



Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

REGLEMENT

VOOR DEN

DIENST OP DE BAAN

1933

1

BRUSSEL

Drukkerij van de N. M. B. S.

Gt : R. DE COCK

—
1933

Statute of the ...

REGLEMENT

voor de

DIENTST OP DE BAAN

1883

...
...
...

...

INHOUDSTABEL.

HOOFDSTUKKEN.

Hoofdstuk I.	Algemeene bepalingen	3
»	II. Inrichting van de ploegen	7
»	III. Bewaking van de baan	11
»	IV. Werken van dagelijksch onderhoud	15
»	V. Seinen	31
»	VI. Verkeer van de met de hand voortgestooten wagentjes	39
»	VII. Verkeer der draisines en railto's	41
»	VIII. Voorzorgen en veiligheidsmaatregelen bij de uitvoering van de baanwerken	43
»	IX. Ter vermindering van ongevallen aan het personeel	75
»	X. Dienst van de overwegwachter	85
»	XI. Dienst van den wisselwachter	87
»	XII. Dienst van den seingever	89
»	XIII. Dienst van den blockwachter	91
»	XIV. Dienst van den brugwachter	93
»	XV. Dienst van den tunnelwachter	99
»	XVI. Politie van de baan	101

BIJLAGEN.

Bijlage 1. — Omzendbrief n ^r 10 V van 1932. Nieuwe tekst van hoofdstuk B, paragraaf G, van het algemeen Reglement van Weg en Werken, bundel II	115
» 2. — Reglement op de distelrooiing en de uittroeiing van de planten schade- lijk voor den landbouw, K. B. van 2 ⁿ Mei 1887	129
» 3. — Reglement op de rupsenwering en de uitroeiing van insecten schadelijk voor den landbouw K. B. van 20 ⁿ Januari 1887	133
» 4. — Verkeer op den spoorweg en de aan- hoorigheden er van. K. B. van 20 ⁿ Mei 1895, gewijzigd en aangevuld door de K. B. van 10 ⁿ Juli 1926 en 2 ⁿ Juni 1928	137
» 5. — Verkeer in de stations, op den spoor- weg en in de aanhoorigheden er van, van de magistraten, ambte- naars, beambten, werklieden, enz. Ministerieel besluit van 15 ⁿ Mei 1897	143
» 6. — Bijlage tot het Ministerieel besluit van 15 ⁿ Mei 1897	145
» 7. — Wet van 25 ⁿ Juli 1891 op de politie der Spoorwegen	155

— III —

- » 8. — Algemeene bepalingen voor bouwwerken, beplantingen, enz. Koninklijk besluit van 21ⁿ Augustus 1891 . . . 167
 - » 9. — Algemeene bepalingen voor bouwwerken, beplantingen, enz. Ministerieel besluit van 22ⁿ Augustus 1891 171
 - » 10. — Algemeene voorwaarden voor de machtiging tot het openen, het ontginnen van groeven, graverijen, zandputten, venen, fosphaatmijnen, enz., en het delven van uithollingen nabij den spoorweg. K. B. van 1ⁿ September 1897 173
 - » 11. — Reglement op de uitroeiing van de mannelijke hopplanten. Ministerieel besluit van 3ⁿ Mei 1887 en K. B. van 5ⁿ Augustus 1926 . . . 181
-

HOOFDSTUK I.

Algemeene bepalingen.

Werkzaamheden van de bedienden van den Dienst van de Baan. — De werkzaamheden van de baanbedienden bestaan in :

Het goed onderhouden van al de deelen en aanhoorigheden van de baan;

Het vrij en veilig houden van het verkeer van de treinen;

De politie van den spoorweg;

Het in stand houden van het domein van den spoorweg.

ARTIKEL ÉÉN.

Personeel van de baan. — De bedienden van den Dienst van de Baan staan onder het bevel van de technische inspecteurs, de sectiehoofden en de pikeurs, of onder het gezag van de stationschefs en onderstationschefs.

Dat personeel bestaat uit :

de wegwerkersbazen en wegwerkers;

de overwegwachters;

de wisselwachters, blokwachters en seingeverers;

de doorgravingswachters, tunnelwachters en loodsen;

de brugwachters;

de electrickwerkers.

Al die bedienden werken mede én aan het onderhoud, én aan de bewaking én aan de politie van de baan en de aanhoorigheden er van, voor zoover hun dienst het hun toelaat en binnen de perken door hun onmiddellijken overste te bepalen.

De wijzigingen aan de uren van doorrijden der treinen worden hun door hun onmiddellijken overste ter kennis gebracht.

Zij **zorgen eerst en vooral voor de veiligheid** van het verkeer van de treinen. Al wat die **veiligheid kan hinderen** moeten zij zorgvuldig beletten, doen ophouden of doen kennen.

Zij moeten steeds zindelijk gekleed zijn en het diensthoofddekseel dragen.

Zij moeten aan de bevelen van hun oversten gehoorzamen.

Zij ontvangen van hun onmiddellijken overste gereedschappen en reglementen.

Duur van den dienst. — Op de banen waar de

volle nachtdienst niet bestaat, moeten de overwegwachters, wisselwachters, seingeverers, brugwachters, loodsen, tunnelwachters, doorgravingwachters, enz. gedurig op de baan aanwezig zijn, van ten minste 10 minuten vóór het doorrijden van den eersten morgentrein tot 10 minuten na het doorrijden van den laatsten avondtrein, om het even of het een gewonen trein, een buitengewonen trein of een aankondigde terugrijdende locomotief betreft.

Op de banen die dag en nacht bewaakt worden, verschilt de dienst van de overwegwachters volgens de belangrijkheid van den post, en wordt hij vastgesteld door den eerstaanwezend ingenieur van de Baan.

Bedienden op hun hoede. — *De bedienden mogen nooit vergeten dat zij gedurig op hun hoede moeten zijn, ten einde de veiligheid te verzekeren van de buitengewone treinen die om het even op welk uur kunnen ingelegd worden.*

Ongevallen. — Bij ongeval moeten al de bedienden, die niet van dienst zijn of die op hun post kunnen gemist worden, zich, *bij de eerste verwittiging, ter plaatse van het ongeval begeven om hulp en bijstand te verleenen.*

Hetzelfde geldt bij brand op de glooiingen

van den spoorweg of in het schaarhout, de bosschen of veldvruchten nabij den spoorweg.

Bij sneeuw weder kunnen al de baanbedienden zonder onderscheid buiten hun geregelde diensturen worden opgevorderd om de sporen of de aanhoorigheden van den spoorweg vrij te maken; zij komen op met bezem en schop.

HOOFDSTUK II.

Inrichting van de ploegen

ART. 2.

Ploegen. — De wegwerkers arbeiden in ploegen onder de leiding van een hoofd, wegwerkersbaas genoemd, en die met hen meewerkt.

Elke ploeg is belast met een baangedeelte van een bepaalde lengte.

Wegwerkersbaas. — De wegwerkers zijn den wegwerkersbaas en, als deze afwezig is, den bediende, vooraf door den technischen inspecteur aangewezen, gehoorzaamheid verschuldigd.

De wegwerkersbaas is verantwoordelijk voor de fouten en de onachtzaamheden van de werkers der ploeg.

Hij geeft aan zijn oversten kennis van elke nalatigheid door zijn ondergeschikten begaan, en van alles wat den dienst van onderhoud en bewaking aanbelangt.

Bij ongeval en in alle ernstige omstandigheden, moet hij het naaste station alsmede den pikeur of den technischen inspecteur over den snelsten weg verwittigen.

Bij verhindering van den wegwerkersbaas gaan dezes macht en verantwoordelijkheid over op een vooraf aangewezen wegwerker, die alsdan tijdelijk den dienst van wegwerkersbaas vervult.

Wanneer de wegwerkersbaas verschillende wegwerkers met een werk buiten zijn werkte-rein belast, wijst hij onder hen den bediende aan die over de anderen beveelt en voorloopig het werk van wegwerkersbaas doet.

De wegwerkersbaas en al de bedienden onder zijn bevel zijn persoonlijk verantwoorde-lijk voor de uitvoering van de wetten en regle-menten, wat hun dienst betreft, en voor de on-gevallen die het gevolg van hun nalatigheid zijn.

Aanwezigheid. — De wegwerkersbazen en wegwerkers doen 8 uren dienst, den etenstijd niet meegerekend.

De normale duur van de dagtaak, evenals het getal en de duur van den schafttijd, worden door den technischen inspecteur vastgesteld.

ART. 3.

Gereedschap. — Het gereedschap dat de ploeg

noodig heeft om de haar opgedragen werken uit te voeren worden door de Nationale Maatschappij geleverd; de bedienden houden het in goeden staat en zijn er aansprakelijk voor.

Het herstellen van het gereedschap, in slechten staat bevonden, en het vervangen van de vermiste of ten gevolge van nalatigheid buiten dienst gestelde voorwerpen geschiedt *op kosten van den schuldigen bediende*, of, indien deze niet gekend is, *op kosten van de ploeg*.

De wegwerkers mogen na het einde van het werk van den dag geen gereedschap op de sporen achterlaten; zij moeten het meenemen en het opsluiten in de naaste wachterskeet of in den op slot gaanden koffer waarover zij beschikken.

ART. 4.

Materialen en voorwerpen op de baan. — Afstand van de naaste spoorstaaf. — Bij de uitvoering van werken waarvoor geen afdekking noodig is, mogen de ploegen nooit kruiwagens, balkplanken, werktuigen, materialen op het spoor of er naast leggen welke de sporen kunnen versperren of geraakt worden door de

verschillende organen van het rollend materieel.

Voor de tijdelijke stapels langs de sporen moeten de wegwerkers zorgen dat de materialen en andere neergelegde voorwerpen behoorlijk geschikt worden, zoodat ze door het schokken van de treinen niet kunnen verschuiven.

Er mogen geen materialen worden gestapeld op minder dan 1 m. van de spoorstaaf en de stapels mogen dan niet meer dan 40 centimeter boven het bovenvlak der spoorstaaf uitsteken. Elk hogere stapel mag maar bestaan op ten minste 1 m. 50 van de spoorstaaf.

De wegwerkers mogen nooit iets leggen op de telegraaf- of telefoondraden, op de stang- en draadgeleidingen, of op hun steunen.

Het is verboden nabij de overwegen, overbruggingen of andere voor het publiek gemakkelijk toegankelijke plaatsen eenigerlei voorwerp te laten liggen welk door kwaadwilligen naar de treinen zou kunnen gegooid of op de sporen gelegd worden.

De ballast, verplaatst voor het onderhoud, mag *in het spoor* niet hoger worden gelegd dan tot de hoogte van de spoorstaven en niet op minder dan 20 centimeter van de spoorstaven.

HOOFDSTUK III.

Bewaking van de baan

ART. 5.

Schouwen van de baan. — De bedienden van de onderhoudsploegen zijn belast met het schouwen van de baan. Zij doen dit namelijk op hun weg naar het werkterrein of in het naar huis keeren.

Eénmaal per week moet de post geheel en gansch geschouwd worden.

Deze schouwing behelst het onderzoek van de gezamenlijke inrichtingen van den spoorweg, doch meer in bijzonderheden den staat van de spoorstaven en van het toebehooren van de baan en de seinen, om, *in de allereerste plaats*, zeker te zijn dat niets het vrij verkeer der treinen belemmert.

Tijdens die schouwing onderzoeken de bedienden of geen spoorstaven verschoven of gebroken zijn, geen dwarsliggers bloot liggen; zij verzekeren zich dat de voeg ruim genoeg is voor de vrije uitzetting der spoorstaven; zij

schouwen de laschbouten, tirefonds, kruipinrichtingen, enz.

Zij bekomen een belooning wanneer zij gebroken of gebarsten spoorstaven ontdekken, wanneer de omstandigheden, welke er aanleiding toe geven, een buitengewone waakzaamheid vanwege de bedienden bewijzen en het geen feiten geldt welke de regelmatige uitvoering van hun gewonen dienst moet doen vaststellen.

Zij worden gestraft, wanneer hun oversten of andere personen zulke beschadiging ontdekken, tenzij ze kunnen bewijzen dat die beschadiging gebeurd is na hun laatste schouwing en dat deze tijdig is geschied.

Bijzondere bedienden kunnen belast worden met het bewaken van de baan op bepaalde gevaarlijke plaatsen.

De dienst van deze bedienden wordt geregeld bij een plaatselijke onderrichting, goedgekeurd door den eerstaanwezend ingenieur van de Baan.

Zij moeten gehoorzamen aan den wegwerkersbaas of aan zijn plaatsvervanger.

Buitengewone schouwingen. — Buiten de geregelde ronden is het personeel der ploegen verplicht bijzondere ronden te doen telkens als de weersgesteldheid : orkanen, onweders, dooi,

stortregens, overstromingen, overvloedige sneeuwval, hevige vorst, groote hitte, enz. voor ongevallen doet vreezen.

Het toezichtspersoneel van de baan heeft tot plicht die schouwingen uit eigen beweging te doen, om te zien of de baan geen schade geleden heeft.

ART. 6.

Seinen waarvan de bedienden moeten voorzien zijn. — De bedienden der ploegen die toezicht houden moeten steeds voorzien zijn van de hierna aangewezen voorwerpen :

Een toethoorn;

Een roode vlag, een gele vlag en een groene vlag, daags;

Een lantaarn met vier kleuren, 's nachts of bij mistig weder;

Klappers;

De noodige gereedschappen.

Op de baan mag geen licht in de verte te zien zijn, tenzij als sein. Wanneer een lantaarn dient gebruikt voor het schouwen van de baan, moet het licht zooveel doenlijk worden gedekt naar den kant van de aankomende treinen.

Geen werkman mag eenig rood kleedingstuk
aanhebben.

HOOFDSTUK IV.

Dagelijksche onderhoudswerken

ART. 7.

Algemeene voorzorgen voor de uitvoering van de werken. — De wegwerkersbazen moeten, voor de uitvoering van al hun werken, onder alle omstandigheden en te allen tijde, hun voorzorgen nemen alsof een trein ingewacht wordt.

ART. 8.

Seinen waarvan de onderhoudsploegen moeten voorzien zijn. — De onderhoudsploegen moeten steeds voorzien zijn van de volgende voorwerpen :

2 of 3 toethoorns;

2 roode vlaggen, 2 gele vlaggen en 2 groene vlaggen, daags;

2 lantaarns met vier kleuren, 's nachts of bij mistig weder;

klappers.

ART. 9.

Gewone werken van de ploeg. — Gewone werken van de ploeg :

Richten, onderstoppen en nivelleeren van de sporen;

Regelen van den ballast en schoonmaken van de sporen;

Sorteeren van den harden ballast;

Vervangen van de spoorstaven, dwarsliggers, laschplaten, bouten, tirefonds, enz., en, over het algemeen, van al de onderdeelen van het loopend spoor;

Onderhouden en schoonmaken van de baantoestellen, seintoestellen, draaibruggen voor locomotieven, draaischijven voor wagens en, in het algemeen, van al het vast materieel van de baan;

Ruimen van grachten, duikers en afloopgreppels;

Regelen van de bermen en de glooiingen;

Herstellen van de grondverzakkingen;

Onderhouden van de aardwerken en van de kunstwerken van de baan;

Onderhouden van de bestratingen, glooiingen, beplantingen enz.;

Draineeren van de natte of slijkerige banen;
Omspitten en snoeien van de levende hagen welke door de Nationale Maatschappij moeten onderhouden worden, en herstellen van de droge afsluitingen;

Opruimen van droge bladeren en droog kruid, om brand te vermijden;

Rooien van de distels en van de planten die schadelijk zijn voor den landbouw (zie bijlagen 2 en 11);

Uitroeien van rupsen en insecten schadelijk voor den landbouw (zie bijlage 3).

Twee maal per jaar, van 1 November tot 15 Februari en onmiddellijk na den bloeitijd der boomen, moeten de hagen en andere beplantingen langs of in de aanhoorigheden van de spoorwegen van rupsen gezuiverd worden;

Zindelijk houden van de wachthuisjes.

Uitzettingsvoegen der spoorstaven. — De regeling van de voegen is een eerste vereischte, waarop de aandacht van het personeel van de Baan bijzonder gevestigd werd bij omzendbrief n^r 10 V van 9 Mei 1932 (bijlage n^r 1). Met te kleine voegen bestaat er groot gevaar voor misvorming van het spoor bij grote hitte; anderzijds zouden te wijde voegen in den Winter de

inkrimping van de spoorstaven verhinderen en de einden er van doen afpletten.

In beginsel moeten de voegen geregeld worden vóór het tijdperk der groote hitte.

Daartoe moet steeds overgegaan worden bij de volgende werken en zulks voordat deze aangevangen worden : Vernieuwing van spoorstaven, dwarsliggers, ballast; zifting van den ballast, als daarbij de uiteinden der dwarsliggers blootgelegd worden; onderhoudswerk volgens de werkwijze van geheele herziening.

Bovendien kunnen op elk ander oogenblik voegen moeten geregeld worden, wanneer vastgesteld wordt dat de voegwijdte te klein of te groot is.

De vrees voor slingeren van het spoor heeft bij sommige wegwerkersbazen een scherpe neiging gewekt de wijdte der voegen te groot te maken, om dergelijke ongevallen te voorkomen.

Tegen die neiging moet ingegaan worden. Het slingeren komt slechts voor in een spoor waarvan de spoorstaven vooreerst gekropen hebben, zoodat een aantal opeenvolgende voegen dichtkwamen.

Het kruipen moet dus vermeden worden. — Dit wordt bekomen door de noodige kruipinrich-

tingen aan te brengen, en vooral door de tirefonds, de bouten der klauwen of de spieën bij metalen dwarsliggers, krachtig aangedraaid te houden.

Blootleggen van het spoor. — Als het werk bij warm weer gedaan wordt, moet eerst en vooral nagezien worden of het spoor voldoende voegen heeft, moeten de laschplaten, waarin de bouten maar licht mogen aangedraaid zijn, gesmeerd en de tirefonds aangedraaid worden.

Het blootleggen moet zeer voorzichtig gedaan worden, want het kan het slingeren van het spoor veroorzaken.

Het blootgelegd vak moet zoo kort mogelijk zijn en telkens bepaald worden volgens de plaatselijke omstandigheden : weersgesteldheid; — aard van den ballast (geklopte slakken, steenslag, asch, korrelige slakken); — graad van zuiverheid van den ballast; aard van den ondergrond, diepte van uitneming van den ballast; profiel en ligging van de baan; — snelheid der treinen; — onderdoen en hoedanigheid van den bovenbouw, enz.

Aandraaien van de laschbouten. — Er moeten uitsluitend sleutels gebruikt worden waarvan de lengte door de onderrichtingen is be-

paald. Het is *volstrekt verboden* die sleutels te verlengen.

Alle overtreding wordt streng bestraft.

Naziën van de onderstopping der dwarsliggers. — Op de vakken van vernieuwing van sporen, bijzondere toestellen en ballast, mag de werkoverste nooit treinen doorlaten voordat hij *persoonlijk* vastgesteld heeft dat al de dwarsliggers degelijk onderstoort zijn.

Daartoe gebruikt hij den bolstok.

Aandraaien der tirefonds. — Het is volstrekt verboden op de tirefonds te slaan; zij moeten met den dilsleutel ingedraaid worden.

Smeren van de laschplaten. — In de hoofdsporen geschiedt de geheele herziening van de lasschen in beginsel slechts bij de *geheele herziening van de baan*.

Zij bestaat in het afkrabben en afborstelen van de gansche oppervlakte van de spoorstaaf tegenover de laschplaten, het afkrabben en afborstelen van de laschvlakken, het smeren van de draagvlakken tusschen de spoorstaaf en de laschplaten en het smeren van den draad der bouten.

Bij de beperkte herziening moet dat werk slechts gedaan worden op de plaatsen waar het

spoor blootgesteld is aan slingeren (bijlage 1).

Buiten die wel bepaalde deelen, moet men zich wachten eenig ander deel van de lasschen en van de onderdeelen van de sporen te smeren.

ART. 10.

Telefoonlijnen. — Al de baanbedienden moeten meewerken aan de bewaking en aan het klein onderhoud van de bovengrondsche telefoonlijnen, evenals van de telefoonpalen.

Zij moeten vooral :

a) de *fladderende voorwerpen* afnemen die aan de draden mochten hangen;

b) de *boomtakken* snoeien die tegen de draden mochten komen;

c) nazien of de draden niet *in aanraking zijn met elkander* of met de palen, muren, gebouwen of boomen; kennis geven van die aanraking en ze — in afwachting van herstelling — doen ophouden door *alle middelen die in hun macht zijn om iederen draad af te zonderen*;

d) *den voet der palen* nazien; de schuinstaande rechtzetten; de rotte of gebroken schoren, en tevens melden dat het noodig is ze te vervangen;

e) kennis geven van de gebroken of losge-
raakte *isolatoren*.

