

stellen zodanig, dat het kan worden verlaten;

7. op een stille, smalle weg keren, zonder de verkeersstrook te verlaten, waarbij van het motorrijwiel mag worden afgestapt en dit mag worden voortgeduwd;

8. op een stijgend gedeelte van de weg het motorrijwiel tot stilstand en daarna weer in beweging brengen, zonder dat het daarbij noemenswaard achteruit rolt.

(3) Bij de proeven bedoeld in lid (2) moeten de verkeersregelen zorgvuldig in acht worden genomen en de voorgeschreven signalen en tekens op de juiste wijze worden gegeven.

Herkenningsteken.

10. Het in artikel 110 lid (5) van de „Wegverkeersverordening" bedoelde herkenningsteken bestaat uit een rode schijf van 15 cm middellijn, waaraan een wit handvat ter lengte van 50 cm is bevestigd, overeenkomstig model I.

Legitimatiebewijs.

11. Het als model II vastgestelde legitimatiebewijs heeft een lengte van 250 mm en een breedte van 176 mm.

Ontvangstbewijs.

11a. Het als model III vastgestelde ontvangstbewijs heeft een hoogte van 125 mm en een breedte van 176 mm.

Van dit model worden 25 stuks met doorslagen tot boekjes ingebonden.

12. De modellen II en III worden ter Landsdrukkerij gedrukt en worden aldaar door de betrokken autoriteiten tegen door de Directeur van die instelling te bepalen prijzen betrokken.

Slotbepaling.

13. Dit besluit kan worden aangehaald onder de naam van „Wegverkeersbesluit - B.B." en treedt in werking op 1 Januari 1937.

SPOORWEGVERORDENING

S. 1928—200.

(Besluit van den Gouverneur-Generaal van 9 Juni 1928 No. 19).

I. INLEIDENDE BEPALING.

Art. 1. Omschrijvingen. In deze bepalingen en de krachtens deze vast te stellen voorschriften wordt verstaan onder:

a. aanleg: het tot stand brengen van nieuwe of het belangrijk wijzigen of uitbreiden van bestaande spoorwegen;

b. ondernemer: voor zooveel den aanleg betreft, de natuurlijke of rechtspersoon(en), voor wiens (wier) rekening de aanleg en, voor zooveel de exploitatie betreft, de natuurlijke of rechtspersoon(en), voor wiens (wier) rekening de exploitatie geschiedt;

c. bestuurder: voor zooveel den aanleg betreft, degene(n), die de regeling en de leiding van den aanleg en, voor zooveel de exploitatie betreft, degene(n), die het dagelijksch bestuur en de leiding van den dienst heeft (hebben);

d. personeel: tot de uitoefening van eenig onderdeel van den dienst aangevozen personen, in dienst bij den ondernemer;

e. Directeur: de Directeur van Gouvernementsbedrijven;

f. Toezicht: de dienst, aan welken het toezicht op de spoor- en tramwegen door de Regeering is opgedragen;

g. station: een onder beheer van een voor den treindienst verantwoordelijken

chef staande plaats, waar treinen hun loop kunnen beginnen of eindigen, met elkander mogen kruisen en (of) elkander mogen inhalen en waar al of niet reizigers gelegenheid vinden in de treinen plaats te nemen of die te verlaten en (of) goederen ten vervoer worden aangenomen en (of) afgeleverd;

h. stopplaats: een niet onder beheer van een voor den treindienst verantwoordelijken chef staande plaats, waar reizigers gelegenheid vinden in de treinen plaats te nemen of die te verlaten en (of) goederen ten vervoer worden aangenomen en (of) afgeleverd;

i. hoofdsporen: die sporen op de stations en op den weg, welke in gewone omstandigheden worden bereiden door de treinen, waarin reizigers worden vervoerd;

k. elektrische leiding: een samenstel van elektrische geleiders met de inrichtingen voor het steunen, bevestigen, isoleeren, beschermen enz. daarvan;

l. sterkstroomleiding: een elektrische leiding, welke uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor het overbrengen van elektrisch arbeidsvermogen;

m. zwakstroomleiding: een elektrische leiding, welke uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor het overbrengen van berichten, seinen en teekens door middel van electriciteit;

n. tractieleiding: het tot een spoorweg behoorende samenstel van sterkstroomleidingen, uitsluitend of in hoofdzaak bestemd voor het overbrengen van het elektrische arbeidsvermogen, benoodigd voor de voortbeweging van rollend materieel over dien spoorweg, met inbegrip van de voor stroomleiding dienende spoorstaven en hare verbindingen;

