

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

SEINREGLEMENT F.

MET 2 BIJLAGEN.

(1^o en 2^o)

(Ook toepasselijk op den *Verbindingspoorweg* met het station *Rotterdam Rechter Maasoever*).

HERDRUK, bijgewerkt tot 1 September 1918.

Ingevoerd bij Dienstorder No. 3800 N.S.

AMST. BOEK- EN STREND-DRUKKERIJ, V.H. EILERMAN, HARMS & Co.

2000-A-9/18-683.

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

SEINREGLEMENT F.

MET 2 BIJLAGEN.

(1^o en 2^o)

(Ook toepasselijk op den *Verbindingsspoorweg* met het station *Rotterdam Rechter Maasoever*).



HERDRUK, bijgewerkt tot 1 September 1918.

Ingevoerd bij Dienstorder No. 3800 N.S.

SEINREGLEMENT F.

Ten aanzien van de seinen en hunne beteekenis gelden de navolgende bepalingen:

I. Seinen op den weg.

A. Geluidseinen.

De geluidseinen worden gegeven met electriche klokken, hoorns en knalsetinen. Ze zijn:

§ 1.

1°. Aankondigingssein.

(Aangevende dat de trein komt).

Voor *afkomende treinen*:

Met electriche klokken: **eenmaal een bepaald aantal slagen.**

Met hoorns: **eenmaal** (het sein) **één lange, twee korte, één lange toon.**



Voor *opgaande treinen*:

Met electriche klokken: **tweemaal hetzelfde bepaald aantal slagen.**

Seinreglement.

Met hoorns: **tweemaal hetzelfde sein van één lange, twee korte, één lange toon.**



§ 2 †)

Opgaande treinen zijn, die welke loopen in de richtingen:
 Amsterdam—Haarlem—den Haag—Rotterdam D.P.
 Noordelijke splitsing—Zuidelijke splitsing (Hlm.).
 Scheveningen Kurhaus—Aansl. Loolaan, zijde den Haag.
 Scheveningen Kurhaus en den Haag—Rotterdam Hof-
 plein.

Hoek van Holland—Schiedam—
 } Rotterdam D.P.
 } Verbindingstak.
 } Rotterdam Maas.

Rotterdam D.P.—Westelijke splitsing.

Oostelijke splitsing—Aansl. Capelle.

Westelijke splitsing—Aansl. Schiebroek.

†) Op de spoorwegen in gemeenschappelijk gebruik zijn, volgens de Seinreglementen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en van de Nederlandsche Centraalspoorweg-Maatschappij, *opgaande* treinen, die welke loopen in de richtingen:

Rotterdam D.P.—Dordrecht—Roosendaal (Esschen).

Aansl. Sh. V te Rotterdam Maas—Utrecht C.S. —Amersfoort.

Hattenerbroek—Zwolle.

Hengelo—Gronau.

Elst—Arnhem—Emmerik.

Nijmegen—Ressen-Bemmel.

Nijmegen—Venlo.

Rotterdam Rechter Maasoever—Aansl. Delfsh. Schie,
Haarlem—Zandvoort.

Haarlem—Velsen—Uitgeest.

Velsen—IJmuiden.

Amsterdam—Zaandam—den Helder.

Zaandam—Hoorn—Enkhuizen.

Heerhugowaard—Hoorn.

Stavoren—Leeuwarden.

Amsterdam—Hilversum—Amersfoort—Apeldoorn—
Zutphen—Winterswijk.

Hilversum—Utrecht.

Amersfoort—Kesteren.

Apeldoorn—Deventer—Wierden—Almelo—Hengelo—
Salzbergen.

Dordrecht—Kesteren—Vork—Elst.

Vork—Ressen-Bemmel.

Nijmegen—Kleef.

Zevenaar—Winterswijk.

Afkomende treinen zijn die, welke in de tegenover-
gestelde richtingen loopen.

§ 3.

2°. Rustsein. *)

(Aangevende dat de dienst is afgelopen).

*) Ofschoon in dit Reglement niet van een openingssein wordt gesproken, zal dit sein bij elke veranderde dienstregeling bij aanschrijving worden geregeld.

Seinreglement.

Met electriche klokken: **tienmaal hetzelfde bepaald aantal slagen.**

Dit sein geldt niet voor het gedeelte spoorweg begrepen tusschen het aansluitingspunt in de Hoven en het stations-emplacement Zutphen.

Met hoorns: **vier lange tonen.**



§ 4.

3°. Alarmsein.

(Aangevende dat er iets buitengewoons te verwachten is).

Met electriche klokken: **vijfmaal hetzelfde bepaald aantal slagen.**

Dit sein geldt niet voor het gedeelte spoorweg begrepen tusschen het aansluitingspunt in de Hoven en het stations-emplacement Zutphen.

Met hoorns: **tweemaal vier korte tonen.**



§ 5.

De electriche klokseinen worden ten minste drie minuten vóór het vertrek of het passeeren van den trein gegeven op last van den Stationschef.

De uitzonderingen voor sommige gevallen worden aan de betrokken stations medegedeeld.

§ 6.

Het alarmsein, gevolgd door het sein van vertrek met de electriche klokken, wordt gegeven, wanneer op enkel spoor in plaats van den aangekondigden trein, een trein in tegenovergestelde richting zal loopen.

§ 7.

4°. Hulpsein.

(Vervallen).

§ 8.

5°. Gevaar of onveilig.

(Aangevende dat de trein moet stilhouden).

Met knalseinen: **één** of **meer ontploffingen.**

§ 9.

Het gebruik maken van knalseinen ontslaat niet van de verplichting om tevens de andere seinen te geven. (Zie verder het **Reglement** omtrent het **Geven en de Beteekenis** van **Knalseinen**, 2^{de} *Bijlage*).

B. Optische of gezichtsseinen.

§ 10.

De optische of gezichtsseinen worden gegeven met of zonder eenig voorwerp, met vlaggen, lantarens (lichtseinen) en vaste sein-inrichtingen:

Daarbij wordt door de kleuren aangegeven:

Wit.

Veilig. Doorrijden van den trein.

Groen.

Langzaam rijden of acht geven.

Rood.

Gevaar of **onveilig.** Stilstand van den trein.

Ze zijn als volgt:

a. Handseinen.

§ 11. *)

6°. Veilig.

(De trein kan ongehinderd doorrijden.)

Des daags.

Des nachts.

a. Geen sein.**b. Witte vlag.**

De beambte maakt front naar den trein en wendt zich verder zoodanig, dat aan de volgende voorwaarden wordt voldaan.

Hij neemt den trein waar gedurende zijne nadering, bij en na het voorbijrijden; let op alle treinseinen en zorgt, dat hij zelf door de treinbeambten goed gezien kan worden.

Het vertoonen van de witte vlag (zonder zwaaien) heeft alleen bij beweegbare bruggen plaats.

Wit licht.

De beambte handelt als des daags en vertoont het witte licht (zonder zwaaien) zoodanig aan den trein, dat het door de treinbeambten, ook na het voorbijrijden gezien kan worden.

*) Het ontbreken van dit sein met handlantaarn is (behalve bij beweegbare bruggen) geen reden om de treinen te doen stoppen. De Machinisten moeten echter van het ontbreken van een zoodanig sein, rapport aan den Opzichter-Machinist doen. Het vertoonen van witte vlag, bij het binnenkomen van treinen op de stations is opgeheven.

§ 12.

7°. De trein zal langzaam rijden.

Des daags.

a. **Groene vlag.***b.* De beambte houdt zijn
arm of eenig voor-**werp horizontaal.**

De beambten handelen

Des nachts.

Groen licht.

a. De beambte handelt en vertoont het groene licht zoals hiervoren onder 6°, is aangegeven.

overigens, zooals hiervoren onder 6^o is omschreven.

c. 300 Meter vóór een gedeelte van den weg, dat langzaam bereden moet worden een

L-bord

d. i. een rond, groen bord, waarop de letter L (langzaam) in wit.

Aan het begin van het langzaam te berijden gedeelte van den weg een

A-bord

d. i. een rond, wit bord waarop de letter A (aanvang) in zwart.

Aan het einde van het langzaam te berijden gedeelte van den weg een

E-bord

d. i. een rond, wit bord, waarop de letter E (einde) in zwart.

b. De lantaren van het **L**-bord vertoont *groen* licht.

De lantaren van het **E**-bord vertoont *wit* licht.

Het **A**-bord vertoont geen licht.

§ 12a.

Indien een gedeelte van den weg, in of buiten de

stations, niet met de gewone ter plaatse toegelaten snelheid bereiden kan worden en het sein tot langzaam rijden nog niet door het plaatsen van de in § 12 sub. *a* resp. sub. *b* bedoelde dag- resp. nachtseinen is gegeven, moet de trein over dit weggedeelte worden geloodst. (Zie Dienstreglement H).

§ 13.

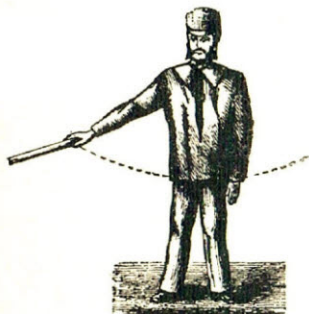
8°. Gevaar of onveilig.

(De trein zal stilhouden).

Des daags.

a. **Roode vlag.**

b. De beambte **zwaait**



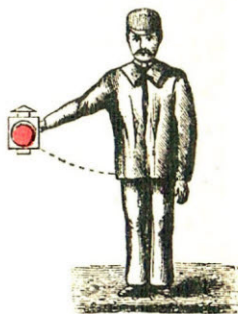
**eenig voorwerp
heen en weder.**

c. De beambte houdt

Des nachts.

