



BEHEER VAN STAATSSPOORWEGEN.

REGLEMENT
OMTRENT DE HANDSEINEN

VOOR DE

BAANBEDIENDEN.

UITGAVE VAN 1922.

BRUSSEL

Drukkerij E. DAEM, Haachtschen-steenweg, 110

—
1922

RECHTEN VAN STAATSPROORWEZEN

REGLEMENT

ONTRENT DE HANDSEIENEN

VOOR DE

BAARBEDIENDEN.

UITGAVE VAN 1882.

BRUSSEL

De Weyl & Dams, Hachtbinder-straatweg, 119

1882

REGLEMENT
VOOR DE
HANDSEIEN
VAN DE
BRANBEDIENDEN

VOORNAAMSTE AANWIJZINGEN.

Rood (vlag, licht, schijf)..... Stilhouden.

Geel (vlag, licht).....)

Klapper (met de hand op de
rail gelegd))

Langzaam
rijden.

Groen (vlag, licht) [1]..... Doorrijden.

Hoorn (twee tonen)

Aankondiging
van eenen trein

(1) **Groen** licht wordt verkregen door een **Isly-blauw glas** te schuiven vóór de vlam van eene lantaarn die met petroleum, gas of electriciteit brandt.

VOORNAAMSTE AANWELZINGEN.

Stilhouden:	Rood (vlag, licht, schijf)
Langzaam rijden.	Geel (vlag, licht)
	Klapper (met de hand op de rail gelegd)
Doorsijden:	Groen (vlag, licht)
Aankondiging van eenen trein	Hoorn (twee tonen)

(1) Groen licht wordt verkipt door een lila-blauw glas te schijnen voor de vlam van een lampen die met waterdamp of elektrisch brandt.

REGLEMENT OMTRENT DE HANDSEINEN

VOOR DE

BAANBEDIENDEN.

UITGAVE VAN 1922

I.

Algemeene voorschriften.

1. Handseinen. — Handseinen zijn die welke om 't even waar op de baan gebezigd kunnen worden.

2. Spoor veilig. — Het spoor wordt als vrij of veilig beschouwd, als er geene seinen tot stilhouden op gedaan worden.

3. Dagseinen en nachtseinen. — De seinen zijn verschillend bij dag en bij nacht.

4. Tunnelseinen. — In tunnels worden altijd nachtseinen gebezigd.

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

6. Seinen bij mistig weder. — Bij mistig weder, worden de dagseinen en de nachtseinen te gelijk gebezigd en, in sommige omstandigheden, ook bijzondere seinen (klappers).

7. Hinder voor het verkeer. — Elke hinder voor het verkeer moet door seinen gedekt zijn. De baan moet dus door seinen op « onveilig » worden afgesloten vóór dat men een hinder laat ontstaan of zoodra een hinder wordt ontwaard, zelfs dan, wanneer geen trein verwacht wordt.

8. Trein. — Daaronder worden verstaan zoowel de eigenlijke treinen als alleen rijdende of aaneengekoppelde machines.

II.

Voorwerpen als handseinen gebezigd.

9. Als handseinen worden gebezigd:

- 1° De roode, gele of groene vlag, 's daags;
- 2° De vierkleurige lantaarn (of vier kleuren kunnende geven), rood, geel, groen of wit licht), 's nachts;
- 3° De hoorn;
- 4° De klappers.

De bediende, die twee lantaarns heeft, moet ze altijd gereed houden om ze terstond te kunnen bezigen. In gewonen dienst, moet hij bij afwisseling nu de eene, dan de andere lantaarn gebruiken.

III.

Seinen door de baanbedienden te geven.

A. — SEINEN TOT STILHOUDEN.

10. Aard der seinen. — Om stilhouden te bevelen, vertoonen de bedienden aan den trein :

's daags, de roode vlag(1), of, als zij er geene hebben, elk snel gezwaaid voorwerp (uitgenomen de gele of groene vlag);

's nachts, het rood licht, of, als zij er geen hebben, elk snel gezwaaid licht, uitgenomen het geel of groen licht;

bij mistig weder, wordt het dagsein te gelijk met het nachtsein gebezigd; die seinen worden door klappers herhaald in de omstandigheden en op de wijze, als bij artikel 32 vermeld.

11. Seinen in het spoor geplaatst. — Wanneer een bediende, om andere dienstplich-

(1) In de statiën mag de roode vlag vervangen worden door een in 't rood geschilderde in 't spoor geplaatste plaat.

ten te vervullen, een sein tot stilhouden moet verlaten, plaatst hij het, midden in het spoor en legt hij op de rail, twee gewone klappers, den eersten op ongeveer 100 meter vóór het sein, en den tweeden op 10 meter van den eersten. In plaats van die twee klappers, mag hij een enkelen dubbelklapper leggen, op 100 m. vóór het sein.

B. — SEINEN TOT LANGZAAM RIJDEN EN SEINEN « GEEF ACHT ».

12. Om langzaam rijden en geef acht te bevelen, vertoonen de bedienden aan den trein :

's daags, de gele vlag ;

's nachts, het geel licht ;

bij mistig weder, worden de dagseinen te gelijk met de nachtseinen gebezigd ; die seinen worden door klappers herhaald in de omstandigheden en op de wijze, als bij artikel 32 vermeld.

C. — SEINEN TOT DOORRIJDEN.

12bis. Om doorrijden te bevelen aan een trein, die heeft moeten stoppen op vertoon

van een handsein tot stilhouden, vertoonen de bedienden :

's daags, de groene vlag ;

's nachts, het groene licht.

**D. — HOORNSEINEN TOT AANKONDIGING
VAN DE AANKOMST DER TREINEN.**

13. Zoodra een trein of eene machine uit eene statie vertrekt, geeft de baanwachter of overwegwachter, die aan den uitgang van die statie geplaatst is, twee lange hoorn-tonen. Dit sein wordt door alle baanwachters en overwegwachters tot aan de eerst volgende statie herhaald, zonder te wachten dat de trein in 't zicht zij.

**E. — SEINEN TOT AANKONDIGING VAN
TREINSCHIEDINGEN (BREKEN VAN KOPPE-
LINGEN) OF VAN ONTSNAPTE WAGENS.**

14. Om aan te kondigen dat een trein gescheiden is of dat wagens uit eene statie ontsnapt zijn, geven de baanbedienden lange aanhoudende hoorntonen en zwaaien zij het groen sein. Voor het overige, gedragen zij zich naar art. 12 van het Reglement voor den dienst op de baan, en letten zij daarbij

op de beteekenis van het woord « dekken », zooals die in artikel 18 van dit Reglement voorkomt.

F. — SEINEN DIE DOOR DE BAAN- OF STATIE-BEDIENDEN DIENEN GEGEVEN BIJ ONTSTENTENIS VAN GEKLEURDE HANDLICHTEN TEN GEVOLGE VAN HET BREKEN VAN GEKLEURDE GLAZEN.

(Deze seinen worden ook gebezigd in rangeringen, wanneer het gebruik van den hoorn onmogelijk is.)

14bis. Een wit licht, meermaalen snel van rechts naar links en van links naar rechts gezwaaid. } Stilhouden.

een wit licht, éénmaal langzaam van rechts naar links bewogen. } Langzaam rijden.

een wit licht, tweemaal langzaam van omhoog naar omlaag bewogen. } Doorrijden.

IV.

Gevallen, waarin de seinen tot stilhouden, tot langzaam rijden of tot doorrijden dienen gegeven.

A. — SEINEN TOT STILHOUDEN.

15. De baanbedienden geven het sein tot stilhouden in de volgende gevallen :

a) Wanneer er, voor het vrije verkeer der treinen, een hinder is ten gevolge :

1° Van een ongewonen toestand van het spoor (beschadiging, verschuiving van baanmaterieel; verzakking of afkalving van de baan; vernieuwing van rails, laschplaten of bestanddeelen van het spoor; aanwezigheid van eenig voorwerp, dat het vrije verkeer kan hinderen, enz.) ;

2° Van een ongeval, aan een trein overkomen, of van een trein die in nood verkeert;

3° Van wagens die in volle baan stilstaan;

4° Van het verkeer van rail-auto's of van dienstwagentjes door mannen voortgestooten ;

b) Wanneer een trein op verkeerd spoor rijdt zonder de voorgeschreven seinen voor dien ongeregelden rit ;

c) Wanneer er seinen achteraan den trein ontbreken, of wanneer, 's nachts, de voorlantaarn niet onstoken is. De bedienden die over de telefoon beschikken dienen spoedig hun collega te verwittigen, in de richting waarin de trein rijdt, opdat hij zijne seinen zou op onveilig houden;

d) Wanneer er schade aan een trein is ;

e) Wanneer de trein een geschreven bericht van treinscheiding of eene vraag om hulp moet medenemen;

f) Wanneer een trein, ten onrechte, een vast sein voorbijrijdt, dat op « onveilig » staat ;

g) Wanneer, bij mistig weder, de aanwijzingen van sommige vaste seinen door klappers dienen herhaald ;

h) Op banen met zoogenaamde zware baanklokken, wanneer deze het noodsein

geven, en, op enkelspoor-banen met zware baanblokken, wanneer deze klokken aan eenen post de aankomst van eenen trein melden in eene richting tērwijl de trein die reeds in de andere richting was aangekondigd, nog niet aan den post gekomen is.

B. — SEINEN TOT LANGZAAM RIJDEN EN SEINEN « GEEF ACHT ».

16. De baanbedienden geven het sein tot langzaam rijden in de volgende gevallen :

a) Wanneer er op verkeerd spoor gereden wordt, als de snelheid 20 kilometer per uur overschrijdt ;

b) Wanneer het spoor in slechten staat is ;

c) Op banen, waar tijdelijk het stelsel van de tijdruimte geldt, wanneer een trein te kort op een anderen volgt ;

d) Wanneer een trein, die een anderen trein voort- of achteruitduwt of die achteruitrijdt, de snelheid van 20 kilometer per uur overschrijdt ;

e) Op eene dubbelspoor-baan met baan-klokken, wanneer een trein afkomt zonder door de klokken aangekondigd te zijn en er

geen 10 minuten zijn verlopen sedert dat de laatste trein in dezelfde richting voorbijgereden is.

C. — SEINEN TOT DOORRIJDEN.

16bis. De baanbedienden geven het sein tot doorrijden, wanneer het spoor terug vrij is geworden, nadat een trein tot stilstaan is gebracht door middel van een handsein tot stilhouden.

v.

Gebruik van de handseinen in de gevallen, in Hoofdstuk IV vermeld.