o. contactleiding: het deel van een tractieleiding, uitsluitend of in hoofdzaak bestemd om elektrisch arbeidsvermogen over te brengen op het rollend materieel;

p. trein: elk dienstdoend trekvoertuig, met de daaraan gekoppelde voertuigen, indien deze aanwezig zijn, dat geen rangeer- of reservedienst op een station verricht;

q. nachttrein: een trein, loopende tusschen 9 uur 's avonds en 4 uur 's morgens;

r. trekvoertuig: een voertuig met aandrijfinrichting, al dan niet tevens bestemd voor vervoer van reizigers en (of) goederen;

s. locomotief: een trekvoertuig, niet bestemd voor vervoer van reizigers en (of) goederen;

t. stoomlocomotief: een door stoom gedreven locomotief;

u. motorvoertuig: een trekvoertuig, tevens bestemd voor vervoer van reizigers en (of) goederen;

v. rijtuig: een ander voertuig, geheel of ten deele bestemd voor het vervoer van reizigers en (of) bagage en (of) post;

w. wagen: een ander voertuig, uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen of levende dieren;

x. rollend materieel: trekvoertuigen, tenders, rijtuigen en wagens;

y. draisine: een voertuig, niet tot het rollend materieel behoorende, door mechanische beweegkracht voortbewogen, dat niet met handkracht uit het spoor gelicht kan worden en niet bestemd is om trekkracht uit te oefenen;

z. storing in den dienst: de toestand, waarbij tengevolge van een ongeval of andere buitengewone omstandigheden, de treinenloop wordt gewijzigd in dier voege, dat kruisingen of inhalingen worden verlegd, of aansluitingen worden gemist, dan wel een of meer treinen worden opgeheven, zulks dat het vervoer van reizigers of goederen wordt onderbroken;

aa. staking van den dienst: de toestand, waarbij het aannemen ten vervoer van personen en (of) goederen over den geheelen spoorweg, of een gedeelte daarvan, tijdelijk of blijvend in vollen omvang is opgeheven;

bb. den bestuurder, den ondernemer enz. gehoord: nadat aan den bestuurder, den ondernemer enz. de gelegenheid is gegeven, zijn gevoelen kenbaar te maken;

cc. zelfstandige gebiedsdeelen: locale ressorten, Provinciën en binnen Provinciën op den voet van artikel 121 der Indische Staatsregeling aangewezen zelfstandige gemeenschappen;

dd. Gemeenten: Stadsgemeenten en Gemeenten buiten een Provincie;

ee. nacht: de tijd tusschen zonsonder- en zonsopgang.

DEEL I. AANWIJZING VAN DE GOED TE KEUREN ONTWERPEN.

2. Goedkeuring van de ontwerpen van den spoorweg. (1) Voordat met de uitvoering van den aanleg van den spoorweg een aanvang wordt gemaakt, moeten de hierna te noemen ontwerpen door den Directeur zijn goedgekeurd:

a. een plattegrondteekening op een schaal van tenminsten 1:2000, waarop de richting van den spoorweg met de bogen, stations met toegangswegen, doorsnijdingen met andere ijzeren banen, uitwijkplaatsen, wissels en overwegen, de lengten der rechte gedeelten en der bogen, met vermelding van den kromtestraal, en de doorsnijdingen van rivieren of waterloopen nauwkeurig zijn aangegeven, terwijl, indien medegebruik van openbare wegen gewenscht wordt, mede duidelijk moet worden aangeduid, welke wegen of gedeelten van wegen in medegebruik worden verlangd;

b. een lengteprofiel op een schaal van tenminste 1:5000 voor de lengten en van tenminste 1:200 voor de hoogten;

c. de normaal-dwarsprofielen der aarden baan en van het ballastbed, op een schaal van tenminste 1:100; voorts bijzondere dwarsprofielen betreffende die plaatsen, waar van de normaal-dwarsprofielen moet worden afgeweken, benevens, indien medegebruik van openbare wegen wordt gewenscht, alle dwarsprofielen, vereischt ter beoordeeling van de ruimte, welke ten behoeve van den spoorweg zal worden ingenomen en die, welke voor het gewone verkeer beschikbaar blijft;

d. de ontwerpen van gebouwen (met uitzondering van die van dienstwoningen) en van den onder- en bovenbouw van kunstwerken, voor zoover deze niet van metaal worden vervaardigd;

alles op een schaal van tenminste 1:100.