Roed licht.

De beambte **zwaait**



zijn **handlantaren** of
**eenig licht heen en
weder.**

beide armen in de hoogte.



In de beide gevallen handelt hij overigens, zooals onder 6° is omschreven.

Bij voorkeur moet dit **rood licht** zijn.

Overigens handelt hij, als onder 6° is aangegeven.

§ 14.

Wanneer het sein van gevaar of onveilig aan een seinpaal of door een wachter wordt vertoond, wordt aan den komenden trein door een voorgaanden seinpaal of wachter zoo mogelijk en naar gelang van omstandigheden minstens het sein van **langzaam rijden** vertoont.

§ 15.

9°. Waarschuwing.

(De trein is niet in orde, is afgebroken.)

Des daags.

De beambte maakt **met beide armen een cirkelvormige beweging.**



Hij handelt overigens, als onder 6^o is omschreven.

Des nachts.

De beambte vertoont **afwisselend en snel op elkander volgend wit licht en geen licht** met de lantaren, zoodanig dat het treinpersoneel het goed kan waarnemen.

Overigens handelt hij, zooals onder 6^o is omschreven.

b. *Vaste seinen.*

§ 16.

Omtrent de vaste seinen geplaatst vóór en op de kruisingen en nabij enkele verbindingpunten, wordt verwezen naar de bijzondere reglementen.

§ 17.

Bij eene verbinding van spoorwegtakken, staat voor elken tak een afzonderlijk, daarvoor dienend sein.

§ 18.

(Vervallen).

§ 19.

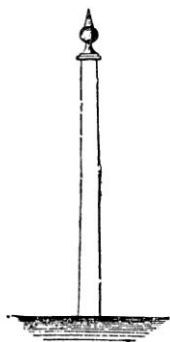
De seinen aan de beweegbare bruggen dienen alleen voor de scheepvaart en niet voor de treinen.

§ 20.

10°. Veilig.

(De weg kan ongehinderd worden bereden).

Des daags.



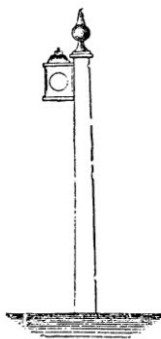
a. De **recht-
sche
arm** van
den seinpaal
**naar be-
neden
gehaald ;
dus niet
zicht-
baar.**



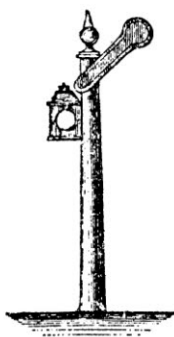
ongeveer 45°.

b. De **recht-
sche
arm**
**schuins
naar
boven**
gericht on-
der een
hoek van

Des nachts.

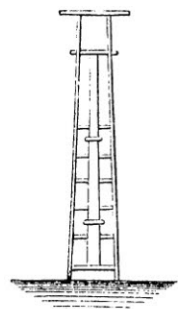
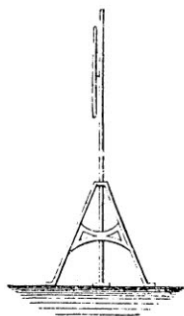


a. De lan-
taren ver-
toont **wit
licht** aan
den komen-
den trein,
terwijl de
rechtsche
arm naar
beneden is
gehaald.



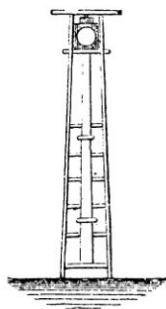
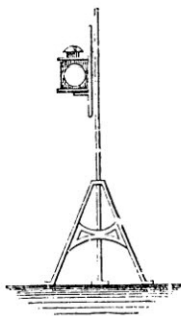
b. De lan-
taren ver-
toont **wit
licht** en bij
sommige af-
standssein-
palen van
stations,
bruggen, ver-
bindings-
punten of
kruispunten
**groen
licht** aan den komende
trein, terwijl de rechtsche arm
schuins naar boven is gericht.

Des daags.



c. Het
**roode
bord**
is zoodanig
gesteld,
dat het
**niet
gezien
kan
worden.**

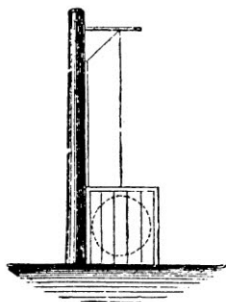
Des nachts.



c. De
lantaren
vertoont
wit licht
aan den
komenden
trein.

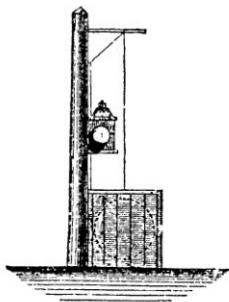
De trein behoeft op het station of aan de halte niet te stoppen voor het opnemen van reizigers of goederen. *)

Des daags.



d. Het **roode bord** is **geheel nedergehaald en niet zichtbaar.**

Des nachts.



d. De lantaren vertoont **groen licht** aan den komenden trein, terwijl het roode bord is nedergehaald.

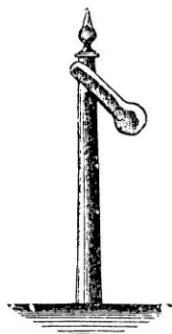
*) Dit sein geldt alléén voor treinen, die volgens de dienstregeling facultatief stoppen.

Voor doorgaande treinen en voor treinen, die volgens dienstregeling vast stoppen moet het bord zijn neergelaten en mag des nachts geen licht vertoond worden.

§ 21.

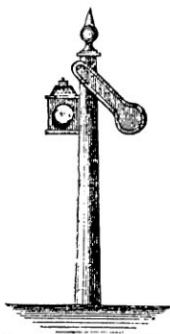
11°. De trein zal langzaam rijden.

Des daags.



De **recht-**
sche
arm van
den seinpaal
schuins
naar
beneden
gericht.

Des nachts.



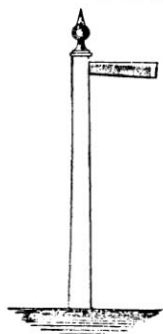
De lantaren
van den
seinpaal
vertoont
groen
licht
aan den ko-
menden
trein, terwijl
de rechtsche
arm schuins
naar bene-
den is gericht.

§ 22.

12°. Gevaar of onveilig.

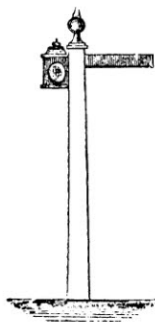
(De trein moet stilsthouden en onmiddellijk vóór den seinpaal tot stilstand gebracht worden.)

Des daags.



a. De
recht-
sche arm
van den sein-
paal **hori-**
zontaal
uitge-
strekt.

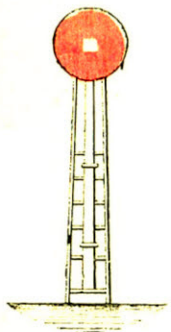
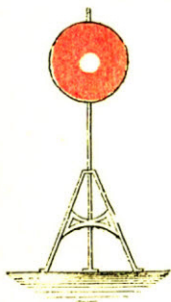
Des nachts.



a. De lan-
taren ver-
toont **rood**
licht aan
den komen-
den trein.
De rechtsche
arm van den
seinpaal hori-
zontaal uitge-
strekt.

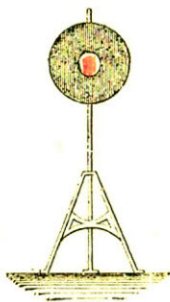
Seinreglement.

Des daags.



b. Het
roode
bord is
zooda-
nig ge-
plaatst,
dat het
gezien
kan
worden.

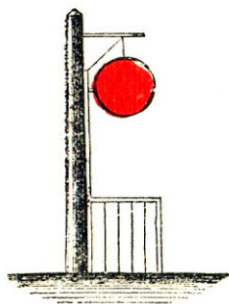
Des nachts.



b. De lan-
taren ver-
toont **rood**
licht aan
den komen-
den trein.

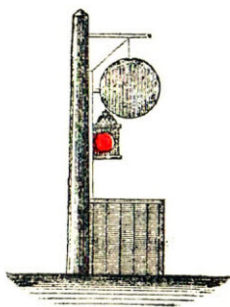
De trein moet op het Station of aan de halte stoppen voor het opnemen van reizigers of goederen. *)

Des daags.



c. Het **roode bord is opgehaald en zichtbaar.**

Des nachts.



c. De lantaren vertoont **rood licht** aan den komenden trein. Het roode bord is opgehaald.

§ 22 bis a.

(Vervallen).

*) Dit sein geldt alléén voor treinen, die volgens de dienstregeling facultatief stoppen.

Voor doorgaande treinen en voor treinen, die volgens dienstregeling vast stoppen moet het bord zijn neergelaten en mag des nachts geen licht vertoond worden.

§ 22 bis b.

Om aan te geven of op een bepaald gedeelte van een stationsemplacement al dan niet gerangeerd mag worden, worden op deze emplacementen *rangeerseinbladen* of *rangeerseinpalen* geplaatst.

a. *Een rangeerseinblad* bestaat uit een *langwerpig blad van traliewerk*, vertoonende des nachts *groen* of *wit* licht.