*Indien een draad gebroken is, maken de baan-
bedienden voorloopig de einden aan elkander
vast en spannen den draad opnieuw, zoodat hij
de andere draden niet raakt. Gaat dit niet zon-
der bijzonder gereedschap, dan binden de baan-
bedienden de einden aan de palen vast zoodat ze
niet aan de andere draden raken.*

Elke *storing* wordt, van bediende tot bedien-
de, aan den naasten stationschef of pikeur be-
kendgemaakt.

ART. 11.

**Toezicht op en onderhoud van de kunstwer-
ken.** — De baanbedienden moeten op de kunst-
werken toezicht houden, en de vastgestelde be-
schadigingen aan den pikeur bekend maken.

Zij moeten eveneens de kunstwerken onder-
houden, vooral de houten deelen er van :

a) de brandende kolen wegnemen die van de
locomotieven vallen;

b) de moerbouten aandraaien, boven en onder
de vloeren;

c) den goeden staat der verbindingen nagaan;

d) voor de vaste ligging van de spoorstaven waken;

e) voor een goede waterafleiding zorgen.

ART. 12.

Maatregelen tegen brand. — De baanbedienden moeten de volgende regelen onderhouden om brand langs de baan te voorkomen :

1° zonder noodzaak, geen gecreosoteerde dwarsliggers stapelen in het bereik van het vuur der locomotieven.

Moeten ze op dergelijke plaatsen gelegd worden, de stapels met onbrandbare stoffen bedekken (grond, asch of zand), en nabij die stapels alle kruid uitroeien dat zou kunnen vuur vatten;

2° de stapels dwarsliggers van de telefoon- en telegraafdraden en palen weghouden, zoodat bij brand de dienst niet onderbroken wordt;

3° de met houtbegroeide plaatsen op gansch bijzondere wijze bewaken, vooral bij het intreden en bij het einde van den Winter, in de maanden October, Maart en April;

4° de brandstrooken met zorg onderhouden;

5° met zorg de glooiingen en de zijwegen van

den spoorweg schoonmaken, liefst in October, Februari en Maart;

6° jaarlijks, vóór het gevaarlijk tijdperk, de bladeren en het droog kruid, wassende op het gebied van den spoorweg, verbranden.

De ploegen mogen dat werk maar doen nadat ze al de vereischte voorzorgen genomen hebben.

Zij mogen van de plaats waar bladeren en kruid verbrand werden pas weggaan nadat ze zeker zijn dat het vuur gansch uit is en zij zorgvuldig nagegaan hebben dat het vuur nergens kan hervatten.

Het is den huurders en werklieden van de baan verboden gras op de glooiingen van den spoorweg te laten drogen.

De baanbedienden moeten aan hun onmiddellijken overste de machinisten bekend maken die brandende sintels op plaatsen zouden gooien waar brand kan ontstaan en, in het bijzonder, op de houten dwarsliggers, de sleuven, de draadgeleidingen, de kunstwerken, langs de houten gebouwen, op plekken in grachten waar hout of droog kruid ligt.

ART. 13.

VERSCHILLENDE.

Strengte vorst en overvloedige sneeuw. — Bij storing in het verkeer, worden de bedienden van het onderhoud door de zorg van de onmiddellijke oversten verdeeld om aan het herstel van den normalen toestand mee te werken.

In loopend spoor moet de sneeuw tegen de spoorstaaf aan den binnenkant van het spoor weggeruimd worden om te voorkomen dat die sneeuw, door pletting en vorst verhard, den wielkrans zou oplichten en een ontsporing veroorzaken.

De daartoe aangewezen bedienden zorgen er vooral voor de toestellen in het algemeen, en vooral de optische toestellen der seinen, dat ze door de sneeuw niet geheel of ten deele bedekt worden. Zij moeten ook acht geven op de witte hekbalken vóór de waarschuwingsseinen, waarvan de schuine strepen door de sneeuw zouden kunnen bedekt zijn.

Voor het verwarmen van de bevroren of ingesneeuwde baantoestellen, worden best ijzeren stangen gebruikt met S-vormig en met amiant-touw bekleed uiteinde; dat uiteinde wordt in ma-

zout of in petroleum gestoken en in brand gedaan.

Om de sporen te warmen kan ook gebezigd katoenafval, in petroleum of mazout gedrenkt en in brand gestoken, gebruikt worden. Ook naftalampen kunnen gebruikt worden vooral om de glijdstoelen der wissels te ontdoen van de sneeuw of het ijs die de beweging der wissels mochten beletten of zelfs eenvoudig hinderen.

Luchtlijnen. — Op de plaatsen die bijzonder aan ijzel blootstaan, moeten de baanbedienden, door den pikeur aangewezen, met lange stokken den ijzel van de draden van telefoon, dispatching en blok doen vallen. Hetzelfde voor de sneeuw wanneer ze op de draden ligt en bij vorst de draden zou doen breken.

Watervoorziening. — Alle voorzorgen moeten genomen worden om te vermijden dat het water in de vergaarbakken en leidingen bevroest. De watertorens moeten bij strenge vorst voortdurend voeden, met verminderd debiet als het noodig is, en de stuwleidingen, de aanvoerleidingen en verdeelleidingen met stroo, hooi of plantenwol beschut worden.

Voor de waterzuilen volstaat het doorgaans ze te warmen, indien ze een haard hebben.

De zuilen met zelfruiming moeten op geregelde tijden nagezien worden en brasero's of vuurkorven worden tegen de schacht gezet om ijsvorming te weren, vooral aan de dichtingen waar lekken kunnen ontstaan.

De kelders onder de zuilen moeten met planken en zelfs met mest bedekt worden als het noodig blijkt; de waterafvoer moet verzekerd en alle dagen nagegaan worden.

Alle waterkranen, brandkranen en andere inrichtingen die door de vorst schade kunnen lijden, moeten door de zorg van den Dienst van de Baan beschut worden in het begin van het slecht seizoen.

Overwegen. — Bij ijzel vooral, doch vooral in al de gevallen dat de met sneeuw of ijs bedekte grond glibberig kan worden, wordt op de overwegen van de stations zand of fijne asch gestrooid. De overwegen in volle baan worden door de bedienden die ze bedienen behandeld met asch voortkomende van de verwarming van hun woning of van hun keet. De gleuf langs de sporen in de overwegen moet met zorg open gehouden worden.

Alfoop van het bovenwater. — De baanbedienden moeten, in den Winter vooral, al de wa-

terafvoerinrichtingen, onder meer nabij de grendels en de bedieningstoestellen der wissels, verbindingen onder de spoorstaven of in geleidingen die onder water kunnen loopen, schijven en tuimelaars, compensatietoestellen enz. schoonhouden; evenzoo voor de kuilen der draaischijven en draaibruggen der locomotieven, de kuipen der weegbruggen enz.

Bijzondere plaatsen. — De sporen die neiging vertoonen om bij vorst te zwellen, inzonderheid op niet vastliggende kleiachtige beddingen enz. moeten bijzonder in het oog gehouden worden.

De rotsachtige doorgravingen, waar het verkeer door het afvallen van steenen kan gevaar loopen, moeten geschouwd worden wanneer dooi intreedt, om de rotsdeelen op te zoeken die dreigen te vallen, en die weg te nemen of te doen lossen die op hun plaats niet kunnen behouden worden door ze met metselwerk of anderszins te schoren.

Toeloop aan de overwegen. — Bij drukken toeloop helpen de bedienden van de onderhoudsploegen desnoods de overwegwachters, om de politie te handhaven aan de overwegen waar de drukte heerscht.

Begeleiding van de werktreinen. — De treinen door den Dienst van de Baan ingericht, worden bediend door een pikeur of, als het noodig is, door een bediende van den Dienst van de Baan, uitdrukkelijk, in elk geval, door den technischen inspecteur en onder zijn verantwoordelijkheid aangewezen.

De voorschriften voor die begeleiding zijn verzameld in het boek « Onderrichtingen voor de baanbedienden belast met de begeleiding van de werktreinen (Uitgave van 1929).

HOOFDSTUK V.

Seinen.

ART. 14

Acht geven op de treinen. — Wanneer de baan in orde is en het verkeer vrij, moeten de baanbedienden geen seinen geven aan de naderende treinen.

Doch al de ploegbazen en de afgezonderde baanbedienden geven acht op de treinen zoodra deze in het zicht zijn en zoolang zij ze kunnen zien, ten einde de seinen te erkennen die de trein voert en aan de machinisten die te herhalen die van den trein mochten worden gegeven, of om zelf de voorgeschreven seinen te geven, indien zij aan den trein eenige stoornis bemerken welke langzaam rijden of stoppen eischt.

ART. 15

Overmaken van de handseinen. — De baanbedienden moeten altoos :

De grootste acht geven op de handseinen en op de treinseinen;

Deze oogenblikkelijk overmaken;

Zich verzekeren dat de overgemaakte seinen goed begrepen werden;

Bij twijfel, ze op looppas naar den eersten post overbrengen;

Bij ongeval, aan het treinpersoneel de noodige hulp en den noodigen bijstand verleenen en de bevolen seinen geven.

ART. 16.

Afwezigheid van de voorgeschreven seinen op den trein. — Het personeel van de baan, dat bemerkt, dat er voorgeschreven seinen aan een trein ontbreken neemt de verderstaande maatregelen in acht, voorgeschreven bij het A. R. W. W., bundel IV (seininrichting), Titel IV, artikel 36 :

1° Ontbreekt een der achterseinen van een goederentrein of is 's nachts de voorschijflantaarn van de locomotief niet aangestoken, dan geven de baanbedienden het sein tot stilhouden en doen ze het verzuim door het personeel van den trein verhelpen;

2° Ontbreekt de achterschijf van een reizigerstrein of ontbreken beide achterseinen van

een goederentrein, dan moeten de baanbedienden veronderstellen dat de trein gescheiden is, en handelen volgens § 6 van hoofdstuk II.

ART. 17.

Seinen door den machinist gegeven met de stoomfluit. — Sommige, door den machinist met de stoomfluit gegeven seinen gelden bijzonder voor de baanbedienden :

1) Eén lange toon : *a)* om de bedienden op de baan te waarschuwen als er gevaar is;

b) om aan te kondigen dat een tunnel wordt binnengereden.

2) Herhaalde lange tonen : om aan de baan- en de treinbedienden het breken van koppelingen in den trein te melden of om de seinen van deze bedienden, die het breken van koppelingen melden, te beantwoorden.

3) Twee korte, snel achtereenvolgende tonen, ongeveer alle twee seconden herhaald :

Om de bedienden van de baan te verwittigen dat er een hinder op het nevensliggend hoofdspoor is.

4) Verscheiden korte tonen, snel achtereen :
Om het noodsein te geven en om onmiddellijk al de remmen te doen vastzetten.

ART. 18.

VERSCHILLENDE.

**a) Trein die ten onrechte een sein voorbijrijdt,
dat op onveilig staat.**

Ieder baanbediende die nabij een *vast* sein op post is en bemerkt dat een trein de aanwijzing tot stilhouden van dat sein niet in acht neemt, moet aan dien trein het handsein tot stilhouden vertoonen.

b) Uitgedoofde vaste seinen.

Elke bediende die voor zijn dienst op de baan moet zijn, heeft tot plicht den voor het verlichten van een sein aangestelden bediende dadelijk te verwittigen, dat dit sein uitgegaan of slecht verlicht is.

c) Verlichting van de seinen.

De seinen van een baan moeten branden :
1° bij mistig weer, zoolang de dienst duurt;
2° bij het voorbijrijden van de eerste treinen van den dag, zoolang het geen klaarlichte dag is;

3° 's avonds, zoodra de avond valt, totdat de laatste trein van den dag voorbij is.

De seingever moet er voor waken, dat de door hem bediende seinen blijven branden; is een licht uitgegaan, dan moet hij dit onmiddellijk opnieuw aansteken.

Kan hij sommige seinen niet zien, dan wordt die zorg, als de omstandigheden het toelaten, opgedragen aan een bediende, nabij die seinen op post.

d) Verlichting en klein onderhoud der seinen.

De bedienden belast met de verlichting en het klein onderhoud van de seinen moeten de lampen schoonmaken en ze gedurende de gestelde uren aanhouden, ze bij dag in de wachthuisjes of woningen zetten, de verschillende deelen van het toestel zuiver en in orde houden, zorgen dat de onderdeelen goed gesmeerd zijn en gemakkelijk werken.

e) Veiligheidsmaatregel te treffen door den bediende die de seinen aansteekt.

Om alle gevaar te vermijden dat zou kunnen voortvloeien uit de bediening van een sein op het oogenblik dat een werkman de lantaarn

plaatst of wegneemt, moet deze bediende zich met den seingever verstaan om de seinen maar aan te steken wanneer zij niet moeten bediend worden.

f) Herstelling waardoor een sein op veilig zou kunnen komen.

Ieder bediende die een herstelling moet uitvoeren waardoor een sein ontijdig op veilig zou kunnen komen, moet na overleg met den seingever, nabij dit sein in het spoor plaatsen : 's daags, een roode vlag; 's nachts, of bij mistig weder, een lantaarn met rood licht.

Dit handsein mag maar worden weggenomen met toestemming van den seingever.

g) Vervangen van de ruiten der seinen.

De ruiten van de seinen in volle baan of in een station zonder vasten lampenist worden vervangen door het personeel van de baan.

h) Bedrieglijke bediening van een sein.

Het is streng verboden met de hand aan een seindraad te trekken.

i) **Seinen tot aankondiging van het breken van koppelingen of ontsnappen van wagens.**

Om aan te kondigen dat een trein gescheiden is of wagens uit een station ontsnapt zijn, gedragen de baanbedienden (overwegwachters, blokwachters, seingeverers enz.) zich naar de voorschriften van het A. R. W. W., bundel IV (Seininrichting), Titel IV, artikelen 17, 18 en 40.

ART. 19.

Hinder voor het verkeer. — Elke hinder voor het verkeer moet door seinen gedekt worden. De baan dient dus door seinen tot stilhouden afgesloten *voordat men eenigen hinder doet ontstaan of zoodra men een hinder bemerkt, zelfs wanneer geen trein verwacht wordt.*

Wanneer een baanbediende een hinder voor het verkeer der treinen bemerkt of verwekt (niet den hinder verwekt door een draisine of een met de hand geduwd dienstwagentje), neemt hij de maatregelen aangewezen bij het A. R. W. W., bundel IV (Seininrichting), Titel IV, artikelen 26, 27, 28, 29 en 30.

ART. 19¹.

Rit op tegenspoor. — Het rijden op tegen-

spoor van een trein of een losse locomotief wordt aangeduid, 's daags, door een roode vlag rechts (met betrekking tot den rit van den trein) op den tender of op de tenderlocomotief; 's nachts, door een brandende fakkel eveneens rechts op den tender of de tenderlocomotief.

De baanbedienden vertoonen het sein tot langzaam rijden aan elken trein die toevallig op tegenspoor rijdt, wanneer die trein de voorgeschreven seinen tot aankondiging van dien ongewonen rit voert en sneller rijdt dan tegen 20 km. per uur.

Nochtans, indien het verkeer der treinen tijdelijk op enkel spoor moet geschieden voor het uitvoeren van werken in volle baan, en dat een bericht voor abnormaal verkeer verschenen is, *om dit verkeer op enkel spoor te regelen*, moet de toegelaten snelheid voor de treinen die op tegenspoor rijden bepaald worden door de ambtenaars, die het bijzonder bevel of den omzendbrief opgemaakt hebben; die snelheid moet in die onderrichting vermeld zijn. Zij zal zelfs grooter dan 20 km. per uur en zelfs zoo groot mogen zijn als deze toegelaten voor de treinen die in gewone omstandigheden rijden.

HOOFDSTUK VI.

ART. 20.

Verkeer van de met de hand voortgestooten wagentjes. — De voorschriften aangaande het verkeer van de met de hand voortgestooten wagentjes zijn verzameld en worden uitgegeven in een afzonderlijke uitgave om ter hand gesteld te worden alleen aan de bedienden van de baan die er belang bij hebben ze te kennen en geroepen worden om ze toe te passen.

HOOFDSTUK VII.

ART. 21.

Verkeer der draisines en railauto's.

Zooals voor het verkeer van de met de hand voortgestooten wagentjes worden de voorschriften die betrekking hebben op het verkeer der draisines afzonderlijk uitgegeven. Het boekje wordt uitgedeeld, wat de bedienden van den Dienst van de Baan betreft, alleen aan die ze dienen te kennen en toe te passen.

HOOFDSTUK VII

ART. 21

Verken der distrieten en kantons
Kantons voor het verken van de met de hand
voortplanten wagenrijen worden de voortplant-
ten die betrekking hebben op het verken der
distrieten afzonderlijk uitgegeven. Het boekje
wordt uitgegeeld, wat de bedienden van den
Dienst van de baan betreft, alleen aan die in
dienem te kennen en toe te passen.

HOOFDSTUK VIII.

Voorzorgen en veiligheidsmaatregelen bij de uitvoering van de baanwerken.

Hierna volgen enkele algemeene voorschriften uit het Algemeen Reglement van Weg en Werken (A. R. W. W., bundel IV, titel IV) :

ART. 3. — **Dagseinen en nachtseinen.** De dagseinen verschillen van de nachtseinen.

ART. 4. — **Seinen in de tunnels.** In de tunnels worden altijd de nachtseinen gebezigd.

ART. 5. — **Mistig weder.** Onder « mistig weder » dient verstaan, elk oogenblik waarop de gesteldheid van de lucht niet toelaat een rood seinlicht duidelijk te onderscheiden op een afstand van 100 m.

ART. 6. — **Seinen bij mistig weder.** Bij mistig weder worden de dag- en de nachtseinen en, in sommige omstandigheden, ook nog bijzondere seinen te gelijk gebezigd.

ART. 7. — **Hinder voor het verkeer.** Elke

hinder voor het verkeer moet door seinen gedeekt worden.

De baan dient dus door seinen tot stilhouden afgesloten vóór men eenigerlei hinder laat ontstaan of zoodra een hinder ontwaard wordt, zelfs dan wanneer men geen trein verwacht.

ART. 8. — Trein. — Bepaling. Door het woord « trein » worden zoowel de eigenlijke treinen als de losse of gekoppelde locomotieven bedoeld.

ART. 10. — Seinen tot stilhouden. Om stilhouden te bevelen aan een trein, vertoonen de bedienden :

's daags, de roode vlag of, als zij er geen hebben, elk ander snel gezwaaid voorwerp (doch niet de gele of de groene vlag);

's nachts, het rood licht of, als zij er geen hebben, elk ander snel gezwaaid licht (doch niet het geel of het groen).

ART. 11. — De handseinen tot stilhouden worden in de hand gehouden; de bedienden die ze vertoonen plaatsen zich, behalve indien zulks volstrekt onmogelijk is, links van de treinen welke die seinen moeten in acht nemen.

In de stations, mag het handsein tot stilhouden midden in het spoor geplaatst worden.

Zulks mag ook geschieden wanneer een bediende, wegens zijn andere dienstverplichtingen, een handsein tot stilhouden in volle baan moet achterlaten; in dit geval, legt hij bovendien twee gewone klappers op de spoorstaaf : den eersten op ongeveer 100 m. vóór het sein en den tweeden op 10 m. van den eersten. In plaats van deze twee klappers, mag hij een enkelen dubbelklapper op de spoorstaaf leggen, op 100 m. vóór het handsein.

ART. 12. — Seinen tot langzaam rijden en tot waakzaamheid. Om langzaam rijden en waakzaamheid te bevelen aan een trein, vertoon de bedienden :

's daags, de gele vlag;

's nachts, het geel licht.

Wanneer aan de baan gewerkt wordt, kunnen die seinen vervangen worden :

's daags, door een gelen driehoek, met de punt omhoog;

's nachts, door twee op gelijke hoogte geplaatste gele lichten.

ART. 13. — Seinen spoor vrij. Om een trein

die tot staan werd gebracht met een handsein tot stilhouden, te melden dat het spoor vrij is, vertoonen de bedienden :

's daags, de niet gezwaaide groene vlag (in sommige gevallen de gele vlag; zie bladzijde 61 van het A. R. W. W., bundel IV, 2^e deel : binnenrijden in een station op een ander spoor dan dat waarop de trein gewoonlijk ontvangen wordt);

's nachts, het niet gezwaaid groen licht.

De aandacht van het personeel wordt nochtans getrokken op de voorschriften van het boekje : « Veiligheidsmaatregelen welke dienen genomen te worden in geval van werken aan de seininrichtingen », welke het gebruik van het *geel handsein* voorzien in plaats van het groen sein om den doorrit te bevelen, namelijk wanneer het rood handsein een losgekoppeld waarschuwsein of sein tot volstrekt stilhouden vervangt.

ART. 22.

Voorschriften toepasselijk op de verschillende soorten van werken aan de baan. — Wanneer verscheiden bedienden samen zijn om een

werk uit te voeren in sporen bereden door treinen, door rangeerende treinstellen of door locomotieven, moeten zij worden geplaatst onder het toezicht van een wegwerkersbaas of van een door dezen aangewezen bediende.