(2) De in lid (1) bedoelde teekeningen moeten in een door den Directeur te bepalen veelvoud bij hem worden ingediend door tusschenkomst van het betrokken Hoofd van Gewestelijk Bestuur en, indien daarmede belangen van zelfstandige gebiedsdeelen gemoeid zijn, van den Raad in het betrokken zelfstandig gebiedsdeel.

(3) Indien verschillende werken volgens eenzelfde ontwerp worden uitgevoerd, kan de Directeur toestaan, dat daarvoor typeteekeningen, in stede van afzonderlijke ontwerpen, ter goedkeuring worden aangeboden.

3. Goedkeuring van de ontwerpen van andere werken. (1) Gelijke goedkeuring, als bedoeld in artikel 2, wordt vereischt voor:

a. de ontwerpen van:

1. den bovenbouw van den weg, waartoe zijn te rekenen de spoorstaven, met de daarbij behorende laschplaten en bevestigingsmiddelen, de wissels, de kruisstukken en de dwarsliggers;

2. den metalen onder- en bovenbouw der kunstwerken;

3. alle andere werken, bestemd om deel van den spoorweg uit te maken;

alles op voldoende duidelijke schaal, ten genoegen van den Directeur;

b. voor elektrische spoorwegen: ontwerpen van de tractieleidingen, ten genoegen van den Directeur;

c. voor spoorwegen van bijzondere inrichting: de teekeningen, welke de Directeur zal noodig achten, teneinde die bijzondere inrichting te kunnen beoordeelen;

d. alle andere door den Directeur noodig geachte teekeningen en bescheiden op door hem te bepalen schaal.

(2) De in lid (1) bedoelde teekeningen moeten in een door den Directeur te bepalen veelvoud bij hem worden ingediend.

(3) Indien verschillende werken volgens eenzelfde ontwerp worden uitgevoerd, kan de Directeur, behoudens het bepaalde bij lid (5), toestaan, dat daarvoor typeteekeningen, in stede van afzonderlijke ontwerpen, ter goedkeuring worden ingediend.

(4) Voor de goedkeuring der teekeningen van den metalen bovenbouw van den weg en van den metalen onder- en bovenbouw der kunstwerken kunnen belanghebbenden zich wenden tot den Gecommitteerde voor Indische Zaken, indien het ontwerp niet in Nederlandsch-Indië is opgemaakt, of anders tot den

Directeur. De goedkeuring in Indië wordt onnoodig, indien en voor zoover deze door den Gecommitteerde is verleend.

(5) Voor de toepassing van een reeds goedgekeurd type van metalen onder- en bovenbouw wordt voor elk kunstwerk de toestemming van den Directeur vereischt.

4. Goedkeuring van de ontwerpen van nieuwe werken of tot wijziging en (of) uitbreiding. (1) Ook na de openstelling voor algemeen verkeer behoeven alle ontwerpen tot uitbreiding of wijziging van den spoorweg of de daartoe behoorrende werken, zoomede de aanleg van nieuwe gebouwen (met uitzondering van die van dienstwoningen) of andere werken, de goedkeuring van den Directeur.

(2) Voor de wijze van indiening der in lid (1) bedoelde ontwerpen geldt het bepaalde bij artikel 2 lid (2) of artikel 3 lid (2).

5. Indiening van de ontwerpen, betrekking hebbende op haventerreinen. De ontwerpen en teekeningen, omschreven in de artikelen 2, 3 en 4, voor zoover zij geheel of mede betrekking hebben op sporen, gebouwen en werken op haventerreinen, welke als zodanig door den Gouverneur-Generaal zijn aangegeven, moeten, behalve door de tusschenkomst van de in die artikelen reeds aangegeven personen en lichamen, mede door tusschenkomst van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken worden ingediend.

DEEL II. AANLEG VAN WEG EN WERKEN. HOOFDSTUK I. SPOORWEGEN DER EERSTE KLASSE.

6. Geschiktheid voor de snelheid van 60 kilometer per uur of de vastgestelde grootste snelheid. Spoorwegen der eerste klasse moeten tenminste geschikt zijn om met een grootste snelheid van 60 kilometer per uur bereden te worden en, indien zij met grootere snelheid zullen worden bereden, voldoen aan hoogere eischen. Welke hoogere eischen aan den spoorweg, als gevolg van die grootere snelheid, moeten worden gesteld, bepaalt de Directeur voor elk geval afzonderlijk.

7. Afsluiting van den spoorweg. Elke spoorweg der eerste klasse moet, op de door den Directeur goed te keuren wijze en behoudens door hem te bepalen uitzonderingen, door en op kosten van den ondernemer worden afgesloten.