Wanneer het blad staat in de richting van het daarlangs loopende spoor of de lantaren bij nacht in die richting *wit* licht vertoont, moeten de rangeerbewegingen op de sporen, die door het rangeerseinblad beveiligd worden, onmiddellijk worden gestaakt.

Wanneer het blad loodrecht op de richting van het daarlangs loopende spoor geplaatst is of de lantaren bij nacht in de richting van dat spoor *groen* licht vertoont, mogen de bovenbedoelde rangeerbewegingen plaats hebben.

Bij de indienststelling van elk rangeerseinblad wordt aan het personeel bekend gemaakt welke sporen door dit blad beveiligd worden.

b. *Een rangeerseinpaal* bestaat uit een paal met een om een verticale as draaibare, vierkante lantaren.

Wanneer de lantaren in de richting der sporen naar beide zijden een zwart liggend kruis op een wit veld, of bij nacht een zwart liggend kruis op een verlicht

wit veld toont mag op het gedeelte van het terrein, waarvoor dit sein geldt, niet gerangeerd worden.

Wanneer de lantaren in de richting der sporen naar beide zijden een langwerpig wit zijvlak, of bij nacht naar beide zijden een langwerpig verlicht wit zijvlak toont mogen de bovenbedoelde rangeerbewegingen plaats hebben.

Bij de indienststelling van elken rangeerseinpaal wordt aan het personeel bekend gemaakt welke sporen door dezen seinpaal beveiligd worden.

§ 22 bis c.

Op sommige stations zijn perronstopseinpalen met beweegbaren arm opgesteld, welke moeten dienen om aan te geven, dat de trein vóór dezen stopseinpaal, dan wel daar voorbij tot stilstand moet worden gebracht.

Deze seinpalen mogen niet gebruikt worden om treinen, welke volgens hunne dienstregeling (hetzij die treinen aangeschreven of op een vorigen trein gesignaleerd zijn) het station voorbijrijden, om de een of andere reden aldaar te doen stoppen.

Bij **onveiligen** stand is bij de perronstopseinpalen de arm **horizontaal** gericht en vertoont de lantaren **bij nacht rood licht**. Bij **veiligen** stand staat de arm **schuins** naar beneden en vertoont de lantaren **bij nacht groen licht**.

In dit laatste geval mogen de treinen den perronstopseinpaal voorbijrijden, zonder er eerst voor te stoppen.

(Hierbij behoort het Aanvullingsblad § 22 *bis c.* (Nieuw), ingevoerd bij Dor. No. 7229 N.S.)

§ 22 *bis d.*

Bij sommige drukke overwegen worden **roode seinborden** geplaatst, welke tegelijk met de wipboomen worden bewogen. Zijn de overwegen afgesloten, dan zijn de borden, van den spoorweg gezien, bij dag **onzichtbaar**; zij vertoonen alsdan bij nacht **wit licht**.

Zijn die overwegen niet afgesloten, dan zijn de borden, van den spoorweg gezien, bij dag **zichtbaar**; zij vertoonen alsdan bij nacht **rood licht**.

§ 22 *bis e.*

Ten einde aan te geven of een bepaalde rangeerbeweging al of niet uitgevoerd mag worden, worden op sommige stations *rangeerstoplantarens* opgesteld.

Des daags vertoonen deze rangeerstoplantarens in de richting van het spoor waarnaast zij geplaatst zijn de volgende seinen:

a. wanneer zij *niet* voorbij gereden mogen worden, door middel van het voorvlak van de lantaren:

een rood kruis op een wit veld;

b. wanneer zij *voorwaardelijk* voorbij gereden mogen

worden, d.w.z. wanneer zij, bij een wissel geplaatst zijnde, aangeven dat naar de ééne zijde wel, maar naar de andere zijde niet gerangeerd mag worden, door middel van het voorvlak van de lantaren:

een half rood half wit veld;

naar de zijde van het roode veld is het rangeeren verboden;

c. wanneer zij *wél* voorbij gereden mogen worden, door middel van het smalle zijvlak van de lantaren:

een melkwitten rechthoek.

Des nachts vertoonen de rangeerstoplantarens dezelfde seinen, doorschijnend verlicht.

De rangeerstoplantarens gelden voor rangeerende locomotieven en treinen, die zich bevinden op het spoor, waarheen een schuin naar beneden gerichte pijl op het voorvlak van de lantaren wijst.

Indien een rangeerstoplantaren geplaatst is naast twee sporen, die in een wissel samenloopen en de pijl naar die sporen wijst, geldt de lantaren voor rangeerende locomotieven en treinen die, zich bevinden op elk dezer beide sporen.

§ 23.

De bovenomschreven seinen met de borden of armen gelden bij dubbel spoor zoowel voor het geval, dat de treinen op het rechter- of goede spoor, als voor het geval dat zij op het linker- of verkeerde spoor loopen.

§ 24.

De armen, die ter rechterzijde van de te naderen seinpalen worden vertoond, duiden de optevolgen seinen aan; die aan de linkerzijde gelden voor de treinen in tegenovergestelde richting.

§ 25.

De afstandsseinpalen vertoonen deseinen geheel in overeenstemming met die van den seinpaal van een station, brug, verbindingspunt of kruispunt, waarvoor zij geplaatst zijn.

§ 26.

Wanneer door eenige oorzaak de vaste seinen niet op **onveilig** kunnen gesteld worden, of wanneer er twijfel over den al of niet onveiligen stand bestaat, moeten die seinen door het personeel met de bediening belast, onmiddellijk door andere duidelijke seinmiddelen worden vervangen op zoodanigen afstand van de vaste seinen in de richting van den komenden trein, dat de veiligheid volkomen verzekerd is.

§ 27.

Bij afwezigheid of onduidelijkheid van een vast sein, wordt de trein dadelijk tot stilstand gebracht. Daarna worden inlichtingen ingewonnen en dienovereenkomstig gehandeld.

§ 27 a.

Indien een vast sein **door storing** in de seininrichtingen **niet op veilig** kan worden getrokken en de trein voor het onveilig sein tot stilstand is gebracht, mag

de trein, indien het sein op eenigen afstand van den bedieningspost staat, daarna doorrijden tot aan den bedieningspost zelf, wanneer de hoofdconducteur zich op de locomotief heeft geplaatst en de wachter vergunning tot doorrijden heeft gegeven bij dag door het vertoonen van een langwerpig rood bord met witten rand en bij nacht door het verticaal op en neer bewegen van een lantaren met groen licht.

De wachter mag deze vergunning eerst dan geven, nadat hij zich overtuigd heeft, dat het doorrijden geen gevaar tengevolge kan hebben.

Bij aankomst aan den bedieningspost, zal de wachter den hoofdconducteur met den stand van zaken bekend maken, waarop dan alle verdere maatregelen onder verantwoording van den hoofdconducteur genomen worden.

§ 27 b.

Het voorbijrijden van een vast sein, dat **door storing** in de seininrichting **niet op veilig** kan worden getrokken, mag echter ook geschieden, wanneer de trein geloodst wordt (zie Dienstreglement H) of aan den hoofdconducteur en den machinist een schriftelijke order is gegeven, waarbij dat voorbijrijden wordt toegestaan. De trein moet ook dan eerst voor het onveilig sein tot stilstand worden gebracht.

Seinen op de waterkranen.

De stand van de uitlooppijp der waterkranen langs de hoofdsporen is zoowel bij dag als bij nacht kenbaar.

§ 28.

13°. Vellig.

(De uitlooppijp van de waterkraan verhindert het vrije verkeer **niet**).

Des daags.



De **uitlooppijp** van de waterkraan **staat evenwijdig aan het spoor.**

Des nachts.



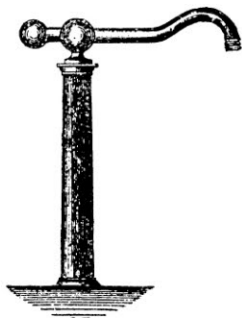
De lantaren vertoont **wit licht** aan den komenden trein, terwijl de uitlooppijp van de waterkraan evenwijdig aan het spoor staat.

§ 29.

14°. Onveilig.

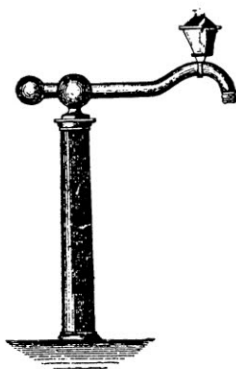
(De uitlooppijp van de waterkraan verhindert het vrije verkeer.)

Des daags.



De **uitlooppijp** van de waterkraan **staat niet evenwijdig aan het spoor.**

Des nachts.



Van het half **rood-half wit licht**, dat de lantaren vertoont, bevindt zich het roode gekeerd naar de zijde van het spoor, dat door de uitlooppijp, die niet evenwijdig aan het spoor staat, versperd wordt.

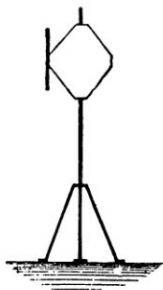
Seinen op wissels.

De stand van wissels in de hoofdsporen wordt bij dag en bij nacht kenbaar gemaakt, als:

§ 30.

15°. Het rechte of bij symmetrische wissels, het rechts afwijkende spoor is berijdbaar.

Des daags.

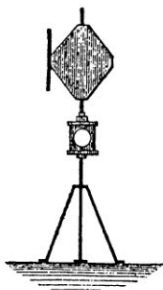


a. Het **ruit-**
vormig
sein-
bord is
zicht-
baar voor
den komen-
den trein.



b. De **punt**
van het
vaantje
wijst **naar**
het **spoor.**

Des nachts.



a. De lan-
taren aan de
seinstang
vertoont
wit
licht.

