de tekst betreffende de gedoofde of twijfelachtige seinen.
- Wijziging aan de bepaling van de rit op het zicht.

- Wijze van handelen bij de omvorming van een treimbeweging in een rangeerbeweging.
- Wijziging aan de bepalingen en de gevallen waarin de remproeven moeten uitgevoerd worden en het invoeren van een nieuwe remproef.
- Wijziging van de voorwaarden voor het vertrek der treinen wanneer de stuurcabine zich afwaarts van het vertreksein bevindt.

De Directeur,



ir. A. MARTENS.

**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE BIJVOEGSELS
AAN HET DOCUMENT DB 2bis — UITGAVE VAN APRIL 1985.**

Deze tabel vervangt de vroeger uitgegeven tabellen.

Nr. van het bijvoegsel	Datum van het bijvoegsel	Nr. van de gewijzigde en te vervangen bladzijden	Gewijzigde teksten	Opmerkingen
1	28.02.1989	bladz. 3/4, 5/6, 7/8, 11/12, 13/14, 15, 17/18 en 21 t.e.m. 30 vervangen nieuwe bladz. 5bis, 5ter en 5quater toevoegen inhoudstafel vervangen		Bijlage 4 geannuleerd

690079

Deze tabel vormt de weergave van de wet.

Verbod	Toelating	In welken geval	De wet	De wet
Artikel 10 Verbod		In welken geval de wet	De wet	De wet

DB 2bis
VERKEER

Artikel	INHOUDSTAFEL	Bladz.
	HOOFDSTUK I.	
1 tot 23	DEFINITIES	1 - 4
	HOOFDSTUK II.	
	VERKEER DER TREINEN	
1	KENNISGEVING VAN DE BEVELEN EN MEDEDELINGEN MET BETREKKING OP DE TREINDIENST	5
2	NORMALE RIJRICHTING OP DE LIJNEN MET DUBBELSPOOR	5
3	VERKEER IN VOLLE BAAN, OP LIJNEN MET DUBBELSPOOR, IN DE TEGENOVERGESTELDE RICHTING AAN DE NORMALE RICHTING	5
3.1.	EXPLOITATIE OP NIET BESEIND TEGENSPOOR (FALSCHFAHRBETRIEB - FB)	5bis
3.2.	GEBANALISEERD VERKEER (GLEISWECHSELBETRIEB - GWB)	5bis
3.3.	TIJDELIJKE EXPLOITATIE OP ENKELSPOOR (ZEITWEISE EINGLEISIGER BETRIEB - ZEB)	6
4	VERTREK DER TREINEN	6
4.1.	VERTREKSEIN ONZICHTBAAR	6
4.2.	DE STUURCABINE BEVINDT ZICH AFWAARTS VAN HET VERTREKSEIN	7

Artikel	INHOUDSTAFEL	Bladz.
5	ACHTERAAN OPGEDRUKTE TREINEN DOOR EEN NIET AANGEHAAKTE LOCOMOTIEF.	
5.1.	VOORBEREIDINGEN VOOR HET AANZETTEN	7
5.2.	AANZETTEN	7
5.3.	VERKEER	8
5.4.	HERAANZETTEN NA EEN ONTIJDIGE STILSTAND, VEROORZAAKT DOOR HET LOSKOMEN VAN DE OPDRUKLOCOMOTIEF	8
6	MAXIMUM TOEGELATEN SNELHEID VAN DE TREINEN	8
7	BEPERKING VAN DE MAXIMUM VERKEERSNELHEID	9
8	OP TE VOLGEN RICHTLIJNEN IN GEVAL VAN ONTMOETEN VAN HET VERWITTIGINGSSEIN MET HET SEINBEELD Vr 0	9
	HOOFDSTUK III SCHRIFTELIJKE BEVELEN	
1	ALGEMEENHEDEN	11
2	OVERSCHRIJDEN VAN GESLOTEN OF GESTOORDE DB-SEINEN.	
2.1.	GEBRUIKTE MIDDELEN	11
2.2.	GEBRUIK VAN DE TELEFOON VAN DE HOOFDSEINEN	12

Artikel	INHOUDSTAFEL	Bladz.
2.3.	HERKENNING VAN DE OVERSCHRIJDINGS-KARAKTERISTIEK VAN EEN HOOFDSEIN OF VAN EEN BEVEILIGINGSSEIN	13
2.4.	IN ACHT TE NEMEN BEPERKINGEN BIJ HET OVERSCHRIJDEN VAN EEN HOOFDSEIN	13
3	GEDOOFDE OF TWIJFELACHTIGE SEINEN	14
4	VOORBIJRIJDEN VAN EEN HOOFD- OF BEVEILIGINGSSEIN DAT DE STILSTAND OPLEGT	14
5	TOEGANG TOT HET TEGENSPOOR OP EEN LIJNSECTIE NIET UITGERUST MET SEINEN VOOR VERKEER OP TEGEN- SPOOR	15
6	SNELHEIDSBEPERKINGEN EN (OF) DE RIT OP ZICHT VOORGESCHREVEN DOOR EEN SCHRIFTELIJK BEVEL	15
HOOFDSTUK IV.		
INCIDENT — NOOD — ONGEVAL		
1	TE NEMEN MAATREGELEN IN GEVAL VAN ONGEVAL OF ONREGELMATIGHEID	17
2	TE VOLGEN WERKWIJZE IN GEVAL VAN GEVAAR	17

Artikel	INHOUDSTAFEL	Bladz.
3	ACHTERUITRIT VAN EEN TREIN	17
4	RIT OP HET ZICHT	18
5	BUITEN DIENST STELLEN VAN DE AUTO- MATICHE WAAKINRICHTING	18
6	AVERIJ AAN DE KLAXON VAN HET KRACHTVOERTUIG	18
7	DEFECT AAN DE SIGNALISATIE VAN DE KOP VAN DE TREIN	19
8	DEFECT AAN DE BEDIENINGSORGANEN VAN DE VOORSTE STUURCABINE VAN EEN KRACHTVOERTUIG	19
	HOOFDSTUK V	
	RANGEERBEWEGINGEN	
1	ALGEMEENHEDEN	21
2	BEGELEIDING VAN DE RANGEER- BEWEGINGEN	21
3	UITVOERING VAN DE RANGEER- BEWEGINGEN.	
3.1.	VERPLICHTINGEN EN EERBIEDIGING VAN DE SEINEN	21
3.2.	SNELHEID VAN EEN RANGEERBEWEGING .	22

Artikel	INHOUDSTAFEL	Bladz.
4	OVERSCHRIJDEN VAN SEINEN, GEDURENDE DE RANGEERBEWEGINGEN.....	22
5	OMVORMING VAN EEN TREINBEWEGING IN EEN RANGEERBEWEGING.....	22
HOOFDSTUK VI		
NAZICHT VAN DE WERKING VAN DE REM — GEBRUIK VAN DE REM TIJDENS DE RIT		
1	ALGEMEENHEDEN	23
1.1.	SOORTEN REMPROEVEN	23
1.2.	GEVEN VAN DE BEVELEN VOOR HET UITVOEREN VAN DE REMPROEVEN	23
1.3.	BEDIENDEN BELAST MET HET UITVOEREN VAN DE REMPROEVEN	23
1.4.	UITVOEREN VAN REMPROEVEN TIJDENS VRIESWEER	23
1.5	ONREGELMATIGHEDEN TIJDENS DE REMPROEF	24
1.6	AFSTELLEN VAN EEN TREIN	24
2	VOLLEDIGE REMPROEF	24
2.1.	DOEL	25
2.2.	UITVOERING	25
2.3.	BIJKOMENDE PROEF TOEGEVOEGD AAN DE VOLLEDIGE REMPROEF	26
3	VEREENVOUDIGDE REMPROEF	28
3.1.	DOEL	28
3.2.	UITVOERING	29