Die toezichter moet, op eigen verantwoordelijkheid, waken voor de veiligheid der mannen en « geeft acht » bevelen bij het naderen van treinen uit de verschillende richtingen.

Als een wegwerkersbaas of zijn gemachtigde die een werk op de sporen leidt, verplicht is zich van de werklieden te verwijderen, moet hij zich doen vervangen door een wegwerker, die de leiding van het werkterrein op zich neemt.

Als een ploeg op het spoor werkt op een plaats waar de zichtbaarheid goed is, moet de wegwerkersbaas zelf werken maar tevens waken voor de veiligheid van de werklieden. Kunnen, daarentegen, de treinen niet van ver bemerkt of niet van te voren gemeld worden, dan werkt hij niet om te kunnen waken voor de veiligheid der mannen, of wel zet hij daartoe een « schildwacht » uit.

De technische inspecteurs wijzen eens voor altijd al de baanvakken aan waarop regelma-

tig schildwachten moeten geplaatst worden, zelfs dan als er maar één bediende werkzaam is.

Om te oordeelen of er schildwachten moeten uitgezet worden, moet de wegwerkersbaas, zowel op de bij — als op de verkeers — en op de hoofdsporen, rekening houden met de twee volgende elementen :

1° *den tijd van vrijmaking*, dit wil zeggen den tijd welken de werklieden noodig hebben om zich vrij te maken en het spoor te ruimen van alle voorwerp dat binnen het profiel der hindernissen valt (materialen, winden, schoppen, houweelen, gereedschappen, toestellen enz.) : *deze tijd van vrijmaking* hangt af van den aard van het uitgevoerd werk en van den staat van het werkterrein ;

2° *den tijd van zichtbaarheid*, dit wil zeggen den tijd die verloopt tusschen het oogenblik waarop men de treinen of voertuigen kan merken en het oogenblik waarop die treinen of voertuigen op het werkterrein aankomen ; *die tijd van zichtbaarheid* hangt af van de plaatselijke gesteldheid en van de snelheid der voertuigen ; hij moet geschat worden voor de op die plaats gebruikelijke grootste snelheid, zonder te

vergeten dat hij alle oogenblikken kan veranderen met de weersgesteldheid.

Ingeval de *aldus bepaalde tijd van zichtbaarheid* niet ruim langer is dan *de tijd van vrijmaking*, moeten één of meer schildwachten naar voren uitgezet worden, om den tijd van zichtbaarheid voldoende te vergrooten, ten einde de naar het werkterrein komende treinen of locomotieven bijtijds te melden. Bedoelde schildwachten moeten trouwens den met het toezicht belasten bediende waarschuwen als de plaatselijke gesteldheid zóo wordt gewijzigd dat zij hun taak niet naar behooren kunnen vervullen, bij voorbeeld als hun gezichtsveld ontoereikend mocht geworden zijn door mits, sneeuw, in den omtrek aangevoerde wagens, enz.

Is het noodig gebleken één of meer schildwachten uit te zetten, dan is het absoluut noodzakelijk de plaats te bepalen waarop ieder moet post vatten, zoodanig dat, welke de omstandigheden ook wezen, de ploeg steeds duidelijk de geluidsseinen (het hoorngetoet) kunnen hooren die door den naasten schildwacht worden gegeven.

De toezichtsbediende (wegwerkersbaas of zijn gemachtigde) behoort, in elk bijzonder geval, de

veiligheidsmaatregelen voor te schrijven welke, volgens de plaatselijke omstandigheden en den aard van het werk, noodig zijn.

Over het algemeen moeten bij mist, slecht weer of om 't even welke andere oorzaken die de zichtbaarheid gebrekkig maken, de bedienden, wegwerkersbaas en werklieden, nog eens zoo waakzaam zijn en bijzondere maatregelen nemen om zich zelf te beschermen. Alle werk moet op het spoor zelfs worden stilgelegd als de mist zóo dik is dat de tijd van zichtbaarheid niet meer voldoende is om het aanwenden van de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toe te laten.

Wanneer een bediende op schildwacht werd geplaatst om de veiligheid der werklieden te verzekeren, is het, *onder welk voorwendsel ook*, verboden hem tijdelijk te onttrekken aan de bescherming die hij moet verzekeren, zonder hem te hebben vervangen, tenzij ter zelfder tijd ook het werk wordt gestaakt dat die bescherming rechtvaardigt.

De schildwachten moeten een goed gehoor en een goed gezicht hebben en voorzien wezen van den hoorn, de roode, de groene en de gele vlag. Zoodra een naar het werkterrein rijdende

trein zich in het gezichtsveld van den schildwacht vertoont, moet deze laatste, wanneer hij alleen is, de aandacht van de ploeg gaande maken door herhaalde hoorntonen. Hij mag maar met toeten ophouden als de ploeg hem meldt dat ze het sein heeft gehoord door het te herhalen.

Zijn er verscheiden schildwachten, dan moet de laatste in de richting van de aankomst der treinen, met zijn waarschuwingen ophouden als hij heeft vastgesteld dat deze door den volgenden schildwacht worden overgezonden naar het werkterrein en dan toet de schildwacht die het dichtst bij het werkterrein staat op zijn hoorn tot de baas van het werkterrein hem heeft medegedeeld dat hij begrepen heeft door de seinen te herhalen.

Om de aandacht van de schildwachten gaande te houden, worden dezen na voldoende korte wachtpoozen afgelost.

De toezichtsbediende moet zich verzekeren dat de door de schildwachten gegeven seinen goed hoorbaar zijn van op het werkterrein of van post tot post.

De wegwerkersbaas moet vermijden mannen te detachieren om ze, alleen, een werk in het spoor te doen uitvoeren.

Op dubbelspoorbanen moeten de werklieden zich terugtrekken op den zijweg nevens het spoor waarin ze werken :

1° wanneer een trein op dit spoor moet voorbijrijden;

2° wanneer een trein moet voorbijrijden op het naastliggend spoor en, door het voorbijrijden van dien trein, de zichtbaarheid sterk verminderd is, of wanneer ten gevolge van het gerucht te vreezen is dat de hoorntonen van de schildwachten niet zullen gehoord worden.

Zijn er menigvuldige sporen, dan is het den werklieden verboden zich in een naburig spoor te plaatsen wanneer een trein op het spoor van het werkterrein voorbijrijdt. Dit verbod moet met de grootste stiptheid worden nagekomen.

Een ontruimd spoor mag slechts weder bezet worden op formeel bevel van den ploegbaas.

Wanneer de bedienden zware stukken moeten versjouwen en daarbij dwars over of in sporen moeten loopen waarop treinen of locomotieven kunnen aankomen, en als er noch rechtstreeks, noch door de aanwezigheid van schildwachten, een tijd van zichtbaarheid bestaat die ruim langer is dan de tijd van vrijmaking, dan moeten alle nuttige maatregelen worden geno-

men om de mannen en hindernissen op de reglementaire wijze, door middel van seinen tot stilhouden te dekken.

ART. 23.

Bijkomende voorschriften voor werken en behandeling binnen de uitgestrektheid van de stations, de tunnels of de werven waarop mechanisch gereedschap gebruikt wordt. — Zijn er, binnen de uitgestrektheid van de stations, werken uit te voeren, dan moet de pikeur of bij dezes afwezigheid, de wegwerkersbaas zich rekenschap geven van de maatregelen die moeten genomen worden om het werkterrein en het personeel te beschermen.

Tenzij hij vindt dat het door een alleenwerkend bediende uit te voeren werk dezen bediende toelaat voor zijn eigen veiligheid te waken, moet hij de voorzorgen doen nemen die hierboven zijn bepaald voor de werken in het algemeen.

Bovendien, ingeval de bescherming door een toezichtsbediende, desnoods geholpen door schildwachten, ondoelmatig kan zijn, bij voorbeeld ingeval het baanwerken geldt aan den in-

rij of aan den uitrij van groote stations, waar wissels en kruiswissels toelaten de treinen of locomotieven naar verkiezen op het een of het ander spoor te leiden, moet de bediende die voor het werk verantwoordelijk is, alvorens dit werk te laten aanvangen, de hulp van het station vragen en zich verstaan met den stationschef of dezes vertegenwoordiger, om de voorwaarden te bepalen waarin die hulp kan tusschenbeide komen, bij voorbeeld : waarschuwing gegeven door den wisselwachter aan den toezichtsbediende alvorens een trein op het door de werklieden bezet spoor te zenden, tijdelijk sluiten van het spoor enz.

Het in voorkomend geval te treffen akkoord moet vermeld worden in het werkboekje V. 427.

De wegwerkersbaas vermeldt op zijn boekje het uit te voeren werk, het uur waarop het spoor zal worden afgesloten en het uur waarop het werk moet geëindigd zijn, en doet dit boekje viseeren door den stationschef (of dezes gemachtigde), die aan zijn personeel moet kennis geven van al de gevolgen en de noodige maatregelen moet treffen om alle ongeval te vermijden, zoowel in het opzicht van het dekken van den hinder als van de beveiliging van het perso-

neel. De ploegbaas moet evenwel persoonlijk nazien of alles wel in regel is en de noodige handseinen doen plaatsen, buiten en behalve de vaste seinen, welke de stationschef door de seingeversposten op « onveilig » mocht doen houden (1).

Geldt het werken aan baantoestellen, die van uit koppelposten bediend worden, dan mag de ploegbaas zijn taak niet aanvangen vooraleer hij het gespecialiseerd personeel en het noodige materieel te zijner beschikking heeft voor het weder in volkomen goeden staat brengen, ter zeldertijd als het spoor en inzonderheid de wissels, van de bedienings- en veiligheidsonderdeelen, als grendels, wissellatten, bolt-locks, koppelschijven, koppelsloten, wissel- of grendelscontroletoestellen, bedieningsmarmieten enz.

Een voorafgaand grondig onderzoek is vooral noodzakelijk bij het vervangen van wissels van een oud type door toestellen van nieuwe types, waarop de onderdeelen van grendels, wis-

(1) De voorschriften van het boekje : « Veiligheidsmaatregelen welke dienen genomen te worden in geval van werken aan de seininrichtingen » van den Dienst van de Baan, Bl 32-2, niet uit het oog verliezen, dat de werken bovendien in een station of in volle baan uitgevoerd worden.

sellatten enz. van oud model doorgaans niet passen.

In deze gevallen, trouwens, moet de voor de werken aangestelde paswerkersbaas, zijnerzijds, zijn werkboekje door den stationschef of dezes plaatsvervanger doen viseeren; 's avonds, vooreer hij de werf verlaat, moet hij dezen, insgelijks door middel van zijn werkboekje, rekening geven van den toestand opdat, in voorkomend geval, het nachtpersoneel dat het dagpersoneel vervangt, goed op de hoogte gesteld worde van wat er omgaat.

N. B. — De stelplaatsen en de hoofdwerkplaatsen moeten gelijkgesteld worden met de stations.

Voor de veiligheid van het personeel, dient er rekening gehouden met de volgende bijzondere regelen, in geval van werken waarbij de bijsporen betrokken zijn :

Als op die sporen rangeeringen kunnen worden gedaan, moet, buiten de hierboven bedoelde maatregelen welke steeds moeten toegepast worden, altijd het bij de vorige artikelen voorgeschreven toezicht gehouden worden, om 't even welk werk er dient uitgevoerd; in dit geval moet de bediende die gelast is voor de veiligheid

van de mannen te waken, aan de zijde of zijden van waar de wagens of locomotieven zouden kunnen komen, een handsein (roode vlag of lantaarn met een klapper tevens) plaatsen op ten minste 10 m. (1) vóór het werkterrein of vóór het eerste van al de stationneerende voertuigen.

Moesten die maatregelen den voor het werk verantwoordelijken bediende toeschijnen geen voldoende maat van veiligheid te bieden, dan moet hij aan den stationschef vragen het spoor te sluiten door den toegangswissel te doen vastleggen, zoodat geen voertuig er meer kunne op rijden.

Moeten, in den loop van de uitvoering van het werk, voertuigen op het beschikbaar gebleven spoorgedeelte, vóór het handsein tot stilhouden aangevoerd worden, dan moet de met de leiding der rangeeringen belaste bediende overleg plegen met den ploegbaas, opdat de veiligheid der werklieden voortdurend en volledig verzekerd blijve, dit wil zeggen opdat het sein tot stilhouden van voren aan het nieuw stel worde overgebracht.

(1) Deze afstand mag op 100 meter gebracht worden in geval van werken aan de seininrichtingen. Zie verzending op vorig blad.

Verkeer en werken in tunnels. — Al wie in een tunnel gaat, moet de richting van het verkeer en van den rit der treinen alsmede de na te komen voorzorgsmaatregelen kennen.

Het verkeer der werklieden in tunnels mag, zooveel mogelijk, slechts plaats hebben in de tijdruimten tusschen den doortocht der treinen en nadat de rook der locomotieven weggetrokken is. Als de tunnel niet voldoende verlicht is door het zon- of kunstlicht, moet men een brandende lantaarn of lamp meenemen.

Als een trein nadert, moet men onmiddellijk in een nis gaan staan en daarbij zooveel mogelijk vermijden over het spoor te gaan; is het te laat om de nis te kunnen bereiken, dan moet men op den grond gaan liggen, vlak tegen en langsheen den wand van den tunnel.

Men mag slechts de nis verlaten als men zeker is dat hoegenaamd geen trein aankomt.

De nissen van de tunnels moeten zeer gemakkelijk toegankelijk gehouden worden; er mogen geen materialen en gereedschappen in liggen. Ze moeten dikwijls met kalk gewit worden om goed zichtbaar te wezen.

Bij werken in tunnels moeten, als een trein aangekondigd is of als men weet dat hij gaat

aankomen, de gereedschappen of werktuigen en de materialen onmiddellijk verwijderd worden, opdat ze bij het voorbijrijden van den trein voor het verkeer der mannen geen gevaar zouden opleveren.

De nissen bij het werkterrein moeten met lampen verlicht worden.

Iedere werkman moet, vóór de werken beginnen, weten in welke nis hij zal moeten gaan schuilen.

Op het werkterrein moeten post vatten :

Binnen in den tunnel : een schildwacht-waarschuwer; dan, volgens de lengte en den loop van den tunnel, en volgens de drukte van het verkeer, één of meer buitenschildwachten, dicht genoeg bij elkaar om de gegeven seinen te kunnen verstaan en herhalen.

Er moet steeds voor gewaakt worden dat het hoorngetoet van den buitenschildwacht die het dichtst bij den tunnelingang staat, kan gehoord worden door den werkterreinbaas wanneer de trein nog ten minste 800 m. van het werkterrein verwijderd is en zulks opdat de bedienden, zonder overhaasting, de gereedschappen buiten het profiel der vrije baanruim-

te zouden kunnen leggen en naar de aangewezen uitwijkposten zouden kunnen gaan.

Wordt een sein niet herhaald, dan moet de buitenschildwacht die vóór den tunnel staat, onderstellen dat het niet begrepen werd. In dit geval moet hij den aankomenden trein doen stilhouden.

De ploeg mag het werk slechts aanvangen of voortzetten op bevel van den toezichtsbediende, wanneer het ontvangen en verzenden van de seinen niet worden verhinderd door den rook of het gerucht en wanneer het, na den doortocht van een trein, zeker is dat geen trein uit de tegenovergestelde richting zal komen.

Eventueel wordt een draagbare telefoon in de spoortelefoonleiding geschakeld. Onder gewone omstandigheden met goede zichtbaarheid, wordt die telefoon bediend door den schildwachtwaarschuwer; in lange tunnels, waarin de zichtbaarheid slecht is, door speciale telefonisten.

De naburige blokposten krijgen bijtijds de aankondigingen betreffende het begin, het onderbreken en het einde der werken, en seinen de aankondigingen aangaande den rit der treinen over.

Is de telefoon defect, dan moet het werk in den tunnel worden onderbroken tot het defect hersteld is en de aankondigingen opnieuw naar behooren kunnen overgetelefoneerd worden.

De ploeg moet, zooveel mogelijk, buiten den tunnel schaften.

Gebruik van onderstopmachines of andere soortgelijke machines in sporen waarop het verkeer niet is stilgelegd.

Bijzondere maatregelen te nemen wegens het geweldig gerucht dat daar gewoonlijk heerscht.

Op het werkterrein moet een draagbare telefoon worden geplaatst, die den ploegbaas toelaat inlichtingen in te winnen over den rit van de treinen, de vertragingen, de bijzondere treinen enz.

Die telefoon wordt, zoo noodig, door een bijzonderen agent bediend.

Vermits de machines meer gerucht kunnen maken dan hoorngetoet, moet de schildwachterswaarschuwer van het werkterrein steeds nabij de ploegen worden geplaatst.

Die schildwacht moet altijd waarschuwen wanneer de trein nog ten minste 800 m. verwijderd is.

ART. 24.

Bijkomende of bijzondere voorschriften aangaande de werken die hindert voor het verkeer of de vertraging der treinen noodzaken.

ALGEMEENE OPMERKINGEN.

I. — *Draagtelefoon.*

Op de werkterreinen met belangrijke vernieuwingswerken, op de banen met druk verkeer, wordt een draagtelefoon gebruikt, verbonden met de naburige blokposten, om de aankomst der treinen aan te kondigen, en de beschikbare tusschenruimten, vooral bij treinvertraging, beter te kunnen benuttigen.

Die draagtelefoon bewijst ook goeden dienst bij de bescherming van de werklieden wanneer de vernieuwingswerken uitgevoerd worden in doorgravingen in bochten, waar het gezicht niet ver draagt.

II. — *Tijdstip van uitvoering van de werken.*

Is het voor de uitvoering van de werken der ploeg noodig de treinen te doen stoppen of lang-

zamer te doen rijden, dan moet de wegwerkersbaas vooraf zeer nauwkeurige inlichtingen nemen over de voorgeschreven uren van den doorrit der treinen op de plaats waar hij werkt.

Hij houdt aandachtig de seinen tot aankondiging van buitengewone treinen in het oog; hij neemt aantekening van de vertraagde treinen.

Verder geeft hij zich zoo goed als het maar kan rekenschap van de moeilijkheden en van den duur van zijn werk en hij kiest, tenzij in spoedgeval, zijn tijd zoodanig dat hij het spoor kan herstellen en zijn werkterrein op veilig stellen *ten minste tien minuten vóór* het uur van den eersten verwachten trein.

III. — *Dekking in beide richtingen.*

Geschiedt het verkeer op een enkel spoor, ofwel moet het werk de beide sporen te gelijk onderbreken, dan moet de wegwerkersbaas de baan in beide richtingen op voorhand doen dekken.

IV. — *Tijstip van onderbreking van het spoor.*

De wegwerkersbaas mag *onder geen voorwendsel* een spoor onderbreken, al was het maar

voor een oogenblik, voordat de man of de mannen, die het moeten dekken op den voorgeschreven afstand gekomen zijn.

Zoo de schikking der sporen het toelaat, wacht hij tot de man stilstaat en hem door het zwaaien van zijn vlag gemeld heeft dat het spoor regelmatig gedekt is.

Is het wegens de kronkeling van de baan of wegens een andere reden niet mogelijk aldus te handelen, dan zendt hij een tweeden man mee die, nadat hij nagegaan heeft dat het spoor regelmatig beveiligd is, door, desnoods, den eersten tot op den voorgeschreven afstand te vergezellen, op zijn stappen terugkeert om daarvan mondeling of door het zwaaien van zijn vlag den wegwerkersbaas kennis te geven.

De wegwerkersbaas mag het spoor maar openleggen wanneer hij aldus de verzekering heeft dat het spoor gedekt is.

Onder geen voorwendsel, mag hij rekenen op de vooruit gegeven belofte het spoor op een bepaald uur te dekken.

De wegwerkersbaas mag geenszins betrouwen op de voorgeschreven uren der treinen, noch op de aankondigingen of berichten voor het buitengewoon verkeer; treinen kunnen ver-

zonden worden zonder vooraf aangekondigd te zijn.

Dienvolgens moet de wegwerkersbaas steeds en overal, schikkingen treffen alsof een trein onverwacht kon opkomen.

V. — *Bediende die een werkterrein dekt.*

De bediende, belast met het dekken van een baanvak, waar het spoor hersteld wordt, moet op zijn post blijven tot hij door den wegwerkersbaas teruggeroepen wordt door een overeengekomen sein, of wel door een bediende, door den wegwekersbaas gezonden.

Onder geen voorwendsel, mag hij het spoor op een gesteld uur op veilig stellen op de eenvoudige verzekering die hem mocht gegeven zijn dat het werk niet langer dan een vooruitbepaalden tijd duren zal.

Onder de woorden « overeengekomen sein » moet verstaan worden een gezichtssein, tenzij een ander correspondeermiddel (telefoon bij voorbeeld) met ten minste evengroote veiligheid ingericht werd.