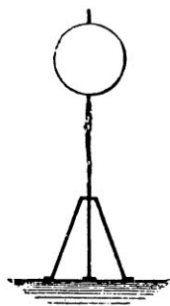


b. De lan-
taren ver-
toont beider-
zijds **wit**
licht.

§ 31.

16°. Het kromme of bij symmetrische wissels, het links afwijkende spoor is berijdbaar.

Des daags.



a. Het **ronde seinbord is zichtbaar** voor den komenden trein.

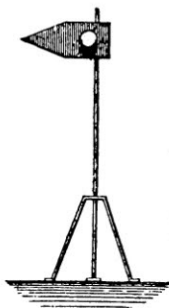


b De **punt van het vaantje** wijst van het **spoor af.**

Des nachts.



a. De lanternen aan de seinstang vertoont **groen licht.**



b. De lanternen vertoont beider zijds **groen licht.**

§ 31 a.

16^a. Het wissel is niet berijdbaar.

Des daags.



Het rood
geverfde
vier-
kant is
beider zijds
zicht-
baar.

Des nachts.



De lan-
taren ver-
toont beider
zijds **rood**
licht.

II. Treinseinen.

A. De geluidseinen worden gegeven met de stoomfluit, door belslagen of het mondfluitje.

§ 32.

17°. Geeft acht.

Waakzaamheid.

Machinisten.

Een matig lange
toon met de stoomfluit.

Conducteurs.

Eenige belslagen.
Voortdurend aanhoudend
fluiten in één toon met het
mondfluitje.

§ 32 *bis a.*

Het sein „geeft acht” bedoeld sub 17° wordt door de machinisten gegeven:

bij het in beweging stellen van treinen, met uitzondering van reizigerstreinen, bij het elkander voorbijrijden op dubbel spoor, bij bochten met een straal van 500 Meter of minder voor zoover deze in ingravingen of in bosschen gelegen zijn en verder wanneer het noodig is de opmerkzaamheid te trekken van iemand op de spoorbaan.

De machinist van een opdruklocomotief geeft het sein „geeft acht” zoodra hij zijn locomotief buffer aan buffer tegen den trein geplaatst heeft en tot opdrukken gereed is.

Ook geeft hij dit sein zoodra het opdrukken niet meer noodig is en hij den trein verlaten wil.

De machinist moet bij het naderen van een onveiligen seinpaal en nadat de trein tot stilstand is gebracht het sein „geeft acht” geven, teneinde de aandacht van den wachter te trekken.

§ 33.

18°. Het ontvangen sein is begrepen.

Machinisten.

Een korte afgebroken toon met de stoomfluit 

§ 34.

19°. Remmen vast.

Machinisten.

Drie korte afgebroken tonen met de stoomfluit 

§ 35.

20°. Remmen los.

Machinisten.

Twee matig lange tonen kort na elkander met de stoomfluit

§ 36.

21°. Waarschuwingsein.*a. In het algemeen.*

Machinisten.

Vele korte tonen met de stoomfluit.


b. Wanneer de trein loopt op het verkeerde spoor.

Machinisten.

Vele korte tonen met de stoomfluit **elke 30 seconden herhaald** 

Indien het verkeerd spoor rijden van treinen vooraf bij speciale aanschrijving wordt geregeld, behoeven de korte tonen *niet* alle 20 seconden herhaald te worden, maar behoeven zij alleen bij het naderen van wachtposten gegeven te worden.

§ 37.

22°. Stilhouden.

Conducteurs.

Vele korte tonen met het mondfluitje.

§ 38.

Wanneer twee locomotieven voor een trein zijn geplaatst, geeft alleen de machinist van de voorste locomotief de noodige seinen.

§ 39, 23°, § 40, 24° en § 41, 25° zijn vervallen.

§ 42.

26°. Vertreksein.

a. Des daags.

De dienstdoende stationschef houdt den vertrekstaf, bestaande uit een kleine groene schijf met witten rand aan een steel, omhoog.

Des nachts.

De dienstdoende stationschef beweegt een handlantaren met *groen* licht op en neer.

b. Twee lange tonen met de mondfluit van den hoofd-conducteur.

Sein 26*a* wordt uitsluitend gebruikt voor het doen vertrekken van reizigerstreinen van een personen-station (uitgezonderd op den Zuid-Hollandschen Electricischen Spoorweg) en geldt onmiddellijk voor den machinist, zoodat bij het gebruik van dit sein geen verdere seinen van vertrek gegeven worden.

In alle andere gevallen en dus ook voor reizigerstreinen op den Zuid-Hollandschen Electricischen Spoorweg, wordt sein 26*b* gebezigd; dit sein blijft onveranderd, hoe ook de locomotief geplaatst is.

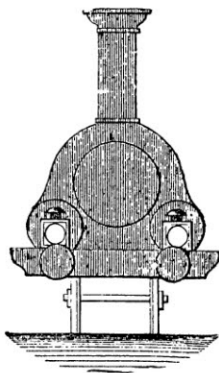
B. De Optische- of gezichtsseinen.

§ 43.

27°. Aanwijzing van het hoofd van den trein.

Des daags.

Des nachts.

**Geen sein.**

Twee locomotiefantarens met **wit licht** **baar voren**, geplaatst op den bufferbalk van de locomotief.

Wanneer bij uitzondering met den tender vooruit wordt gereden of de trein geduwd wordt, alzoo de locomotief niet aan het hoofd van den

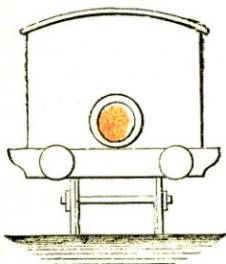
trein staat, worden lantarens achter op den tender in het eerste geval, en in het tweede geval tegen den voorwand van het eerste rijtuig of den eersten wagen zoodanig geplaatst, dat de voorschreven seinlichten met die lantarens naar voren worden vertoond.

§ 44 *).

28°. Aanwijzing van het laatste rijtuig of den laatsten wagen (sluitsein)

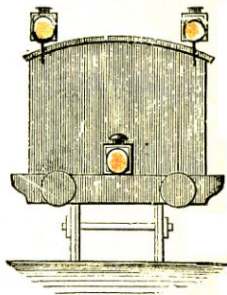
a. Gewone treinen.

Des daags.



Een roode ronde

Des nachts.



Een groote staartlantaren

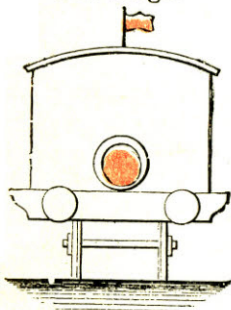
*) Deze seinen geven niet aan, dat de trein een volgtrein heeft. Voor volgtreinen gelden de seinen sub §§ 50 en 51.

schijf afgezet met witten rand tegen de **achterzijde** van het **laatste rijtuig** of den **laatsten wagen** geplaatst.

met **rood licht** geplaatst tegen de **achterzijde** van het **laatste rijtuig** of den **laatsten wagen** en **twee lantarens** aan de **bovenachterhoeken** van de laatste achterzijde van den trein met **groen licht** naar voren en **rood licht** naar achteren, wanneer geen **buitengewone trein** geseind moet worden.

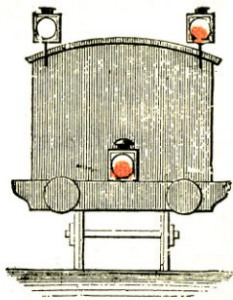
b. Buitengewone treinen.

Des daags.



De **roode** **ronde**

Des nachts.



Dezelfde **seinlichten**

schijf als boven en bovendien een roode vlag geplaatst achter op den trein.

als boven met dit onderscheid, dat **één der beide lantarens** aan de **bovenachterhoeken** van de laatste achterzijde van den trein **wit licht naar achteren** moet vertoonen.

§ 45. *)

Wanneer de buitengewone trein een buitengewonen volgtrein moet aankondigen, geldt niet het bovenstaande nachtsein 28, sub *b*, maar wordt naar gelang van omstandigheden sein 32 of 33 gegeven.

Onder gewonen trein wordt verstaan elke trein, waarvan de dienstregeling en de dag, waarop hij loopt, aan het personeel door een tijdtafel, schriftelijk of op andere even deugdelijke wijze tegen ontvangbewijs is bekend gemaakt.

Alle andere treinen zijn buitengewone treinen.

*) 2e en 3e zinsnede. Alle aangeschreven voor- en volgtreinen en extra-treinen worden als gewone treinen beschouwd.

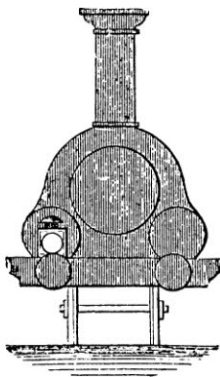
Indien niet aangeschreven of facultatieve voortreinen loopen, worden deze als gewone en daarachter vertrekkende gewone treinen als volgtreinen beschouwd.

§ 46.

29°. Rangeer-locomotief op de stations.

Des daags.

Des nachts.



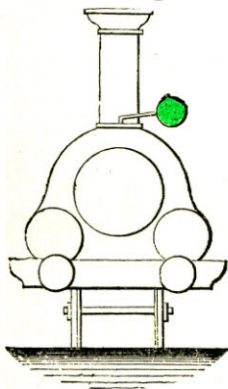
Geen sein.