Artikel	INHOUDSTAFEL	Bladz.
4	DE WERKINGSPROEF	29
4.1.	UITVOERING	29
4.2.	ONREGELMATIGHEDEN GEDURENDE DE PROEF	30
5	GEBRUIK VAN DE REM TIJDENS DE RIT ..	30

Bijlage 1	Van hand tot hand afgeleverd S 422, gebruikt op de grensbaanvakken	
Bijlage 2	Bevel A van de DB gebruikt op de grensbaanvakken	
Bijlage 3	Bevel B van de DB gebruikt op het grensbaanvak Welkenraedt — Aachen Hbf (DB 3bis)	
Bijlage 4	Voorbehouden	
Bijlage 5	Bevel C van de DB gebruikt op de grensbaanvakken (recto)	blz. 1
	Verso van het bevel C van de DB gebruikt op de grensbaanvakken	blz. 2

14. AFWAARTS VAN EEN HOOFDSEIN GELEGEN WISSEL- ZONE (Anschließendes Weichenbereich)

De wisselzone behorende tot een sein Hp, binnen dewelke de snelheidsbeperking opgelegd door het seinbeeld Hp2, door een sein Zs3, door een sein Zs1 of door een schriftelijk bevel, moet behouden worden, is als volgt begrensd:

— **Oorsprong van de zone:**

aan het sein Hp.

— **Het einde van de zone is bepaald door:**

a) *voor een inrit- of tussensein Hp van een station:*

– aan het volgend sein Hp of op de plaats waar de stilstand van de treinen in het station is voorzien.

b) *voor een uitritsein Hp van een station:*

– aan de laatste ontmoete wissel afwaarts van het sein.

c) *voor een sein Hp van een vertakkingspost, van een plaats voor spoorverandering of aansluitpost:*

– aan de laatste ontmoete wissel afwaarts van het sein.

15. BUFFERZONE (Durchrutschweg — Dweg)

Men noemt bufferzone, een spoorgedeelte, gelegen afwaarts van een hoofdsein, dat moet vrijblijven wanneer een trein dit gesloten sein nadert.

16. SPERREN VAN EEN SPOOR (Gleissperre — Gs)

Het sperren van het spoor bestaat erin de toegang van de trein naar een spoortracé, over het algemeen gelegen tussen twee aankondigingsposten, te verbieden.

Men onderscheidt:

— voorziene sperringen (werken, bediening van aansluitposten, ...);

— toevallige sperringen (ongevallen, storingen, ...).

17. RIT OP GESPERD SPOOR

Een rit op gesperd spoor bestaat erin, onder bepaalde voorwaarden, een konvooi op een voor het treinverkeer gesperd spoorgedeelte, toe te laten.

N.B.: De ritten op gesperd spoor worden niet door de Belgische bestuurders uitgevoerd.

18. ONDERCHEF (overeenkomstig conventie DB-NMBS)

De "Fahrdienstleiter" is de bediende belast met het verkeer der treinen.

De "Fahrdienstleiter" is in de huidige reglementering opgenomen onder de betiteling "Onderchef".

19. WEEKBULLETIN DER TIJDELIJKE SNELHEIDSBEPERKINGEN, EN DE BIJZONDERE EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN (Übersicht der Vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und der Stellen mit besonderer Betriebsregelung oder anderen Besonderheiten-La)

De "La" is een weekbulletin uitgegeven door de DB, aan hetwelke, voor wat de Belgische bestuurders betreft, de op het DB-net in voege zijnde BTS en BAV worden ontleend.

20. TREINEN (Züge-Z)

De treinen zijn genummerde konvoeien, die zich in volle baan verplaatsen en samengesteld zijn uit:

- ofwel één (of meerdere) krachtvoertuig(en) en één of meerdere voertuigen;
- ofwel één of meerdere alleenrijdende krachtvoertuigen.

21. RANGEERBEWEGINGEN (Rangierbewegungen)

De rangeerbewegingen zijn bewegingen van voertuigen, andere dan treinen.

22. RANGEERLEIDER (Rangierleiter-Rl)

De rangeerleider is de bediende verantwoordelijk voor het goede verloop van de rangeringen.

Hij geeft persoonlijk de nodige bevelen en seinen.

23. STATIONSGEDEELTEN (Bahnhofsteile)

Grotere stations kunnen in stationsgedeelten onderverdeeld worden. De gedeelten zijn van elkaar gescheiden door tussenseinen.

HOOFDSTUK II

VERKEER DER TREINEN

1. KENNISGEVING VAN DE BEVELEN EN MEDEDELINGEN MET BETREKKING OP DE TREINDIENST

De bevelen en mondelinge mededelingen met betrekking op de treindienst moeten woord voor woord herhaald worden.

- Bij een telefonische mededeling moet de bediende tot wie het bericht zich richt, de inhoud van die mededeling herhalen. Deze herhaling dient voorafgegaan door de woorden "Ich wiederhole" — "Ik herhaal". De correspondent bevestigt de juistheid van deze herhaling door het woord "richtig" — "juist".
- De bevelen overgebracht door een éénrichtingssysteem bijvoorbeeld luidspreker, moeten tweemaal aangekondigd worden; de tweede aankondiging dient voorafgegaan door de woorden "Ich wiederhole" — "ik herhaal".

De uitvoering van de bevelen en het aan de mededelingen te geven gevolg is ondergeschikt aan het begrip van hun inhoud.

2. NORMALE RIJRICHTING OP DE LIJNEN MET DUBBELSPOOR

In volle baan, op de lijnen met dubbel spoor, rijden de treinen normaal op het rechter spoor.

3. VERKEER IN VOLLE BAAN, OP LIJNEN MET DUBBELSPOOR, IN DE TEGENOVERGESTELDE RICHTING AAN DE NORMALE RICHTING

Het verkeer op een lijnsectie van een baanvak met dubbelspoor, in tegenovergestelde richting aan de normale richting kan op verschillende wijzen uitgevoerd worden.

Voor de NMBS-bestuurders zijn de hiernavolgende mogelijkheden van toepassing.

3.1. EXPLOITATIE OP NIET BESEIND TEGENSPOOR (FALSCHFAHRBETRIEB-FB)

De exploitatie op niet beseind tegenspoor wordt geregeld met schriftelijke bevelen.

De maximum toegelaten snelheid bij deze exploitatiewijze bedraagt 100 km/h.

Deze exploitatiewijze is van toepassing op het baanvak Aachen Hbf — Aachen Süd.

De bijzonderheden ervan zijn opgenomen in het document DB 3bis.

3.2. GEBANALISEERD VERKEER (GLEISWECHSELBETRIEB-GWB)

3.2.1. Algemeenheden

Wanneer een lijn uitgerust is met een seininrichting voor gebanaliseerd verkeer, dan laat deze toe de loop van de treinen te regelen met vaste seinen zowel op het normaal- als op het tegenspoor.

3.2.2. Opstellen van de seinen

De seinen van het normaalspoor (het rechterspoor) staan rechts van het bereden spoor opgesteld, de seinen van het tegenspoor (het linker spoor) staan links van het bereden spoor opgesteld.

Uitzonderingen op deze regel zijn vermeld in de documenten DBbis die de bijzonderheden van de betrokken grensbaanvakken beschrijven alsook op de lijnfiches.

3.2.3. Betekenis van de seinbeelden

De betekenis van de seinbeelden van de seinen van het tegenspoor is dezelfde als deze van de seinen van het normaalspoor.