A. — SEINEN TOT STILHOUDEN.

A) HINDER OP HET SPOOR :

1° **Andere hinder dan een rail-auto of een dienstwagentje door mannen voortgestooten.**

17. Algemeene voorschriften. — Wanneer een baanbediende eenen hinder voor het vrije verkeer op het spoor bemerkt of verwekt (niet den hinder voortspruitende uit het aanwezig zijn van een rail-auto of van een dienstwagentje, dat door mannen wordt voortgestooten), dekt hij hem op de wijze als gezegd bij art. 18.

Wanneer een baanbediende door het voorgeschreven sein, dat door eene machine wordt gegeven (2 korte snelachtereenvolgende fluittonen, ongeveer elke 2 seconden herhaald), of op elke andere wijze kennis ontvangt van eene oorzaak van gevaar op

de baan, moet hij onmiddellijk den hinder opzoeken. Vooraleer hij daartoe zijnen post verlaat, neemt hij de noodige maatregelen voor de veiligheid van het verkeer (hij plaatst het sein tot stilhouden in het spoor, hij doet de sluitboomen toe enz.).

Daarna **dekt** hij den hinder op de wijze als gezegd bij art. 18, tenzij een treinbediende dit reeds gedaan hebbe. **Zoodra de baanbediende zeker is dat de hinder gedekt is, doet hij het noodige** om het gewoon verkeer te herstellen, desnoods door de hulp van de naburige wachters en wegwerkers in te roepen; daarna verwittigt hij den eersten blokwachter (indien er een is op de baan), en de eerste statie langs den kant vanwaar de treinen komen, en geeft hij in die statie het sein af, dat een treinbediende in het spoor mocht hebben geplaatst.

18. Dekking van den hinder. — Elke hinder moet door seinen gedekt zijn. De bediende, die eenen hinder moet **dekken**, gaat staan langs den kant vanwaar de treinen komen, op ten minste 800 meter (1) van den hinder, met het sein tot stilhouden in de

(1) Om dien afstand te schatten wanneer er geene hectometerpalen staan, tellen de bedienden de telegraafpalen, die op ongeveer 80 meter van elkander staan.

hand en zwaait dit telkens als een trein naderd.

Indien de bediende andere dienstplichten te vervullen heeft en niet kan blijven op de plaats hierboven bedoeld, gedraagt hij zich naar artikel 11, dat wil zeggen : hij plaatst het sein midden in het spoor en legt op de rail, op ongeveer 100 meter vóór het sein, 2 gewone klappers op 10 meter afstand, ofwel een enkelen dubbelklapper.

Op banen **met enkel spoor**, moet de bediende den hinder in beide richtingen dekken, eerst langs den kant vanwaar de eerste trein verwacht wordt, dan langs den anderen kant.

Desnoods belast hij een tweeden bediende met het geven van de seinen in een van beide richtingen.

Is de bediende alleen en heeft hij maar een enkel sein, dan bezigt hij dit om den trein in eene richting te dekken; in de andere richting dekt hij den trein door de toevallige seinen bij art. 10 bedoeld, of handelt hij naar omstandigheden.

Op banen **met dubbel spoor**, wanneer de hinder het gewoon verkeer op de beide sporen belet, moet de bediende den hinder dekken op elk spoor langs den kant vanwaar de treinen komen, eerst in de richting van-

waar de eerste trein wordt verwacht, dan in de andere richting.

Desnoods belast hij een tweeden bediende met het geven van de seinen in eene van beide richtingen.

Is de bediende alleen en heeft hij maar een enkel sein, dan handelt hij zooals bij paragraaf 5 van dit artikel wordt gezegd.

Op banen met dubbel spoor, wanneer de hinder verwekt is door het stilstaan, in volle baan, van ontsnapte wagens of van een treindeel zonder bedienden, moet de baanbediende den hinder in de beide richtingen dekken op het spoor, waar de hinder bestaat, eerst langs den kant vanwaar de treinen komen, dan langs den anderen kant.

Desnoods belast hij een tweeden bediende met het geven van de seinen in eene van beide richtingen.

Is de bediende alleen en heeft hij maar één enkel sein, dan handelt hij zooals bij paragraaf 5 van dit artikel wordt gezegd.

2° Hinder ten gevolge van het verkeer :

a) van dienstwagentjes, die door mannen worden voortgestooten

b) van rail-auto's

19. Het verkeer van de dienstwagentjes is geregeld door art. 20 van het Reglement

voor den dienst op de baan; de bedienden moeten onder andere den hinder dekken, als hierna wordt gezegd :

Op banen met dubbel spoor, wanneer het wagentje op gewoon spoor rijdt, vertoonen de baanbedienden het sein tot stilhouden zoodra het wagentje hunnen post voorbij is.

Op banen met enkel spoor, en ook op banen met dubbel spoor, wanneer het wagentje op verkeerd spoor rijdt, vertoonen de baanbedienden het sein tot stilhouden zoodra zij het wagentje naar hunnen post zien afkomen.

De baanbedienden, die de seinen vertoonen, zien het rijdend wagentje na en nemen het sein maar weg, wanneer het wagentje ten minste 800 meter hunnen post voorbij is. Zoolang het wagentje stilstaat, houden zij er zooveel mogelijk toezicht over.

De bediende, die voor de begeleiding van het wagentje verantwoordelijk is, zegt aan de baanbedienden hoe lang het wagentje in volle baan moet stilstaan.

Moet dit, om de eene of andere reden, langer duren dan voorzien werd, of in omstandigheden dat er geen overwegwachter of geen andere bediende ter plaatse is, zoo

zendt de ploegbaas, die het wagentje begeleidt, een of twee mannen van zijne ploeg uit, om het wagentje langs den kant van de aankomst der treinen te doen **dekken** zooals bij art. 18 wordt gezegd. In geval overwegwachters of andere bedienden door den ploegbaas worden opgeroepen om het wagentje te helpen duwen, moeten zij, vooraan leer zij hunnen post verlaten, hun sein tot stilhouden in het spoor plaatsen en hunne sluitboomen toedoen.

19bis. Het verkeer der rail-auto's is bepaald door bijzonder bevel 61E van 19 Maart 1921.

Die voertuigen moeten, van voren eene schijf met wit glas, van achteren, eene schijf met rood glas dragen.

In geval van stilhouden moeten zij gedekt worden door de handseinen.

Zoodra een rail-auto eene statie verlaat, geeft de aan den uitrij der statie staande overwegwachter twee lange hoorntonen. Dit sein wordt tot de volgende statie door al de overwegwachters herhaald, zonder dat deze bedienden wachten tot de rail-auto in 't zicht weze.

De gewone snelheid van de rail-auto mag 30 kilometer per uur niet overschrijden.

**B) TREIN DIE OP HET VERKEERD SPOOR RIJDT
ZONDER DE VOORGESCHREVEN SEINEN.**

20. Elke trein, die op verkeerd spoor rijdt zonder het sein te voeren voor dezen ongewonen rit (zie art. 47), wordt beschouwd als bij vergissing op verkeerd spoor te rijden en de baanbedienden vertoonen hem het sein tot stilhouden.

**C) ONTBREKENDE SEINEN AAN HET ACHTEREINDE
VAN EEN TREIN.**

21. De seinen, welke de treinen moeten voeren, zijn opgegeven in hoofdstuk VIII, letter A.

Ontbreken er seinen aan het achtereinde der treinen, zoo wordt, volgens het geval, het volgende gedaan :

1° Ontbreekt een enkel der achterseinen, zoo geven de baanbedienden het sein tot stilhouden en doen zij het verzuim door het treinpersoneel verhelpen ;

2° Ontbreken de beide achterseinen, dan moeten de baanbedienden veronderstellen dat eene koppeling gebroken is en moeten zij handelen zooals bij art. 12 van het Reglement voor den dienst op de baan wordt voorgeschreven. Daarbij letten zij op de beteekenis van het woord « dekken », zooals die in art. 18 van dit Reglement voorkomt.

D) SCHADE AAN DEN TREIN.

22. De baanbedienden vertoonen het sein tot stilhouden aan elken trein, die ten opzichte van de veiligheid van het verkeer eenig gevaar biedt, als : heetloopen van draagpotten ; beschadiging van wielen, assen of wielbanden ; ontsporing van een of meer wagens ; begin van brand ; gevaarlijke verschuiving van de ladingen, enz.

E) TREIN DIE TEN ONRECHTE EEN SEIN VOORBIJRIJDT, DAT OP « ONVEILIG » STAAT.

23. Ieder baanbediende, die nabij een vast sein op post is, en bemerkt dat een trein niet stilhoudt wanneer dat sein op « onveilig » staat, vertoont aan den trein het handsein tot stilhouden.

F) TREINSCHEIDING (BREKEN VAN KOPPELINGEN) EN VRAAG OM HULP.

24. De baanbediende, die door een treinbediende gelast is een geschreven bericht van treinscheiding of eene vraag om hulp, op looppas naar eene statie te dragen, vertoont het sein tot stilhouden aan elken trein die naar die statie mocht rijden, en doet het geschreven bericht door het personeel van dien trein bezorgen.

Komt er geen trein af, dan wordt het geschreven bericht van post tot post gedragen naar het eerste telegraafkantoor, tenzij het kan overgebracht worden per telefoon.

Vrouwen-overwegwachters en bedienden van blokposten of seinposten mogen niet belast worden met het overdragen naar den volgenden post van een geschreven bericht van treinscheiding of van eene vraag om hulp.

G) BIJ MISTIG WEDER, TOT HERHALING VAN VASTE SEINEN.

25. Bij mistig weder, gebruiken de baanbedienden tegelijkertijd de seinen tot stilhouden en de klappers om de aanwijzingen van sommige vaste seinen te herhalen zooals in art. 34 en in hoofdstuk VII wordt gezegd.

H) ONGEWONE AANKONDIGINGEN DOOR DE BAANKLOKKEN GEGEVEN.

26. Bij ontvangst van het noodsein door vijf reeksen klokslagen, gegeven op banen met baanklokken, moeten de baanbedienden al de treinen zonder onderscheid tot stilstand brengen door middel van de seinen tot stilhouden ; die seinen mogen zij vervolgens

maar wegnemen nadat zij door drie reeksen klokslagen de vernietiging van het noodsein hebben ontvangen.

Wanneer, op eene enkelspoor-baan met baanklokken, een post, die reeds de aankondiging van eenen trein in eene bepaalde richting ontvangen heeft, daarna en vooral leer die trein voorbij is, de aankondiging ontvangt van een tweeden trein, die in tegenovergestelde richting rijdt, zet de bediende onmiddellijk een sein tot stilhouden in het spoor; dan gaat hij op looppas den trein tegemoet, dien hij eerst verwacht, om hem ook de seinen tot stilhouden te geven.

Hij keert naar zijnen post terug zoodra hij een anderen bediende ontmoet heeft, die zich met het geven van die seinen belasten kan; en als het nog mogelijk is, gaat hij den tweeden trein tegemoet om hem het sein tot stilhouden te geven.