VI. — *Afdekken van de hindere voor het verkeer van de treinen.*

Alvorens men een hinder voor het verkeer

van de treinen, bij voorbeeld, ten gevolge van werken tot vernieuwing van spoorstaven laat ontstaan en *zelfs wanneer geen trein verwacht wordt*, moet het handsein tot stilhouden 800 m. (1) vóór den hinder, aan den kant van waar de treinen komen, vertoond worden door een man, daartoe bijzonder door den ploegbaas aangewezen. Deze man blijft het sein tot stilhouden vertoonen tot de ploegbaas hem beveelt zijn post te verlaten; dit bevel mag enkel gegeven worden nadat de hinder volkomen heeft opgehouden te bestaan.

Deze man moet voorzien zijn van een over-

(1) De afstand van 800 meter is verplichtend als de baan waterpas is of wel als zij niet meer dan 5 millimeter per meter daalt of klimt.

Daalt het spoor met meer dan 5 millimeter per meter, dan dient de afstand met 20 meter vergroot voor elken millimeter daling boven 5.

VOORBEEELD : Voor een daling van 8 millimeter per meter, dient de afstand gebracht op :

$$E = 800 + 20 (8-5) = 860 \text{ meter.}$$

Klimt het spoor met meer dan 5 millimeter per meter, dan dient de afstand met 20 meter verminderd voor elken millimeter klimming boven 5.

VOORBEEELD : Voor een klimming van 8 millimeter per meter, mag de afstand verminderd worden tot :

$$E = 800 - 20 (8-5) = 740 \text{ meter.}$$

Deze regels zijn evenwel geen volstreckte regels. Zij dienen toegepast met inachtneming van andere gegevens (bochten, goede zichtbaarheid, snelheid enz.).

wegwachtershoorn en klappers, bovendien moet hij een rood handsein (vlag of lantaarn) bij zich hebben; hij moet ook vuurstekjes hebben om zijn lantaarn opnieuw te kunnen aansteken, zoo deze mocht uitgaan.

Indien de bediende, belast met het dekken van den hinder, ingevolge zijn andere dienstverplichtingen niet op vorenbedoelde plaats kan blijven, plaatst hij het handsein tot stilhouden midden in het spoor en legt, daarenboven, twee gewone klappers op de spoorstaaf : den eersten op ongeveer 100 m. vóór dit handsein en den tweeden op 10 m. van den eersten. In plaats van deze twee klappers, mag hij een enkelen dubbelklapper op de spoorstaaf leggen, op 100 m. vóór het handsein.

De gebruikte klappers moeten in goeden staat zijn; zij mogen van buiten niet beroest of beschadigd en niet meer dan vier jaar oud zijn.

Op de banen met enkel spoor, doet de ploegbaas den hinder in beide richtingen dekken.

Op de banen met dubbel spoor, wanneer de hinder het gewoon verkeer op beide sporen belet, doet de ploegbaas den hinder eveneens op elk spoor dekken aan den kant van waar de treinen komen.

Valt de afstand van 800 m., bedoeld in den 1^o hiervoren, in een tunnel, of wel op elke andere plaats waar, ten gevolge van de plaatselijke omstandigheden, het handsein tot stilhouden door de machinisten niet goed zou kunnen gezien worden, dient het overgedragen bij den het verst van den hinder verwijderden ingang van den tunnel, of op elke andere plaats, die meer dan 800 m. van den hinder verwijderd is en waar de machinisten het goed kunnen bemerken.

Treft de bediende, die het handsein tot stilhouden moet vertoonen, een seingeverpost aan vóór hij den bij 1^o voorgeschreven afstand bereikt, dan beveelt hij den seingever zijn vaste seinen op onveilig te houden om het spoor te dekken dat zal versperd worden.

Behalve in het in de volgende paragraaf voorziene geval, moet de bediende niet verder dan den post gaan, doch op den seingeverpost blijven en aldaar het handsein tot stilhouden vertoonen. De aldus gewaarschuwde seingever houdt zijnerzijds, zijn seinen op onveilig en laat, in de richting van den hinder, geen enkelen trein door vóór de bediende met het handsein of de ploegbaas hem verwittigd hebben dat de hinder opgeheven en het spoor vrij is voor den doortocht van de

treinen. Aldus wordt vermeden dat de seingever en de wegwerkers aan de machinisten tegenstrijdige seinen vertoonen.

Staat de aangetroffen seingeverpost op minder dan 300 m. van den hinder, dan behoort de bediende, die het handsein moet vertoonen, niet op dien post te blijven. Na den seingever bevolen te hebben zijn seinen op onveilig te houden om den hinder te dekken, vervolgt hij zijn weg en plaatst zich op den voorgeschreven afstand van 800 m. vóór den hinder.

Verschillende.

Geen hinder : spoorstaven, dwarsliggers, onderdeelen, ballast, wagen die geladen of gelost wordt, enz. mag op het vrije baanvak oversteken op het oogenblik dat een trein gaat aankomen.

De waakzaamheid van den ploegbaas mag nooit falen wat dit betreft.

Wagendeuren.

Er dient gansch bijzonder gelet op de deuren van de wagens, inzonderheid aan den kant van het tusschenspoor.

De ploegbaas moet heel zorgvuldig nazien dat de deuren goed gesloten zijn.

Moeten aan den kant van het tusschenspoor deuren van wagens openblijven, dan moeten ze met bijzondere haken (haken Vandenberghe) dichtgehouden worden.

Geen haak van een ander model mag gebruikt worden.

Moeten werken op baanvakken uitgevoerd worden waar geen haken van het voorgeschreven model voorhanden zijn, dan is het verboden de deuren aan den kant van het tusschenspoor open te houden.

Zelfs wanneer de wagendeuren van klinken voorzien zijn, is het gebruik van den haak Vandenberghe verplichtend.

Er wordt uitdrukkelijk aanbevolen de geleidingen van de seinen en de baantoestellen steeds goed vrij te laten.

ART. 25. — Maatregelen te nemen op de werven of sporen waarop de treinen niet met gewone snelheid mogen rijden. — Wanneer de treinen, ten gevolge van werken aan het spoor of van om het even welke andere omstandigheid, langzaam moeten rijden, dienen de vol-

gende voorschriften nagekomen. (Men moet nochtans de treinen verplichten te vertragen alléén gedurende de werkuren, voor zooveel mogelijk) :

Een bediende wordt belast met het vertoonen, aan den kant van waar de treinen komen, op ten minste 500 meter vóór het slecht spoorgedeelte, van het sein tot langzaam rijden.

Is het spoor in slechten staat over een nogal groote lengte, dan moet het sein tot langzaam rijden ten minste alle 1.000 meter herhaald worden.

De machinist die het sein ontvangt moet zijn snelheid vertragen tot ten hoogste 20 kilometer per uur.

In algemeenen regel, moet het sein tot langzaam rijden in de hand worden gehouden. Het is verboden het sein aan een telegraafpaal vast te maken.

Wanneer echter gedurende eenigen tijd langzaam moet worden gereden, mag de gele vlag worden bevestigd aan een staak, aan den kant van waar de treinen komen, ten minste 500 meter vóór het slecht spoorgedeelte, te plaatsen op den linkerberm en zoo dicht mogelijk bij het spoor, doch op ten minste twee meter.

Als het sein tot langzaam rijden niet in de hand wordt gehouden, is de ploegbaas verantwoordelijk voor het tijdig wegnemen van dat sein.

Tijdelijk en lang genoeg langzaam rijden om het plaatsen van vaste aanwijsborden te wettigen. — (Herstellen van kunstwerken, omleiden van het spoor met het oog op die herstelling, vernieuwen van de sporen over groote afstanden enz.).

Er worden maar vaste aanwijsborden opgericht wanneer het langzaam rijden 's nachts moet behouden blijven en een tijd lang moet duren.

De plaats van waar langzaam dient gereden is aangewezen door een gelen gelijkzijdigen driehoek, met de punt naar omlaag, op een paal 3 tot 4 meter hoog. Deze driehoek, 's nachts door beschijning verlicht, draagt met zwarte cijfers, de snelheid in kilometer per uur waarboven in het vertragingsvak niet mag gereden worden.

Het sein tot aanwijzing van het begin der vertraging is 's nachts verlicht met twee gele lichten, op gelijke hoogte geplaatst.

Het sein tot aanwijzing van het begin der

vertraging staat links van de baan, op 500 m. van waar langzaam dient gereden.

Het einde der vertraging is gemerkt door een groenen gelijkzijdigen driehoek met de punt naar omhoog. Die driehoek, 's nachts door beschijning verlicht, vermeld in witte cijfers met zwarten rand de grootste snelheid in kilometer per uur die op de lijn mag bereikt worden door de snelste treinen.

Het sein van waar niet meer langzaam dient gereden is 's nachts gemerkt met twee groene lichten, op dezelfde hoogte geplaatst.

Aan de plaats van waar langzaam dient gereden, wordt een paal geplant met bovenop een wit geschilderd rechtloekig bord van 1 m. \times 0,80 m., met in zwarte letters, het opschrift : « T. W. ». Dit bord moet 's nachts door beschijning verlicht worden.

Afstand tusschen de opeenvolgende vertragingssvakken. — Om het verkeer zoo weinig mogelijk te belemmeren :

a) is het verboden meer dan één plaats waar langzaam dient gereden te doen ontstaan per 30 kilometer lengte van een zelfde baan;

b) moet elke afstand, waarover langzaam dient gereden, zoo kort mogelijk zijn, volgens

den aard van het werk.

Kennisgeving van langzaam rijden. — Wanneer aan het spoor een werk van nogal langenduur wordt uitgevoerd, waarvoor de treinen langzaam moeten rijden, moet men enkele dagen vooruit een bericht tot tijdelijk langzaam rijden laten verschijnen waarbij de rit van de treinen geregeld wordt.

Het bericht, waarbij de maatregel ter kennis van het personeel wordt gebracht, dient door den eerstaanwezend opziener van den dienst der Exploitatie, en door de eerstaanwezende ingenieur van het Materieel en van de Baan goedgekeurd en moet vermelden hoeveel vertraging het langzaam rijden zal veroorzaken.

HOOFDSTUK IX

ART. 26.

Ter vermijding van ongevallen aan het personeel.

Het Beheer vestigt gansch bijzonder de aandacht der bedienden die op het spoor moeten gaan of werken op de « Handleiding omtrent de voorzorgen die het personeel nemen moet om arbeidsongevallen te voorkomen ».

De er in beschreven voorzorgsmaatregelen zijn de vrucht der ondervinding. Al de bedienden moeten zich beijveren om ze toe te passen in de uitvoering van de werken die hun toevertrouwd zijn.

De bijzonderste voorschriften voor de bedienden van den dienst van de baan zijn hierna opgenomen.

A. — GRONDREGELS.

I. — De bediende die zich binnen de aanhoorigheden van den spoorweg bevindt, moet altijd

denken aan het gevaar waaraan hij is blootgesteld; hij moet zelf voor zijn eigen veiligheid zorgen en de door de reglementen aangewezen voorzorgen nemen, zelfs waar hij ze voor nutteloos mocht houden.

II. — Elke bediende moet, bij zijn eigen werk, steeds de gevolgen inzien van wat hij doet en de gevaren die, bij gebrek aan voorzorgen, kunnen ontstaan zoo voor hem zelf als voor anderen.

III. — Iedere werkman moet dikwijls nazien of het gereedschap en materieel, dat te zijner beschikking wordt gesteld, geen gebrek heeft waardoor een ongeval kan gebeuren, en of de veiligheidsmiddelen waarvan een en ander voorzien is, goed werken.

Indien hij eenig gebrek vaststelt, geeft hij daarvan kennis aan zijn onmiddellijken overste, en hij bezigt het werktuig niet langer, indien het voor hem of voor anderen gevaarlijk is.

IV. — De werklieden bezigen de bescherm- en veiligheidstoestellen die te hunner beschik-

king worden gesteld of die hun op aanvraag worden afgeleverd.

V. — Het is aan elken bediende verboden zich te bemoeien met de leiding van een toestel of met de uitvoering van een werk, als hij daartoe niet is aangesteld; van een toestel zal hij enkel gebruik maken, indien hij er gansch de voorwaarden van bediening van kent.

VI. — Aan de werklieden wordt aanbevolen de wegen, zoowel die voor het personeel als die voor de voertuigen, van elken hinder vrij te laten.

VII. — De werkman die moet arbeiden aan een toestel welk van op eenigen afstand kan bediend worden door een anderen bediende, moet zich eerst met dezen bediende verstaan en, desnoods, de deelen, welke hem zouden kunnen kwetsen, vastleggen.

VIII. — Gezamenlijke bewegingen mogen de werklieden maar uitvoeren op bevel en commando van een verantwoordelijken bediende. Ondertusschen zijn alle gesprekken streng verboden, en desvereischt moeten al de werklieden gelijken stap houden.

**B. — HET IS UITDRUKKELIJK
VERBODEN :**

Over te steken tusschen de buffers van twee stilstaande wagens, tenzij ze op ten minste een wagenlengte van elkander staan.

Over te steken tusschen wagens of treindeelen, die in beweging zijn gebracht met het doel ze te vereenigen.

Over te steken over de buffers van een voertuig dat in beweging is of dat onverwachts in beweging kan komen.

Over te steken onder de koppeling of den vloer van een al of niet stilstaanden wagen.

Over te steken vóór een trein die of een voertuig dat in beweging is, tenzij men zeker is dat geenerlei gevaar bestaat, zelfs indien men mocht vallen.

Te steunen op een buffer of elk ander deel van een wagen.

Op de loopplanken van een rijdend voertuig te gaan of te blijven staan.

Zich neer te zetten op de loopplanken en de beenen te laten hangen.

Zich neer te zetten op de schutborden of zich daaraan te laten hangen.

Neer te zitten en de beenen buiten het voertuig te laten hangen.

Op een rijdenden trein of een rijdend voertuig te stijgen of er af te komen, om 't even of die trein of dit voertuig snel of langzaam rijdt.

Te blijven staan op de wagens van een werktrein terwijl deze rijden.

Een voertuig vooruit te duwen terwijl men zich in het spoor of op de spoorstaaf bevindt.

Voertuigen te doen stilstaan of in gang te zetten door de buffers te trekken of te duwen of wel door hefboomen tusschen de wielspaken te steken.

De handen te leggen op de buffers, er tegen te steunen, er op te zitten of te staan, of wel plaats te nemen vóór de buffers.

C. — VERKEER OP DE HOOFDSPOREN.

a) **Wat verboden is :**

In de sporen te gaan als men daartoe niet verplicht of als het niet volstrekt noodzakelijk is.

Op een spoor te loopen in de richting van de treinen.

Een kruisende trein zou kunnen verhinderen

den trein te hooren die van achteren kan aankomen.

Als een trein voorbijrijdt :

Op een spoor uit te wijken.

Om uit te wijken, over het er naast loopend spoor te gaan; een trein kan aankomen alvorens men over dit spoor is.

Onmiddellijk achter een rijdenden of stilstaanden trein over de sporen te gaan, als men niet zeker is dat geen kruisende trein op het ander spoor aankomt.

Werken op het spoor :

Den bediende die gelast is te waken voor de veiligheid van de werklieden zelfs tijdelijk te onttrekken aan den beveiligingsdienst dien hij waarneemt.

Na het voorbijrijden van een trein den zijweg waarop men uitgeweken was te verlaten voordat de ploegbaas het sein daartoe heeft gegeven.

b) Wat moet gedaan worden :

Liefst den buitenkant der sporen volgen, de linkerzijde naar het spoor toegekeerd en, wan-

neer zij, ter wille van hun dienst, verplicht zijn in het spoor te gaan, de treinen te gemoet stappen zoo het een baan met dubbel spoor geldt.

Oogen en ooren vrijlaten (over de ooren mag geen kap getrokken of geen halsdoek gebonden zijn, en zien en hooren mogen niet belemmerd worden door een regenscherm, die vóór de oogen wordt opengehouden).

Schoeisels te dragen met lage en breede hiel, opdat de voet niet kan vastraken tusschen een rail en een contrarail of wel in de opening van een bijzonder toestel enz.

Bij het naderen van een trein :

Het spoor verlaten.

Op een groote brug, in tunnels, in ingravingen, schuilen in de bijzonder nissen daartoe. De bedienden die aldus schuilen, evenals die welke den zijweg begaan, moeten stil blijven staan totdat de trein voorbij is; voordat zij weder het spoor betreden of wel hun werk hervatten, moeten zij zorgvuldig in beide richtingen de baan overkijken, zonder daarbij te vergeten dat een voorbijrijdende trein een anderen trein of een voertuig, komende uit de andere richting, verbergen kan.

Een spoor maar oversteken nadat rechts en links werd uitgekeken, om zeker te zijn dat geen gevaar dreigt, in een van beide richtingen.

Werken op de baan.

De bediende die alleen werkt moet voortdurend op zijn hoede zijn, alsof een trein plotseeling moest aankomen.

Onmiddellijk gehoorzamen aan elk waarschuwend sein en te kennen geven — door ter zijde te gaan of zich om te keeren — dat het sein werd begrepen.

De reglementsvoorschriften tot beveiliging voor het werken in groep nakomen.

D. — VERKEER IN DE STATIONS.

a) Wat verboden is :

Zonder noodzaak over spoortoestellen te gaan en den voet te zetten op een wissel, een kruising, een kruisstuk, een verbindingsstang, een seindraad of een ander toestel.

Op het laatste oogenblik vóór een trein over te steken.

Achter een stilstaanden of rijdenden trein over te steken als men niet zeker is dat geen

kruisende trein op het ander spoor aankomt.

Het spoor kruisen op minder dan 5 meter vóór een stilstaanden wagen.

b) Wat moet gedaan worden :

Dubbel goed opletten om over de sporen te gaan, omdat men niet zeker is omtrent de richting waarin de treinen zullen rijden.

Vooraf achteruitrijdende treinstellen mijden.

Als men over de spoortoestellen moet, er overheen stappen, want de voet zou kunnen ingeklemd raken als men hem op het toestel plaatst.

Vooraf 's nachts letten op de hindernissen, pookkuilen, seindraden, bedieningsinrichtingen van spoortoestellen, aschhoopen, paaltjes, enz.

Gebruik maken van elk brugje waardoor het loopen in de sporen wordt vergemakkelijkt.

Alvorens over te steken tusschen twee wagens die gescheiden zijn door een ruimte van ten minste een wagenlengte, zich verzekeren dat hoegenaamd geen rangeering of verrichting de voertuigen kan in beweging brengen.

Als men over de sporen steekt en daarbij zijn weg over stilstaande stellen kiest, zich verzekeren dat geen treinen aankomen alvorens op de andere sporen te gaan.

Als men langs de sporen loopt, steeds op meer dan 1 meter van den boord der kaai of op meer dan 1m50 van de buitenspoorstaaf blijven.

E. — DIENST DER OVERWEGEN.

De overwegwachters moeten ten minste 1m50 van de baan, rechts of links van den trein blijven.

Wanneer een trein afkomt op het oogenblik dat de wachters de sluitboomen sluiten, moeten die bedienden bij den sluitboom blijven dien zij het laatst gesloten hebben, en onverschillig links of rechts van den aankomenden trein blijven staan.

Komt de trein af terwijl de overwegwachters in hun wachthuisje of hun woning zijn, dan gaan zij naar den sluitboom aan den kant waar zij zich bevinden en blijven ten minste 1m50 van het spoor weg.

Zoodra een trein op minder dan 300 meter van hun post is, mogen de overwegwachters niet meer over de sporen gaan.

De overwegwachters moeten hun rolsluitboomen bedienen door ze voort te duwen en niet door ze achteruit te trekken.

HOOFDSTUK X.

Dienst van den overwegwachter.

De voorschriften voor den dienst van den overwegwachter zijn samengevat in een onder-richting waarvan een exemplaar aan elken be-trokken bediende verstrekt wordt.

HOOFDSTUK XI.

Dienst van den wisselwachter.

ART. 27.

Hiërarchie.

De bedienden belast met het bedienen van de wissels staan, voor de posten in volle baan, onder het gezag van den technischen inspecteur en, voor de posten in de stations, onder het gezag van den stationschef, zoowel voor de politie en den rangeerdienst als voor alles wat betrekking heeft op het behoud en het klein onderhoud van de toestellen.

Die bedienden mogen, onder geen voorwendsel, hun post verlaten zonder uitdrukkelijke toelating, noch voordat zij vervangen zijn door een bediende welke den dienst kent.

Al de voorschriften voor de bediening en het onderhoud der wissels, al dan niet verbonden met een toestel tot samenbrenging van gekoppelde handels, zijn verzameld in Hoofdstuk I (artikelen 1 tot 12) van het A. R. W. W., bundel IV, titel II.

HOOFDSTUK XII.

Dienst van den seingever.

ART. 28.

Hiërarchie.

De seingeverers behooren tot het personeel van den dienst van de Baan.

Zij die belast zijn met de bediening van de seinen die de stations dekken of daarbinnen geplaatst zijn, staan onder het gezag van den stationschef zoowel voor wat de bediening aangaat, als wat betrekking heeft op het klein onderhoud en het regelen van seinen, bedieningstoestellen en toebehooren.