3.2.4. Afwikkeling van het verkeer

a) Toegang tot het tegenspoor

De opdracht tot toegang tot het tegenspoor wordt gegeven door het ontsteken van de aanwijzer voor verkeer naar een gebanaliseerd spoor "Zs6" (zie DB 1bis).

Deze aanwijzer is:

- hetzij geplaatst op het hoofdein dat de plaats voor spoorverandering afdekt;
- hetzij afzonderlijk opgesteld, afwaarts van voorvermeld hoofdein.

Overeenkomstig met wat voorafgaat wordt de opstelling bepaald door de dienst van de seininrichting en is vermeld in het document DBbis dat het betrokken baanvak beschrijft en op de lijnfiche.

De aanwijzer Zs6 wordt in ieder geval opwaarts ontmoet van de wisselverbinding, die toegang verleent tot het tegenspoor.

b) Voortzetten van de rit op het tegenspoor

Moet een trein, die op tegenspoor rijdt, aan een plaats voor spoorverandering de rit op het tegenspoor verderzetten dan wordt op het hoofdsein van het tegenspoor, of afwaarts van dit hoofdsein dat de plaats voor spoorverandering afdekt, een aanwijzer Zs6 ontstoken.

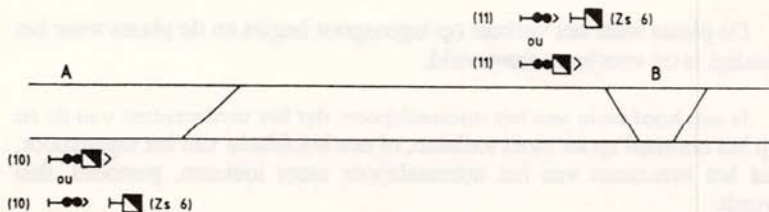
c) Hernemen van het normaalspoor

Het hernemen van het normaalspoor gebeurt na het op doorrit plaatsen van het hoofdsein van het tegenspoor dat de wisselverbinding afdekt, die toegang geeft naar het normaalspoor, zonder dat de aanwijzer Zs6 ontstoken is.

Belangrijke opmerking

Wanneer, na het overschrijden van de laatste wissel van een station of van een plaats voor spoorverandering, de bestuurder vaststelt dat het bereiden spoor niet overeenstemt met het hem voorafgaandelijk vertoonde seinbeeld of met de vorm van het ontvangen schriftelijk bevel, moet hij zich beschouwen als zijnde miszonden, onmiddellijk stoppen en zich in verbinding stellen met de onderchef.

d) Praktisch voorbeeld



Moet van het punt A naar het punt B een trein op het tegenspoor verzonden worden dan zal op het hoofdsein (10) of een afwaarts van dit sein afzonderlijk opgestelde aanwijzer Zs6 ontstoken zijn.

Wordt in het punt B de rit op tegenspoor voortgezet dan zal op het hoofdsein (11) de aanwijzer Zs6 ontstoken worden. De aanwijzer Zs6 kan ook afwaarts van het hoofdsein worden opgesteld. Moet in het punt B het normaalspoor hernomen worden dan zal het hoofdsein (11) op doorrit geplaatst worden zonder dat de aanwijzer Zs6 ontstoken is.

e) Storing van de seinen

Is een hoofdsein van het normaalspoor, dat de rit naar het tegenspoor moet toelaten, of een hoofdsein van het tegenspoor dat het verderzetten van de rit op het tegenspoor moet toelaten, gestoord, dan wordt een bevel A (zie hoofdstuk III) waarvan de gedeelten b) en d) Nr 4 aangevuld en geldig gemaakt zijn, afgeleverd (telefonisch of van hand tot hand).

In het gedeelte d) Nr 4 staat volgende tekst:

"Zug (Nr) fährt von bis auf Gegengleis"

"Train n° circule à contre-voie de à avec signaux fixes de contre-voie".

"Trein nr. rijdt op het tegenspoor van tot met vaste tegenspoorseinen".

De plaats waar het verkeer op tegenspoor begint en de plaats waar het eindigt is op voorhand aangevuld.

Is een hoofdsein van het normaalspoor, dat het verderzetten van de rit op het normaal spoor moet toelaten, of een hoofdsein van het tegenspoor, dat het hernemen van het normaalspoor moet toelaten, gestoord, dan wordt:

- hetzij het vervangingssein Zs1 ontstoken (zie hoofdstuk III);
- hetzij een bevel A (zie hoofdstuk III), waarvan het gedeelte b) aangevuld en geldig gemaakt werd, afgeleverd (telefonisch of van hand tot hand).

1.1. THE NETHERLANDS EXPLOITATION OF ECONOMIC OPPORTUNITIES
IN THE NORTH SEA

On the basis of the...
The...
The...
The...
The...

4. VETTER DER TRINEN

Wanneer de...
In de...
De...
De...
De...

De...
De...
De...
De...
De...

DE...
DE...
DE...
DE...
DE...

4.2. VERBODEN VAN...
VERBODEN VAN...

Wanneer...
De...
De...
De...

De...
De...
De...
De...
De...

1) De...
2) De...

3) De...
4) De...

3.3. TIJDELIJKE EXPLOITATIE OP ENKELSPOOR (ZEITWEISE EINGLEISIGER BETRIEB-ZEB)

Bij een tijdelijke exploitatie op enkelspoor wordt één van beide hoofdsporen tijdelijk buiten dienst gesteld.

Ten behoeve van de Belgische bestuurders wordt een BAV gepubliceerd welke de bijzonderheden voor de afwikkeling van het verkeer vermeldt.

4. VERTREK DER TREINEN.

Wanneer de trein klaar is om te vertrekken, is dit vertrek ondergeschikt aan:

- a) **De toelating van de onderchef**, deze toelating wordt gegeven door het op doorrit plaatsen van het hoofdsein, de ontvangst van een schriftelijk bevel of het aansteken van het vervangingssein Zs 1 (1).
- b) **De ontvangst van het bevel tot vertrek**, wanneer dit voorgeschreven is (2); dit bevel wordt hetzij mondeling of door het sein Zp 9 overgemaakt. Het mag niet gegeven worden vóór de toelating van de onderchef.

EEN SCHRIFTELIJK BEVEL AFGELEVERD VOOR HET OVERSCHRIJDEN VAN EEN SEIN ONTSLAAT DE BESTUURDER NIET VAN DE ONTVANGST VAN EEN BEVEL TOT VERTREK WANNEER DIT LAATSTE VOORGESCHREVEN IS.

4.1. VERTREKSEIN ONZICHTBAAR

Wanneer het vertreksein niet zichtbaar is, is het in beweging brengen ondergeschikt aan:

- de ontvangst van het bevel tot vertrek, wanneer dit voorgeschreven is (2);
- de mondelinge toelating van een toezichtsbediende, wanneer het bevel tot vertrek niet voorgeschreven is (2).

De bestuurder verplaatst zijn trein voorzichtig, teneinde met zekerheid te kunnen stoppen zo het vertreksein gesloten is.

(1) Onder het "op doorrit plaatsen van het hoofdsein" verstaat men enkel de seinbeelden Hp 1 en Hp 2.

(2) Zie bijzonderheden in DB 3bis en 4bis.

4.2. DE STUURCABINE BEVINDT ZICH AFWAARTS VAN HET VERTREKSEIN

Wanneer de stuurcabine zich afwaarts van het vertreksein bevindt moet een toezichtsbediende de bestuurder inlichten over het op doorrit plaatsen van het sein Hp alsook van het openen van het eventueel op de reisweg voorkomend sein Sh.