B. — SEINEN TOT LANGZAAM RIJDEN EN SEINEN « GEEF ACHT ».

A) RIT OP VERKEERD SPOOR.

27. De baanbedienden vertoonen het sein tot langzaam rijden aan elken trein, die toe-

vallig op verkeerd spoor rijdt, wanneer die trein de seinen voert, welke tot aankondiging van dien ongeregelden rit voorgeschreven zijn (zie art. 47), en als zijne snelheid 20 kilometer per uur overschrijdt.

B) SPOOR IN SLECHTEN STAAT.

28. Indien, ten gevolge van den slechten staat van het spoor, een trein langzamer moet rijden, vertoont de baanbediende, die zich het dichtst bij het slechte gedeelte bevindt, het sein tot langzaam rijden langs den kant van de aankomst der treinen op minstens 500 meter vóór het slecht sporge-deelte.

Is het spoor over eene nogal groote lengte in slechten staat, zoo moet het sein tot langzaam rijden op afstanden van ten hoogste 1000 meter, herhaald worden.

Over het algemeen moet het sein tot langzaam rijden in de hand worden gehouden; het is verboden het sein aan eenen telegraafpaal vast te maken. Echter, wanneer het langzaam rijden eenigen tijd moet duren, mag de gele vlag bevestigd worden aan eenen staak, dien men plaatst op minstens 500 meter vóór het slecht gedeelte van het spoor, langs den kant van de aankomst der

treinen, op den berm van de baan, zoo dicht mogelijk bij de naaste rail, maar op ten minste 2 meter.

Wordt het sein tot langzaam rijden niet in de hand gehouden, dan is de spoorleggersbaas, de ploegbaas of de bediende, die dezes bediening waarneemt, verantwoordelijk voor het tijdig wegnemen van dat sein.

C) WERKEN OP HET SPOOR OP GROOTE LENGTE.

Het spoorgedeelte waar de machinist moet beginnen te vertragen wordt aange-
wezen, 's daags, door een gelen gelijkzijdigen driehoek, die op zijn punt staat, en, 's nachts, door twee even hoog geplaatste gele lichten. De plaats, vanwaar niet meer langzaam dient gereden, wordt aangewezen, 's daags, door een op zijn basis staande groenen driehoek en, 's nachts, door twee even hoog geplaatste groene lichten.

D) SEINEN WELKE DIENEN GEGEVEN OM EENEN TREIN IN EENE STATIE BINNEN TE LATEN DOOR MIDDEL VAN EEN ARM DIE NIET OVEREENKOMT MET DE GEWOONLIJK GEGEVEN RICHTING.

In dit geval bevestigt de seingever buiten aan het seinhuis, 's daags, de gele vlag, 's nachts, de lantaarn met geel licht.

**E) OP BANEN WAAR TIJDELIJK DE TIJDRIJMTE
GELDT, TREIN DIE TE KORT OP EEN ANDEREN
TREIN VOLGT.**

29. Op de banen, waarop tijdelijk de tijdruimte tusschen de treinen wordt in acht genomen, dat is, waar geenerlei blokstelsel bestaat, noch per telegraaf, noch per telefoon, noch met bijzondere toestellen, moeten de baanbedienden, in het bijzonder de overwegwachters, en de wegwerkers, het sein tot langzaam rijden vertoonen aan elken trein, waarop de voorgaande trein geen 5 minuten vooruit is.

**F) TREIN, DIE TE SNEL VOORUIT OF ACHTERUITDUWT
OF ACHTERUITRIJDT.**

30. De baanbedienden vertoonen het sein tot langzaam rijden aan elken trein, die bij uitzondering een anderen trein voortduwt of die achteruitduwt of achteruitrijdt met een grootere snelheid dan tegen 20 kilometer per uur (3 minuten per kilometer).

**G) OP BANEN MET BAANKLOKKEN, TREIN DIE NIET
AANGEKONDIGD IS EN DIE TE KORT OP EEN AN-
DEREN TREIN VOLGT.**

31. Indien, op dubbelspoor-banen met baanklokken, een trein aan eenen post komt zonder dat hij door de baanklok aangekon-

digd is, en er niet ten minste 10 minuten zijn verlopen sedert het voorbijrijden van den laatsten trein in dezelfde richting, dan ver- toont de bediende het sein tot langzaam rij- den aan den niet aangekondigden trein.

C. — SEINEN TOT DOORRIJDEN.

31bis. De baanbedienden geven het sein tot doorrijden, zoodra het spoor terug vrij is, aan elken trein die tot stilstaan is ge- bracht door een handsein tot stilhouden.

VI.

Gebruik van klappers bij mistig weder.

A. — OM HANDSEINEN TE HERHALEN.

32. Bij mistig weder, bezigen de baanbedienden klappers :

1° om de handseinen te herhalen, die gegeven worden om eenen hinder te dekken ;

2° om op de banen waar tijdelijk de tijdruimte tusschen de treinen geldt, de seinen tot langzaam rijden te herhalen aan een trein die te kort op een anderen volgt (art. 29).

Daartoe leggen zij op de rail, op ongeveer 100 meter vóór het handsein, een enkelen dubbelklapper ofwel twee gewone klappers op 10 meter van elkander.

B. — OM VASTE SEINEN TE HERHALEN.

33. Plichten van de seingeverers, die niet door mistseiners geholpen worden. — Bij mistig weder gebruiken de seingeverers (die niet door mistseiners geholpen worden, zie

artikel 34), klappers tot herhaling van sommige vaste seinen, die zij bedienen.

In de plaatselijke onderrichtingen is bepaald voor welke seinen dat voorschrift geldt, alsmede de juiste plaats waar die klappers moeten worden gelegd vóór het sein in de richting van de treinen.

Wanneer de seingeverers door mistseiners worden geholpen (zie artikel 34), handelen zij zooals gezegd wordt in artikel 35.

34. Mistseiners (Fogmen). — Het gebeurt dat een seingever niet kan belast worden met het leggen van de klappers tot herhaling van sommige vaste seinen, die hij bedient, hetzij omdat de klappers te ver van het seinhuis of van het wachthuisje van den seingever moeten liggen, hetzij omdat het noodig werd erkend de aanwijzingen van de vaste seinen te doen herhalen niet alleen door klappers, maar ook door **handseinen**. In die gevallen kunnen in de plaatselijke onderrichtingen andere bedienden worden aangewezen tot het leggen van de klappers en het geven van de handseinen. Die bedienden zijn de mistseiners. Hun dienst wordt geregeld bij hoofdstuk VII hierna.

35. Plichten van de seingeverers, die door mistseiners (fogmen) geholpen worden. —

Wanneer het posten in volle baan geldt, vragen de seingeverers, per telefoon of door elk ander overeen te komen middel, aan de naburige statie, de hulp van eenen mistseiner. In afwachting dat de mistseiner komt, moeten de seingeverers, uit eigen beweging, klappers op de rails leggen, zoo ver mogelijk vóór de seinen, wanneer deze op « onveilig » staan en niet al te ver van hun wachthuisje of seinhuis verwijderd zijn. De plichten der seingeverers daaromtrent worden door plaatselijke onderrichtingen geregeld.

VII.

**Reglement voor den dienst
van de mistseiners.**

A. — TAAK VAN DE MISTSEINERS.

36. Op de banen waarop internationale treinen rijden en desvoorkomend op andere banen, aan seinen van bijzonder groot belang, zijn, wanneer de Dienstbestuurders het noodig achten, bij mistig weder (1), bijzondere seingeverers werkzaam die alsdan « **mistseiners** » heeten.

De taak van die bedienden bestaat hierin, dat zij door handseinen en door klappers, die zij op de rails leggen, de aanwijzingen tot stilhouden herhalen van de vaste seinen waarvoor zij bijzonder zijn aangewezen.

B. — MISTSEINPOST.

37. **Onvaste post.** — De plaats, waar elke mistseiner moet gaan staan, heet zijn **post**.

(1) Zie, in art. 5, wat onder mistig weder wordt verstaan.

Die plaats moet eerst en vooral derwijze worden gekozen dat de bediende gemakkelijk het vast sein kan zien, waarvan hij de aanwijzing tot stilhouden moet herhalen, tenzij hij vastgesteld hebbe dat hij zich door middel van een daartoe dienend toestel in betrekking kan stellen met den seingever of beschikke over een toestel, dat den stand van het sein herhaalt.

De plaats, waar de mistseiner post houdt, kan dus in dat geval verschillen naar gelang de mist dikker is.

Bij het opkomen van den mist, is die post op 100 meter van het sein; wordt de mist dikker, zoo plaatst de mistseiner zich dichtter bij het sein en zelfs aan den voet van het sein, bij buitengewoon dikken mist. Bovendien moet de mistseinpost derwijze gekozen worden dat vandaar de seinen aan den trein te geven het best kunnen worden gezien, een en ander met inachtneming van de veiligheid van den mistseiner.

38. Vaste post. — Op plaatsen, waar dikwijls mist heerscht, kan de mistseinpost eens en vooral worden gesteld op ongeveer 400 meter van het sein, waarvan het bevel tot stilhouden moet herhaald worden. Als dan moet op die plaats een huisje worden

gebouwd, tenzij de plaatselijke gelegenheid toelaat den mistseinpost te voegen bij den post van eenen overwegwachter of van eenen bediende, die in de nabijheid gehuisvest is.

Het huisje van den **mistseiner** of van den bediende die als zoodanig dienst doet, moet per wekker of per telefoon verbonden zijn met het wachthuisje of het seinhuis van den seingever die het te herhalen sein bedient. Daarenboven plaatst men in het wachthuisje van den mistseiner een toestel tot herhaling van den stand van het sein. Ten slotte kunnen ter beschikking van den mistseiner bijzondere toestellen worden gesteld waarmee hij, op den vereischten afstand, eenen klapper op de rail kan leggen.

C. — Plichten van de mistseiners.

A) Diensttijd.

39. Begin van den dienst. — 1° Wanneer er mist (1) opkomt of dikke sneeuw valt tijdens de diensturen, moeten al de werken waarvan de voltooiing niet volstrekt noodzakelijk is, onmiddellijk worden uitgesteld en gaan de mannen, die als mistseiners zijn aangewezen, dadelijk, uit eigen beweging, bij den statieoverste of bij den seingever van het seinhuis of van het wachthuisje, waarvoor zij aangewezen zijn.

Elke oproeping van den statieoverste of van den seingever, waarvan zij afhangen, beantwoorden zij ook dadelijk.

2° Buiten de werkuren, moeten de mistseiners, uit eigen beweging, hunne diensten aanbieden aan de statie of aan het seinhuis, waarvoor zij aangewezen zijn, wanneer zij bemerken dat die diensten noodig zijn.