De seingeverers in volle baan hangen af van den technischen inspecteur van de Baan.

De bediening van de seinen is, voor elken post, aangewezen in een bijzondere onderrichting en in een plaatselijke onderrichting, die in het wachthuisje of seinhuis moeten voorhangen.

Reglementen betreffende de bediening der seinen.

De reglementen betreffende de bediening der wissels en der seinen komen voor in het Algemeen Reglement van Weg en Werken (A. R. W. W.), bundel IV (seininrichting) :

Titel I. — Vaste seinen op de baan.

Titel II. — Bediening van wissels en seinen.

Titel III. — Treinseinen.

Titel IV. — Handseinen op de baan.

HOOFDSTUK XIII.

Dienst van den blokwachter.

ART. 29.

Hiërarchie.

De blokwachter in volle baan staat onder het gezag van den technischen inspecteur van de Baan.

De blokwachter in een station staat onder het bevel van den stationschef, zoo voor de bediening als voor het klein onderhoud en de regeling van seinen, bedieningstoestellen en toebehooren.

De blokwachter die aan een halte, een stopplaats enz. dienst doet, hangt af van den bediende van den dienst der Exploitatie belast met het beheer van of het toezicht op de halte, enz.

De onderrichtingen voor de bediening van de toestellen hangen in het blokhuisje of seinhuis van den blokwachter.

De blockwachter legt er zich op toe om ze grondig te kennen. Zijn aandacht wordt gevestigd op het belang van de regelmatige bediening van de toestellen.

Reglementen.

De reglementen betreffende het blockstelsel zijn vervat in het Algemeen Reglement van Weg en Werken (A. R. W. W.) bundel IV, Titels V tot VIII.

HOOFDSTUK XIV.

Dienst van den brugwachter

ART. 30.

Personeel. — Bij elke draaibrug staat een brugwachter op vasten post. Een of meer brugdraaiers zijn hem toegevoegd om hem desnoods te vervangen en te helpen.

Dienst van den brugwachter. — De dienst van den brugwachter bestaat in :

a) de bediening van de brug, waarvoor hij gedurig toezicht moet houden en op den dienst van den spoorweg en op dien van de scheepvaart;

b) de bediening van de seinen tot dekking van de brug;

c) het onderhoud en het schouwen van de brug;

Bij de bediening zorgt hij dat het dek van de brug bij het doorvaren van de schepen goed beveiligd is;

Hij gaat na af het mechanisme in goeden staat is en gemakkelijk werkt of het dek op de sponningen draagt, wanneer de brug toe is; of de spoorstaven van de brug, met die van de baan goed aansluiten.

Hij moet dagelijks herhaalde malen de kamer en het dek der brug schoonmaken, en alle deelen in goeden staat houden.

Hij geeft dadelijk kennis van elke storing, die buitengewone herstellingen vereischt.

Bediening van de draaibruggen. — De draaibruggen blijven gewoonlijk toe, zoodat een trein kan doorrijden; de scheepvaart wordt als uitzondering beschouwd.

De brugwachters draaien ze open telkens als een vaartuig zich aanbiedt binnen de uren waarop de doorvaart toegelaten is; zij draaien ze weder toe zoodra het vaartuig doorgevaren is.

Alvorens de brug te openen, moeten *de stopseinen aan beide zijden van de brug steeds op onveilig worden gezet.*

Oogenblikken waarop het verboden is de draaibruggen te openen. — Het is *streng ver-*

boden de bruggen te openen wanneer een trein in het zicht is of ingewacht wordt.

Om de scheepvaart niet te belemmeren, bepaalt de technische inspecteur *schriftelijk*, voor elk tijdvak of bij elke verandering, *het uur waarop elke trein ingewacht wordt*. — Het geschreven bevel blijft in het brughuisje aangeplakt.

Indien 15 minuten na het gesteld uur de trein niet in het zicht is, laat de brugwachter het vaartuig door.

Het is den brugwachters streng verboden, de brug, die zij bewaken, los te zetten, voordat zij zelf hebben nagezien dat de seinen, die de brug dekken, op onveilig staan. Evenmin mogen zij die seinen op veilig zetten voordat zij nagezien hebben dat de brug volkomen goed vastgezet is.

's Nachts en bij mistig weder is de gesloten stand van de brug aan de schippers aangewezen met twee roode lantaarns. Die lantaarns zijn zóó geplaatst dat ze niet zichtbaar zijn voor de treinen op de baan, wanneer de brug gesloten is.

Stilhouden en doorlaten van de schepen. — Bij het inwachten van een trein, moeten de

schepen op 100 meter afstand van de brug (1) blijven. De doorvaart wordt toegelaten zoodra de trein voorbij, en geen andere aangekondigd is.

De afvarende vaartuigen gaan eerst door; daarna de opvarende, in de volgorde van de aankomst.

De brugwachters moeten de doorvaart bespoedigen en de schippers beletten het metsel-

(1) Artikel 4 van het koninklijk besluit van 20 Mei 1895 op het verkeer op den spoorweg en de aanhoorigheden er van. Elke kapitein of schipper die een schip, boot of vaartuig bestuurt moet, bij het naderen van de opengaande bruggen van den spoorweg, stipt de voorschriften naleven van artikel 24 van het Algemeen Reglement op de scheepvaart, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 1 Mei 1889 (2).

(2) Art. 24. — Wanneer de patroons de sluizen of beweegbare bruggen nabij komen, moeten zij den gang van hun vaartuig vertragen en de sluis- of brugwachters van hun aankomst verwittigen door gefluit, gebel, hoorngeblaas of geroep.

Het volkomen stilhouden is verplichtend op 100 meter van de beweegbare spoorwegbruggen en op 50 meter van de beweegbare bruggen voor wegen en van de sluizen, indien de sluis- of brugwachter de doorvaart niet toegelaten heeft.

In dat geval moeten de patroons hun vaartuig of vlot derwijze meren dat zij het jagen of het voorbijvaren der andere vaartuigen niet hinderen.

Zij schikken zich bovendien naar de aanduidingen der beampten en zetten slechts hun vaart voort met de toelating dezer laatsten.

en timmerwerk, de borstweringen en brugdekken te gebruiken, om vaartuigen te meren of te leiden.

Verslagen. — Processen-verbaal. — De brugwachter geeft aan zijn oversten onmiddellijk de treinen op die, bij het naderen van de brug, niet vertragen zooals voorgeschreven is.

Toevallig verkeer op enkel spoor. — Bestaat er een draaibrug tusschen twee blokposten van een baan op tegenspoor bereden, dan mag de chef van het station vóór de brug een trein niet op tegenspoor verzenden naar het station voorbij de brug, dan nadat hij zich verzekerd heeft dat de trein er over kan.

De plaatselijke onderrichtingen voorzien in elk bijzonder geval de daartoe te nemen maatregelen.

HOOFDSTUK XV.

Dienst van den tunnelwachter.

ART. 31.

Wanneer gansch bijzondere omstandigheden zulks vergen, kunnen een of meer bedienden uitsluitend met de bewaking van een tunnel belast worden; dan worden zij tunnelwachters genoemd.

De tunnelwachters schouwen zoo dikwijls mogelijk aandachtig de sporen en het inwendige van de tunnel, en, zooveel doenlijk, vóór de aankomst van de reizigerstreinen.

Indien zij eenig gebrek bemerken, zorgen zij dadelijk voor de herstelling daarvan en roepen, desnoods, de hulp van de nabij-ijnde wegwerkers in.

Bij beschadiging, die gevaar oplevert voor het veilig verkeer der treinen, plaatsen zij dadelijk de seinen tot stilhouden aan de beide ingangen van de tunnel.

De tunnelwachters zijn, evenals de overwachters, van handseinen voorzien.

HOOFDSTUK XX

Dienst van den tinnelwachter.

ART. 51.

De tinnelwachter is verantwoordelijk voor de veiligheid van de tinnel en de tinnelwachters. Hij moet de tinnelwachters in kennis stellen van de tinnelwachters en de tinnelwachters in kennis stellen van de tinnelwachters.

De tinnelwachter is verantwoordelijk voor de veiligheid van de tinnel en de tinnelwachters. Hij moet de tinnelwachters in kennis stellen van de tinnelwachters en de tinnelwachters in kennis stellen van de tinnelwachters.

Hij bevestiging die reizen op evert voor dat reizen reizen der tinnel plaatsen zij de tinnel der reizen toe stilstaan aan de beide reizen van de tinnel. De tinnelwachters zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van de tinnel.

HOOFDSTUK XVI.

Politie van de Baan.

ART. 32.

Verkeer op den Spoorweg.

De baanbedienden moeten elken persoon vreemd aan den Spoorwegdienst, of elken bediende buiten de uitoefening van zijn ambtsbezigheden, beletten, *behoudens toelating*, op den spoorweg te gaan of te staan.

Het verkeer dient daarenboven verboden :
aan dronken personen ;

aan personen met een last op den rug of op het hoofd, of die een rood kleedingstuk aanhebben.

De werklieden van den spoorweg mogen niet zonder noodzaak op de baan gaan om zich naar hun werk te begeven of er van weer te keeren ; zij moeten haar bij den eersten overweg verlaten.

De spoorwegbedienden die zonder noodzaak op de baan gaan, worden gerechtelijk vervolgd,

onverminderd de te hunnen opzichte te treffen strafmaatregelen.

De baanbediende, belast met den toezichtsdienst, die ten onrechte personen op den spoorweg toelaat is strafbaar; dit geldt ook voor den pikeur, wanneer vastgesteld is dat hij misbruik oogluikend heeft toegelaten.

ART. 33.

Personen die op het spoor mogen verkeerem.

Aan magistraten, ambtenaars, beambten en werklieden, *die voor de vervulling van een openbaren dienst, verplicht zijn in de aanhoorigheden van den Spoorweg te gaan*, moet vrij verkeer verleend worden op de baan en in de stations.

Evenzoo aan personen die, *in bijzondere omstandigheden*, in die aanhoorigheden moeten zijn.

De lijst van die categorieën van personen komt voor in de bijlage n^r 6.

De baanbedienden zien toe dat de gemachtigde personen steeds navermelde voorzorgen nemen :

Blijven staan bij het naderen van de treinen;

Niet over het spoor gaan wanneer een trein in het zicht is;

Nooit in het spoor of het tusschenspoor gaan;

Altijd den buitenkant der sporen volgen en deze links laten.

De personen die gemachtigd zijn om op de baan te verkeereren mogen dit slechts te voet doen. De baanbedienden moeten hun dus verbieden de baan te volgen met een bereden of een gedragen rijwiel. Bij overtreding van dit verbod dient proces-verbaal ten laste van die personen opgemaakt.

ART. 34.

Instandhouding van den spoorweg.

Al de bedienden van den baandienst zorgen voor de instandhouding van den spoorweg en van al zijn aanhoorigheden. — Zij beletten elke beschadiging van de glooiingen, afsluitingen, beplantingen, telefoon- of telegraafdraden, palen, enz.

Het Beheer van Telegrafien en van Telefonen

verleent een premie van 50 frank aan elken persoon die de daders van een diefstal van telegraaf- of telefoonmaterieel ontdekt of doet ontdekken.

Het verleent een belooning van vijf frank aan de bedienden die de vrijwillige of onvrijwillige daders van strafbare daden, die een onderbreking van de verbinding of een beschadiging van het telegraaf- of telefoonmaterieel tot gevolg hadden, doen kennen.

In voorkomend geval zenden de bedienden hun aangiften hetzij rechtstreeks naar het Beheer van Telegrafen en Telefonen, hetzij naar een nabijzijnd telegraafkantoor en maken de daders der strafbare feiten bekend aan de opziensers van gerechtelijke politie die het proces-verbaal moeten opmaken.

ART. 35.

Gevonden voorwerpen.

De baanbedienden rapen al de voorwerpen op die uit of van de treinen vallen, en overhandigen ze onverwijld aan den pikeur of aan den overste van het naaste station.

In dit laatste geval moeten de bedienden, die niet rechtstreeks van den stationschef afhangen, den pikeur van de baan verwittingen.

ART. 36.

Dieren.

De bedienden moeten al de dieren verjagen die op de aanhoorigheden van den spoorweg komen of willen komen.

De bedienden letten er op dat de dieren maar over den spoorweg gaan waar en wanneer dit toegelaten is zonder gevaar te bieden.

Zij maken de nalatigheid van de bewakers en geleiders bekend om dezen op grond van de reglementen op de politie der spoorwegen te doen vervolgen (1).

(1) (557, 1° — Strafwetboek). Zullen gestraft worden met een geldboete van vijf tot vijftien frank en een gevangenzitting van één dag tot vier dagen, of met een van die straffen alleen : — de menners van welke rijtuigen ook of van lastdieren die niet gestadig hun paarden, trek- of lastdieren of hun rijtuigen onder hun bereik zullen houden, en in staat zijn deze te leiden of te mennen; die het midden van de straten, openbare banen of wegen zullen beslaan, wanneer er andere rijtuigen of lastdieren naast hen heen trekken; die zullen nalaten voor alle andere rijtuigen of lastdieren, en bij dezer nadering, af te steken of zich ter zijde te schikken, en hun ten minste de helft van den weg vrij te laten, of die de verordeningen over deze voorwerpen zouden overtreden.

ART. 37.

Daden van kwaadwilligheid. — Gooien van steenen, enz.

Al de baanbedienden beletten dat voorwerpen, hoe ook genaamd, binnen de omheining van den spoorweg worden geworpen of zelfs tijdelijk neergelegd.

Een belooning wordt verleend aan de personen die de daders van feiten van kwaadwilligheid, gooien van steenen, poging tot ontsporing enz. op den spoorweg ontdekt of helpen ontdekken hebben.

Het bedrag van de belooning, die tot 100 frank gaan kan, hangt af van den omvang der getroffen maatregelen en van het opgelopen gevaar.

Een belooning van 20 tot 75 frank, volgens de omstandigheden, wordt toegekend aan de bedienden der plaatselijke politie voor elk opemaakt proces-verbaal, dat niet ten laste van een onbekende is, voor misdrijf van *gooien met steenen naar de rijdende treinen*, om het even of het proces-verbaal al dan niet een veroordeeling tot gevolg had.

Het volstaat dat het feit door het vonnis vastgesteld werd om de vergoeding toe te kennen.

Deze beslissing werd ter kennis van de gemeenteverheden gebracht in het « Bestuurlijk Memoriaal ».

Deze belooning wordt ook verleend aan elken persoon, — spoorwegbediende, agent der openbare macht of elken persoon aan die diensten vreemd, — die den dader van een behoorlijk vastgesteld dergelijk kwaadwillig feit ontdekt of doen ontdekken heeft. Blijft de dader van het misdrijf onbekend, dan wordt geen premie toegekend.

De bediende die niet bevoegd is om procesverbaal op te maken moet zijn onmiddellijken overste, die daartoe bevoegd is, dringend verwittigen van alle soortgelijke daad van kwaadwilligheid.

Het Beheer hecht een groot belang aan de beteugeling van die misdrijven, die zware gevolgen kunnen hebben voor de reizigers en voor het treinpersoneel. Het dringt er op aan dat het toezichtspersoneel zich ijverig en voortdurend toelegt op het vaststellen en ontdekken van die daden van kwaadwilligheid.

Nabij de overwegen, de kunstwerken of op andere plaatsen waar het publiek gemakkelijk toegang heeft, moeten de bedienden zorgen dat geen voorwerpen blijven liggen die door kwaadwilligen naar de treinen kunnen gegooid of op de sporen gelegd worden.

ART. 38.

Bouwwerken, beplantingen, stapelplaatsen, uithollingen, steengroeven, graverijen, enz.

De wet van 25 Juli 1891 (Bijlage 7) op de politie der Spoorwegen bepaalt de strooken waarin zonder machtiging van het Beheer, geen beplanting gedaan, geen gebouw of bouwwerk opgetrokken, geen hoop of stapel van welke stoffen ook gemaakt, geen uitholling, steengroef, graverij, veenderij aangelegd worden mag enz.

Een koninklijk besluit van 21 Augustus 1891 (Bijlage 8) en een Ministerieel besluit van 22 Augustus 1891 (Bijlage 9) bepalen de algemeene voorwaarden welke dienen gesteld voor de gebouwen, beplantingen, hoopen enz. die kunnen toegelaten worden binnen de dienstbare strooken, bedoeld bij de wet van 25 Juli 1891.

Een koninklijk besluit van 1 September 1897

(Bijlage 10) bepaalt de algemeene voorwaarden voor het openen en de exploitatie van steengroeven, graverijen, zandgroeven, veengroeven, fosphaatgroeven enz. en het delven van uithollingen nabij den spoorweg.

Al de baanbedienden waken er voor dat de aangrenzenden geen bouwwerken, daken, beplantingen, steengroeven, zandgroeven, graverijen, stapels materialen en vooral geen brandbare stoffen aanleggen, buiten de voorwaarden bepaald in de wet van 25 Juli 1891 en van de hiervoren aangehaalde besluiten.

Zij melden de overtredingen aan het sectiehoofd of aan den pikeur, opdat proces-verbaal opgemaakt worde.

Zij letten er op dat de aangrenzenden den grond niet inpalmen van den spoorweg, het gras niet wegnemen enz.

ART. 39.

Distelrooiing.

Een koninklijk besluit van 2 Mei 1887 (Bijlage 2) regelt de distelrooiing en de uitroeiing van de planten welke voor den landbouw schadelijk zijn.

De voorschriften er van zijn toepasselijk op de glooiingen en aanhoorigheden van den spoorweg zoowel als op de particuliere eigendommen.

Het Beheer beveelt de baanbedienden uitdrukkelijk aan die voorschriften stipt na te leven.

De provinciegouverneurs bepalen de tijdstippen waarop de distelrooiing moet geschieden. Het personeel van de baan moet de periodieke berichten van den Gouverneur niet afwachten om tot die rooiing over te gaan; deze moet van ambtswege op de gestelde tijdstippen met zorg plaats hebben.

ART. 40.

Rupsenwering. — Uitroeiing van insecten, schadelijk voor den landbouw.

De rupsenwering en de uitroeiing van de insecten die voor den landbouw schadelijk zijn, zijn geregeld bij het koninklijk besluit van 20 Januari 1887 (Bijlage 3).

Luidens artikel 3 van dat besluit, zijn de Spoorwegen gebonden tot dezelfde verplichtingen als de particulieren, pachters, huurders en andere gebruikers van onroerende goederen.

Als dezen moeten zij tweemaal 's jaars :

1° Van 1 November tot 15 Februari;

2° Onmiddellijk na den bloeitijd van de boomen en ook wanneer het noodig blijkt, overgaan tot het weren der rupsen op de hagen en andere beplantingen langs de spoorbanen en de aanhoorigheden daarvan.

Periodieke berichten, door de Gouverneurs der provincies uitgegeven, herinneren de plaatselijke overheden aan de uitvoering van de reglementsvoorschriften. Het personeel van de baan moet die periodieke berichten niet afwachten om over te gaan tot de rupsenwering, die zorgvuldig van ambtswege op de gestelde tijdstippen moet geschieden.

De bepaalde termijnen moeten stipt in acht genomen worden.

ART. 41.

Misdrijven.

Alle misdrijf tegen de politie, alle aanmatiging van het eigendom van den spoorweg moet onmiddellijk aan den pikeur, aan het sectiehoofd, aan den technischen inspecteur of aan den overste van het naaste station gemeld worden,

opdat proces-verbaal opgemaakt worde (1).

Al wie betrapt wordt op beschadiging of diefstal of op een daad tegen de veiligheid van het verkeer moet, met de bewijsstukken, vóór een van voormelde ambtenaars of vóór den burgemeester van de naaste gemeente geleid worden.

(1) (289 — Strafwetboek). Alwie zich, door feitelijkheden zal verzet hebben tegen de uitvoering van werken door de bevoegde macht bevolen of toegelaten, zal gestraft worden met een gevangenzitting van acht dagen tot drie maand.

(290 — Strafwetboek). Zij, die door samenrottingen en gewelddaden, feitelijkheden of bedreigingen, zich tegen de uitvoering van die werken zullen hebben verzet, zullen verwezen worden tot een gevangenzitting van drie maand tot twee jaar.

De hoofden of belhamels zullen gestraft worden met een gevangenzitting van zes maand tot drie jaar.

(521 — Strafwetboek). Alwie, door welk middel ook, gebouwen, bruggen, dijken, steenwegen, spoorwegen of andere bouwwerken aan een ander toebehoorende, geheel of gedeeltelijk zal hebben vernield of omgeworpen, zal met opsluiting gestraft worden.

(524 — Strafwetboek). Zij, die door welk middel ook, de gemeenschap op een telegraaflijn zullen hebben belet, zullen gestraft worden met een gevangenzitting van een maand tot drie jaar en een geldboete van vijftig tot vijfhonderd frank.