In dit geval beperkt de bestuurder de snelheid van de trein tot 40 km/h tot op het ogenblik dat hij de aanwijzingen van het volgend hoofdsein duidelijk kan waarnemen.

5. ACHTERAAN OPGEDRUKTE TREINEN DOOR EEN NIET AANGEHAAKTE LOCOMOTIEF (1).

5.1. VOORBEREIDINGEN VOOR HET AANZETTEN

In afwachting van het vertrek houdt de bestuurder van de sleeplocomotief, de trein onbeweeglijk door de rechtstreekse rem maximaal aan te sluiten; hij mag de stuurcabine niet meer verlaten, tenzij voor buitengewoon dringende gevallen en gedurende de strikt nodige tijd, na in de automatische remleiding een drukvermindering van 1,5 bar te hebben verwezenlijkt.

5.2. AANZETTEN

Wanneer het vertrek toegelaten is, lost de bestuurder van de sleeplocomotief de rechtstreekse rem; de bestuurder van de opdruklocomotief begint op te drukken.

De bestuurder van de sleeplocomotief levert slechts trekkracht na het in beweging brengen van de trein door de opdruklocomotief.

In de wisselstraten dient de trekkracht beperkt teneinde het contact met de opdruklocomotief niet te verbreken en de maximumsnelheid niet te overschrijden.

(1) Zie DB 3bis en DB 4bis.

5.3. VERKEER

De maximum toegelaten snelheid bedraagt 60 km/h.

Indien de bestuurder van de sleeplocomotief moet remmen, dient hij het sein Zp 1 te geven.

5.4. HERAA NZETTEN NA EEN ONTIJDIGE STILSTAND, VEROORZAAKT DOOR HET LOSKOMEN VAN DE OPDRUKLOCOMOTIEF

Indien na het loskomen van de opdruklocomotief, de bestuurder van de sleeplocomotief vaststelt dat het vermogen van zijn locomotief onvoldoende is om de rit verder te zetten stopt hij en wordt er gehandeld als volgt:

- Van zodra de bestuurder van de opdruklocomotief het contact met het stel heeft vernieuwd, deelt hij mede dat hij klaar is om te drukken, door het sein Zp 1 te geven.
- Wanneer de bestuurder van de sleeplocomotief het sein Zp 1 van de opdruklocomotief waarneemt en als zich niets tegen het heraanzetten verzet, geeft hij eveneens het sein Zp 1. Hij zet aan nadat de bestuurder van de opdruklocomotief het sein Zp 1 herhaald heeft.
- Na drie vruchtloze pogingen tot aanzetten wordt de trein in nood verklaard.

6. MAXIMUM TOEGELATEN SNELHEID VAN DE TREINEN

De maximumsnelheid van de treinen is afhankelijk van de maximum toegelaten snelheid bepaald door DB 3bis en DB 4bis en de onderstaande beschikkingen:

a) Reizigerstreinen

De maximum toegelaten snelheid van de reizigerstreinen is als volgt bepaald:

- voor de treinen in de richting Duitsland en voor de treinen met het oorsprongstation op het DB-net, maar begeleid door een Belgische treinchef, door het formulier E 286;
- voor de treinen waarbij de DB-bestuurder afgelost wordt door een NMBS-bestuurder, zonder verwisseling van sleeplocomotief, door een drietalig remlbulletin (Bremszettel).

HOOFDSTUK III

SCHRIFTELIJKE BEVELEN

1. ALGEMEENHEDEN

Ieder net gebruikt de hem eigen modellen van schriftelijke bevelen (1).

Deze bevelen worden in drietalige vorm uitgegeven (Duits - Frans - Nederlands) (2).

De met de hand aangebrachte vermeldingen, moeten niet noodzakelijk drietalig zijn. Zij mogen opgesteld worden in de taal van de bestuurder.

De bevelen worden ofwel naar de bestuurder van de trein gebracht, ofwel opgesteld door de bestuurder of de treinchef aan de telefoon van een sein, op dictaat van de onderchef.

Voor de schriftelijke DB-bevelen worden de op te volgen voorschriften omkaderd, dit door de bestaande horizontale lijnen te verbinden met verticale lijnen.

De onnodige vermeldingen die voorkomen in het omkaderde gedeelte moeten schuin doorstreept worden.

Wanneer de opdracht(en), die door een schriftelijk bevel opgelegd is (zijn), uitgevoerd werd(en), doorstreept de bestuurder het bevel en legt het weg.

Opmerking:

Om de eenvoud van het begrip der teksten zijn de afgedrukte bevelen in onderhavig document DB 2bis, enkel weergegeven in de Nederlandse taal.

2. OVERSCHRIJDEN VAN GESLOTEN OF GESTOORDE DB-SEINEN

2.1. GEBRUIKTE MIDDELEN

Voor het overschrijden van seinen, wordt het bevel A (Bijlage 2) of het vervangingssein Zs 1 gebruikt. Het bevel A wordt eveneens gebruikt om bevelen van allerlei aard te geven, voor zover een bevel B of C niet voorgeschreven is.

(1) Voor wat betreft de uitzonderingen, zie DB 3bis en DB 4bis.

(2) De opstelling van de vakken van het van hand tot hand afgeleverd drietalig bevel S 422 verschilt lichtjes van deze van de tweetalige NMBS-bevelen (bijlage 1).

Opmerkingen:

- a) Het overschrijden van meerdere opeenvolgende hoofdeinen kan toegelaten worden met één schriftelijk bevel, voor zover de identiteit van deze seinen ingeschreven is op het gedeelte b) van het bevel A in de volgorde waarin deze seinen ontmoet worden.
- b) Het afleveren van een bevel A voor het overschrijden van een hoofdein, laat het overschrijden van het eventueel opwaarts en/of afwaarts van dit hoofdein geplaatst(e) gesloten beveiligingssein(en) Sh niet toe.
Indien dit beveiligingssein Sh moet overschreden worden, dient zijn identiteit eveneens ingevuld op het gedeelte b) van het bevel A. Er kan evenwel ook een afzonderlijk bevel A afgeleverd worden om dit beveiligingssein te overschrijden.

2.2. GEBRUIK VAN DE TELEFOON VAN DE HOOFDEINEN

De telefoon van de hoofdeinen wordt gebruikt om in verbinding te komen met de bediende die de seinpost bedient, en om een bevel A of C op te stellen.

Via de telefoon van het sein kondigt de bestuurder zich aan met de woorden:

"Hier Triebfahrzeugführer (Name) von Zug (Nr.)" "Hier bestuurder (Naam) van de trein (Nr.)".

Indien een bevel A of C moet afgeleverd worden antwoordt de onderchef met de woorden:

"Nehmen Sie Befehl A" of, "Nehmen Sie Befehl C"
"Neem bevel A" of, "Neem bevel C"

en dicteert vervolgens de tekst van het bevel. De bestuurder herhaalt de hem gedicteerde tekst, vermeldt op het bevel het nummer van de trein, de datum en het uur, omkadert de op te volgen voorschriften, en tekent het (1).

Wanneer meerdere boekjes van eenzelfde formulier in de kast voorkomen, duidt de onderchef aan:

"Block Nr. ..."

"Boekje Nr. ...".

In het geval de telefoon van het sein gestoord is, of wanneer de bestuurder en de onderchef elkaar niet begrijpen, worden de bevelen van hand tot hand afgeleverd.

De bestuurder of de treinchef kunnen uitgenodigd worden de ontvangst van het van hand tot hand afgeleverd bevel te bevestigen, door het aanbrengen van hun handtekening op het dubbel van het bevel, bewaard door de afleveraar.