Elke oproeping van den statieoverste, waarvan zij afhangen, beantwoorden zij ook dadelijk.

(1) Zie, in art. 5, wat onder mistig weder wordt verstaan.

40. Einde van den dienst. — Wanneer de mist voldoende opgetrokken is, zoodat de vaste seinen op 100 meter duidelijk zichtbaar zijn, mag de mistseiner zijnen post niet verlaten vooraleer hij daartoe oorlof heeft bekomen van den seingever of den statieoverste van wien hij afhangt. Om het uur van zijn vertrek te laten blijken, zet hij zijnen naam op de aanwezigheidslijst waarop hij, bij zijne aankomst, geteekend heeft.

B) DIENST DER MISTSEINERS.

41. Voorwerpen die de mistseiners bij zich moeten hebben. — Vooraleer de mistseiners naar hunnen post gaan, moeten zij voorzien zijn van ten minste 20 klappers, van eene gereedgemaakte vierkleurige lantaarn, van lucifers, van eene roode, eene gele en eene groene vlag en van een toethoorn.

42. Gebruik van klappers en van handseinen. — Wanneer een mistseiner, op zijnen weg naar de statie of naar het seinhuis of wachthuisje van den seingever waarvoor hij is aangewezen, het sein voorbijgaat, dat hij moet beschermen en dit sein op « onveilig » ziet, legt hij eenen klapper op de rail, daar waar hij bemerkt dat het sein onzichtbaar wordt. In sommige gevallen, kan een

mistseiner door de plaatselijke onderrichtingen ontheven worden van de verplichting om eerst te gaan naar de statie of naar het seinhuis of wachthuisje van den seingever, waarvoor hij is aangewezen.

Wanneer het vast sein, dat de mistseiner moet herhalen, op « onveilig » staat (of uitgedoofd is), legt de mistseiner een klapper op de rail op ten minste twintig meter vóór zijnen post in de richting van de aankomende treinen, en met behulp van zijne handseinen beveelt hij « stilhouden » in die richting.

Zoodra het vast sein op veilig is gezet, neemt de mistseiner den klapper en het handsein tot stilhouden weg.

Hij vertoont daarop het groen sein, wanneer het een vast sein met twee standen geldt. Geldt het een vast sein met drie standen, dan vertoont de mistseiner het geel of groen sein volgens den openingsstand van dit sein.

Zoodra het laatste voertuig van eenen trein een sein voorbij is, waarvan de aanwijzingen door den mistseiner moeten herhaald worden, legt deze opnieuw eenen klapper op de rail en vertoont hij langs den kant der aankomende treinen het sein tot stilhouden zonder te wachten dat het vast

sein weder op « onveilig » wordt gezet achter den trein.

43. Toezicht over de seinen. — De mistseiners moeten, met de gewone seingeverers, er op letten dat niets de goede werking verhindert van de seinpalen of schijven en van de seinlantaarn; dat deze goed branden; dat de glazen er van niet verdoofd zijn door sneeuw en dat de draden vrij over de katrollen glijden. De mistseiners moeten aan de seingeverers onmiddellijk kennis geven van elk gebrek aan de seinen of van alles wat dezer goede werking kan verhinderen; moeten zij daartoe hunnen post verlaten, zoo leggen zij eenen klapper op de rail.

C) GEDRAG VAN DE MISTSEINERS.

44. De dienst van mistseiners wordt maar opgedragen aan bedienden die door hun vroeger gedrag bewezen hebben dat zij te vertrouwen zijn en dat hun gezichtsvermogen niets te wenschen overlaat.

De mistseiners mogen nooit vergeten van hoe groot belang hunne taak is voor den veiligen loop der treinen.

Onder geen voorwendsel mogen zij hunnen post verlaten vooraleer zij afgelost zijn, doch wel in de twee gevallen, vermeld in

artikelen 43 en 45 of om een in nood verkeerenden trein langs achter te dekken (zie artikelen 17 en 18).

Bij elk zelfs licht verzuim kunnen zij, door hun onmiddellijken overste, onmiddellijk worden teruggezonden naar de ploegen wegwerkers en er kan hun, voor een bepaalden tijd of voor goed, de taak van mistseiners worden ontzegd.

Mistseiners, die hunnen post hebben verlaten, die dienst geweigerd hebben of andere zware vergrijpen begaan, kunnen worden gestraft met afzetting, alsof zij tijdens de diensturen dronken waren bevonden.

D) AANBEVELINGEN VOOR HET GEBRUIK VAN KLAPPERS.

45. Zoodra de voorraad klappers, waarvan de mistseiner is voorzien, bijna op is, vraagt hij er andere en, zoo hij daarvoor zijnen post moet verlaten, legt hij eenen klapper op de rail.

De klappers moeten voorzichtig behandeld worden om te vermijden dat ze onverwachts springen.

Ze worden bewaard in eene metalen doos, in eene volkomen droge plaats en buiten bereik van elke bijtende stof.

Bij den aanvang van het mistseizoen,

moeten de klappers worden beproefd om te weten of ze in goeden staat zijn. Daartoe doet men er een of twee op twintig sprin-
gen.

Ze worden gebezigd in dezelfde orde als ze afgeleverd werden ; daartoe wordt gelet op den datum van vervaardiging en op het reeksnummer die op elken klapper staan.

Niet langer dan 3 jaar mogen ze bewaard worden ; ook wanneer ze van buiten beroest of beschadigd zijn, worden ze buiten ge-
bruik gesteld.

VIII.

Beteekenis van de handseinen die niet door baanbedienden worden gegeven.

A. — SEINEN OP TREINEN EN MACHINES ONDERWEG.

A) RIT OP HET GEWOON SPOOR.

46. 's Daags wordt het achtereinde van al de treinen aangeduid door de schijf met rood glas en door de veiligheidslantaarn, die zich rechts van het dak van het laatste voertuig bevindt.

De schijf voor treineinde en de veiligheidslantaarn worden geplaatst opdat de bedienden van den trein en van de baan kunnen zien dat de trein in zijn geheel is.

's Nachts wordt het vooreinde van al de treinen aangeduid door eene schijf met wit licht en het achtereinde door eene schijf met rood licht en door de brandende veiligheidslantaarn.

Deze lantaarn is tweekleurig en vertoont, bij gewonen rit, het rood licht naar achteren en het groen licht naar voren.

Voor het rijden, in volle baan, van de treinen met dubbele trekkraft, en wèl met eene achterspanmachine, wordt de roode schijf van het laatste voertuig weggenomen en geplaatst aan het achtereinde van die machine.

Elke machine, elk stoomrijtuig of pakwagenmachine die los rijdt, voert 's nachts, aan het vooreinde, eene schijf met wit licht en, aan het achtereinde, eene schijf met rood licht. (1)

Aan het achtereinde van de voorste machines der rijdende treinen mag, 's nachts, geen enkel brandend sein geplaatst zijn.

Op banen waar de nachtdienst niet volledig is, voeren de twee treinen, die den dienst eindigen, de eene in de eene richting, de andere in de tegenovergestelde richting, ieder de veiligheidslantaarn zoo, dat zij het groen licht naar achteren vertoont.

In geval een alleenrijdende machine, een stoomrijtuig of eene pakwagen-machine den dienst eindigt in de eene of andere richting, op een baanvak waar de nachtdienst niet volledig is, voert ze aan de achterzijde, rechts, eene tweekleurige lantaarn met het

(1) Desnoods, wanneer de machinist geene schijflantaarn met rood licht heeft, mag deze vervangen worden door een lantaarn, die hetzelfde licht vertoont.

rood licht naar voren en het groen licht naar achteren, buiten en behalve de seinen bij paragraaf C voorgeschreven.

Wanneer een trein, die den dienst op een baanvak gewoonlijk eindigt, gevolgd wordt door een buitengewonen trein of door een vertraagden trein, wordt de veiligheidslantarn naar links van den trein verplaatst en vertoont het rood licht naar achteren.

Bij het ontbreken van seinen aan het achtereinde van de treinen wordt artikel 21 in acht genomen.

B) RIT OP VERKEERD SPOOR.

47. Het rijden op verkeerd spoor van een trein of van een losse machine wordt aangeduid, 's daags, door een roode vlag, rechts op den tender of op de tendermachine, het stoomrijtuig of de pakwagen-machine; 's nachts, door een brandende fakkel eveneens rechts op den tender, de tendermachine, het stoomrijtuig of de pakwagen-machine.

C) SEINEN TOT AANKONDIGING VAN FACULTATIEVE EN BUITENGEWONE TREINEN.

48. De roode vlag 's daags geheschen aan het achtereinde en links van eenen trein of van eene machine, kondigt een facultatie-

ven of een buitengewonen trein aan, die in dezelfde richting rijdt, ofwel een trein die niet dagelijks rijdt, eveneens in dezelfde richting rijdende.

De groene vlag geheschen aan het achter-einde en links van eenen trein of van eene machine, kondigt een facultatieve of buitengewonen trein aan, die in tegenovergestelde richting rijdt, ofwel een niet dagelijks rijdenden trein, die insgelijks in tegenovergestelde richting rijdt.

Bijzondere voorschriften regelen het aankondigen, door middel van seinen, van het loopen van facultatieve en buitengewone treinen, op baanvakken die gemeenschappelijk worden geëxploiteerd door den Staat en door Maatschappijen. Voor dat geval, ontvangen de betrokken bedienden plaatselijke onderrichtingen.

Telkenmale als bevel aan den hoofdwachter is gegeven tot het hijschen van de roode vlag of van de groene vlag, maakt de statie-overste daarvan melding in het verslag reeks E, n^r 791 of 791bis als volgt :

Hijsch vlag (roode of groene volgens het geval) van... tot...

(Handteekening.)

Voor eene los rijdende machine wordt die melding op het ritorder geschreven.

Desnoods doet de statie, welke die formaliteiten moet vervullen, den trein stilhouden die de roode of de groene vlag moet hyschen, en schrijft zij een buitengewonen stilstand voor aan de statie waar het sein moet worden afgenomen, doch niet voor internationale treinen of voor locaaltreinen, onderworpen aan dezelfde exploitatievoorwaarden.

Wat laatstgenoemde treinen betreft, waarvan de lijst in het « Boek van den treindienst » voorkomt, wordt de vlag, desvoorkomend, geheschen aan de laatste statie, waar de trein stilhoudt vóór de statie waar de vlag noodzakelijk wordt ; zij wordt afgenomen aan de eerste statie, waar de trein stop na die waar de vlag onnoodig wordt.

De aankondiging door middel der vlag, van een facultatieven of buitengewonen trein brengt geene verandering in den loop van de geregelde treinen. De statieoverste moet den gang van den buitengewonen trein zoodanig regelen, dat de geregelde loop en de veiligheid van den dienst er niet onderlijden.