**Een locomotief-lan-
taren met wit licht
naar voren** geplaatst
tegen de voorzijde van de
locomotief **en een lan-
taren met wit licht
naar achteren** op den
tender of aan het einde van
de locomotief bij tender-
locomotieven.

§ 47.

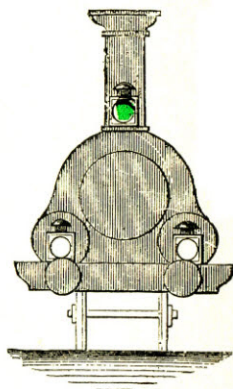
30°. Aanwijzing door den trein, dat een buitengewone trein in tegenovergestelde richting binnen 20 minuten te verwachten is.

Des daags.



Een ronde groene schijf geplaatst tegen de voorzijde van de locomotief.

Des nachts.

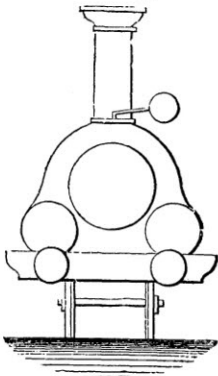


Behalve de beide locomotiefantarens met wit licht, onder sein 27 omschreven, een locomotiefantarens met groen licht naar voren geplaatst tegen de voorzijde van de locomotief.

§ 48.

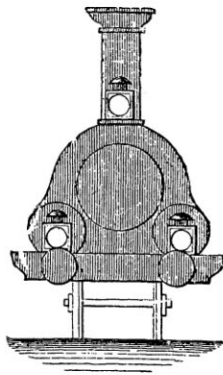
11°. Aanwijzing door den trein, dat een buitengewone trein in tegenovergestelde richting na 20 minuten te verwachten is.

Des daags.



Een ronde witte schijf geplaatst tegen de **voorzijde** van de locomotief.

Des nachts.



Twee locomotief-lantarens met wit licht naar voren geplaatst op den bufferbalk van de locomotief en **een locomotief-lantarens met wit licht naar voren** geplaatst tegen de **voorzijde** van de locomotief.

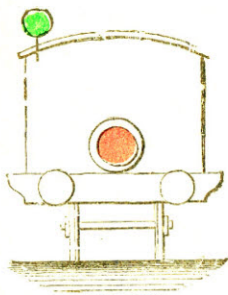
§ 49. *)

Wanneer in de gevallen, genoemd onder 27, 30 en 31, op spoorwegen met dubbel spoor een trein op het verkeerde spoor loopt, vertoonen de twee lantarens, bedoeld in de eerste alinea van Art. 36 van het Algemeen Reglement voor den dienst op de spoorwegen, **rood** in plaats van **wit** licht.

§ 50.

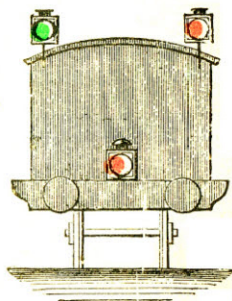
32°. Aanwijzing door den trein, dat een buitengewone trein in dezelfde richting binnen 20 minuten op het goede of op het verkeerde spoor te verwachten is.

Des daags.



**Behalve de ronde
roode schijf met**

Des nachts.



**De seinen vermeld
onder 28 met dit**

*) Een trein, die bij dag (bij dubbel spoor) op het verkeerde spoor loopt, voert geen sein.

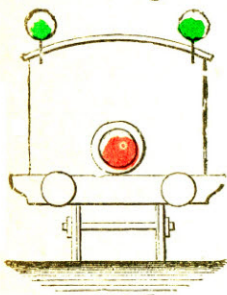
witten rand (volgens sein 28), een ronde groeneschijf geplaatst aan den linker bovenachterhoek van den laatsten achterwand van den trein.

onderscheid, dat de lantaren aan den linker bovenachterhoek van den laatsten achterwand van den trein, naar achteren groen in plaats van rood licht moet vertoonen.

§ 51.

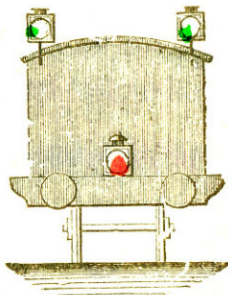
33°. Aanwijzing door den trein, dat een buitengewone trein in dezelfde richting na 20 minuten op het goede of op het verkeerde spoor te verwachten is.

Des daags.



Behalve de ronde roode schijf met

Des nachts.



De seinen vermeld onder 28 met dit

witten raad (volgens sein 38) **twee ronde groene schijven** geplaatst **aan de beide bovenachterhoeken van den laatsten achterwand van den trein.**

onderscheid, dat de beide lantarens aan de beide bovenachterhoeken van den laatsten achterwand van den trein naar achteren groen in plaats van rood licht moeten aangeven.

§ 52.

34°. Aanwijzing door den trein, dat er storing is op de telegraaflijnen.

a. Rijkstelegraaf.

Des daags.



Een blauwe driehoek geplaatst op een der voorste rijtuigen of wagens.

Des nachts.

Geen sein.

b. Spoorwegtelegraaf.

Dezelfde soort van blauwe driehoek geplaatst op een der laatste rijtuigen of wagens.

Geen sein.

§ 53.

De beteekenis der treinseinen verandert niet, wanneer zij door het niet aanwezig zijn van lantarenijzers, bij ongevallen of andere oorzaken, anders geplaatst worden, dan gebruikelijk is.

Men heeft dus vooral te letten **op het aantal en de kleur der seinen.**

§ 54.

35°. Aanwijzing van den trein, dat de weg onverwijld moet geschouwd worden.

Des daags.

Een der treinbeambten zwaait met zijn pet of met eenig voorwerp zoodanig, dat het door het wegpersoneel wordt opgemerkt.

Des nachts.

Een der treinbeambten zwaait met zijn lantaren zoodanig, dat het door het wegpersoneel wordt opgemerkt.

III. Rangeerseinen.

A. De geluidseinen worden gegeven:

a. Met het mondfluitje of den hoorn.

b. Met de stoomfluit, ten bewijze dat de machinist de seinen sub *a* heeft begrepen.

§ 55.

36°. Vooruit.Met de mondfluit of den hoorn **een lange toon**
—————De machinist: **een matig lange toon** **—————**

§ 56.

37°. Achteruit.Op dezelfde wijze **twee lange tonen**
—————
—————De machinist: **twee matig lange tonen**
—————
—————

§ 57.

38°. Stilhouden.Op dezelfde wijze **drie korte tonen** **⌋ ⌋ ⌋**De machinist: **een matig lange toon** **—————**

B. De optische- of gezichtsseinen.

§ 58.

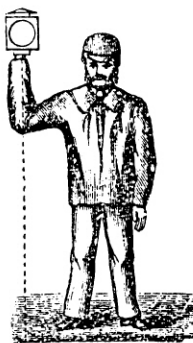
39°. Vooruit.

Des daags.



De beambte beweegt
verticaal zijn **arm**
op en neer.

Des nachts.



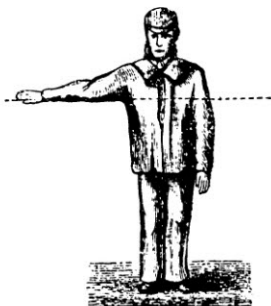
De beambte beweegt
verticaal zijn **lan-**
taren op en neer.

§ 59. *)

40°. Achteruit.

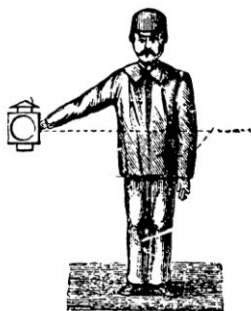
Des daags.

De beambte beweegt
horizontaal zijn **arm**
heen en weer.



Des nachts.

a. De beambte beweegt
horizontaal zijn **lan-**
taren heen en weer.



b. De beambte vertoont
groen licht.



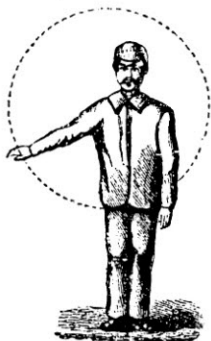
*) De hier sub *a* en *b* aangegeven seinen des nachts kunnen naar verkiezing één van beide gegeven worden.

§ 60. *)

41°. Stilhouden.

Des daags.

a. De beambte **zwaait cirkelvormig met den arm.**

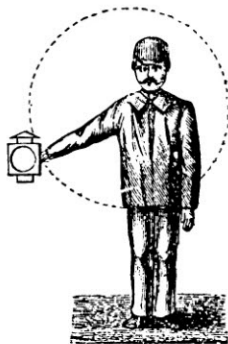


b. De beambte houdt **beide armen in de hoogte.**



Des nachts.


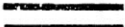
a. De beambte **zwaait cirkelvormig met de lantaren.**



b. De beambte vertoont **rood licht.**



*) De hier sub *a* en *b* aangegeven seinen des nachts kunnen naar verkiezing een van beide gegeven worden.

Ook op de seinen §§ 58 en 60 antwoordt de machinist met **één matig lange toon**  en op het sein § 59 met **twee matig lange tonen** 

Algemeene bepalingen.

§ 61.

De zorg voor de veiligheid is de eerste plicht van alle beambten. Zij zijn gehouden de seinen volkomen te kennen en **lijdelijk** te gehoorzamen aan de bevelen, die hun door de seinen worden gegeven.

Zij zorgen, dat de seinmiddelen, die hun zijn toevertrouwd, in goeden staat zijn.

§ 62.