(1) Het bevel moet aangevuld worden met de naam van de afleveraar. Voor de Belgische bestuurders echter wordt de naam van de afleveraar vervangen door een getal van 1 tot 10.

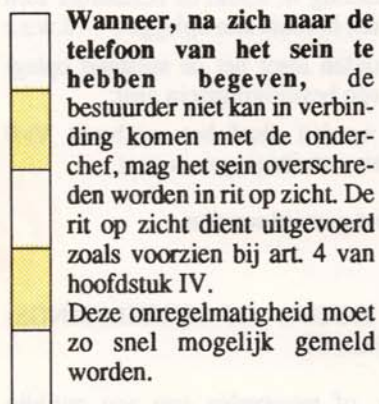
2.3. HERKENNING VAN DE OVERSCHRIJDINGSKARAKTERISTIEK VAN EEN HOOFDSEIN OF VAN EEN BEVEILIGINGSSEIN

Deze seinen zijn aangevuld met een herkenningsschild.

Dit herkenningsschild bepaalt de wijze van overschrijden van het sein.

Wit - geel - wit - geel - wit

Het overschrijden van het sein is ondergeschikt aan het afleveren van een bevel A.



Wit - rood - wit



2.4. IN ACHT TE NEMEN BEPERKINGEN BIJ HET OVERSCHRIJDEN VAN EEN HOOFDSEIN

Telkens het overschrijden van een gesloten of gestoord hoofdsein toegelaten wordt (geschreven bevel, sein Zs 1), mag de bestuurder de snelheid van 40 km/h (of een meer beperkende snelheid) niet overschrijden, vooraleer zijn trein de afwaarts van dit hoofdsein gelegen wisselzone voorbijgereden is.

Anderzijds, wanneer een verwittigingssein voorkomt op dezelfde mast van het overschreden gesloten sein Hp, en wanneer dit verwittigingssein gedoofd is, mag de bestuurder de snelheid van 40 km/h niet overschrijden vooraleer hij de aanduidingen van het volgende sein Hp ondubbelzinnig heeft waargenomen.

Opmerking:

Wanneer het schriftelijk bevel afgeleverd is voor het overschrijden van een wisselzone die niet afgedekt is door een hoofdsein, mag de maximumsnelheid van 40 km/h (of een meer beperkende snelheid) niet overschreden worden vanaf de plaats waar het schriftelijk bevel wordt afgeleverd tot na het overschrijden van deze wisselzone door de volledige trein.

3. GEDOOFDE OF TWIJFELACHTIGE SEINEN

Wanneer de lichten van een lichtsein volledig of gedeeltelijk gedoofd zijn, of wanneer het seinbeeld twijfelachtig is, schikt de bestuurder zich naar het meest beperkende seinbeeld dat het sein kan opleggen — d.w.z.:

- Dat het sein moet beschouwd worden alsof het de stilstand oplegt wanneer het om een hoofdsein of een beveiligingssein gaat;
- Dat het sein moet beschouwd worden alsof het seinbeeld Vr 0 vertoond wordt wanneer het om een verwittigingssein gaat.

De onregelmatigheid moet dringend gemeld worden.

4. VOORBIJRIJDEN VAN EEN HOOFD- OF BEVEILIGINGSSEIN DAT DE STILSTAND OPLEGT

Wanneer een trein onrechtmatig, of tengevolge van een ontijdig sluiten, een gesloten hoofd- of beveiligingssein voorbijrijdt, of wanneer hij de plaats waar hij overeenkomstig een schriftelijk bevel moest stilstaan voorbijrijdt, moet de bestuurder onmiddellijk stoppen. Hij stelt zich in verbinding met de onderchef, na, indien nodig, de maatregelen genomen te hebben om een eventueel gevaar te voorkomen.

Het hernemen van de rit is ondergeschikt aan het afleveren van een bevel A, waarvan het gedeelte d) Nr. 4 opgesteld is als volgt:

"Zug (Nummer) fährt nach Vorbeifahrt am Signal (Bezeichnung) ohne Hauptsignal weiter".

d.w.z.

"Trein (nummer) rijdt na voorbijrijden van het sein (identiteit) zonder hoofdsein verder".

N.B.: In dit geval, mag het vervangingssein Zs 1 nooit gebruikt worden om het schriftelijk bevel te vervangen.

Wanneer op dezelfde mast van het voorbijgereden hoofdsein een waarschuwingssein voorkomt, wordt het deel d) Nr. 4 van het bevel A als volgt aangevuld:

"bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren"

"en rijdt aan maximum 40 km/h tot de aanduidingen van het volgend sein Hp ondubbelzinnig kunnen waargenomen worden".

5. TOEGANG TOT HET TEGENSPOOR OP EEN LIJNSECTIE NIET UITGERUST MET SEINEN VOOR VERKEER OP TEGENSPOOR

Voor de toegang naar het tegenspoor wordt het bevel B gebruikt (bijlage 3).

Het bevel B voorgesteld op de bijlage 3 wordt gebruikt overeenkomstig de beschikkingen van DB 3bis.

De opmerking b) eigen aan het bevel A (art. 2.1.) en de beschikkingen van artikel 2.4. zijn eveneens van toepassing op het bevel B.

6. SNELHEIDSBEPERKING EN (OF) DE RIT OP ZICHT VOORGESCHREVEN DOOR EEN SCHRIFTELIJK BEVEL

Een snelheidsbeperking en (of) de rit op zicht kunnen voorgeschreven worden door middel van een bevel C (bijlage 5).

Het bovenste op voorhand omkaderde gedeelte, bepaalt het met beperkte snelheid te doorlopen baanvak, en eventueel de rit op zicht, alsook het nummer van de reden. De verschillende redenen zijn opgenomen op de keerzijde van het bevel C (bijlage 5, blz. 2).

De gedeelten a, b, c, d, e en g van het bevel C worden gebruikt wanneer het noodzakelijk is bijkomende bevelen of inlichtingen te geven.

1. De 180 is het aantal van alle mogelijke combinaties van 1 tot 100
waarin een getal wordt gebruikt.

Wanneer op dezelfde manier een voorwaartse rij wordt gegeven
wanneer een getal wordt gebruikt, wordt het aantal 1 tot 100
vanaf 0 tot 99.

De voorwaartse rij is de som van alle mogelijke combinaties van
1 tot 100.

De voorwaartse rij is de som van alle mogelijke combinaties van
1 tot 100.

2. VERGELIJKING TUSSEN HET TOEGEBORVEN EN HET VERBODEN MET DE VERBODEN MET BEHOORLIJKE VOORBEREIDING OP TOEGEBORVEN

De 180 is het aantal van alle mogelijke combinaties van 1 tot 100
(100).

Het aantal 180 is het aantal van alle mogelijke combinaties van 1 tot 100
vanaf 0 tot 99.

De voorwaartse rij is de som van alle mogelijke combinaties van 1 tot 100
vanaf 0 tot 99.

3. VERGELIJKING TUSSEN HET TOEGEBORVEN EN HET VERBODEN MET DE VERBODEN MET BEHOORLIJKE VOORBEREIDING OP TOEGEBORVEN

Het aantal 180 is het aantal van alle mogelijke combinaties van 1 tot 100
vanaf 0 tot 99.

De voorwaartse rij is de som van alle mogelijke combinaties van 1 tot 100
vanaf 0 tot 99.

De voorwaartse rij is de som van alle mogelijke combinaties van 1 tot 100
vanaf 0 tot 99.