Deze opmerking geldt overigens alleen voor buitengewone treinen, loopende op ba-

nen met dubbel spoor, aangezien de facultatieve treinen over het algemeen, en de buitengewone treinen op de banen met enkel spoor, steeds loopen volgens de dienstregeling, vastgesteld door het Hoofdbeheer of door de Dienstbestuurders der Exploitatie.

Het sein door middel van de groene vlag wordt enkel gegeven, bij gemis van een trein die de roode vlag kan vertoonen ofwel indien er een te lange tijd zal verloopen tusschen den doortocht van den trein, waarop de roode vlag zou kunnen zijn geheschen en den doortocht van den aan te kondigen trein.

De facultatieve en de buitengewone treinen worden, 's nachts, door seinen aangekondigd, door de veiligheidslantaarn, die zich gewoonlijk rechts van het dak van het laatste voertuig bevindt, op dezelfde hoogte naar links te verplaatsen.

Als die lantaarn links geplaatst is, wordt daardoor aangekondigd :

1° door haar naar de achterzijde gericht rood licht, een facultatieven of buitengewonen trein, welke ook de richting weze waarin die trein rijdt ;

2° door haar groen licht, naar de achterzijde gericht, een facultatieven of buitenge-

wonen trein, die in tegenovergestelde richting rijdt en tevens het eindigen van den dienst in de richting waarin de trein rijdt, die het sein voert.

Die voorschriften zijn niet alleen van toepassing op de facultatieve of op de buitengewone treinen, maar over het algemeen op al de regelmatige treinen die niet dagelijks rijden.

De pikeurs hebben als plicht het personeel van de baan, en vooral de overwegwachters, te verwittigen van het rijden van bedoelde treinen.

D) SEINEN OP DE MACHINES BIJ VRAAG OM HULP.

49. Heeft een trein hulp gevraagd, dan plaatst de machinist, 's nachts of bij mistig weder, eene brandende fakkel aan weerszijden van den tender.

Op eene bij nacht of mistig weder ter hulp gezonden machine **op de banen met enkel spoor**, moet aan weerszijden van den tender eene brandende fakkel steken. Buiten dien moet de machine met de meeste voorzichtigheid rijden en kort achtereen het waarschuwingssein geven.

Over het algemeen, dienen de brandende fakkels als bijgevoegde seinen in de gevallen waarin eene botsing te vreezen is.

**B.— SEINEN DOOR DEN MACHINIST GEGEVEN
DOOR MIDDEL VAN DE STOOMFLUIT.**

50. Op alle plaatsen, is het gebruik van de fluit geregeld als volgt :

1° Eén korte toon :

voor het in beweging zetten van een goederentrein, van een reizigerstrein met dubbele trekkraft of van aaneengekoppelde machines ; (1)

om de remmen van een in beweging zijnden trein te doen loszetten ;

2° Eén korte toon en één lange toon :

om geleidelijk al de remmen te doen vastzetten van een in beweging zijnden trein.

3° Eén lange toon :

om de bedienden op de baan te waarschuwen in geval van gevaar ;

bij het inrijden van een tunnel ;

om de reizigers te waarschuwen die, gaan-

(1) Op de treinen met dubbele trekkraft, geeft de voorste machinist door het voorgeschreven sein met de stoomfluit te kennen dat de trein zich in beweging zet. De achterste machinist antwoordt onmiddellijk door hetzelfde fluitsein en opent te gelijktijd zijnen regelaar. Eerst nadat de voorste machinist het antwoord van den achtersten machinist heeft gehoord, opent hij op zijne beurt den regelaar.

Dit voorschrift geldt eveneens voor het in beweging zetten van twee gekoppelde machines, die zonder trein op de baan of in de statiën rijden.

de of zich bevindende op de trottoirs der statiën, zouden blootgesteld zijn aan ongevallen. Alsdan zal de toon aanhouden totdat er geen gevaar meer voor de reizigers is. Het gebruik van den zachten toon is in dit geval voorgeschreven ;

om zijn stilhouden aan te kondigen vóór een afstandsein niet voorzien van eene aankondigingsbel, of vóór een seinpaal dienende als afstandsein. Het is uitdrukkelijk verboden misbruik te maken van de stoomfluit om het op « veilig » zetten van seinen te vragen ; ten hoogste mag de machinist, **bij tusschenpoozen**, door één langen fluittoon zijne aanwezigheid herinneren.

4° **Lange en herhaalde tonen :**

om aan de baan- en treinbedienden het breken van koppelingen te berichten of om antwoord te geven op de seinen der bedienden die de breuk hebben bekendgemaakt.

Desnoods wordt dat sein herhaald totdat de treinbedienden het begrepen hebben.

5° **Twee korte, snel op elkander volgende tonen, ongeveer alle twee seconden herhaald :**

om de bedienden van de baan of die van een kruisenden trein te verwittigen dat op

het nabijzijnd hoofdspoor hinder is. Het sein wordt herhaald totdat de machinist zeker is, dat het begrepen werd.

6° Verscheidene korte, snel herhaalde tonen :

om het noodsein te geven, wil zeggen om onmiddellijk alle remmen te doen vastzetten.

51. Op bijzondere plaatsen. — Aan vertakkingen, bij het naderen van richtingsseinpalen, indien de arm, betrekking hebbende op de door den machinist te volgen richting, nog niet vóór hem op veilig staat. fluit de machinist als volgt :

Twee lange tonen, om doorgang rechts te vragen ;

Drie lange tonen, om doorgang links te vragen ;

Eén langen toon, om doorgang in het midden te vragen, indien de vertakking uit drie takken bestaat.

Zijn er vier takken aan de vertakking, dan geldt één lange toon voor de richting die zich het meest links bevindt ; twee tonen voor de tweede, drie tonen voor de derde,

vier tonen voor de vierde richting, gerekend van links naar rechts.

Indien de trein tot stilstand is gebracht nadat die aanwijzingen zijn gegeven, moet de machinist dezelve herhalen alvorens zich weder in beweging te zetten.

52. Melding van ontvangst van een sein.

— Elk sein, dat van het spoor of van den trein komt, wordt onmiddellijk herhaald door den machinist, door middel van de stoomfluit.

C. — SEINEN DOOR DE TREINBEDIENDEN GEGEVEN.

A) BEVELSEINEN.

53. De hoofdwachters bevelen :

1° **Het vertrek**, door één langen toon met de mondfluit. Tevens, 's nachts, tonen zij het wit licht in de richting van den kop van den trein en bewegen het twee maal van omhoog naar omhoog ;

2° **Langzaam rijden**, door het vertoonen van de gele vlag of van het geel licht ;

3° **Stilhouden**, door het zwaaien van de roode vlag of van het rood licht.

De hoofdwachters kondigen aan :

Het breken van koppelingen door het zwaaien, 's daags, van de groene vlag, en, 's nachts, van het groene licht.

De seinen door middel van de lantaarns en vlaggen moeten gegeven worden rechts van den trein en worden herhaald totdat de machinist er op heeft geantwoord.

B) SEINEN TÓT DEKKING VAN STILSTAANDE TREINEN.

54. Gevallen, waarin de seinen dienen gegeven. — In de volgende gevallen, moet het personeel van den trein, om 't even hoe zeker het mocht wezen dat geen trein kan opkomen, **onmiddellijk** handelen zooals voorgeschreven wordt bij artikel 55 hierna :

1° Op al de banen over het algemeen, in geval van nood of van ongeval, waardoor een trein of eene losse machine in volle baan stilstaat ;

2° Op de banen waarop tijdelijk de tijdruimte tusschen de treinen wordt in acht genomen (dat is, waar geenerlei blokstelsel werkt, noch per telegraaf, noch per telefoon, noch per bijzondere toestellen), in geval van stistand vóór een afstandsein;

3° Op de banen waarop het blokstelsel met gesloten sectie werkt, (banen voorzien van tusschenposten), in geval van stilstand voor een kloksein, wanneer de hoofdwachter en de machinist, bij den eersten oogopslag, niet zeker zijn dat de versperring niet langer dan 5 minuten zal duren. Als de stilstand eenvoudig hieraan te wijten is, dat het verkeer tijdelijk onvrij is om een andere reden dan nood of ongeval, zet de machinist den trein weder in gang wanneer het sein op « veilig » staat, nadat hij zich verzekerd heeft dat de hoofdwachter weer in zijnen pakwagen is.

55. Gebruik van de seinen in de gevallen, bij artikel 54 vermeld. — Een treinbediende (wachter of remmer), aan te wijzen door den hoofdwachter, gaat dadelijk, op loop-pas, ten minste tot 800 meter **naar achteren** om den trein te dekken.

Die bediende moet steeds van **klappers** voorzien zijn en daarenboven :

1° 's daags, van een roode vlag ;

2° 's nachts — en, bij mistig weder, ook 's daags — van eene lantaarn met rood licht en van de middelen om ze desnoods weder aan te steken.

Op baanvakken met tunnels, moet die bediende tegelijk èn de **roode vlag**, èn de **lantaarn met rood licht** bij zich hebben.

Wanneer er geen wachter en geen remmer op den trein is, wordt die taak aan den stoker opgelegd door den hoofdwachter of, voor eene losse machine, door den machinist.

Op banen met enkel spoor, over het algemeen, en, op banen met dubbel spoor, wanneer de beide sporen versperd zijn, moet de stoker, voorzien van klappers en van handseinen, zooals hierboven voorgeschreven, uit eigen beweging, tot ten minste 800 meter **naar voren gaan**, om daar den hinder te dekken.

De hoofdwachter doet zijnen trein **naar achteren** dekken en verzekert zich tegelijk dat het noodige **naar voren** gedaan werd.

De bedienden die met de dekseinen belast werden, houden deze in stand totdat zij naar den trein of de machine terug moeten.

Voor dat de bediende, die den trein **naar achteren** dekt, naar den trein teruggaat, legt hij, op de plaats van waar hij teruggeroepen wordt, **klappers** ter verwittiging van den machinist van den trein, die mocht opkomen.

De klappers, ten getale van twee, worden

op 10 meter van elkander gelegd en mogen op dezelfde rij rails liggen. Als men dubbelklappers heeft, is een dubbelklapper voldoende.

Indien de bediende, die het sein tot stilhouden draagt, eenen baanbediende ontmoet, gelast hij dezen, in zijne plaats, dat sein op de behoorlijke plaats te dragen en keert hij dadelijk daarna naar zijnen trein terug.

De baanbediende houdt het sein tot stilhouden in stand totdat de trein, die in nood verkeert, zijnen rit hervat heeft en het spoor niet meer versperd is.

De hoofdwachter of, voor eene losse machine, de machinist, moet zelf zorgen voor de stipte uitvoering van de bovenstaande voorschriften; bij gemis van beschikbaren trein- of baanbediende, neemt hij zelf achtereenvolgens de maatregelen om elk nieuw ongeval te vermijden aan eenen trein of aan eene machine die mocht volgen.