(545 — Strafwetboek). Zal gestraft worden met een gevangenzitting van acht dagen tot zes maand en een geldboete van zes en twintig tot tweehonderd frank. of met een dezer straffen alleen, alwie geheel of gedeeltelijk grachten zal hebben gedempt, groene of droge hagen afgehakt of afgerukt, stedelijke of landelijke afsluitin-

gen vernield, van welke stoffen die ook gebouwd zijn; scheipalen, hoekboomen of andere boomen welke geplant of erkend zijn om verscheiden erven af te palen, verplaatst of weggenomen.

(546 — Strafwetboek). Wanneer de daden bij het voorgaande artikel voorzien, gepleegd zijn met het inzicht om een aanmatiging van grond te begaan, zal de straf een gevangenzitting zijn van een maand tot één jaar en een geldboete van vijftig tot tweeduizend frank.

(560, 2° — Strafwetboek). Zullen ook met een geldboete van tien tot twintig frank gestraft worden : — Zij, die in plaatsen tot het openbaar domein van den Staat, van provinciën of gemeenten behoorende, graszoden, aarde, steenen of bouwstoffen zullen weggenomen hebben zonder daartoe behoorlijk gemachtigd te zijn.

(563, 5° — Strafwetboek). Zullen met een geldboete van vijftien tot vijf en twintig frank en een gevangenzitting van een dag tot zeven dagen of een van die straffen alleen gestraft worden : — Zij die, bij gebrek aan voorzorg, telegraafdraden, -palen of -toestellen zonder opzet zullen hebben vernield of beschadigd.

Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page. The text is mirrored and difficult to decipher.

Additional faint, illegible text, possibly bleed-through or very light handwriting. The content is not legible.

—
Bureel 32-3.

N^r 13192/48

*Uitzettingsvoegen
van de spoorstaven.*

Brussel, den 9ⁿ Mei 1932.

OMZENDBRIEF N^r 10 V

*aan de Heeren eerstaanwezend ingenieurs van
de Groepen en Bijzondere diensten.*

Afschrift voor de technische opzieners, sectie-
oversten, pikeurs en wegwerkersbazen.

De tekst van Hoofdstuk B, paragraaf g, van
het Algemeen Reglement van Weg en Werken
(A. R. W. W.), bundel II, titel I wordt vervan-
gen door :

G. — Uitzettingsvoegen der spoorstaven.

19. — 1^o) Voegwijdte.

Tusschen de uiteinden van de achtereenvol-
gende spoorstaven, moet een zekere ruimte blij-
ven om de door de temperatuursveranderingen
veroorzaakte uitzetting toe te laten.

De regeling van de voegen is een eerste ver-
eischte want : 1^o) met te kleine voegen, zou er

groot gevaar bestaan voor misvorming van het spoor bij te groote hitte en 2°) te wijde voegen zouden 's winters de inkrimping van de spoorstaven kunnen verhinderen.

a) Wijdte van de voegen in het loopend spoor.

De voegwijdte bij het leggen en het onderhoudswerk zijn opgegeven in volgende tabel voor de gewone lengten van 18 meter, 12 meter en 9 meter en voor de verschillende temperaturen.

Volgens de temperatuur open te laten voegwijdten bij het leggen van de spoorstaven in loopend spoor.

Bij het leggen, op de spoorstaaf genomen temperatuur in graden Celsius	Voegwijdte in millimeter		
	spoorstaven van 18 m.	spoorstaven van 12 m.	spoorstaven van 9 m.
Boven 40°	2	1	1
Tusschen 30° en 40°	4	3	2
Tusschen 20° en 30°	6	4	3
Tusschen 10° en 20°	8	5	4
Tusschen 0° en 10°	10	7	5
Beneden 0°	12	8	6

b) Wijdte van de voegen der sporen in tunnels.

Voor de tunnels, waar de temperatuursverschillen minder groot zijn dan buiten, is de voegwijdte opgegeven in verderstaande tabel.

Voegwijdten volgens de temperatuur te laten bij het leggen van spoorstaven in tunnels, te rekenen van 50 meter afstand van de koppen.

Bij het leggen, op de spoorstaaf genomen temperatuur in graden Celsius	Voegwijdte in millimeter		
	spoorstaven van 18 m.	spoorstaven van 12 m.	spoorstaven van 9 m.
Tusschen 10° en 20°	4	3	2
Tusschen 0° en 10°	6	4	3
Beneden 0°	8	6	4

c) Weglaten van de voegen in de baantoestellen.

Voegen met veranderlijke wijdte moeten weggelaten worden bij de baantoestellen; spoorwissels, puntstukken, hartstukken, tusschenrails.

De uiteinden der staven worden tegen elkaar gelegd en bij de lassching moet alle kans voor speling uitgeschakeld zijn.

Het spreekt van zelf dat de voeg tusschen de tongen van een spoorwissel en de aanliggende tusschenstaven moet behouden blijven om de tongen te kunnen bedienen.

2°) Temperatuur.

De temperatuur, voor het bepalen van de voegwijdte, wordt genomen door middel van een bijzonderen thermometer, geplaatst op den railvoet tegen de rib en beschut tegen de zon. Die thermometer wordt met zijn doos bedekt en wordt aldus onttrokken aan den invloed van de buitenlucht; hij wordt lang genoeg ter plaatse gelaten om zoo juist mogelijken uitslag te kunnen geven.

De legploegen moeten steeds voorzien zijn van een thermometer.

Er mag niet uit het oog verloren worden, dat zich op een zelfden dag groote temperatuursverschillen kunnen voordoen, zoodat het noodig is de temperatuur van de spoorstaven te nemen op het oogenblik zelf dat men tot het leggen overgaat.

3°) Metalen spieën.

a) Gebruik van de metalen spieën. — Om de

noodige speling tusschen de spoorstaven te bekomen, wordt bij het leggen gebruik gemaakt van metalen spieën, geschikt voor het spoorstaaftype.

Die spieën zijn 2, 3, 4 en 6 mm. dik.

Door die spieën te combineeren kunnen de in vorenstaande tabellen opgenomen voegwijdten bekomen worden.

Men moet er op letten, dat de leggersploegen steeds voorzien zijn van de noodige stellen spieën.

b) Wegnemen van de metalen spieën.

Bij een nieuw of vernieuwd spoor worden de metalen spieën weggenomen wanneer het spoor vast ligt, al de laschbouten en tirefonds voorgoed aangedraaid en schuifplaten geplaatst werden.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat metalen spieën tusschen de voegen een gevaar bieden voor slingeren wanneer de temperatuur plotseling stijgt.

Daarom moet de ploeg die het spoor moet effen leggen, de laschbouten en tirefonds voorgoed aandraaien en de kruipinrichtingen plaatsen, de ploeg die de nieuwe sporen legt op den

voet moet volgen.

De kruipinrichtingen moeten geplaatst worden zoodra het spoor nagenoeg zijn definitieven stand heeft ingenomen.

In den regel moeten enkele metalen spieën gelaten worden **aan het uiteinde van een onlangs gelegd baanvak**, om de voegen in stand te houden die anders geneigd zijn om aan te sluiten door de achtereenvolgende schokken van de nieuwe spoorstaven die achter elkaar gelegd worden, en mede door de uitzetting van het gansche nieuwe baanvak, dat zich ter oorzake van de metalen spieën als één blok uitzet.

Bij het wegnemen van de metalen spieën moet nagezien worden of al de voegen de breedte hebben die volgens de temperatuur op dat oogenblik voorgeschreven is.

4^o Regeling van de voegen.

Er kan niet genoeg gedrukt worden op het allergrootste belang van de regeling der voegen.

In beginsel moet die regeling plaats hebben **vóór de groote hitte**.

Daartoe behoort steeds te worden overgegaan bij de volgende werken en voordat deze aange-

vangen worden : vernieuwing van spoorstaven, van dwarsliggers, van ballast; zifting van den ballast als het de blootmaking geldt van de uiteinden der dwarsliggers; onderhoudswerk volgens de werkwijze van algeheele herziening.

Men kan bovendien, op elk ander oogenblik, voegen moeten regelen, wanneer vastgesteld wordt dat de voegwijdte in een spoor onvoldoende is.

Om zich van de wijdte der voegen rekenschap te geven, meet de wegwerkersbaas ze 's morgens vóór 8 uur, over een voldoende lengte, nagenoeg 250 m. (zegge 15 of 20 of 30 lengten naar gelang de spoorstaven 18 of 12 of 9 meter lang zijn). Door de gevonden gezamenlijke speling door het getal voegen te deelen, bekomt men de gemiddelde wijdte; is die gemiddelde wijdte gelijk aan of grooter dan de voorgescreven wijdte, dan biedt het « trekken met voegen » geen bezwaar.

Men mag niet vergeten, dat er van 's morgens tot 's avonds groote temperatuursveranderingen zich kunnen voordoen; derhalve dient de temperatuur der rails genomen, niet alleen op het oogenblik dat tot de algemeene meting van de voegen wordt overgegaan, maar ook telkens

als het trekken met voegen gaat gedaan worden, en desnoods behoort alsdan de berekende voegwijdte naar den eisch verbeterd te worden.

Alvorens de voegen te regelen, dienen met den metaalbeitel of de vijl de bramen aan het uiteinde van den spoorstaafkop weggenomen. Dit moet met de meeste zorg geschieden; men mag niets anders dan de bramen weggappen en een goed scherpen, niet afgeschuinden rand bekomen.

Daar voor het trekken met voegen de laschplaten moeten weggenomen worden moet daarvan gebruik gemaakt worden om al de belangrijke deelen van de lassching met den metalen borstel schoon te maken en te smeren : de laschvlakken der spoorstaven en de laschplaten, de laschbouten, de gaten in de spoorstaven, enz.

Het trekken geschiedt door middel van een bijzonder toestel, den schroef-railtrekker. De tirefonds van de te verplaatsen spoorstaaf worden lichtelijk losgedraaid en de tirefonds, waartegen het toestel moet steunen, blijven goed aangedraaid. Door dat toestel kunnen de voegen vlug geregeld worden over een groote spoorlengte.

Zijn de voegen der rails te klein om ze te kunnen regelen door vorenbedoelde werkwijze, dan behoort men voorloopig van afstand tot afstand een korte spoorstaaf te leggen in de plaats van een spoorstaaf van normale lengte. In dat geval, behooren, bij de herziening, die korte spoorstaven weggenomen en het spoor weder nauwkeurig gelegd.

5° Blootmaken van het spoor.

Als het werk bij warm weer gedaan wordt, moet eerst en vooral nagezien worden of het spoor voldoende voegen heeft, moeten de laschplaten waarin de bouten maar licht mogen aangedraaid zijn gesmeerd, en de tirefonds aangedraaid worden.

Het blootmaken moet zeer voorzichtig gedaan worden, want het kan het slingeren van het spoor veroorzaken.

De blootgemaakte zone moet zoo kort mogelijk zijn en telkens bepaald worden volgens de plaatselijke omstandigheden : weergesteldheid; — aard van den ballast (gestooten slakken, steenslag, asch, korrelige slakken); — graad van zuiverheid van den ballast; aard van den

ondergrond, diepte van uitneming van den ballast; — profiel en ligging van de baan; — snelheid der treinen; — ouderdom en hoedanigheid van den bovenbouw, enz.

Is in het werk het sorteeren van den ballast begrepen, dan worden de ploegen zoodanig verdeeld dat de blootgemaakte spoordeelen afwisselen met even lange niet blootgemaakte gedeelten; bij voorbeeld achtereenvolgens 5 niet blootgemaakte en 5 blootgemaakte ruimten.

Moet overgegaan worden tot het blootmaken op een groote lengte, om het spoor op het bovenvlak te doen zakken, dan mag het werk niet aangevat worden voordat al de voegen en railverbindingen in orde wezen om de spoorstaven te laten uitzetten en krimpen onder den invloed van de weersveranderingen, welke zeer groot kunnen zijn. Het nazien van de voegen en de railverbindingen slaat niet alleen op het bloot te maken spoorgedeelte, doch ook op een lengte van 200 m. aan weerskanten van dat spoorgedeelte.

De snelheid der treinen op het blootgemaakt gedeelte mag niet grooter zijn dan 20 km. per uur; ze moet zelfs kleiner zijn wanneer bijzondere omstandigheden samenvallen, zooals bij-

voorbeeld een kleiachtige bedding, een blijvende vochtigheid, een onvaste grondverhoging, enz.

De aansluitplaatsen van het behandelde spoorgedeelte met het oud spoor, evenals de bochten, moeten bijzonder in het oog gehouden worden.

De ploegbaas moet elken dag vóór het einde van het werk zorgen dat het spoor volkomen in orde is, zoodat de treinen volstrekt veilig kunnen rijden gedurende de werkonderbreking.

6° Bijzondere aanbevelingen.

Wat de instandhouding van de voegen betreft, dient bijzonder toezicht uitgeoefend op sommige punten van de lijnen :

de verbindingen tusschen de bochten en rechte baangedeelten;

de baangedeelten, welke grenzen aan spoorvertakkingen of aan bijzondere toestellen, die de vrije verplaatsing der rails verhinderen;

de voeten van de hellingen en de kommen tusschen dalingen en klimmingen welke elkan- der op korten afstand opvolgen;

de uiterste gedeelten van de sporen, welke gedurende den ganschen dag aan de zon zijn blootgesteld;

de spoorgedeelten gelegen vóór sommige stopseinen en dromoklappers.

Het aantal kruipinrichtingen moet groot genoeg zijn om het kruipen op al de plaatsen van het spoor volkomen uit te schakelen.

Op de hiervoren bedoelde bijzondere plaatsen, ondermeer, moet het kruipen bestreden worden tot op een voldoende grooten afstand vóór die plaatsen.

7° Ingetrokken onderrichtingen.

Zijn ingetrokken :

1° de omzendbrief n^r 869/880 B/36 van 19 Maart 1923;

2° de omzendbrief n^r 9 V van 15 Februari 1927.

8° Belangrijke opmerking.

Ik kan niet genoeg aandringen op het allergrootste belang van deze onderrichting. Vroeger heeft het gebrek aan voorzorg meer dan

eens ongevallen veroorzaakt. Dank zij de waakzaamheid en de toewijding van het personeel, verminderden ze in aanzienlijke mate in de laatste jaren. Die soort van ongevallen moet van ons net verdwijnen; dit kan gemakkelijk wanneer elkeen de voorschriften van dezen omzendbrief stipt naleeft.

Voortaan moet eventueel de verantwoordelijkheid voor nieuwe ongevallen duidelijk bepaald worden en strenge straffen aan de schuldige ambtenaars en bedienden opgelegd worden.

De Bestuurder van de Baan,
JACQUES.

BIJLAGE 2.

Reglement op de distelrooiing en de uitroeiing van de planten schadelijk voor den landbouw.

Koninklijk besluit van 2 Mei 1887.

ART. 1. — De gouverneurs der provincies schrijven de noodige maatregelen voor ter uitrooiing der distels en bepalen de tijdstippen waarop deze maatregelen moeten in het werk gesteld worden.

ART. 2. — De Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken neemt de noodige schikkingen tot het verhinderen of voorkomen der schade, welke door andere planten dan distels aan de teelten veroorzaakt worden, wanneer het blijkt dat deze schade van ernstigen aard is.

ART. 3. — De in uitvoering der artikelen 1 en 2 voorgeschreven maatregelen zijn verplichtend voor alle eigenaars, pachters, huurders, vruchtgebruikers of andere bezitnemers, op de gronden die zij bezitten of gebruiken.

Art. 4. — De Staat, de provincies, de gemeenten, alsmede de openbare of bijzondere gestichten, zijn door dezelfde verplichtingen verbonden wat de onbebouwde gronden, bosschen, bijhoorigheden van wegen, banen, grachten, kanalen of spoorbanen betreft, die hun toebehooren.

ART. 5. — Indien de belanghebbenden in gebreke blijven binnen de gestelde tijdstippen de maatregelen na te komen, die door de Regeering voorgeschreven zijn, zal bij bevel van den burgemeester, dit van ambtswege gedaan worden op kosten der overtreders en dit onverminderd de straffen waarmede artikel 7 van het tegenwoordig besluit dreigt.

De kosten der werkzaamheden zullen desgevorderd door het plaatselijk bestuur geïnd worden zooals in zake belasting.

ART. 6. — De veldwachters der gemeenten zijn aangesteld om op het grondgebied waartoe zij beëdigd zijn, en gezamenlijk met de gendarmen, de overtredingen van het tegenwoordig besluit op te sporen en vast te stellen.

De boschwachters hebben insgelijks hoeda-

nigheid om in de velden gezegde overtreding vast te stellen.

ART. 7. — De overtreding der voorgaande schikkingen worden gestraft met een boet van 5 tot 15 frank.

Bij verzachtende omstandigheden mag de boet verminderd worden zonder nochtans beneden 1 frank te mogen dalen.

ART. 8. — Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken is belast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit.

Gegeven te Brussel, den 2ⁿ Mei 1887.

... in de volde ... overtrekling ...

... de overtrekking der ...
... worden ... met een ... van ...

... omstandigheden ...
... worden ...

... van ...
... is ...

Gegeven te Brussel, den 10^{en} Mei 1887.

BIJLAGE 3.

Reglement op de rupsenwering en de uitroeiing van insecten schadelijk voor den landbouw.

Koninklijk besluit van 20 Januari 1887.

ARTIKEL ÉÉN. — De gouverneurs der provincies zullen op de hierna bepaalde tijdstippen doen overgaan tot het vernielen van de rupsen, van hun eieren, alsmede van de spinsels of beurzen die hun tot nest dienen :

1° Van 1 November tot 15 Februari;

2° Onmiddellijk na den bloei der boomen.

Wanneer zulks noodig wordt erkend, mogen de gouverneurs ook nog meer rupsenweringen bevelen.

ART. 2. — De Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken kan de noodige maatregelen voorschrijven tot het tegenhouden of voorkomen der schade veroorzaakt aan den landbouw door andere insecten dan rupsen, wanneer het blijkt dat deze schade ernstig wordt.

ART. 3. — De eigenaars, pachters, huurders,

vruchtgebruikers en andere bezitters, die hun eigen erven of die van anderen bebouwen, zijn gehouden op gezegde onroerende goederen, de krachtens 1 en 2 voorgeschreven maatregelen uit te voeren.

De Staat, de provincies, de gemeenten, alsmede de openbare gestichten zijn, wat de hun behorende eigendommen betreft, aan dezelfde verplichtingen onderworpen.

De aannemers van het onderhoud der beplantingen langs de wegen zijn insgelijks gehouden de maatregelen uit te voeren voorgeschreven tot de rupsenwering en de vernieling van voor den landbouw schadelijke insecten.

ART. 4. — Indien de belanghebbenden, binnen de bepaalde tijdsbestekken, zich niet gedragen naar de door het Staatsbestuur voorgeschreven maatregelen, wordt hiertoe van ambtswege, op kosten van de overtreders, en bij bevel van den burgemeester overgegaan, en dit onverminderd de straffen bepaald bij artikel 7 van het tegenwoordig besluit.

De kosten van deze verrichtingen worden door het plaatselijk bestuur geïnd zooals in zake belastingen.

ART. 5. — Overeenkomstig artikel 50 van het Landelijk Wetboek waakt de burgemeester op de stipte naleving der krachtens het tegenwoordig besluit voorgeschreven maatregelen.

ART. 6. — Behalve de agenten en officieren der gerechtelijke politie, worden de werkinspecteurs, de agenten van Bruggen en Wegen en die van den technischen dienst der provincies en de agenten van het Boschbeheer van den Staat gelast de inbreuken op het tegenwoordig besluit op te sporen en vast te stellen.

ART. 7. — De inbreuken op voorgaande bepalingen worden gestraft met een boet van 5 tot 15 frank.

Indien er verzachtende omstandigheden bestaan kan de boet worden verminderd, zonder dat zij ooit beneden 1 frank mag zijn.

ART. 8. — Onze Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken is belast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit.

Gegeven te Brussel, den 20ⁿ Januari 1887.

De afgevaardigden van de provincie
zijn van oordeel dat de bestaande
wetgeving niet voldoende is om
de behoeften van de provincie te
dekkende.

— De afgevaardigden van de provincie
zijn van oordeel dat de bestaande
wetgeving niet voldoende is om
de behoeften van de provincie te
dekkende.

— De afgevaardigden van de provincie
zijn van oordeel dat de bestaande
wetgeving niet voldoende is om
de behoeften van de provincie te
dekkende.

— De afgevaardigden van de provincie
zijn van oordeel dat de bestaande
wetgeving niet voldoende is om
de behoeften van de provincie te
dekkende.

Gegeven te Brussel den 20 Januari 1881.

BIJLAGE 4.

Verkeer op den spoorweg en de aanhoorigheden er van.

Koninklijk besluit van 20 Mei 1895, gewijzigd en aangevuld door de koninklijke besluiten van 10 Juli 1926 en 2 Juni 1928.

ARTIKEL ÉÉN.