HOOFDSTUK IV

INCIDENT — NOOD — ONGEVAL

1. TE NEMEN MAATREGELEN IN GEVAL VAN ONGEVAL OF ONREGELMATIGHEID

De bestuurder mag zijn trein slechts in nood verklaren na te hebben nagezien dat het eindsein duidelijk waarneembaar is.

Het is in principe de onderchef van het net op wiens gebied het incident zich heeft voorgedaan, die belast is met de te nemen maatregelen en de organisatie van eventuele hulp.

2. TE VOLGEN WERKWIJZE IN GEVAL VAN GEVAAR

De bestuurder moet zo snel mogelijk de onderchef inlichten.

Te dien einde begeeft de bestuurder zich, voorzien van een handstopsein, in de richting waaruit de eerste trein verwacht wordt, en gebruikt de telefoon van de eerst ontmoete telefoonkast (te herkennen door een zwarte letter "F" op witte grond).

Indien de bestuurder vaststelt dat een trein nadert, doet hij deze stoppen bij middel van het sein Sh 3.

Aan de telefoonkast aangekomen, moet de bestuurder driemaal herhaald, tien ononderbroken toeren met de handel van het telefoontoestel verwezenlijken. De mededeling begint vervolgens met de woorden: "Betriebsgefah, haltet Züge zurück" (exploitatiegevaar, stop de treinen). Het laatste gedeelte van de zin "haltet Züge zurück" — stop de treinen — wordt weggelaten indien het stilhouden van de treinen het bestaande gevaar nog zou kunnen verhogen.

3. ACHTERUITRIT VAN EEN TREIN

Het achteruitrijden van een trein is ondergeschikt aan de toelating van de onderchef.

Deze toelating wordt gegeven door een bevel A waarvan het gedeelte d) Nr. 4 als volgt is aangevuld:

"Zug (Nummer) setzt ohne Halt in den Bahnhof/Bahnhofsteil (Name) bis hinter Ausfahrtsignal (Bezeichnung) zurück".

"Trein (nummer) rijdt zonder stilstand in het station/stationsgedeelte (naam) tot opwaarts van het uitritsein (identiteit) terug".

Gedurende de achteruitrit, moet de bestuurder in visueel contact zijn met een bediende die het stel voorafgaat of zich op het eerste voertuig bevindt, in de richting van de beweging.

De snelheid van de achteruitrit dient zodanig geregeld te worden dat op ieder ogenblik kan gestopt worden. Zij mag de 10 km/h niet overschrijden.

Deze snelheid mag verhoogd worden tot 20 km/h wanneer de bediening van de rem verzekerd wordt vanuit een stuurcabine die zich op de kop van de beweging bevindt.

4. RIT OP HET ZICHT

Bij een verkeer in rit op het zicht, moet de snelheid van de beweging geregeld worden tussen stapvoets en maximum 40 km/h in functie van de zichtbaarheid, zodanig dat met zekerheid kan gestopt worden voor een hinder of een stopsein.

Is het rijden op het zicht opgelegd tot aan een hoofdsein en laat dit laatste het berijden van het afwaartse spoorgedeelte toe, moet de rit op het zicht behouden worden tot op het ogenblik waarop het gehele konvooi dit hoofdsein gepasseerd is.

5. BUITEN DIENST STELLEN VAN DE AUTOMATISCHE WAAKINRICHTING

Wanneer op een krachtvoertuig waar de bestuurder alleen aan boord is, de automatische waakinrichting buiten dienst is, zal de maximumsnelheid beperkt worden tot 50 km/h.

Indien een tweede bediende in de stuurcabine kan plaatsnemen, moet deze beperking niet meer geëerbiedigd worden, voor zover deze bediende bekwaam is het konvooi tot stilstand te brengen. Zonodig leidt de bestuurder hem op om deze bewerkingen uit te voeren.

6. AVERIJ AAN DE KLAXON VAN HET KRACHTVOERTUIG

Wanneer de klaxon van een krachtvoertuig defect is, is de maximum verkeerssnelheid beperkt tot 80 km/h, de onderchef van het volgende station moet ingelicht worden.

Deze laatste doet beroep op de lijnregelaar (Betriebsleitung) die beslist of de trein zijn rit mag vervolgen of het krachtvoertuig moet vervangen worden.

HOOFDSTUK V

RANGEERBEWEGINGEN

1. ALGEMEENHEDEN

Iedere rangeerbeweging dient met voorzichtigheid te worden uitgevoerd, ten einde niemand te kwetsen en beschadiging aan de lading, voertuigen en de installaties te voorkomen.

De rangeerbewegingen mogen slechts uitgevoerd worden onder leiding van een rangeerleader, die zich als dusdanig aan de bestuurder heeft bekend gemaakt.

2. BEGELEIDING VAN DE RANGEERBEWEGINGEN (Uittreksel uit de DB-NMBS-overeenkomst)

Alle rangeerbewegingen moeten vergezeld zijn van een bediende van de DB vertrouwd met de functie van rangeerleader.

In afwijking, voor wat betreft de krachtvoertuigen die alleen rijden in de stations Aachen Hbf en Aachen West, is de begeleiding niet nodig voor zover het bevel tot uitvoering van de rangering gegeven wordt met lichtseinen en de bestemming, het doel en de bijzonderheden van de beweging, **ter kennis gebracht werden** van de bestuurder.

Wanneer de rangering ongebruikelijk is, moet de bestuurder ingelicht worden over de te volgen reisweg.

In geval van storing aan de seininstallaties van de stations Aachen Hbf en Aachen West moeten alle rangeerbewegingen begeleid zijn door een rangeerleader.

3. UITVOERING VAN DE RANGEERBEWEGINGEN

3.1. VERPLICHTINGEN EN EERBIEDIGING VAN DE SEINEN

De seinen gegeven door de rangeerleader zijn opgenomen in DB 1bis.

Bij iedere rangeerbeweging zijn de bestuurder en de rangeerleader gemeenschappelijk verantwoordelijk voor:

- het waarnemen en eerbiedigen van de seinen;
- het waarnemen van de reisweg;
- het waarnemen van de stand der ontmoete wissels op de op voorhand overeengekomen reisweg en voor zover deze wissels uitgerust zijn met wisselstandaanwijzers.

Wanneer bij een **getrokken** rangeerbeweging, de rangeerleider zich niet bij de bestuurder ophoudt, is deze laatste verantwoordelijk voor het naleven van de seinen, en de te volgen reisweg.

Wanneer tijdens een **opgedrukte** rangeerbeweging de rangeerleider niet gelijktijdig de reisweg met de bijbehorende seinen kan waarnemen en niet bestendig in verbinding kan blijven met de bestuurder, moet een tweede bediende tussenkomen om de bevelen over te maken aan de bestuurder.

De bestuurder neemt eveneens, in de mate van het mogelijke, deel aan de waarneming van de seinen.

3.2. SNELHEID VAN EEN RANGEERBEWEGING

Bij een rangeerbeweging is de **snelheid zodanig te regelen dat men kan stilhouden:**

- voor een gesloten sein;
- voor voertuigen;
- voor gevaarlijke plaatsen die een stilstand vereisen;
- op de voorziene bestemming.

De **maximumsnelheid** van een rangeerbeweging, is bepaald op **25 km/h.**

4. OVERSCHRIJDEN VAN DE SEINEN GEDURENDE DE RANGEERBEWEGINGEN

Wanneer een sein dat de stilstand oplegt aan een rangeerbeweging gestoord is, of niet op doorrit kan geplaatst worden, wordt de toelating tot overschrijden mondeling door de seingever aan de rangeerleider gegeven.