De bediende, die den trein moet dekken, mag volstrekt niet naar den trein teruggaan, zelfs niet wanneer hij er teruggeroepen wordt, vooraleer hij de klappers op den voorgeschreven afstand heeft gelegd of een anderen bediende belast heeft met het geven van de seinen tot stilhouden.

C) SEINEN TOT DEKKING VAN TREINEN
BIJ LANGZAAM RIJDEN.

56. Wanneer, ten gevolge van eene of andere oorzaak, de snelheid van een reizigers-trein tijdelijk zoo is verminderd dat een man hem stapvoets kan volgen, stapt de achterste wachter uit zijnen pakwagen, en legt hij ten minste op elken kilometer en voor zoover de snelheid van den trein het hem veroorlooft, klappers op het spoor.

Voor eenen goederentrein of voor eene losse machine, op eene baan waar tijdelijk de tijdruimte tusschen de treinen geldt wegens stoornis aan den blok, moet de hoofdwachter of de stoker doen wat hiervoren aan den wachter opgelegd is.

D) SEINEN VAN WACHTER TOT HOOFDWACHTER, OP
GOEDERENTREINEN MET 2 PAKWAGENS.

57. 's Nachts, zoodra een goederentrein waarin bij uitzondering twee pakwagens loopen en die bediend wordt door een hoofdwachter en een wachter, in een statie stilhoudt, vertoont de achterste wachter, wanneer hij zeker is dat de achterste rem geheel vast is, het wit licht van zijne lantaarn naar het vooreinde van den trein en beweegt hij het eenmaal van beneden naar boven.

Daardoor meldt hij aan den hoofdwachter dat hij op zijnen post is.

Wanneer al de verrichtingen afgelopen zijn, beweegt de achterste wachter zijne lantaarn met wit licht tweemaal op en neer om den hoofdwachter te melden dat het achterdeel van den trein voor het vertrek gereed is.

In de beide gevallen, verthoont de hoofdwachter het wit licht van zijne lantaarn naar achteren om den wachter te melden, dat hij zijne seinen begrepen heeft.

D. — SEINEN EN VEILIGSHEIDSMAATREGELEN BIJ VERSPERRING VAN DE SPORENTEN GEVOLGE VAN HINDER OF STORING.

A) HINDER OP HET HOOFDSPOOR NAAST DAT WAAROP DE TREIN RIJDT.

1° Seinen tot dekking en waarschuwing.

58. Wanneer de machinist van een rijdenden trein op het naburig hoofdspoor een hinder of eene storing bemerkt, die de veiligheid in gevaar brengt, geeft hij twee korte, snel op elkander volgende fluittonen en herhaalt die ongeveer elke twee seconden, om

de bedienden van de baan en van de treinen, die op het versperde spoor rijden, te waarschuwen.

Daarenboven regelt hij derwijze zijnen rit dat hij zoo dicht mogelijk bij de gevaarlijke plaats stilhoudt en tracht hij den hinder uit den weg te ruimen.

Zoodra de machinist erkend heeft dat de versperring niet onmiddellijk kan worden verholpen, rijdt hij voort met zijnen trein tot ten minste 800 meter verder ; hij doet in het versperde spoor een rood sein plaatsen — vlag 's daags ; brandende lantaarn 's nachts en bij mistig weder — en hij doet vóór het sein twee gewone klappers leggen op 10 meter van elkander, of een enkelen dubbelklapper ; daarna rijdt hij voort tot aan den eersten blokpost, wanneer er een is alvorens eene statie te bereiken, en verwittigt hij den blokwachter.

De machinist rijdt vervolgens door tot aan de eerste statie, waar hij eveneens stilhoudt, zelfs dan wanneer de trein aldaar geregeld niet stopt ; hij verwittigt den statie-overste, vraagt een roode vlag of eene lantaarn ter vervanging van het sein, dat hij op de baan heeft achtergelaten en hervat dan zijn gewonen rit.

Op den geheelen weg tusschen den hinder

en de eerste statie of tot den eersten blokpost, gaat de machinist voort met de fluittonen, bedoeld bij de 1^e paragraaf te geven. Daarenboven, zoo de machinist op dien weg eenen trein ontmoet die naar de gevaarlijke plaats rijdt, moet hij de aandacht van de bedienden van dien trein gaande maken, door het zwaaien van een rood sein of, bij gebreke daarvan, van elk ander voorwerp, terwijl hij tevens de voorgeschreven fluittonen blijft geven.

2^o Maatregelen te nemen door de bedienden van de gewaarschuwde treinen.

59. Wanneer de machinist van eenen trein door middel van het voorgeschreven sein, door een anderen machinist of op elke andere wijze gegeven, kennis ontvangt van het bestaan van eene oorzaak van gevaar op het spoor dat hij berijdt, vertraagt hij onmiddellijk zijnen rit en bemeestert hij zijnen trein zoo, dat hij ten allen tijde kan stilhouden, hetzij vóór het sein dat den hinderdekt, hetzij vóór de gevaarlijke plaats zelve.

Hij mag weder met zijne gewone snelheid rijden, zoodra hij hetzij eenen blokpost, hetzij eene statie heeft bereikt, zonder iets buitengewoons te hebben ontmoet, en nadat hij

daartoe oorlof heeft ontvangen van den blokwachter of van den statieoverste, volgens het geval.

3° Maatregelen te nemen door de baan- en de statiebedienden.

60. Wanneer de bedienden, die met het onderhouden en het schouwen van de baan belast zijn, door middel van een sein, door eene machine of op elke andere wijze gegeven, kennis ontvangen van het bestaan op de baan van eene oorzaak van gevaar, dan moeten zij onmiddellijk den hinder of de storing trachten op te sporen. Nadat zij zich verzekerd hebben dat de gevaarlijke plaats, aan de zijde vanwaar de treinen komen, voldoende is gedekt, doen zij het noodige om het verkeer zooals in de gewone omstandigheden te herstellen; zij verwittigen vervolgens den eersten blokwachter en de eerste statie naar de zijde vanwaar de treinen komen en geven desnoods in die statie het sein af, dat door eenen machinist in de baan mocht geplaatst zijn.

De blokwachter en de statie, die door de fluittonen van eenen machinist, of op elke andere wijze, kennis ontvangen hebben van het bestaan van eene oorzaak van gevaar op

een spoor, moeten elken trein, die op het versperde spoor rijdt, doen stilhouden; nadat zij de bedienden van den trein hebben verwittigd, geven zij hun de toelating om voort te rijden, doch bevelen hun de grootste voorzichtigheid aan. De trein wordt echter in de statie achtergehouden indien hij, door zijne aanwezigheid in volle baan, het zenden van hulp ter plaatse van het ongeval mocht hinderen.

Desnoods verwittigt de statieoverste de baanbedienden en doet, zoo de omstandigheden zulks vereischen, het noodige ter bekoming van eene hulpmachine.

B) HINDER OP HET SPOOR, WAAROP DE TREIN RIJDT.

1° Seinen tot dekking en waarschuwing.

61. Wanneer de machinist van een rijdenden trein, op het spoor dat hij berijdt een hinder of eene storing bemerkt, moet hij onmiddellijk stilhouden; kan hij de oorzaak van het gevaar niet doen verdwijnen, alhoewel hij zijn weg kan vervolgen, dan dekt hij de gevaarlijke plaats naar achteren door middel van de voorgeschreven seinen.

Op enkel spoor, moet de gevaarlijke plaats eveneens naar voren gedekt worden.

De maatregelen te nemen wanneer de hinder of de storing den trein belet voort te rijden, zijn aangegeven door artikelen 54 en 55.

**2° Maatregelen te nemen door de trein-
en de baanbedienden.**

62. Indien de omstandigheden het toelaten, rijdt de machinist voort; ontmoet hij eenen baanbediende, zoo stopt hij om hem de noodige aanwijzingen te geven.

Ook stopt hij aan den eersten blokpost, zoo er een is, en aan de eerste statie, overeenkomstig de voorschriften van artikel 59.

Moet de trein achteruitrijden, dan nemen het treinpersoneel en de seingeverers der vertakkingen artikel 64 in acht.

Bovendien nemen de baan- en de statiebedienden de voorschriften van artikel 60 in acht.

**E. — SEINEN TE GEVEN WANNEER EEN
TREIN GEDUWD WORDT OF ACHTERUITRIJDT.**

63. Trein die een anderen trein duwt of die achteruitrijdt. — Wanneer een machinist, bij uitzondering, een anderen trein voortduwt of den trein, dien hij voert, of een gedeelte daarvan achteruitduwt, mag

hij niet sneller rijden dan tegen 20 kilometer per uur (3 minuten per kilometer). De baanbedienden vertoonen het sein tot langzaam rijden wanneer die snelheid wordt overtroffen.

64. Geheele trein, die achteruitrijdt. — Moet een geheele trein achteruitrijden, dan verstaat de hoofdwachter zich, vooraleer hij den achteruitrit doet beginnen, met den overste van de voorgaande statie, die, in voorkomend geval, een schriftelijk oorlof afgeeft om tot aan zijne statie terug te rijden.

De statieoverste, die zulken maatregel toelaat, doet de uitrijseinen van de statie in de richting van den trein op « onveilig » zetten, alsmede de seinen die de statie aan de tegenovergestelde zijde afsluiten en laat ze op « onveilig » tot bij de terugkomst van den trein. Bij gebrek aan uitrijseinen, doet de statieoverste 's daags eene roode vlag, 's nachts eene lantaarn met rood licht in het spoor plaatsen.

De statieoverste doet al de seingever, overwegwachters en blokwachters van den achteruitrit op verkeerd spoor verwittigen door den bediende die de toelating tot achteruitrijden draagt.

De seingeverers der vertakkingen, indien er zijn, beletten dadelijk elk anderen rit op het bezette spoor; te dien einde houden zij op « onveilig » de vaste seinen der verschillende sporen die naar het bezette spoor leiden of het kruisen, en plaatsen daarenboven, op elk dier sporen, een rood sein (vlag of lantaarn). Dat sein wordt geplaatst op 50 meter van de vertakking en de **machinist** mag den post maar verlaten als hij zeker is, dat de seingeverer dien plicht vervuld heeft.

Bestaan er eene of meer vertakkingen op het baangedeelte waarop achteruitgereden wordt, dan wordt met omzichtigheid achteruitgereden; een bediende gaat 800 meter voorop met het sein tot stilhouden, doch enkel totdat de laatste vertakking voorbij gereden is.