Het sein „veilig” mag aan den komenden trein niet gegeven worden, tenzij de spoorweg veilig en met de toegestane snelheid berijdbaar zij.

§ 63.

Het sein „langzaam rijden” wordt gegeven, wanneer de spoorweg niet met de voorgeschreven snelheid kan bereden worden en in alle andere gevallen, waarin de veiligheid het vordert.

§ 64.

Het sein „gevaar” wordt gegeven in alle gevallen waarin de veiligheid van het verkeer dit vordert.

De gevaarseinen zullen in geen geval worden weggenomen, zoolang de belemmering niet is opgeheven en de weg voor een naderenden trein niet vrij en veilig is.

Het sein „gevaar” mag nimmer worden overschreden.

Wanneer desniettemin een trein voorbij een onveilig sein tot stilstand is gekomen, mag niet worden teruggezet dan bij noodzakelijkheid en onder verantwoording van den hoofdconducteur, indien hem, na overleg met den betrokken wachter, gebleken is dat het terugzetten geen nieuwe onregelmatigheid of gevaar kan veroorzaken.

§ 65.

Tusschen licht en donker worden zoowel de dag- als nachtseinen gegeven.

§ 66.

Wanneer twee seinen gelijktijdig vertoond worden, die met elkander in strijd zijn, geldt het sein van „gevaar” of „onveilig” wanneer het andere sein dat van „langzaam rijden” of dat van „veilig” is, en het sein van „langzaam rijden”, wanneer het andere sein dat van „veilig” is.

§ 67.

Bij het geven van seinen wordt steeds gebruik gemaakt van het meest duidelijke seinmiddel, dat bij de hand is en gezorgd, dat zij door belanghebbenden spoedig en tijdig kunnen worden opgemerkt.

§ 68.

Onder de woorden „naar voren”, „voorzijde” enz., wordt bij een trein verstaan de zijde, waarnaar hij zich beweegt;

Seinreglement.

onder de woorden „naar achteren”, „achterwand” enz., wordt verstaan de zijde, vanwaar hij komt.

De bepalingen gelden ook voor het geval, dat de locomotief zich tusschen de wagens bevindt.

§ 69.

Onder „vooruit” wordt bij het rangeeren verstaan de richting van beweging, waarbij de machinist met het gezicht naar den schoorsteen van zijn locomotief staande, in de richting van zijn standplaats naar den schoorsteen rijdt.

Onder „achteruit” wordt verstaan de tegenovergestelde richting.

§ 70.

Onder „spoorweg” (weg) wordt verstaan de spoorbaan met de stations, bruggen, kruisingen, niets uitgezonderd.

Vastgesteld door den Raad van Administratie der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij.

Goedgekeurd bij beschikkingen:

van den Minister van Binnenlandsche Zaken d.d. 12 Mei 1877;

van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid d.d. 12 October 1877, 5 October 1878, 1 Maart 1881, 15 November 1883, 29 Juli 1884, 3 Februari 1885, 5 October 1887, 8 Juni 1888, 10 Augustus 1892, 3 Maart 1893, 11 November 1901, 2 April 1903, 19 November 1903, 16 Maart 1907, 10 Juli 1909, 26 October 1911, 13 Februari 1913, 3 Juli 1915, 20 Januari 1916, 26 Januari 1916, 13 Maart 1916, 16 Januari 1918 en 4 Mei 1918.

1e Bijlage van het Seinreglement F.

(Afzonderlijk).

VOORSCHRIFTEN VOOR DE TE NEMEN
MAATREGELEN **ingeval van mist** OF SOORT-
GELIJKE OMSTANDIGHEDEN.

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

1^e Bijlage van het Seinreglement F.

VOORSCHRIFTEN

voor de te nemen maatregelen

ingeval van Mist

of soortgelijke omstandigheden,

ingevoerd bij Dienstorder No. 4133 Nieuwe Serie.

1905.

Typ. Amst. Boek- en Steendrukkerij, v/h. Ellerman, Harms & Co.

1-6-A-1000-7/16-191.

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

1^o Bijlage van het Seinreglement F.

VOORSCHRIFTEN

voor de te nemen maatregelen

ingeval van Mist

of soortgelijke omstandigheden,

ingevoerd bij Dienstorder No. 4133 Nieuwe Serie.

1905.

Voorschriften VOOR DE TE NEMEN MAATREGELen in geval van mist OF SOORTGELIJKE OMSTANDIGHEDEN.

ARTIKEL 1.

Indien tengevolge van mist of door andere omstandigheden de gezichtsseinen op een afstand van 300 Meter niet zijn waar te nemen, moeten bijzondere maatregelen genomen worden, als in de verdere artikelen omschreven (waar in het vervolg van „mist” gesproken wordt, wordt bedoeld „omstandigheden als bovengenoemd”).

ART. 2.

Voor de afstandsseinpalen, die verbonden zijn met vóórseinpalen op afstanden van 450 Meter en waarvóór baken op afstanden van 850 Meter zijn geplaatst, verder bij inrij-, uitrij-, richtings- en blokseinpalen worden ingeval van mist geen bijzondere maatregelen genomen tenzij zulks afzonderlijk is geregeld en bekend gemaakt. (Zie artt. 4 e. v.)

Maatregelen worden genomen dat bij blokseinpalen, die niet van vóórseinpalen zijn voorzien, de laatste wagen van den trein minstens 400 Meter in het volgende blok heeft afgelegd vóórdat de achterliggende blokpost wordt ontblokt.

De machinisten zijn verplicht — indien tengevolge

van mist het afstandssein of vóórsein bij het voorbijrijden van de baak niet zichtbaar is — de maatregelen te nemen, noodig om hun trein binnen den afstand van 850 Meter tot stilstand te kunnen brengen.

ART. 3.

Een trein, die tengevolge van mist *voorbij* een blokseinpaal, die het sein „onveilig” vertoont, tot stilstand is gebracht, mag niet weder in beweging worden gebracht vóórdát de treingleider zich overtuigd heeft — hetzij door het zien van den seinarm, hetzij door mondelinge verzekering van den persoon met de bediening belast — dat de seinpaal „veilig” vertoont en hij hiervan den machinist mededeeling heeft gedaan.

Achteruitzetten mag in geen geval plaats hebben.

ART. 4.

Bij afstandsseinpalen, die niet van een vóórseinpaal en van een baak of van een voorseinpaal alléén op minstens 850 Meter van den afstandsseinpaal voorzien zijn en daarenboven bij de afstandsseinpalen van zeer gevaarlijke punten, zullen bijzondere veiligheidsmaatregelen genomen worden.

De wachters, die met de bediening van de bovenbedoelde seinpalen belast zijn, beslissen of omstandigheden, als in art. 1 bedoeld, aanwezig zijn en *van hen* moet het nemen van bijzondere maatregelen uitgaan.

Zij moeten de naastbijgelegen stations of de nader aan te wijzen posten waarschuwen dat het bij hunnen post mist.

ART. 5.

De in art. 4 bedoelde zeer gevaarlijke punten zijn:

- 1°. *kruispunten* van hoofdspoorwegen of van hoofd- met locaalspoorwegen;
- 2°. *aansluitingen* met dubbel spoor op de vrije baan aan de zijde der aansluitende spoorwegtakken;
- 3°. *beweegbare bruggen*.

ART. 6

De in art. 4 bedoelde bijzondere veiligheidsmaatregelen, bestaan in:

- a. het geven van knalseinen (zie de 2e Bijlage van het Seinreglement F), of
- b. het doen van mededeeling aan den machinist, op het laatste station, waar de trein stopt, dat de betrokken seinpaal het sein „onveilig” vertoont, of
- c. het op „onveilig” houden van den voorafgaanden seinpaal, zolang de betrokken seinpaal het sein „onveilig” vertoont, of
- d. het op „onveilig” houden van den voorafgaanden seinpaal, wanneer de betrokken seinpaal het sein „onveilig” vertoont, totdat de trein tot stilstand is gebracht en aan het treinpersoneel mededeeling is gedaan dat de volgende seinpaal „onveilig” vertoont.

In het treinboekje voor dienstpersoneel zal een staat worden opgenomen:

- 1°. van de afstandsseinpalen, waarvoor knalseinen

worden gegeven met opgaaf van den afstand van den seinpaal, op welken zij zullen gegeven worden;

2°. van de seinpalen, waaromtrent de machinist mededeeling zal ontvangen voor het geval dat de seinpaal „onveilig” toont, met opgaaf van het station, waar de mededeeling zal worden gedaan;

3°. van de seinpalen, die door een vorigen seinpaal zullen worden herhaald, d. w. z. dat de vorige seinpaal, ingeval van mist *niet* op „veilig” zal worden gesteld wanneer de volgende seinpaal nog het sein „onveilig” vertoont, waarbij zal worden opgegeven of de seinpaal *niet* of *wèl* op „veilig” zal worden gesteld, nadat de trein tot stilstand is gebracht en mededeeling aan het treinpersoneel is gedaan.

ART 7.

Het geven van knalseinen geschiedt òf door de wachters van vaste, voortdurend bewaakte posten,

òf door afzonderlijke knalwachters, in den regel arbeiders van den weg, die ingeval van mist als zoodanig optreden en zich daartoe naar de voor het geven van knalseinen op den weg aangegeven punten begeven.

ART. 8.

De vast bewaakte knalposten staan in verbinding met den bedieningspost van den seinpaal, waarvoor zij knalseinen hebben te geven.

Zij ontvangen mededeeling van den bedieningspost dat het mist en dat knalseinen te geven zijn.