De toegang tot den spoorweg en tot dezes aanhoorigheden is verboden aan het publiek, tenzij bij een toelating van het exploiteerend Beheer en behoudens het hierna bepaalde voor de spoorweggedeelten aangelegd op de gewone wegen en op de bijzondere wegen.

Het is eveneens verboden dieren op den spoorweg en dezes aanhoorigheden te laten loopen.

ART. 2.

Het verkeer op de overwegen, zoowel voor algemeen als voor bijzonder gebruik, van voetgangers, ruiters, wielrijders, motorfietzers, rijtuigen of gespannen van allen aard, is verboden bij het naderen van treinen of locomotieven of als de doorgang belemmerd is door stilstaand rollend spoorwegmaterieel.

De gebruikers van overwegen mogen er niet

blijven staan, noch er hun dieren of voertuigen doen stilhouden.

Over spoorwegen aangelegd op groote of kleine gewone wegenis, mag, vóór in beweging zijnde treinen of locomotieven niet gegaan worden door ruiters, motorfietsers, geleiders van dieren, rijtuigen of gespannen van allen aard op een afstand van minder dan 50 m., en door voetgangers en wielrijders op een afstand van minder dan 20 m., noch op plaatsen waar de sporen bezet zijn door stilstaand rollend spoorwegmaterieel.

Overal, en wel op 50 m. van in beweging zijnde treinen of locomotieven, moeten de geleiders van gespannen of dieren alle nuttige maatregelen aanwenden om dezen te beletten op den spoorweg te komen.

Het is eveneens verboden dieren te laten loopen aan openbare of private overwegen, bij het naderen van treinen of locomotieven, alsmede daar waar de spoorwegen op de groote of kleine gewone wegenis zijn aangelegd in het zicht van in beweging zijnde treinen of locomotieven op een afstand van minder dan 50 m.

Het is verboden sluitboomen, die het verkeer over de overwegen tijdelijk beletten, te ope-

nen of er over te springen of te klimmen.

Geleiders van voertuigen mogen de overwegen niet naderen of oversteken met een snelheid van meer dan 10 km. per uur.

Dit besluit is van toepassing op de spoorwegen van den Staat of geëxploiteerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en op de vergunde spoorwegen van en met den dag dat zij geëxploiteerd worden; het is niet van toepassing op de banen en sporen bedoeld bij artikel 16 van de wet van 25 Juli 1891.

ART. 3.

Elk verkeer op den spoorweg en dezes aanhoorigheden geschiedt op risico en gevaar en uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de betrokken personen; deze kunnen, in geen geval, aanspraak maken op eenige schadevergoeding uit hoofde van ongevallen, die, ten gevolge van de spoorwegexploitatie, mochten overkomen hetzij aan zichzelf, hetzij aan gespannen, goederen, dieren, behoorende aan henzelf of aan derden, als het niet bewezen is dat het ongeval is ontstaan door een fout, te wijten aan het Beheer of aan dezes bedienden.

ART. 4.

Elke kapitein of schipper die een schip, boot of vaarttuig voert, moet bij het naderen van beweegbare spoorwegbruggen, de voorschriften van artikel 24 van het algemeen reglement op de scheepvaart, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 1 Mei 1889, stipt in acht nemen (1).

ART. 5.

Buiten de gevallen voorzien bij artikelen 406, 407, 408 en 422 van het Strafwetboek, wordt elke beschadiging van den spoorweg of dezes aanhoorigheden, elke belemmering van het ver-

(1) Art. 24. — Wanneer de patroons de sluizen of beweegbare bruggen nabij komen, moeten zij den gang van hun vaarttuig vertragen en de sluis- of brugwachters van hun aankomst verwittigen door gefluit, gebel, hoorngeblaas of geroep.

Het volkomen stilhouden is verplichtend op 100 meter van de beweegbare spoorwegbruggen en op 50 meter van de beweegbare bruggen voor wegen en van de sluizen, indien de sluis- of brugwachter de doorvaart niet toegelaten heeft.

In dat geval moeten de patroons hun vaarttuig of vlot derwijze meren dat zij het jagen of het voorbijvaren der andere vaartuigen niet hinderen.

Zij schikken zich bovendien naar de aanduidingen der beambten en zetten slechts hun vaart voort met de toelating dezer laatsten.

keer der treinen, elke onderneming op den eigenlijken spoorweg, op de gronden, gebouwen en inrichtingen die er toe behooren, evenals elke overtreding van de voorafgaande bepalingen, vastgesteld door een proces-verbaal van de bedienden van het bevoegd Beheer en gestraft overeenkomstig de wetten van 25 Juli 1891 en 6 Maart 1818.

ART. 6.

Dit besluit is van toepassing op den Staatspoorweg en op de vergunde spoorwegen, te rekenen van den dag hunner indienststelling; het is niet van toepassing op de wegen, bedoeld bij artikel 16 van de wet van 25 Juli 1891.

ART. 7.

Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen is belast met de uitvoering van dit besluit, dat de besluiten van 5 Mei 1835 en 16 Januari 1836 geheel vervangt.

Het is de taak der Staten, elke onderaanneming op den
 openlijken spoorweg, op de stronden, geloo-
 venzen, inrichtingen die tot de behoeven, even-
 als de overbrenging van de voorafgaande kap-
 italen vastgesteld, die in een ander verband van
 de bestemming van het land behoort te behooren en ge-
 raad te worden, de wetten van 20 Junij
 1818 en 1819.

ART. 8.

Dit besluit is van toepassing op den Staat
 van de vergoede spoorwegen te
 verhooren van het dag tusschen inrichting;
 het is niet van toepassing op de wegen beheld
 bij artikel 16 van de wet van 20 Julij 1818.

ART. 9.

Het is de taak der Staten, elke onderaanneming op den
 openlijken spoorweg, op de stronden, geloo-
 venzen, inrichtingen die tot de behoeven, even-
 als de overbrenging van de voorafgaande kap-
 italen vastgesteld, die in een ander verband van
 de bestemming van het land behoort te behooren en ge-
 raad te worden, de wetten van 20 Junij 1818 en
 1819.

BIJLAGE 5.

Verkeer in de stations, op den spoorweg en in de aanhoorigheden er van, van de magistraten, ambtenaars, beambten, werklieden enz.

Ministerieel besluit van 15 Mei 1897.

ARTIKEL ÉÉN.

Aan de magistraten, ambtenaars, beambten en werklieden, die voor de vervulling van een openbaren dienst, verplicht zijn in de aanhoorigheden van den Staatsspoorweg te gaan, moet vrij verkeer verleend worden op de baan en in de stations.

Evenzoo aan personen die, in bijzondere omstandigheden, in de aanhoorigheden moeten zijn.

ART. 2.

Toelating wordt verleend binnen de beperkingen en de voorwaarden vermeld in verderstaande lijst.

BIJLAGE 6.

Verkeer in de stations, op den spoorweg en in de aanhoorigheden er van, van de magistraten, ambtenaars, beambten, werklieden enz.

*Bijlage tot het ministerieel besluit van
15 Mei 1897.*

UITTREKSEL uit de lijst van de magistraten, ambtenaars, beambten, werklieden en andere personen, die vrij mogen rondgaan in de aanhoorigheden van den spoorweg.

AANWIJZING van de personen	PLAATSEN waar zij toegang hebben	VOORWAARDEN verbonden aan den vrijen toegang
De ambtenaars van de Beheeren van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen en van het Ambt der Electriciteit.	Daar waar zij voor hun dienst moeten zijn.	Op hun bevestiging en, desnoods, op vertoon van een bewijsstuk.
De bedienden van de Beheeren van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen en van het Ambt der Electriciteit.	Idem.	Die, gesteld bij de dienstreglementen.
De geneesheeren, aangenomen door de Beheeren van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.	Uitsluitend voor de behoeften van den dienst, in de staties en op de spoorbaangedeelten gelegen binnen de door hen bediende omschrijving.	Op vertoon van hun erkenningskaart 50 t. h. vermindering verleend op den vervoerprijs op de Belgische Staatsspoorwegen.

De ambulanciers van het Rood Kruis.

Daar waar hun hulp noodig wordt geoordeeld.

Voorzien zijn van een erkenningskaart waarop hun hoedanigheid van ambulancier uitdrukkelijk vermeld staat, en mits toelating van den ambtenaar of den dokter die den hulpdienst leidt.

De senatoren en volksvertegenwoordigers.

In de staties en op de baan, behalve in de dienstlokalen en -aanhoo- righeden, uitsluitend ten dienste van het personeel.

Voorzien zijn van hun medaille. Bij gebreke van medaille, kunnen de heeren senatoren en volksvertegenwoordigers hun vrijkaart toonen.

De provinciegouverneurs en arrondissementscommissarissen.

Idem.

Op hun bevestiging, als zij niet in dienstkleeding zijn of hun dienstsjerp niet aan hebben.

De burgemeesters, schepenen, politiecommissarissen, veldwachters en hulpveldwachters der gemeenten en veldwachters van burgers.

Daar waar zij rechterlijken politiedienst moeten uitoefenen; nergens elders.

Voorzien zijn van hun onderscheidingsteekens of in dienstkleeding.

De gerechtelijke officieren en agenten bij de parketten.

Idem.

Op vertoon van de medaille waarop hun naam, voornamen en hoedanigheid vermeld zijn.

De procureurs des Konings en hun substituten, de krijgsauditeurs en hun substituten, de onderzoeksrechters en de d.d. onderzoeksrechters, de vrederechters en hun plaatsvervangende rechters, wanneer dezen hen vervangen.

Daar waar zij voor hun dienst moeten zijn.

Op hun bevestiging.

<p>De experten aangesteld door de onderzoeksrechters.</p>	<p>Daar waar zij voor hun dienst moeten zijn.</p>	<p>Op vertoon van de vordering, afgeleverd door den onderzoeksrechter.</p>
<p>De officieren der gendarmerie en de gendarmen.</p>	<p>Idem.</p>	<p>In dienstkleeding of voorzien zijn van hun aanstelling.</p>
<p>De bestuurder bij het hoofdbeheer der gevangenissen belast met het toezicht over de bedienden die de gevangenen met de celrijtuigen vervoeren.</p>	<p>Daar waar hij voor zijnen dienst moet zijn.</p>	<p>Voorzien van zijn verlof tot vrij verkeer.</p>
<p>De plaatsbevelhebbers en de hun toegevoegde officieren.</p>	<p>In de staties en op de baan, behalve in de dienstlokalen en -aanhoudigheden, uitsluitend ten dienste van het personeel, en alleen op het grondgebied waar zij werkzaam zijn.</p>	<p>In dienstkleeding.</p>
<p>De bestuurders der vestingen in de krijgsomschrijvingen; de bevelhebbers der genie en de hun toegevoegde officieren; de bevelhebbers der artillerie in de plaatsen en de hun toegevoegde officieren.</p>	<p>In de staties en op de baan, behalve in de dienstlokalen en -aanhoudigheden, uitsluitend ten dienste van het personeel, en alleen op het grondgebied waar zij werkzaam zijn.</p>	<p>In dienstkleeding of voorzien van hun verlof tot vrij verkeer, in burgerkleeding.</p>
<p>De generaals.</p>	<p>In de staties en op de baan, behalve in de dienstlokalen en -aanhoudigheden, uitsluitend ten dienste van het personeel.</p>	<p>Voorzien zijn van hun erkenningskaart.</p>

<p>De officieren in het algemeen.</p>	<p>In de staties, behalve in de dienstlokalen en -aansluitend ten dienste van het personeel.</p>	<p>Aan het hoofd van een troep of voorzien van het onderscheidings-teeken van hun dienst.</p>
<p>De intendanten en de onderintendanten van het leger.</p>	<p>In de staties en op de gedeelten van de baan, die gelegen zijn op het grondgebied waar zij werkzaam zijn, behalve in de dienstlokalen en -aansluitend ten dienste van het personeel.</p>	<p>In dienstkleeding of, voorzien van hun verlof tot vrij verkeer, in burgerkleeding.</p>
<p>De officieren en het muziekkorps van een regiment die detachementen soldaten afhalen.</p>	<p>In de staties, behalve in de dienstlokalen en -aansluitend ten dienste van het personeel.</p>	<p>In dienstkleeding.</p>
<p>De algemeene opziener der rechtstreeksche belastingen, douanen en accijnzen.</p>	<p>Daar waar hij voor zijn dienst moet zijn.</p>	<p>Voorzien zijn van zijn aanstelling.</p>
<p>De bijzondere opziener belast met het toezicht over de fabrieken van beetwortelsuiker en de fabrieken van zwavelzure soda, gelegen in België.</p>	<p>Idem.</p>	<p>Idem.</p>
<p>De provinciale opzieners der belastingen en de opzieners van het kadaster.</p>	<p>Daar waar zij voor hun dienst moeten zijn.</p>	<p>Voorzien zijn van hun aanstelling.</p>

De controleurs en de landmeters van het kada-ter in werkelijken dienst.	Daar waar zij voor hun dienst moeten zijn.	Voorzien zijn van hun aanstelling.
De controleurs der rechtstreeksche belastingen, der accijnzen en der boekhouding.	Idem.	Idem.
De opzieners, controleurs, luitenants en alle andere beambten en bedienden van den toldienst.	Idem.	In dienstkleeding of voorzien van hun aanstelling.
De ondercontroleurs en de klerken der accijnzen.	Idem.	Voorzien zijn van hun aanstelling.
De bestuurders der registratie en der domeinen in de provincies.	Idem.	Idem.
De opzieners, nazieners ontvangers en beambten der registratie.	Idem.	Idem.
De ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen.	Idem.	Idem.
De beambten der bosschen en vaarten, alsmede de boschwachters van burgers.	Idem.	Idem.
De opzieners-veeartsen van de Regeering en hun vervangers.	Idem.	Idem.
De agenten der Regeering gelast de uitvoering na te gaan van de wet van 4 Augustus 1890. betreffende de vervalsching van eetwaren.	Idem.	Idem.

De provinciale opzieners van den gezondheidsdienst.	Daar waar zij voor hun dienst moeten zijn.	Op vertoon van de erkenningskaart afgeleverd door het departement van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid.
De ambtenaars der mijnen.	Idem.	Voorzien zijn van hun aanstelling.
De bestuurder der proefbank voor vuurwapens te Luik en de gemachtigde controleurs.	Idem.	Voorzien zijn van hun aanstelling.

1° — Oorlof geldig op heel het net en afgeleverd aan de leden van het diplomatiek korps en aan sommige personen (*de kleur er van is donkerblauw*).

Société Nationale
des Chemins de fer belges

N^o

1930

Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen

PERMIS

de circulation dans les stations et le long de la voie sur toutes les lignes du réseau et délivré à

M

Au Nom
de la Société Nationale :
L'Inspecteur principal délégué,

La présente carte, absolument personnelle, est délivrée à titre précaire. — Le titulaire est seul responsable des accidents qu'il pourrait occasionner ou dont il serait victime par le fait de l'usage de cette carte, même en cas de faute prouvée à charge du chemin de fer.

Elle ne donne pas le droit de prendre place dans un train.

OORLOF

tot verkeer in de staties en langs de baan op al de lijnen van het net en afgeleverd aan

Namens
de Nationale Maatschappij :
De gem. eerstaanwezende
Opziener,

Dit volstrekt persoonlijk oorlof is steeds herroepbaar. De houder alleen is verantwoordelijk voor de ongevallen die hij mocht veroorzaken of waarvan hij het slachtoffer zou zijn door dat hij van dit oorlof gebruik maakt, zelfs als het bewezen is dat de spoorweg in gebreke is.

Het verleent geen recht tot plaats nemen in een trein.

Signature du titulaire :
Handtekening van den houder :

Société Nationale
des Chemins de fer belges

N^o
1930

Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen

PERMIS LIMITE

de circulation le long de la voie et dans les stations des sections du réseau désignées au verso et délivré à :

M

Au Nom
de la Société Nationale :
L'Inspecteur principal délégué,

La présente carte, absolument personnelle, est délivrée à titre précaire. — Le titulaire est seul responsable des accidents qu'il pourrait occasionner ou dont il serait victime par le fait de l'usage de cette carte, même en cas de faute prouvée à charge du chemin de fer.

Elle ne donne pas le droit de prendre place dans un train.

BEPERKT OORLOF

tot verkeer langs de baan en in de staties van de op de keerzijde aangewezen netgedeelten en afgeleverd aan :

Namens
de Nationale Maatschappij :
De gem. eerstaanwezende
Opziener,

Dit volstrekt persoonlijk oorlof is steeds herroepbaar. De houder alleen is verantwoordelijk voor de ongevallen die hij mocht veroorzaken of waarvan hij het slachtoffer zou zijn door dat hij van dit oorlof gebruik maakt, zelfs als het bewezen is dat de spoorweg in gebreke is.

Het verleent geen recht tot plaats nemen in een trein.

Signature du titulaire :
Handtekening van den houder :

Société Nationale
des Chemins de fer belges

No

1930

Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen

PERMIS LIMITE

de circulation le long de
la voie et dans les sta-
tions des sections du ré-
seau désignées au verso
et délivré à :

M

BEPERKT OORLOF

*tot verkeer langs de baan
en in de staties van de op
de keerzijde aangewezen
netgedeelten en afgele-
verd aan :*

Au Nom
de la Société Nationale :
L'Inspecteur principal délégué,

Namens
de Nationale Maatschappij :
De gem. eerstaanwezende
Opziener,

Signature du titulaire :
Handteekening van den houder :

Minister des Reichs
des Innern

1930

Minister des Reichs
der Finanzen

Die Reichsregierung
hat beschlossen, die
Einkommensteuer
für das Jahr 1930
auf demselben Fuße
wie für das Jahr 1929
zu belassen.

Die Reichsregierung
hat beschlossen, die
Einkommensteuer
für das Jahr 1930
auf demselben Fuße
wie für das Jahr 1929
zu belassen.

Minister des Reichs
des Innern

Minister des Reichs
der Finanzen

Die Reichsregierung
hat beschlossen, die
Einkommensteuer
für das Jahr 1930
auf demselben Fuße
wie für das Jahr 1929
zu belassen.

Die Reichsregierung
hat beschlossen, die
Einkommensteuer
für das Jahr 1930
auf demselben Fuße
wie für das Jahr 1929
zu belassen.

Die Reichsregierung hat beschlossen, die Einkommensteuer für das Jahr 1930 auf demselben Fuße wie für das Jahr 1929 zu belassen.

BIJLAGE 7.

Wet van 25 Juli 1891 op de politie der Spoorwegen.

TITEL I.

MAATREGELEN VOOR HET BEHOUD VAN EN DEN VEILIGEN DIENST OP DE SPOORWEGEN.

ARTIKEL ÉÉN.

De spoorwegen zijn ingedeeld in de groote wegenis. De standplaatsen en de wegen van toegang tot de stations zijn ingedeeld in de kleine wegenis, behalve de uitzonderingen te bepalen bij Koninklijk besluit.

ART. 2.

Langs den spoorweg mogen de boomen niet behouden worden tot op een grootere hoogte dan den afstand tusschen den voet van den boom en den vrijen rand van den spoorweg. Wanneer echter de spoorweg op een grondverhooging is aangelegd, wordt die afstand berekend tusschen den voet van den boom en den bovenrand der grondverhooging.

In geen geval mogen, zonder toelating der Regeering, hoogstammige boomen geplant worden op minder dan 6 m. van den vrijen rand van den spoorweg. Binnen de bochten van 500 m. of minder straal, is die afstand ten minste 20 m.

Door vrijen rand (1) is te verstaan de bovenrand der ingraving, de onderrand der grondverhoging of een lijn, getrokken op 1m50 der buitenspoorstaaf, wanneer de spoorweg gelijk ligt met de omliggende gronden, en in de stations, op 1m50 der buitenspoorstaaf van de laatste baan bereden door de treinen of locomotieven.

Voor de bepaling van den vrijen rand, zijn als uitgevoerd te beschouwen alle werken voorzien voor den aanleg en voor de bepaalde indienststelling van een nieuwen spoorweg of voor de wijziging van een bestaanden spoorweg.

ART. 3.

Zonder machtiging van de Regeering is het verboden, op minder dan 2m50 van den vrijen

(1) Zie de verwijzing achteraan het M. B. van 22 Augustus 1891 (bijlage n^o 9).

rand van den spoorweg, gebouwen of werken op te trekken hooger dan tot het peil der spoorstaven. Binnen de bochten van 500 m. of minder straal, wordt die afstand vermeerderd tot 8 meter.

In de gemeenten waar de spoorweg op een grondverhooging of gelijkgronds is aangelegd, is het den aangrenzenden verboden, zonder machtiging der Regeering, om het even wat op te hoopen of te stapelen op een kleineren afstand van den vrijen rand dan de hoop of stapel hoog is boven het peil der spoorstaven.

In de andere gemeenten, is de machtiging der Regeering noodzakelijk wanneer de hoogte van den stapel grooter is dan de helft van den afstand tusschen den voet van den stapel en den vrijen rand van den spoorweg.

ART. 4.