5. OMVORMING VAN EEN TREINBEWEGING IN EEN RANGEERBEWEGING

Wanneer een treinbeweging omgevormd wordt in een rangeerbeweging dan **moet** het konvooi **stoppen** alvorens het als rangeerbeweging mag verderrijden.

HOOFDSTUK VI

NAZICHT VAN DE WERKING VAN DE REM — GEBRUIK VAN DE REM TIJDENS DE RIT

1. ALGEMEENHEDEN

1.1. SOORTEN REMPROEVEN

Voor de NMBS-bestuurders, zijn de volgende remproeven van toepassing:

- de volledige remproef;
- de vereenvoudigde remproef;
- de werkingsproef.

1.2. GEVEN VAN DE BEVELEN VOOR HET UITVOEREN VAN DE REMPROEVEN

De op te volgen bevelen bij het uitvoeren van deze remproeven (1) kunnen op verschillende manieren aan de bestuurder gegeven worden:

- hetzij door middel van de seinen Zp 6, Zp 7 en Zp 8;
- hetzij mondeling.

1.3. BEDIENDEN BELAST MET HET UITVOEREN VAN DE REMPROEVEN

De bediende belast met het uitvoeren van de remproeven in samenwerking met de bestuurder, is ofwel:

- een bestuurder;
- een treinchef of een wachter;
- een plaatselijk toezichtsbediende;
- een rangeermeester;
- een andere persoon die bevoegd is een remproef uit te voeren.

In het huidig reglement is deze bediende opgenomen onder de benaming: schouwer.

1.4. UITVOEREN VAN REMPROEVEN TIJDENS VRIESWEER

Bij vriesweer moet er opgelet worden dat er geen remblokken of remzolen vastgevroren zijn. Indien nodig moet het aansluiten en lossen van de remmen langs beide zijden van de trein nagezien worden.

(1) De bijzonderheden zijn vervat in de delen DB 3bis en DB 4bis.

Het vastvriezen van de remblokken of remzolen na het uitvoeren van de remproef moet voorkomen worden door de remmen — indien mogelijk — niet meer aan te sluiten vóór het vertrek van de trein.

1.5. ONREGELMATIGHEDEN TIJDENS DE REMPROEF

Iedere onregelmatigheid vastgesteld gedurende het uitvoeren van de proef moet hersteld worden.

1.6. AFSTELLEN VAN EEN TREIN

Een trein wordt beschouwd als afgesteld wanneer:

- a) de locomotief of de vaste drukluchtinstallatie afgekoppeld is;
- b) de bestuurder zich van de trein verwijderd.

2. VOLLEDIGE REMPROEF

De volledige remproef aan reizigers- en goederentreinen moet uitgevoerd worden in volgende gevallen:

- a) bij nieuw samengestelde treinen, echter ten vroegste 24 uur vóór het vertrek;
een trein wordt beschouwd als nieuw samengesteld wanneer hij wordt samengesteld uit afzonderlijke voertuigen of uit meer dan 3 groepen voertuigen;
- b) wanneer een trein langer dan 24 uur afgesteld is;
- c) aan een niet nieuw samengestelde trein die meerdere dagen na elkaar opnieuw gebruikt wordt;
de proef moet éénmaal per dag en in principe vóór de eerste rit uitgevoerd worden;
- d) wanneer een onvoldoende remvermogen vastgesteld wordt;
- e) wanneer tengevolge van een overlading van de remreservoirs, de spui-inrichting van de voertuigen moet bediend worden;
- f) wanneer bij het uitvoeren van een dienststremming op de aangeduide plaats, alvorens een helling af te rijden, een onvoldoende remming wordt vastgesteld (zie DB 3bis en DB 4bis).

2.1. DOEL

Het doel van de volledige remproef is het nagaan van de normale werking bij aansluiten en lossen van de in dienst zijnde remmen op al de voertuigen van de trein.

2.2. UITVOERING

Deze proef bestaat uit twee delen:

- de dichtheidsproef;
- de remproef.

Indien een volledige remproef dient uitgevoerd te worden met een locomotief, moet de bestuurder hiervan in kennis gesteld worden.

2.2.1. Dichtheidsproef

Nadat de locomotief aan het stel gekoppeld is vult de bestuurder de leiding automatische rem.

Na de stabilisatie van de druk op 5 bar plaatst de bestuurder de remkraan van de automatische rem in de neutrale stand teneinde de voeding van de algemene leiding van de automatische rem te onderbreken.

Hierbij ziet de bestuurder na dat de drukvermindering in de leiding automatische rem niet méér bedraagt dan:

- 0,3 bar per minuut voor reizigerstreinen;
- 0,5 bar per minuut voor goederentreinen.

Onregelmatigheid gedurende de proef

Wanneer het drukverlies hoger is dan de hiervoor aangeduide waarden, verwittigt de bestuurder de schouwer. Het luchtverlies dient opgespoord en hersteld te worden. Daarna moet een nieuwe dichtheidsproef uitgevoerd worden.

2.2.2. Remproef

Na uitvoering van de dichtheidsproef herstelt de bestuurder de regimedruk van 5 bar in de algemene leiding van de automatische rem. De schouwer ziet op zijn beurt het lossen van de remmen na.

Als de remmen los zijn, geeft de schouwer het bevel "Aansluiten remmen" (Bremse anlegen) of het sein Zp 6.

De bestuurder verwezenlijkt een drukvermindering van 0,5 bar in de leiding van de automatische rem door de remkraan van de automatische rem in de stand IIIa te plaatsen.

De schouwer ziet het aansluiten van de remmen na. Na dit nazicht geeft de schouwer het bevel "remmen lossen" (Bremse lösen) of het sein Zp 7.

De bestuurder plaatst de remkraan van de automatische rem in de vulstand (stand I). De schouwer ziet het lossen van de remmen na.

Indien de schouwer vaststelt dat de remmen in orde zijn geeft hij de mededeling "remmen in orde" ("Bremse in Ordnung") of het sein Zp 8 (1).

Deze mededeling dient eveneens aan de treinchef en de toezichtsbediende gegeven te worden. Indien de treinchef op het ogenblik van het uitvoeren van de remproef niet aanwezig is dient hij zich in verbinding te stellen met de bestuurder.

Onregelmatigheden gedurende de proef

Indien meerdere remmen van het stel vastblijven, besluit de schouwer hieruit dat ofwel de leiding van de automatische rem onderbroken is, ofwel dat de remkraan van de automatische rem op een niet voorgeschreven wijze bediend werd.

Na het opsporen en opheffen van de onregelmatigheid geeft de schouwer opnieuw het bevel "aansluiten remmen" (Bremse anlegen) of het sein Zp 6.

De remproef wordt verder uitgevoerd zoals hiervoor beschreven.

2.3. BIJKOMENDE PROEF TOEGEVOEGD AAN DE VOLLEDIGE REMPROEF

Deze bijkomende proef heeft tot doel:

- het nazicht van de continuïteit van de voedingsleiding;
- het nazicht van de goede werking van de magnetische rem op het spoor aan de voertuigen waarvan de alternator in de stand R + Mg staat.

Alvorens deze proef aan te vangen moet de hoogspanningskring van de treinverwarming onder spanning gesteld worden.

2.3.1. Nazicht van de continuïteit van de voedingsleiding

Na het beëindigen van de remproef zoals beschreven in artikel 2.2.2., opent de schouwer volledig de eindkraan van de voedingsleiding van het laatste voertuig gedurende ± 30 sec.

(1) Wanneer de bijkomende proef, waarvan sprake in artikel 2.3., moet uitgevoerd worden, geeft de schouwer, na het nazicht op het lossen van de remmen, het sein Zp 8 "Remmen in orde" (Bremse in Ordnung) niet.