Zij moeten dan terstond twee klappers op de spoorstaaf plaatsen.

Door middel van een wekker, per telegraaf of per telefoon, of wel door zelfwerkende elektrische toestellen, krijgt de wachter kennis wanneer de seinpaal op „veilig” wordt gesteld.

Onmiddellijk daarop moeten de klappers van de spoorstaaf verwijderd worden om geen noodeloos oponthoud voor den trein te doen ontstaan.

Zoodra de trein gepasseerd is, plaatsen de wachters de klappers weder op de spoorstaaf. Wanneer de klappers door het daarover rijden van een trein zijn ontploft, moeten zij onmiddellijk door nieuwe vervangen worden. Zij moeten dan niet opgenomen worden, indien de seinpaal voor dezen zelfden trein op „veilig” wordt gesteld.

ART. 9.

Aangaande de maatregelen, in art. 6, *b*, *c* en *d* bedoeld, gelden de volgende bepalingen:

Tenzij hieromtrent in de bijzondere reglementen andere voorschriften zijn gegeven, krijgt de betrokken stationschef of wachter van hem, die met de bediening van den seinpaal belast is, bericht dat het mist en daarna voor elken trein door middel van een wekker, van de telegraaf of van de telefoon of door een zelfwerkend toestel kennis wanneer de seinpaal op „veilig” is gesteld.

Indien deze kennisgeving *niet* ontvangen is, moet de betrokken stationschef of wachter:

1°. voor het geval, bedoeld in sub *b* in art. 6, hiervan

mededeeling doen aan den treingleider; deze moet op de locomotief plaats nemen en den machinist order geven bij het naderen van den bedoelden seinpaal zóó langzaam te rijden dat de trein daarvoor tot stilstand kan worden gebracht.

2°. voor het geval, bedoeld in sub *c* in art. 6, zijn seinpaal op „onveilig” houden, totdat de bedoelde kennisgeving komt;

3°. voor het geval, bedoeld sub *d* in art. 6, den seinpaal op „onveilig” houden, totdat de trein tot stilstand is gebracht, daarna den treingleider mededeeling doen, dat aan den volgenden seinpaal het sein „onveilig” te verwachten is en hierop den seinpaal op „veilig” stellen.

De treingleider moet op de locomotief plaats nemen en den machinist order geven zóó langzaam te rijden, dat de trein vóór den bedoelden seinpaal tot stilstand kan worden gebracht.

Blijkt de seinpaal bij aankomst van den trein aldaar, inmiddels op „veilig” te zijn gesteld, dan moet de machinist de gewone snelheid van den trein hernemen.

In de gevallen sub *c* en *d* in art. 6 bedoeld moeten daarenboven klappers op de spoorstaaf worden gelegd, ten einde den machinist door knalseinen te waarschuwen voor het geval dat hij tengevolge van mist den seinpaal niet mocht waarnemen of hebben waargenomen. Deze klappers worden bij den wachtpost gelegd, tenzij anders wordt voorgeschreven.

De klappers moeten worden opgenomen vóórdát de seinpaal op „veilig” wordt gesteld.

ART. 10.

Voor de afstandsseinpalen van beweegbare bruggen, worden, zolang deze bruggen gesloten blijven, geen knalsetinen gegeven, noch bijzondere maatregelen genomen.

De brugwachter of de stationschef van het station, waarvan de brug afhankelijk is, moet de mistpostwachters waarschuwen, zooals in art. 4 bedoeld, telkens wanneer de seinpaal op „onveilig” wordt gesteld om de brug te openen.

De mistpostwachter plaatst dan onmiddellijk klappers op de spoorstaaf. Zoodra de brug gesloten is, moet de brugwachter hiervan weder aan den mistpostwachter kennis geven; deze moet dan terstond de klappers weder opnemen.

Hij behoeft nu, na het passeeren van een trein *niet* weder, zooals in art. 8 is voorgeschreven, klappers op de spoorstaaf te leggen.

Op dezelfde wijze moet gehandeld worden ten opzichte van de maatregelen in art. 6 sub *b*, *c* en *d* bedoeld en in art. 9 nader omschreven.

Zolang de brug gesloten blijft, behoeft ook dan de waarschuwing, in art. 4 bedoeld, niet gegeven te worden.

De brugwachter moet den betrokken stationschef of wachter in dat geval eerst dan waarschuwen, wanneer de seinpaal op „onveilig” wordt gesteld om de brug te openen.

De betrokken stationschef of wachter neemt daarna de in art. 9 sub 1°, 2° of 3° omschreven maatregelen

voor elken trein, die in de richting naar de brug vertrekt, totdat hij kennis krijgt dat de brug weder gesloten is.

Deze kennisgeving moet door den brugwachter gegeven worden, zoodra de brug weder gesloten is.

ART. 11. *)

Voor het geven van knalsein en op niet vast bewaakte knalposten, gelden de volgende bepalingen:

Door den Ingenieur van den Weg wordt vastgesteld voor welke seinpalen en op welke punten ingeval van mist door niet vast op dat punt aanwezige knalwachters knalsein zullen worden gegeven. De punten waar klappers moeten worden gelegd, worden door een duidelijk merkteken aangegeven.

Door den opzichter van den weg wordt voor elk zoodanig punt een bepaalde arbeider van den weg en een aflosser aangewezen; op elken bedieningspost moeten de namen en de adressen van den knalwachter en zijn aflosser bekend zijn.

Indien tusschen 6 uur 's morgens en 6 uur 's avonds mist optreedt, moeten de knalwachters zich uit eigen beweging zoo spoedig mogelijk naar hunnen knalpost begeven, voorzien van een volle bus met klappers en de noodige seinmiddelen.

Indien er mist optreedt tusschen 6 uur 's avonds en 6 uur 's morgens moeten de stationschefs en de wachters

*) De art. 11 en 12 dienen als overgangsbepalingen zoolang niet alle afstandsseinpalen van vóórseinpalen en baken of van vaste knalposten zijn voorzien.

terstond de knalwachters doen waarschuwen. Dit ontheft de knalwachters niet van de verplichting om, indien zij den mist waarnemen, reeds uit eigen beweging naar de knalposten te gaan.

De knalwachter moet zich bij den bedieningspost van den betrokken seinpaal aanmelden en daarna op het aangewezen punt (in den regel 500 Meter vóór den seinpaal) twee klappers op de spoorstaaf bevestigen.

Hij begeeft zich daarna in de richting naar den seinpaal, totdat hij den stand daarvan kan waarnemen. Zoodra hij ziet dat de seinpaal op „veilig” wordt gesteld, moet hij zich haasten om de klappers op te nemen.

Onmiddellijk nadat de trein is gepasseerd, legt hij de klappers weer op de spoorstaaf en begeeft hij zich weder in de richting naar den seinpaal.

Wanneer de klappers, tengevolge van het daarover rijden van den trein ontploffen, geeft hij den trein, indien de seinpaal inmiddels op „veilig” werd gesteld, het sein „veilig” en indien de seinpaal nog het sein „onveilig” vertoont, wacht hij af dat de trein tot stilstand gekomen is en geeft dan den treingleider de noodige inlichtingen. Daarna brengt hij wederom twee nieuwe klappers op de spoorstaaf aan.

Zoodra de mist heeft opgehouden, begeeft de knalwachter zich naar den bedieningspost en indien deze wachter er geen bezwaar tegen heeft, kan de knalwachter zich verwijderen.

ART. 12.

De ploegbaas mag niet belast worden met het bedienen

van een knalpost. Hij moet tijdens den mist het oog houden op den toestand van den weg, nagaan of de knalposten behoorlijk bezet zijn en zoo hem dit noodig voorkomt, de knalwachters van nieuwen voorraad klappers voorzien of doen voorzien.

Overigens moeten de knalwachters, indien hun voorraad klappers dreigt uitgeput te raken, hiervan mededeeling doen aan den bedieningspost, welke den voorraad aanvult of bericht zendt aan het naastbijgelegen station.

ART. 13.

Het is, tenzij zulks voor de veiligheid der treinen noodig mocht zijn, verboden gedurende mist werkzaamheden aan de sporen uit te voeren

Indien zulks niettemin dringend noodzakelijk is, is de ploegbaas verplicht, behalve het nemen van de noodige veiligheidsmaatregelen, indien het spoor niet berijdbaar is, naar elke zijde, vanwaar een trein te wachten is, een beampte uit te zenden op voldoende afstand om het personeel bij het naderen van een trein te waarschuwen.

Maatregelen in verband met den loop der treinen, te nemen ingeval van mist.

ART. 14.

Alles moet in het werk gesteld worden om de treinen zooveel mogelijk op tijd en precies volgens de dienstregeling te doen loopen.

Het achterlaten of doornemen van wagens, waardoor tijdverlies door rangeeren, verplaatsen van treinseinen e. d. voorkomen kan worden, is daartoe geoorloofd.

ART. 15.

Het bewakingspersoneel moet aannemen dat alle facultatieve treinen, welke bij dienstregeling of afzonderlijke aanschrijving zijn vastgesteld, kunnen loopen.

De weg moet dus op den tijd, dat die treinen zouden kunnen loopen, bewaakt zijn.

ART. 16.

Behalve hulptreinen, waar deze noodig zijn, mogen niet vooraf aangeschreven buitengewone treinen niet ingelegd worden dan bij hooge noodzakelijkheid.

ART. 17.

Het vervoer van werktreinen en van voertuigen, die niet door stoom worden bewogen (draisines, werkwagens) is alleen dán veroorloofd indien de dienst of de veiligheid zulks dringend vordert.