65. Treindeel, dat achteruitrijdt. — Indien het voorste deel van een gescheiden trein moet achteruitrijden om het achterste deel te vervoegen, dan mag de achteruitrit geschieden op bevel van den hoofdwachter zonder dat men zich hieromtrent dient te verstaan met de statie, naar dewelke de trein terugrijdt. Dan moet met voorzichtigheid worden gereden, terwijl een bediende met het sein tot stilhouden voorop gaat.

65bis. Verantwoordelijkheid van den hoofdwachter. — De hoofdwachter zorgt, in voorkomend geval, voor de uitvoering van deze voorschriften. Desnoods geeft hij de noodige seinen tot langzaam rijden.

F. — SEINEN TOT AANKONDIGING VAN TREINEN DOOR BAANKLOKKEN.

66. Doel. — Op sommige banen bestaan er zoogenaamde zware baanklokken die ten doel hebben het personeel verscheidene seinen te geven betreffende den dienst der treinen en, onder andere, de aanstaande aankomst van de treinen te melden, alsmede de richting, waarin zij rijden.

67. Beteekenis der seinen. 1° Vertrek van een trein. — Het vertrek van een trein, die eene statie zal verlaten, wordt, op het baan gedeelte door dien trein te berijden, aangekondigd door ééne reeks of door twee reeksen klokslagen, volgens de richting van zijnen rit.

In plaatselijke onderrichtingen voor de betrokken bedienden, wordt opgegeven de richting waarvoor eene enkele, en die waarvoor eene dubbele reeks klokslagen wordt gegeven.

2° Vernietiging van een sein. — Drie reeksen klokslagen worden gegeven om een sein te vernietigen, dat bij vergissing werd gegeven of dat om eenige andere reden als nietig moet worden beschouwd.

Dient daarna een ander sein gegeven, dan moet men ten minste één minuut wachten.

3° Noodsein. — Het noodsein, voorschrijvende het handsein tot stilhouden aan al de treinen te vertoonen, wordt door middel van vijf reeksen klokslagen gegeven.

Zoodra de reden niet meer bestaat, waarvoor het bevel tot staking van den dienst werd gegeven, wordt het noodsein vernietigd door drie reeksen klokslagen.

68. Plichten van de baanbedienden. — Wanneer, op eene baan met enkel spoor, een post, die reeds de aankondiging van eenen trein in eene bepaalde richting ontvangen heeft, daarna en vooraleer die trein voorbij is, de aankondiging ontvangt van een tweeden trein, die in tegenovergestelde richting rijdt, zet de bediende onmiddellijk een sein tot stilhouden in het spoor; dan gaat hij op looppas den trein tegemoet, dien hij veronderstelt in de eerste plaats te zien afkomen, om hem ook de seinen tot stilhouden te geven.

Hij keert naar zijnen post terug zoodra hij eenen anderen bediende ontmoet heeft, die zich met het geven van die seinen belasten kan; als het nog mogelijk is, gaat hij den tweeden trein tegemoet om hem het sein tot stilhouden te geven.

Geen sein moet worden gegeven aan eenen trein, die op eenen post mocht aankomen zonder daar aangekondigd te zijn door de voorgeschreven klokslagen, doch wèl in de hierna bepaalde gevallen :

1° Wanneer, op eene baan met enkel spoor, de bedoelde post kennis heeft ontvangen van de aanstaande aankomst van een anderen trein, rijdende in tegenovergestelde richting, moeten de seinen tot stilhouden aan de beide treinen worden gegeven zooals hiervoren wordt gezegd ;

2° Wanneer, op eene baan met dubbel spoor, er niet ten minste tien minuten zijn verlopen sedert den voorbijrit van den trein, die het laatst in dezelfde richting heeft gereden, moet het sein tot langzaam rijden worden gegeven aan den niet aangekondigden trein.

Het wegblijven van de aankondigingen, evenals elke andere storing aan de klokken of aan hare verbindingsdraden, moet zoo

spoedig mogelijk ter kennis worden gebracht van den overste der dichtstbijzijnde statie zonder dat de bedienden daarom hunnen post mogen verlaten ; daartoe wenden zij zich hetzij tot de wegwerkersploeg, zoo deze in de buurt is, hetzij tot den pikeur, als deze voorbij komt ; desnoods gaan zij zelve naar de statie zoodra hun dienst uit is.

De bediende, die met de bewaking van eene klok belast is, bewaart den sleutel van de deur dier klok ; het is hem streng verboden zelf die deur te openen ; dien sleutel mag hij enkel afgeven aan de bedienden die met het toezicht en het onderhoud van de toestellen belast zijn.

Alle dagen en op de uren aangewezen in de plaatselijke onderrichtingen, moet de bediende, die met de bewaking van eene klok belast is, het binnenwerk opwinden door middel van de kruk, die hij bezit.

Dat moet steeds voorzichtig geschieden, om te vermijden dat de stukken van het binnenwerk gebroken of beschadigd worden.

Na elke opwinding, wordt de kruk uitgenomen en in het huisje of de woning geborgen en wordt het gat voor de kruk zorgvuldig met zijne plaat gedekt.

Als men bij het opwinden een te grooten of in 't geheel geen weerstand bespeurt, is de klok gestoord ; dan moet de dichtstbijzijnde statie verwittigd worden.

Op banen met beperkten dienst, mogen de bedienden, op het einde van den dag, hunnen post niet verlaten vooraleer zij, door vier reeksen klokslagen, bericht hebben ontvangen dat de laatste trein van den dag de statie binnengereden is.

Bij de ontvangst van het noodsein door vijf reeksen klokslagen, moeten de baanbedienden al de treinen zonder onderscheid tot stilstand brengen door middel van de gewone roode seinen tot stilhouden; die seinen mogen zij vervolgens maar wegnemen nadat zij door drie reeksen klokslagen de vernietiging van het noodsein hebben ontvangen.

IX

Beknopt overzicht van de handseinen welke de baanbedienden moeten waarnemen.

69. De beteekenis van de handseinen, welke de baanbedienden moeten waarnemen, is hierna beknopt opgegeven :

ROODE VLAG.

Van de baan of van den trein gezwaaid of in het spoor geplaatst.

Geplaatst recht op den tender of op de tenderlocomotief, het stoomrijtuig of de pakwagenmachine.

Links van het dak van het laatste voertuig van den trein of achter en links op den tender (losse locomotief) geplaatst.

Beveelt « stilhouden ».

Rit op verkeerd spoor.

Kondigt aan hetzij een facultatieven trein, hetzij een buitengewonen trein rijdende in dezelfde richting, hetzij een trein die niet dagelijks rijdt, eveneens in dezelfde richting.

LANTAARN MET ROOD LICHT.

Van de baan of van den trein gezwaaid of in het spoor geplaatst.

Terzelfder tijd met een brandende fakkel vertoond.

Beveelt « stilhouden ».

Achteruitrit van den trein.

SCHIJF MET ROOD GLAS OF MET ROOD LICHT (1).

Op den bufferbalk van het laatste voertuig van den trein of op den achterwand van den tender.

Bevindt zich op al de treinen of losse machines rijdende in volle baan.

GELE VLAG OF LANTAARN MET GEEL LICHT.

Geplaatst op de baan of vertoond, van de baan of van den trein.

Bevestigd buiten aan een seinhuis.

Beveelt « langzaam rijden », « geef acht ».

Laat een trein in een statie binnenkomen door een seinarm die niet overeenkomt met gewoonlijk gegeven richting.

GROENE VLAG.

Vertoond, doch niet gezwaaid, van de baan of van den trein.

Wijst aan « doorrijden », nadat de trein tot stilstand werd gebracht door middel van een rode vlag.

(1) Desnoods kan deze schijf worden vervangen door een lantaarn die ook het rood licht vertoont.

GROENE VLAG (*vervolg*).

Gezwaaid door eenen bediende van de baan onder het blazen van lange en aanhoudende hoorntonen, of gezwaaid door eenen bediende van den trein.

G plaatst links achter op eenen trein of eene machine.

Kondigt het breken van koppelingen aan.

Kondigt aan hetzij een facultatieven trein, hetzij een buitengewonen trein rijdende in de tegenovergestelde richting, hetzij een trein die niet dagelijks rijdt, eveneens in tegenovergestelde richting.

SCHIJF MET WIT LICHT.

Op de voorzijde der machine geplaatst.

Op den achterwand van de machine geplaatst.

Op alle machines die 's nachts op de baan of in de statiën rijden.

Op de machines die 's nachts in de statiën rangeerdienst doen (uitgezonderd die welke, eenen trein sleepende, in eene tusschenstatie rangeeren).

BRANDENDE FAKKEL.

Geplaatst aan weerszijden van den tender, 's nachts of bij mistig weder.

Geplaatst aan weerszijden van den tender, 's nachts of bij mistig weder, op de banen met enkel spoor.

Geplaatst op den rechterkant van den tender of van eene tender-machinerie, van een stoomrijtuig of eene pakwagen-machinerie.

Terzelfder tijd met eene lantaarn met rood licht vertoond.

Verwacht hulp.

Wijst aan, dat die machine ter hulp wordt gezonden.

Rit op verkeerd spoor.

Achteruitrit van den trein.

LANTAARN MET GROEN LICHT.

Vertoond, doch niet gezwaaid, van de baan of van den trein.

Gezwaaid door eenen bediende van de baan onder het blazen van lange en aanhoudende hoorntonen, of gezwaaid door eenen bediende van den trein.

Wijst aan: « doorrijden » nadat de trein tot stilstand werd gebracht door middel van eene lantaarn met rood licht.

Kondigt het breken van koppelingen aan.

LANTAARN MET WIT LICHT.

Een wit licht meerma-
len snel van rechts naar
links en van links naar
rechts gezwaaid.

Een wit licht, 1 maal
langzaam van rechts naar
links bewogen.

Een wit licht, 2 maal
langzaam van omlaag
naar omhoog bewogen.

Stilhouden.

Langzaam rijden.

Doorrijden.

TWEEKLEURIGE VEILIGHEIDSLANTAARN
(ROOD EN GROEN LICHT).

Geplaatst rechts aan
het achtereinde van het
laatste voertuig van een
trein of van een stoomrij-
tuig of boven op den ten-
der eener losse machine.

Geplaatst links aan het
achtereinde van het laat-
ste voertuig van een trein
of van een stoomrijtuig
of boven op den tender
eener losse machine.

Is het rood licht naar
achteren gekeerd, dan is
de dienst niet geëindigd,
in de gevolgde richting;
is, integendeel, het groen
licht naar achteren ge-
keerd, dan is de dienst
geëindigd in de gevolgde
richting.

Is het rood licht naar
achteren gekeerd, dan
kondigt dit een faculta-
tieven of buitengewonen
trein of een trein die niet
dagelijks rijdt, om het
even welke richting hij
uitgaat.

TWEEKLEURIGE VEILIGHEIDSLANTAARN
(ROOD EN GROEN LICHT) (*vervolg*).