Binnen een ruimte van 20 m., gemeten van den vrijen rand, mag de Regeering de geheele of gedeeltelijke wegruiming bevelen van de bouwwerken en stapels die dreigen in te vallen, alsmede het vellen van de boomen, die dreigen om te vallen en waardoor de veiligheid der treinen in gevaar zou zijn.

De eigenaars moeten dat bevel nakomen. Voeren zij de voorgeschreven werken niet uit binnen den bepaalden tijd, dan geschieden deze van ambtswege en op hun kosten.

De betaling der gedane uitgaven wordt vervolgd als in zaken van Staatsgronden, enkel op een staat van rekening opgemaakt door den ambtenaar die de maatregelen van uitvoering heeft genomen.

ART. 5.

Zonder machtiging der Regeering is het verboden langs de spoorwegen, binnen een afstand van 20 m. van den vrijen rand, graverijen (ook venen) en groeven (ook zandputten en phosphaatmijnen) te openen of te ontginnen, hetzij in de open lucht, hetzij ondergronds, of werken tot het opsporen van mijnen uit te voeren.

In de gemeenten waar de spoorweg meer dan 3 m. boven den gewonen grond ligt, mogen de aangrenzenden zonder machtiging der Regeering geen andere uithollingen doen binnen een ruimte, die even diep is als de grondverhooging loodrecht hoog is, en gemeten van den voet der grondverhooging.

ART. 6.

Binnen de ruimte van 20 m., gemeten van den vrijen rand, is het verboden hetzij dakbedekkingen van stroo of van andere ontvlambare stoffen, hetzij graanmijten of stapels ontvlambare stoffen te maken.

Tijdelijke oppers veldvruchten, die slechts gemaakt zijn voor den tijd van den oogst, vallen buiten dat verbod.

Zonder machtiging der Regeering, is het verboden brandbare stoffen te stapelen binnen een ruimte van 20 m., gemeten van den vrijen rand. Geen schadeloosstelling kan worden gevorderd voor stapels brandbare stoffen welke binnen die ruimte, zelfs met machtiging, werden gemaakt en door het vuur der locomotieven in brand mochten raken.

ART. 7.

Elke overtreding van artikelen 2, 3, 5 en 6, alsmede van de machtigingen verleend krachtens die artikelen, wordt gestraft met een boete van 26 tot 200 frank.

Daarenboven worden de overtreders, op vordering van het openbaar ministerie, veroordeeld

tot het wegruimen, binnen een bij het vonnis te bepalen termijn, van alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken, hoe ook genaamd.

Bij het vervallen van den termijn, bepaald door het vonnis, doet de Regeering, desgevorderd, de onwettig bestaande werken van ambtswege wegruimen op de kosten van den overtreder; deze is verplicht tot de betaling der uitgave, als in zaken van Staatsgronden, enkel op een staat van rekening opgemaakt door den ambtenaar die de maatregelen van uitvoering heeft genomen.

ART. 8.

Wanneer de Regeering het voor de veiligheid der treinen of het behoud der spoorwegen noodig acht, mag zij de wettig bestaande beplantingen, gebouwen, bouwwerken en stapels doen wegruimen of uithollingen dempen, mits voorafgaande schadeloosstelling in der minne of door den rechter te bepalen.

ART. 9.

De dienstbaarheden, opgelegd door deze wet, nemen aanvang op den dag der nederlegging,

in de gemeente, van het plan der te naasten gronden voor den aanleg van een nieuwen spoorweg of voor de wijziging van een bestaanden spoorweg.

TITEL II.

AMBTENAARS EN BEDIENDEN DER SPOORWEGPOLITIE.

ART. 10.

Het ambt, hetzij van wegeniswachter, hetzij van politieopziener, hetzij van politiehoofdopziener, kan bij koninklijk besluit worden toegekend aan bepaalde bedienden der spoorwegbeheeren.

ART. 11.

De wegeniswachters, inspecteurs en hoofdinspecteurs leggen, voor de rechtbank van eersten aanleg van het arrondissement hunner verblijfplaats, den volgenden eed af :

« Ik zweer getrouwheid aan den Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgisch volk en het mij toegekend ambt trouw waar te nemen. »

Niettemin reikt hun bevoegdheid ook buiten het arrondissement dier rechtbank.

Bij verandering van verblijfplaats, wordt de akte van eedaflegging overgeschreven en voor gezien geteekend ter griffie van de rechtbank van eersten aanleg waartoe de nieuwe verblijfplaats behoort.

ART. 12.

De wegeniswachters, inspecteurs en hoofdinspecteurs sporen op en stellen vast door processen-verbaal, die getuigen tot de levering van het tegenbewijs, binnen de geheele uitgestrektheid der spoorwegen, in de stations en haar aanhoorigheden, alsmede binnen de ruimten bepaald bij artikelen 2, 3, 5 en 6 dezer wet, alle wanbedrijven en alle overtredingen in zake wegenis en alle inbreuken op de wetten en reglementen betreffende de spoorwegen, den dienst en de politie der spoorwegen.

In de Vlaamsche gemeenten van het Rijk, worden de processen-verbaal opgemaakt overeenkomstig de bepalingen der wet van 3 Mei 1889.

ART. 13.

Binnen drie dagen bevestigen zij hun processen-verbaal vóór den vrederechter of een zijner plaatsvervangers, of vóór den burgemeester of een der schepenen, hetzij van het kanton of van de gemeente hunner verblijfplaats, hetzij van het kanton of van de gemeente waar de inbreuk werd begaan of vastgesteld.

Niet-bevestigde processen-verbaal getuigen niet tot de levering van het tegenbewijs.

ART. 14.

De wegeniswachters en de inspecteurs overhandigen de processen-verbaal, die zij hebben opgemaakt, aan den hoofdinspecteur binnen vier en twintig uren na de bevestiging.

De processen-verbaal worden binnen drie dagen overgemaakt aan den officier van het openbaar ministerie bij de rechtbank van politie voor een eenvoudige overtreding, of aan den Procureur des Konings voor een wanbedrijf.

De officier, die de bevestiging heeft ontvangen, is verplicht daarvan, binnen acht dagen, kennis te geven aan den Procureur des Konings.

ART. 15.

De inspecteurs en hoofdinspecteurs zijn officiers der gerechtelijke politie.

In de geheele uitgestrektheid der spoorwegen, der stations en harer aanhoorigheden, binnen een ruimte van 500 m. aan weerszijden, sporen zij de misdaden en wanbedrijven op.

Voor het opsporen dier misdaden en wanbedrijven hebben zij dezelfde bevoegdheid als, zelfs voorrang, op al de anderen officieren der gerechtelijke politie, behalve den Procureur des Konings en den onderzoeksrechter.

ART. 16.

Deze wet is niet van toepassing : 1° op de buurtspoorwegen; 2° op de tramwegen; 3° op verbindingssporen naar nijverheidsgestichten; 4° op gemeenschapsmiddelen aangelegd ten behoeve eener mijnontginning, overeenkomstig de wet van 2 Mei 1837; 5° op spoorwegen die uitsluitend krijgsspoorwegen zijn en bestemd om gemeenschap tusschen de werken eener verdedigende stelling te onderhouden.

De bepalingen van titel II zijn echter van toe-

passing op de buurtspoorwegen.

ART. 17.

De wet van 15 April 1843 (*Bulletin officiel*,
n^r XXIX) is vervallen.

... op de ...

... de ...

... de ...

BIJLAGE 8.

Algemeene bepalingen voor bouwwerken, beplantingen enz.

Koninklijk besluit van 21 Augustus 1891.

ARTIKEL ÉÉN.

Het planten van boomen binnen de ruimte van 6 m. en van 20 meter, en het optrekken van gebouwen en bouwwerken binnen de ruimte van 2m50 en van 8 m., het ophoopen of stapelen van om het even wat op een kleineren afstand van den vrijen rand dan de hoop of stapel hoog is boven het peil der spoorstaven, het stapelen van brandbare stoffen binnen de ruimte van 20 m., kan door Onzen Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen of door de ambtenaars welke hij daartoe aanstelt veroorloofd worden. Het wordt slechts veroorloofd tegen de volgende algemeene voorwaarden :

1° De beplantingen, gebouwen of bouwwerken, hoopen of stapels moeten aan beide zijden een vrij uitzicht op de spoorbaan laten over een afstand van ten minste 1.000 m.;

2° De veroorloofde beplantingen die later niet

meer aan die voorwaarden zouden voldoen, moeten, op het eerste aanzoek van het Spoorwegbeheer, afgetopt of weggeruimd worden, zonder dat de belanghebbende eigenaren uit dien hoofde op eenige schadeloosstelling aanspraak kunnen maken;

3° De afstanden voorgeschreven bij artikel 35 van het Landelijk Wetboek (voormalig artikel 671 van het Burgerlijk Wetboek) moeten in alle geval worden in acht genomen;

4° De gebouwen of bouwwerken moeten in goede voorwaarden van sterkte en vastheid gemaakt worden; zij moeten worden gemaakt van en gedekt met harde bouwstoffen;

5° Alle hoopen of stapels moeten schuins genoeg opgemaakt zijn opdat geen afzakking naar den spoorweg mogelijk zij;

6° Voor den afloop van het water, alsmede voor het maken van lichtgaten en uitgangen naar het domein van den spoorweg, moeten de belanghebbenden zich gedragen naar de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek;

7° Zij moeten zich insgelijks gedragen naar al de maatregelen van veiligheid, orde en politie die hun tijdens en zelfs na de uitvoering der werken worden voorgeschreven;

8° De verleende machtigingen verliezen van rechtswege hun kracht indien daarvan geen gebruik wordt gemaakt binnen den termijn van één jaar;

9° De belanghebbenden sturen hun vragen om machtiging aan de groepsoversten van den Dienst van Weg en Werken van den spoorweg. Bij hun vraag voegen zij een plan, met opgave van de afmetingen hunner beplantingen, gebouwen, bouwwerken, hoopen of stapels van alle stoffen, alsmede de kadastrale beschrijving van den grond. Zij storten een som van 5 frank om de kosten te dekken waartoe het onderzoek hunner vraag aanleiding geeft (1);

10° De bepalingen van dit Besluit zijn alleen voorgeschreven met het oog op den spoorweg en ontslaan niet van de andere machtigingen die mochten noodig zijn.

ART. 2.

De overtredingen der machtigingen verleend krachtens dit besluit worden gerechtelijk vervolgd en gestraft overeenkomstig artikel 7 der wet van 25 Juli 1891.

(1) Die som werd op 20 frank gesteld bij het koninklijk besluit van 6 September 1924.

BIJLAGE 9.

Algemeene bepalingen voor bouwwerken, beplantingen enz.

Ministerieel besluit van 22 Augustus 1891.

ARTIKEL ÉÉN.

De machtigingen tot het planten van boomen, het optrekken van gebouwen of bouwwerken, het maken van alle hoopen of stapels binnen de ruimten bepaald bij artikelen 2, 3 en 6 der wet van 25 Juli 1891 en te verleenen krachtens voormeld koninklijk besluit, worden gegeven door de groepoversten van den Dienst van Weg en Werken der Staatsspoorwegen.

ART. 2.

In die machtigingen moet de grootste hoogte bepaald zijn welke de beplantingen, gebouwen of bouwwerken, de hoopen of stapels boven het peil der spoorstaven mogen bereiken alsmede de afmetingen der fundeeringen en opgaande muren van de gebouwen of bouwwerken en de helling der hoopen of stapels naar de spoorbaan.

Daarin zijn ook op te geven de in acht te nemen afstanden ten opzichte van den vrijen rand van den spoorweg en van de grens van het openbaar domein (1).

Het Beheer van Staatsspoorwegen is belast met de uitvoering van dit besluit, dat in den *Moniteur* zal worden geplaatst.

(1) Vrije rand. — Uittreksel uit het A. R. W. W., bundel V, hoofdstuk 1.

Art. 16. — Artikel 2, paragraaf 3 van de wet van 25 Juli 1891 bepaalt wat onder vrijen rand dienst verstaan. Dit lid leze men aldus :

« Onder vrijen rand moet verstaan worden : de boven-
» rand van de uitgraving, de onderrand van de aan-
» aarding of, zoo de spoorweg gelijk ligt met de omlig-
» gende gronden, een lijn getrokken op 1m50 van de
» buitenspoorstaaf, in volle baan, en op 1m50 van de
» buitenspoorstaaf van de uiterste baan waarop treinen
» of locomotieven rijden in de staties. ».

« Art. 18. — Loopt de spoorweg door een vallei, een
» stad enz. op een overbrugging, dan dient als vrije rand
» aangezien de voet van de muren der pijlers en land-
» hoofden van de overbrugging, als massief beschouwd,
» zonder rekening te houden met de opengelaten ruim-
» ten voor het afloopen van het water of den doorgang
» van de onderste banen van den spoorweg ».

BIJLAGE 10.

Algemeene voorwaarden voor de machtiging tot het openen, het ontginnen van groeven, graverijen, zandputten, venen, fosphaatmijnen enz., en het delven van uithollingen nabij den spoorweg.

Koninklijk besluit van 1 September 1897.

ARTIKEL ÉÉN.

Machtiging tot het openen of ontginnen van graverijen (ook venen) en groeven (ook zandputten of fosphaatmijnen, of tot het opsporen van mijnen langs de spoorwegen; binnen den afstand van 20 m. van den vrijen rand, kan door Onzen Minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafen, of door den door hem daartoe gemachtigden ambtenaar worden verleend.

Zij wordt maar verleend tegen de volgende algemeene voorwaarden :

a) De machtiging bepaalt in elk geval den afstand waarop, met betrekking tot de spoorbaan, het openen en ontginnen van mijnen en steengroeven in de open lucht, en alle om het

even welke uithollingen binnen een omtrek van 20 m. van den vrijen rand van den spoorweg, mogen geschieden;

b) Aan den kant van den spoorweg worden de glooiingen der uithollingen gemaakt met een voldoende helling tot vermindering van elke in- of afkalving. Die helling wordt bepaald door den dienstoverste van Weg en Werken van het gebied;

c) Al de overeenkomstig letter A toegelaten werken worden uitgevoerd onder het toezicht der spoorwegbedienden.

De verkrijgers moeten zich alleszins gedragen naar de maatregelen van voorzorg, veiligheid, orde en politie, welke die bedienden voorschrijven.

De kosten van dat toezicht komen ten laste der verkrijgers; deswege storten deze, zooals hun zal aangewezen worden, een in elk afzonderlijk geval te bepalen waarborg.

ART. 2.

Voor het uithalen van de harde gesteenten mogen de verkrijgers geen buskruit of andere ontplofbare stoffen gebruiken dan krachtens

een, hetzij in de machtiging, hetzij in een afzonderlijke akte opgenomen uitdrukkelijke toelating.

Het losbranden van de mijnen voor het ontginnen van de groeven in de open lucht, op minder dan 500 meter van den vrijen rand van den spoorweg, geschiedt in de volgende voorwaarden :

1° Bij het losbranden van de mijnen dient er op gelet, dat deze zoo weinig mogelijk naar den spoorweg ontploffen; het plaatsen, richten en laden van de mijnen worden daarnaar geregeld;

2° Het losbranden van mijnen mag maar geschieden binnen den door de bedienden van het Spoorwegbeheer te bepalen tijd en op een sein dat een dier bedienden geeft door middel van een klok of van elk ander op de kosten der ontginners te plaatsen en uitsluitend daartoe dienend toestel;

3° Als het Spoorwegbeheer het noodig oordeelt, wordt, bij het losrukken door middel van ontplofbare stoffen, een bijzondere bediende ter plaatse aangesteld voor het toezicht over de werken; alsdan betaalt de ontginner het loon van dien bediende;

4° Vooraleer de mijnen te doen ontploffen, worden zij bedekt met een voldoende hoeveelheid dempstoffen, als : mutsaards, planken, platen, zware breuksteen en z. ; worden stukken steen op den grond van den spoorweg geworpen, dan is de ontginner verplicht ze dadelijk te doen wegruimen ;

5° De ontginner gedraagt zich daarenboven naar al de andere maatregelen van veiligheid en politie, welke het Spoorwegbeheer noodig acht hem voor te schrijven ;

6° De ontginners doen op hun kosten en onder hun algeheele verantwoordelijkheid de noodige werken uitvoeren voor den afloop van het water overeenkomstig het in de machtiging bepaalde of volgens de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek, en wel zonder eenige verzwaaring van de verplichtingen van den spoorweg.

ART. 3.

Omtrent het openen en ontginnen van graverijen en ondergrondsche groeven, en de werken tot het opsporen van mijnen binnen den omtrek van 20 m. wordt, in elk afzonderlijk geval, een onderzoek ingesteld waarbij het Be-

heer der Mijnen geraadpleegd wordt om de bijzondere voorwaarden te bepalen waaraan de machtiging zou dienen onderworpen te worden.

De ambtenaren der Mijnen letten op het nakomen van de voorgeschreven maatregelen en oefenen, in de voorwaarden voorzien bij artikel 1, letter C, de macht uit die aan de bedienenden van het Spoorwegbeheer is toegekend, nopens de uithollingen in de open lucht.

ART. 4.

Voorgaande bepalingen ontslaan de ontginners niet, uit eigen beweging alle andere noodige voorzorgsmaatregelen te nemen dan de door het beheer voorgeschrevene; zij verantwoorden de door hun toedoen veroorzaakte schade en mogen zich er niet op beroepen dat het in artikel 2, n^r 2, bedoeld sein niet of ontijdig gegeven werd.

ART. 5.

De werken van het openen en ontginnen van groeven en graverijen, en die tot het opsporen van mijnen binnen een omtrek van 20 m. van den vrijen rand van den spoorweg, de werken van uithaling door middel van ontplofbare stof-

fen op minder dan 500 m. van den spoorweg, kunnen geschorst of verboden worden bij veiligheidsmaatregel waarover het Beheer alleen oordeelt, en wel, zonder dat de ontginners deswege of om gelijk welke andere redenen op eenige vergoeding kunnen aanspraak maken.

ART. 6.

De bepalingen van dit besluit worden enkel opgelegd met het oog op den spoorweg; zij zijn onafhankelijk van de andere mogelijk noodige machtigingen en van het toezicht dat eenig andere tak van Beheer, namelijk het Bestuur der Mijnen, mocht uit te oefenen hebben.

ART. 7.

Indien van de verleende machtigingen geen gebruik wordt gemaakt binnen den termijn van één jaar, zijn zij van rechtswege niet meer geldig.

ART. 8.

De belanghebbenden sturen hun aanvragen om machtiging naar de groepsoversten van den

Dienst van Weg en Werken van den spoorweg. Bij hun aanvragen voegen zij een plan met afbeeldende dwarsprofielen van de groeven, graverijen, uithollingen enz., welke zij verlangen te maken en geven tevens de kadastrale aanwijzingen van den grond.

Zij storten bij den hun aan te wijzen stationschef een som van vijf frank om de kosten van onderzoek hunner vraag te dekken.

ART. 9.

Elke inbreuk op de bepalingen van dit besluit of op de voorwaarden der machtigingen, wordt gestraft overeenkomstig artikel 7 der wet van 25 Juli 1891.

ART. 10.

Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen is belast met de uitvoering van dit besluit, dat in den *Moniteur* zal worden geplaatst.

BIJLAGE 11.

Reglement op de uitroeiing van de mannelijke hopplanten.

Ministerieel besluit van 3 Mei 1887.

ARTIKEL ÉÉN. — In de streken, waar de hop gekweekt wordt, is het verboden, in de hopvelden, mannetjeshopplanten te laten groeien of te planten.

ART. 2. — De eigenaars of huurders van al of niet met hout bewassen gronden binnen de 100 m. afstand van de hopvelden, zijn verplicht de mannetjeshopplanten uit die gronden geheel te doen verdwijnen.

Brussel, 3 Mei 1887.

Koninklijk besluit van 5 Augustus 1926.

ARTIKEL ÉÉN. — In alle gemeenten waar hop geteeld wordt, is het verboden in de hoptuinen mannelijke hopplanten te behouden of aan te planten.

ART. 2. — In de bij voorgaand artikel bedoelde gemeenten en binnen een strook van een kilometer over hun grenzen zijn de eigenaars, pachters of rechthebbenden verplicht, de mannelijke hopplanten uit te roeien of te doen uitroeien op alle gronden, waarvan zij, met gelijk welk recht, genot hebben.

ART. 3. — Dezelfde verplichting van de mannelijke hopplanten uit te roeien is opgelegd :

1° Aan de burgemeesters, voor de gemeentelijke eigendommen;

2° Aan de agenten en aangestelden van waters en bosschen, voor de aan het boschbeheer onderworpen eigendommen; *aan de ambtenaren en agenten van bruggen en wegen, van Staatsspoorwegen, telefonen en telegrafien, van buurtspoorwegen en van den provincialen dienst, voor alle wegen, buurtwegen, glooiingen, grachten en bermen, die aan hun toezicht onderworpen zijn.*

ART. 4. —

Gegeven te Brussel, den 5ⁿ Augustus 1926.