ART. 18.

Op de stations mag, gedurende 10 minuten vóórdat een trein te wachten is, op of over het spoor, waarop de trein moet binnenkomen, niet gerangeerd worden.

Zooveel mogelijk moet over een afstand van 300 Meter voorbij den afstandsseinpaal het spoor geheel vrij gehouden worden en moeten alle wissels gericht liggen in den stand,

waarin zij voor het binnenkomen van den trein moeten liggen.

ART. 19.

Indien op enkel spoor twee treinen moeten kruisen en een der beide treinen op het station moet doorrijden, moet ingeval van mist, de trein, die volgens dienstregeling stoppen moet, steeds het eerst op het station worden binnengelaten.

Nadert de doorrijdende trein het station het eerst, dan moet deze trein vóór den afstandsseinpaal gehouden worden; nadat de andere trein dan op het station tot stilstand is gebracht, mogen de afstandsseinpaal en de uitrijseinpaal voor den doorrijdenden trein op „veilig” worden gesteld en kan deze trein zonder stoppen het station passeeren.

ART. 20.

Ingeval van mist mag een stationschef geen trein laten vertrekken dan na zich te hebben overtuigd dat niet alleen de uitrijseinpaal, doch ook de verdere mogelijke seinpalen op het stationsemplacement (brugafstands-richtings- blokseinpalen enz.) het sein „veilig” vertoonen, zoodat de trein ongehinderd het station verlaten kan.

Goedgekeurd

's-GRAVENHAGE, 20 Januari 1904.

*De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
Voor den Minister,
De Secretaris-Generaal,*

DE BOSCH KEMPER.

2e Bijlage van het Seinreglement F.

(Afzonderlijk).

REGLEMENT OMTRENT HET geven en
de beteekenis VAN Knalseinen.

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

2^e Bijlage van het Seinreglement F.

REGLEMENT

omtrent het

Geven en de Beteekenis

van

KNALSEINEN.

Ingevoerd bij Dienstorder No. 4133, Nieuwe Serie.

1905.

Typ. Amst. Boek- en Steendrukkerij v/h. Ellerman Harms & Co.

I-6-A-1000-7/16-191.

HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

2^o Bijlage van het Seinreglement F.

REGLEMENT

omtrent het

Geven en de Beteekenis

van

KNALSEINEN.

Ingevoerd bij Dienstorder No. 4133, Nieuwe Serie.

1905.

2e Bijlage van het Seinreglement F.

REGLEMENT omtrent het geven en de beteekenis van KNALSEINEN

ART. 1.

Knalseinen worden gegeven door op de spoorstaaf klappers te bevestigen.

De klappers zijn metalen doosjes, gevuld met ontplofbare stoffen, die bij het overrijden van een trein met een knal ontploffen.

ART. 2.

Voor het geven van knalseinen moeten minstens twee klappers op de spoorstaaf bevestigd worden.

De klappers worden door de daaraan bevestigde metalen strookjes of veeren op een onderlingen afstand van zes à zeven Meter op de spoorstaaf vastgemaakt of door middel van toestellen boven de spoorstaaf geplaatst.

Bij sneeuw geschiedt dit aan de einden der spoorstaven achter een tusschen de spoorstaven te plaatsen plaatje.

ART. 3.

Knalseinen worden gegeven ingeval van mist e. d., als omschreven in de 1° Bijlage van het Seinreglement F en verder bij onvoorziene voorvallen, tengevolge waarvan de trein moet stilhouden, wanneer de gelegenheid ontbreekt op afdoende wijze door andere seinmiddelen het sein „onveilig” te geven.

Behoudens het geval, bedoeld in Art. 4, worden de klappers daartoe (zoo mogelijk) op minstens 500 Meter van het punt, waar de trein moet stilhouden, op de spoorstaven gelegd.

ART. 4.

Wanneer tengevolge van eenig ongeval de trein stil houdt, moeten door het treinpersoneel ingeval van mist, op ten minste 700 Meter achterwaarts van dien trein klappers op de spoorstaaf worden gelegd.

ART. 5.

Indien de klappers door het daarover rijden van een trein zijn onploft, terwijl de reden, waarom de klappers werden gelegd, blijft bestaan, moeten zij onmiddellijk door nieuwe vervangen worden.

ART. 6.

Zoodra de noodzakelijkheid tot het geven van knalseinen heeft opgehouden, worden de geplaatste klappers weder opgenomen.

ART. 7.

Indien de knalseinen moeten dienen om ingeval van mist e. d. de treinen te waarschuwen dat een volgende seinpaal het sein „onveilig” vertoont, moeten de klappers worden opgenomen zoodra de wachter weet dat de seinpaal op „onveilig” gesteld is.

Onmiddellijk ná het passeeren van den trein moeten de klappers weder op de spoorstaven bevestigd worden.

ART. 8.

De machinisten, die een of meer knalseinen waarnemen, moeten onmiddellijk hunnen trein binnen den kortst mogelijken afstand tot stilstand brengen.

Zoodra de trein tot stilstand is gebracht, moet de treingleider zich van de omstandigheden overtuigen en indien hij geen onmiddellijk gevaar of „onveilig” sein waarneemt, moet hij op de locomotief plaats nemen en den machinist order geven op te rijden, doch met een zoodanige snelheid dat de trein op zichtafstand, dus voor elk in het gezicht komend gevaar of „onveilig” sein tot stilstand kan worden gebracht.

Ontmoet de trein daarentegen een „veilig” sein, dan

moet de machinist de gewone snelheid van den trein weder hernemen.

ART. 9.

Indien knalseinen gegeven worden om een andere reden dan om, zooals bedoeld in Art. 7, den stand van een seinpaal op afstand kenbaar te maken, moeten, behalve knalseinen, steeds handseinen gegeven worden.

Behoudens het geval, bedoeld in Art. 4, plaatst de wachter zich daartoe ongeveer 200 Meter voorbij het punt, waar de klappers gelegd zijn, naar de zijde van het gevaarpunt en vertoont het sein „onveilig”. Zoodra de trein tot stilstand is gebracht, deelt de wachter aan den treingleider de reden van het stoppen mede.

ART. 10.

Heeft de reden tot het geven van knalseinen opgehouden te bestaan, doch is er geen tijd om de klappers op te nemen vóórdat een trein komt, dan moet, zoodra de trein tot stilstand is gebracht, het sein „veilig” aan den trein vertoond worden, ten teeken dat de trein kan doorrijden.

Goedgekeurd

s-GRAVENHAGE, 20 Januari 1904.

De Minister van Waterstaat,

Handel en Nijverheid,

Voor den Minister,

De Secretaris-Generaal.

DE BOSCH KEMPER.

Plakbriefje te plakken over Art. 18 van de 1^e Bijlage van het Seinreglement F.

Artikel 18.

Op de stations mag, gedurende tien minuten vóórdát een trein te wachten is, binnen 450 Meter van den afstandsseinpaal aan de zijde, vanwaar de trein wordt verwacht, niet gerangeerd worden op of over het spoor, waarop de trein moet binnenkomen.

Zooveel mogelijk moet over dien afstand het spoor geheel vrij gehouden worden en moeten de wissels daarbinnen gericht liggen in den stand, waarin zij voor het binnenkomen van den trein moeten liggen.

*Goedgekeurd door Z.Exc. den Minister van
Waterstaat bij beschikking van 3 Juli
1915, No. 223, Afdeling Spoorwegen.*

Ingevoerd bij Dienstorder No. 6828 N.S.

§ 22 bis c. (Nieuw.)

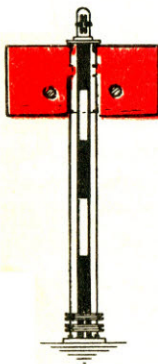
Perronstopseinbladen.

Deze bestaan uit een paal met één of twee rechtehoekige bladen, welke terzijde van den paal zijn aangebracht, draaibaar om een verticale as. Elk blad geldt voor het spoor, liggende aan die zijde van den paal, waar zich het blad bevindt.

Des nachts onder eik blad een lichtgevende lantaren.

Stopsein.

Des daags:



Het *roode* blad voor het spoor, waarover *niet* doorgereeden mag worden, *dwaars* op dat spoor gesteld.

Des nachts:

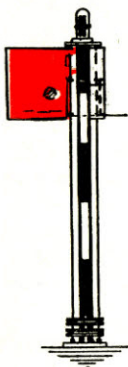


Rood licht aan de zijde van het spoor, waarover *niet* doorgereeden mag worden; het overeenkomstige *roode* blad, *dwaars* op dat spoor gesteld.

De trein moet vóór het perronstopseinblad tot stilstand worden gebracht.

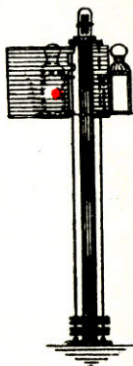
Vorbijrijsein.

Des daags:



Het *roode* blad voor het spoor, waarover doorgereden mag worden, *evenwijdig* aan dat spoor gesteld.

Des nachts:



Wit licht aan de zijde van het spoor, waarover doorgereden mag worden; het overeenkomstige *roode* blad *evenwijdig* aan dat spoor gesteld.

De trein mag het perronstopseinblad voorbijrijden.

Goedgekeurd bij beschikking van den Minister van Waterstaat d.d. 13 Maart 1916, No. 230, Afd. Spoorwegen.

Ingevoerd bij Dienstorder No. 7229 N.S.