Gedurende deze tijdsduur moet hij een bestendige hevige luchtontsnapping waarnemen. Vervolgens sluit hij terug de eindkraan en mag besluiten dat de continuïteit van de voedingsleiding bestaat.

2.3.2. Nazicht van de magnetische rem op het spoor

Wanneer de bestuurder op de manometer van de voedingsleiding vaststelt dat de druk snel met een waarde van ongeveer één bar daalt (drukvaling veroorzaakt door het openen van de eindkraan van de voedingsleiding, bij het nazicht van de continuïteit van de voedingsleiding, art. 2.3.1.), ledigt hij de leiding van de automatische rem door het verplaatsen van de remkraan naar de stand V en hij laat deze in die stand gedurende de ganse duur van de proef.

Indien de lichtseinen voor de remproeven worden gebruikt, schakelt de schouwer terug van de stand Zp 7 naar Zp 6. Dit betekent dat de bestuurder de noodremming dient te behouden.

Na het aansluiten van de remmen te hebben vastgesteld, drukt de schouwer, op elk voertuig uitgerust met de magnetische rem in dienst, gedurende enkele seconden op de testknop van deze uitrusting.

Hij verzekert er zich van dat de magneetschoenen neerdalen en dat de lamp Mg brandt.

Wanneer hij vervolgens de testknop loslaat moeten de magneetschoenen hun ruststand hernemen en de lamp Mg moet doven.

Wanneer de normale werking van de magnetische rem op het spoor vastgesteld wordt, geeft de schouwer het bevel "Remmen lossen" (Bremse lösen) of het sein Zp 7.

De bestuurder hervult de leiding van de automatische rem tot de regimedruk van 5 bar.

De schouwer gaat de normale remlossing na van het voertuig waar hij voor staat. Lossen de remmen normaal dan geeft hij de melding "Remmen in orde" (Bremse in Ordnung) of het sein Zp 8.

Onregelmatigheden gedurende de proef

Wanneer tijdens het uitvoeren van de proef van de magnetische rem op het spoor onregelmatigheden worden vastgesteld, moeten deze eerst hersteld worden alvorens de proef wordt verdergezet.

Bijzonderheden

Deze zijn vervat in de delen DB 3bis en DB 4bis.

3. VEREENVOUDIGDE REMPROEF

De vereenvoudigde remproef wordt uitgevoerd aan reizigers- en goederentreinen in de volgende gevallen:

- a) wanneer de volledige remproef niet werd uitgevoerd met de automatische remkraan welke men zal bedienen bij het slepen van de trein;
- b) wanneer er één of meerdere voertuig(en) aan de trein werd(en) toegevoegd of wanneer de leiding van de automatische rem onderbroken werd;
- c) wanneer een trein meer dan een uur maar niet langer dan 24 uur afgesteld is;
- d) na het bewerken van een eindkraan in de trein;
- e) indien tijdens het uitvoeren van een rangering de leiding van de automatische rem moet gekoppeld worden;
in dit geval gelden voor de geremde voertuigen de voorschriften van de punten b) tot en met e);
- f) indien de alternator geplaatst werd op de stand R + Mg.

3.1. DOEL

Het nazicht van de continuïteit van de leiding automatische rem door de controle op het normaal aansluiten en lossen van de remmen van het laatst geremde voertuig van de trein.

Indien er voertuigen aan het stel werden toegevoegd, moet bovendien de normale werking van het aansluiten en het lossen van de remmen van al deze voertuigen nagezien worden.

Afwijkend op deze regel kan het aansluiten en het lossen van de remmen, in plaats van op het laatste voertuig, uitgevoerd worden aan:

- a) het eerste geremde voertuig na het verbindingspunt (1), gezien ten opzichte van de sleeplocomotief, indien de leiding van de automatische rem slechts op één enkele plaats werd onderbroken;
- b) het eerste geremde voertuig na de sleeplocomotief (1) bij het toevoegen of wegnemen van een lichterlocomotief aan de kop.

Deze afwijkingen mogen slechts toegepast worden indien de gezamenlijke duur van de bewerkingen niet langer dan 1 uur bedraagt.

- (1) Betreft het een voertuig waarvan de rem niet regelbaar is bij het lossen dan moet ook het lossen van de remmen nagezien worden op het volgende voertuig uitgerust met een rem die regelbaar is bij het lossen.

3.2. UITVOERING (1)

Na samenstelling van de trein en aankoppeling van de locomotief vult de bestuurder de leiding van de automatische rem op 5 bar.

Het aansluiten en het lossen van de remmen, alsook de te gebruiken bevelen, gebeurt zoals voorzien bij de volledige remproef.

Bij treinen met voertuigen uitgerust met de magnetische rem, alternator op de stand R + Mg, moet de HS-voeding van de treinverwarming onder spanning gesteld worden en de continuïteitsproef van de voedingsleiding uitgevoerd worden zoals beschreven voor de aan de volledige remproef bijkomende proef.

De proef op de magnetische rem op het spoor dient uitgevoerd op de toegevoegde voertuigen, alsook op het laatste voertuig van de trein zoals beschreven voor de aan de volledige remproef bijkomende proef.

4. DE WERKINGSPROEF

De werkingsproef wordt uitgevoerd wanneer de bestuurder zich van de trein, waaraan de sleeplocomotief gekoppeld blijft en waarvan de samenstelling niet gewijzigd wordt, verwijdert voor een periode van maximaal 1 uur.

Indien reeds vóór het begin van de werkingsproef een storing of een onregelmatige werking van de rem bekend is mag deze proef NIET toegepast worden.

Het toezichtspersoneel (onderchef of treinchef) moet alsdan verwittigd worden dat een remproef moet uitgevoerd worden.

4.1. UITVOERING (2)

Na terugkeer op de locomotief lost de bestuurder de remmen met de remkraan die zal gebruikt worden bij het verderzetten van de rit.

Het lossen van de rem moet gevolgd worden op de manometers van de leiding van de automatische rem en van de remcilinders.

Vervolgens moet de bestuurder opnieuw de automatische rem aansluiten en lossen terwijl hij de hiervoor vermelde manometers observeert.

(1) De bijzonderheden zijn vervat in de delen DB 3bis en DB 4bis.

(2) Het immobiliseren van de trein gebeurt zoals voorzien in het boekje HLT deel 6.

Het lossen van de remmen moet gebeuren door gebruik te maken van de vulstand.

De melding "Remmen in orde" (Bremse in Ordnung) — Zp 8 — wordt niet gegeven.

Het is de bestuurder zelf die de volledige verantwoordelijkheid draagt voor het degelijk uitvoeren van de werkingsproef.

4.2. ONREGELMATIGHEDEN GEDURENDE DE PROEF

Bij storingen of twijfelachtige werking van de rem mag de werkingsproef niet toegepast worden.

De bestuurder verwittigt in dat geval het toezichtspersoneel (onderstationschef of treinchef) dat een remproef moet uitgevoerd worden.

5. GEBRUIK VAN DE REM TIJDENS DE RIT

De remuitrusting moet op dezelfde wijze bediend worden zoals voorgeschreven bij de NMBS.

Nochtans wordt de aandacht van de bestuurders getrokken op de volgende bijzonderheden:

- a) wanneer de sleeplocomotief ontkoppeld wordt terwijl de druk in de algemene leiding van de automatische rem hoger is dan 5 bar, moet de bestuurder, na ontkoppeling, het stationspersoneel hierover inlichten.
- b) op beschadigde lijngedeelten, werken en beweegbare bruggen moet, zo mogelijk, met niet aangesloten remmen gereden worden.