Is het groen licht naar achteren gekeerd, dan kondigt dit een facultieven of buitengewonen trein aan of een trein die niet dagelijks rijdt, rijdende in tegenovergestelde richting en tegelijkertijd het eindigen van den dienst in de richting van den trein die het sein draagt.

MONDFLUITJE.

Eén lange toon door den hoofdwachter gegeven.

Bevel tot vertrek aan den machinist.

Korte, snel achtereenvolgende tonen.

Bevel tot « stilhouden » van den hoofdwachter aan den machinist.

STOOMFLUIT.

Eén korte toon.

Kondigt aan het in beweging zetten van eene stilstaande machine, met of zonder trein, of beveelt « remmen los », indien de trein in beweging is.

STOOMFLUIT (*vervolg*).

Eén korte en een lange toon.

Eén lange toon.

Twee korte, snel achtereen volgende tonen, ongeveer elke 2 seconden herhaald.

Verscheidene korte, snel herhaalde tonen.

Vóór een richtingsseinpaal, waarvan de arm, die de door den machinist te volgen richting aanduidt niet op veilig staat:

Bevelen het allengskens vastzetten van de remmen om den rit van den trein te vertragen, hetzij in volle baan, hetzij bij het naderen van eene statie.

Om de waakzaamheid gaande te maken, om tot waarschuwing op de baan te dienen, vooraleer in een tunnel te rijden of om aan den seingever te laten weten dat de trein volkomen stilstaat vóór het afstandsein.

Om den baanbedienden en den treinen waarmede men kruist een storing of hinder aan te wijzen, die op een nabijgelegen hoofdspoor bemerkt werd.

Noodsein, beveelt « dadelijk alle remmen vast ».

STOOMFLUIT (vervolg).

Twee lange, goed af-
gescheiden tonen.

Drie lange, goed af-
gescheiden tonen.

Eén lange toon.

Eén, twee, drie, vier
lange, goed afgescheiden
tonen.

Eén toon aangehouden
totdat er geen gevaar
meer is.

Lange en herhaalde to-
nen.

Vragen d o o r g a n g
rechts.

Vragen doorgang links.

Vraagt doorgang in het
midden, indien er drie
richtingen zijn.

Vragen doorgang op
het 1^e, 2^e, 3^e, 4^e spoor van
links af, **aan vertrakkin-
gen** met vier takken.

Om de reizigers te
waarschuwen zoolang de
trein langs het statietrot-
toir rijdt.

Kondigen het breken
van koppelingen aan.

KLAPPER OP EEN RAIL GEPLAATST EN NIET VANZELF OP
DE RAIL GELEGD.

Ontploffing.

Beveelt rijden op het
zicht, « geef acht » en
« langzaam rijden ».

KLAPPER VANZELF OP DE RAIL GELEGD DOOR EEN
WISSELGRENDEL OF DOOR EEN AFSTANDSEIN.

Ontploffing.

Beveelt « stilhouden ».

KLAPPER BEVESTIGD AAN EEN DROMO-KLAPPER.

Ontploffing.	Beveelt « langzaam rijden ».
--------------	------------------------------

HOORN DER BAANBEDIENDEN.

Twee lange tonen.	Kondigen een aankomenden trein aan.
-------------------	-------------------------------------

Lange en aanhoudende tonen en gezwaaide groene vlag of gezwaaide lantaarn met groen licht.	Kondigen het breken van koppelingen aan of wagens, die uit eene statie ontsnapt zijn.
--	---

HOORN VOOR DEN RANGEERDIENST IN DE STATIËN.

Twee hoorntonen.	Bevelen « vooruit ».
------------------	----------------------

Drie hoorntonen.	Bevelen « achteruit ».
------------------	------------------------

Eén lange hoorntoon.	Beveelt « langzaam rijden ».
----------------------	------------------------------

Drie korte, snel achtereenvolgende hoorntonen, meermaals herhaald.	Bevelen « stilhouden ».
--	-------------------------

X.

Beknopt overzicht van de handseinen welke de baanbedienden moeten geven.

70. De handseinen welke de baanbedienden moeten geven, zijn hierna beknopt vermeld :

STILHOUDEN. — REMMEN VAST.

's **Daags**, de roode vlag door eenen baanbediende gezwaaid of in de baan geplaatst.

's **Nachts**, de lantaarn met rood licht door eenen baanbediende gezwaaid of in de baan geplaatst.

's **Daags**, de roode schijf. 's **Nachts**, rood licht der schijf.

« GEEF ACHT ». — « LANGZAAM RIJDEN ».

RIJDEN OP HET ZICHT.

's **Daags**, de gele vlag in de baan geplaatst of door eenen baanbediende vertoond.

's **Nachts**, de lantaarn met geel licht in de baan geplaatst of door eenen baanbediende vertoond.

Ontploffing van een klapper, met de hand op de rail gelegd of bevestigd aan een dromo-klapper.

DOORRIJDEN.

's **Daags**, de groene vlag door een baanbediende vertoond, nadat de trein werd tot stilstand gebracht door middel van een roode vlag.

's **Nachts**, de lantaarn met groen licht door een baanbediende vertoond, nadat de trein werd tot stilstand gebracht door middel van eene lantaarn met rood licht.

BREKEN VAN KOPPELINGEN OF WAGENS

UIT EENE STATIE ONTSNAPT.

's **Daags**, lange en aanhoudende hoorntonen en zwaaien van de groene vlag.

's **Nachts**, lange en aanhoudende hoorntonen en zwaaien van de lantaarn met groen licht.

AANKONDIGING VAN EENEN TREIN.

2 hoorntonen.

INHOUD

	Bladz.
I. Algemeene voorschriften	5
II. Voorwerpen als handseinen gebezigd	7
III. Seinen door de baanbedienden te geven	8
A. Seinen tot stilhouden	8
B. Seinen tot langzaam rijden en seinen « Geef acht »	9
C. Seinen tot doorrijden	9
D. Hoornseinen tot aankondiging van de aankomst der treinen	10
E. Seinen tot aankondiging van treinscheidingen (bre- ken van koppelingen) of van ontsnapte wagens..	10
F. Seinen die door de baan- of statiebedienden dienen gegeven bij ontstentenis van gekleurde handlichten ten gevolge van het breken van gekleurde glazen. ..	11
IV. Gevallen, waarin de seinen tot stilhouden, tot langzaam rijden of tot doorrijden dienen gegeven	12
A. Seinen tot stilhouden	12
B. Seinen tot langzaam rijden en seinen « Geef acht »	14
C. Seinen tot doorrijden	15
V. Gebruik van de handseinen in de gevallen, in Hoofdstuk IV vermeld	16
A. Seinen tot stilhouden	16
a) Hinder op het spoor	16
1° Andere hinder dan een rail-auto of een dienstwagentje, door mannen voortge- stooten	16

V. Gebruik van de handseinen in de gevallen, in hoofdstuk IV vermeld. (*Vervolg*).

A. Seinen ot stilhouden. (*Vervolg*).

2° Hinder ten gevolge van het verkeer van dienstwagentjes, door mannen voortgestooten of van rail-auto's 19

b) Trein die op het verkeerd spoor rijdt zonder de voorgeschreven seinen 22

c) Ontbrekende seinen aan het achtereinde van een trein 22

d) Schade aan den trein 23

e) Trein die ten onrechte een sein voorbijrijdt, dat op « onveilig » staat 23

f) Treinscheiding (breken van koppelingen) en vraag om hulp 23

g) Bij mistig weder, tot herhaling van vaste seinen 24

h) Ongewone aankondigingen door de baanblokken gegeven 24

B. Seinen tot langzaam rijden en seinen « Geef acht ». 25

a) Rit op verkeerd spoor 25

b) Spoor in slechten staat 26

c) Werken op het spoor op groote lengte 27

d) Trein in eene statie binnen te laten door middel van een arm die niet overeenkomt met de gewoonlijk gegeven richting 27

e) Op banen, waar tijdelijk de tijdruimte geldt, trein die te kort op een anderen volgt 28

f) Trein die te snel vooruit- of achteruitduwt of achteruitrijdt 28

g) Op banen met baanklokken, trein die niet aangekondigd is en die te kort op een anderen volgt 28

C. Seinen tot doorrijden 29

	Bladz.
VI. Gebruik van klappers bij mistig weder	30
A. Om handseinen te herhalen	30
B. Om vaste seinen te herhalen	30
VII. Reglement voor den dienst van de mistseiners . .	33
A. Taak van de mistseiners	33
B. Mistseinpost	33
C. Plichten van de mistseiners	36
a) Diensttijd	36
b) Dienst der mistseiners	37
c) Gedrag der mistseiners	39
d) Aanbevelingen voor het gebruik van klappers.	40
VIII. Beteekenis van de handseinen, die niet door baanbedienden worden gegeven	42
A. Seinen op treinen en machines onderweg	42
a) Rit op het gewoon spoor	42
b) Rit op verkeerd spoor	44
c) Seinen tot aankondiging van facultatieve en buitengewone treinen	44
d) Seinen op de machines bij vraag om hulp ..	48
B. Seinen door den machinist gegeven door middel van de stoomfluit	49
C. Seinen door de treinbedienden gegeven	52
a) Bevelseinen	52
b) Seinen tot dekking van stilstaande treinen..	53
VIII. Beteekenis van de handseinen, die niet door baanbedienden worden gegeven. (<i>Vervolg</i>).	
C. Seinen door de treinbedienden gegeven. (<i>Vervolg</i>).	
c) Seinen tot dekking van treinen die langzaam rijden	57
d) Seinen van wachter tot hoofdwachter, op goederentreinen met 2 pakwagens	57

D. Seinen en veiligheidsmaatregelen bij versperring van de sporen ten gevolge van hinder of storing.	58
a) Hinder op het hoofdspoor naast dat waarop de trein rijdt	58
1 ^o Seinen tot dekking en waarschuwing ..	58
2 ^o Maatregelen te nemen door de bedienenden van de gewaarschuwde treinen	60
3 ^o Maatregelen te nemen door de baan- en de statiebedienden	61
b) Hinder op het spoor, waarop de trein rijdt..	62
1 ^o Seinen tot dekking en waarschuwing....	62
2 ^o Maatregelen te nemen door de trein- en de baanbedienden	63
E. Seinen te geven wanneer een trein geduwd wordt of achteruitrijdt	63

VIII. Beteekenis van de handseinen, die niet door baanbedienden worden gegeven. (*Vervolg*).

F. Seinen tot aankondiging van treinen door baan- klokken	66
---	----

IX. Beknopt overzicht van de handseinen, welke de baanbedienden moeten waarnemen	71
---	----

X. Beknopt overzicht van de handseinen, welke de baanbedienden moeten geven	80
---	----