8. Wat als voldoende afsluiting wordt beschouwd. (1) Tenzij de Directeur hogere eischen stelt, worden als voldoende afsluitingen beschouwd:

a. alle onmiddellijk langs den spoorweg zich uitstreckende rivieren, ravijnen, moerasgronden en zoomen van dicht ineengewassen hout of struikgewas;

b. beken, kanalen, waterleidingen of slooten van tenminste een meter diepte en twee en een halve meter bodembreedte en gedurende den drogen tijd met tenminste een halven meter water gevuld;

c. dicht ineengewassen levende heggen, muren, schuttingen en rasterwerken, ter hoogte van tenminste een meter;

d. hekwerken, draadafsluitingen en afrasteringen van door den Directeur goedgekeurde constructie.

(2) Een spoorweg wordt als voldoende afgesloten beschouwd op die gedeelten, waar de kruin door ingraving drie meter onder, of door ophooging drie meter boven het aangrenzende terrein is gelegen, tenzij de Directeur anders bepaalt.

9. Afsluiting van de overwegen. (1) De in een spoorweg der eerste klasse voorkomende overwegen, moeten, behoudens het bepaalde bij lid (2), kunnen worden afgesloten door middel van sterke, goed zichtbare sluitboomen of hekken. De wijze, waarop voor elk(e) lijn of lijngedeelte deze beweegbare afsluitingen moeten worden ingericht, wordt door den Directeur op voorstel van den ondernemer vastgesteld; hij kan toestaan dat smalle, alleen voor voetgangers en (of) vee dienende paden worden afgesloten door draaikruisen of slaghekken.

(2) De Directeur kan, op verzoek van den ondernemer, gehoord het betrokken Hoofd van Gewestelijk Bestuur, dan wel in een zelfstandig gebiedsdeel den betrokken Raad, toestaan, dat overwegen, gelegen in openbare wegen en paden met gering verkeer, mits die overwegen, ter beoordeeling van den Directeur, voldoende overzichtelijk zijn, niet worden afgesloten, zoomede dat zodanige niet afgesloten overwegen en paden niet worden bewaakt.

(3) De in lid (1) bedoelde beweegbare afsluitingen moeten zoodanig aansluiten aan de vaste afsluitingen, dat aan alle zijden, zoowel aan voetgangers, als aan loslopende paarden of vee de gelegenheid benomen is, om op een andere wijze dan langs den weg, waarin de overweg ligt, op den spoorweg te komen.

(4) De vrije doorgangswijdt, in de vaste afsluiting mag in groote wegen en breede straten niet kleiner dan 7,40 meter, in voor voertuigen toegankelijke binnenwegen en minder breede straten niet kleiner dan 4 meter, in voor paarden en vee, doch niet voor voertuigen toegankelijke paden niet kleiner dan 1,50 meter en in voetpaden niet grooter dan 0,75 meter zijn.

(5) De Directeur kan, gehoord het betrokken Hoofd van Gewestelijk Bestuur, dan wel in een zelfstandig gebiedsdeel den betrokken Raad, voor de afsluiting van zeer breede wegen met druk verkeer, of elders, waar bijzondere omstandigheden het noodig maken, een grootere doorgangswijdt dan 7,40 meter voorschrijven.

(6) Ter weerszijden van niet van beweegbare afsluitingen voorziene overwegen, gelegen in openbare wegen met gering verkeer, als bedoeld in lid (2), moeten op een afstand van tenminste tien meter, gemeten van de naastliggende spoorstaaf, door den bestuurder waarschuwingborden worden geplaatst. Deze waarschuwingborden moeten, daar, waar de Directeur zulks noodig acht, des nachts zijn verlicht of op andere wijze kenbaar gemaakt. Op den bestuurder rust bovendien de verplichting om, in overleg met ter zake belanghebbenden, zorg te dragen, dat langs den openbaren weg, ten genoee van den Directeur, voldoende aanwijzingen worden gegeven ter tijdige waarschuwing van aankomende motorrijtuigen.

10. Spoorwijdte. Normaal profiel der vrije ruimte. Afstand van de sporen. (1) De spoorwijdte bedraagt 1067 m.M. of 1435 m.M. en moet over den geheelen weg nauwkeurig worden gehandhaafd, behoudens de in de bogen noodige verwijdingen en geringe plaatselijke afwijkingen, waarvoor regelen en grenzen door den Directeur kunnen worden vastgesteld.

(2) In de rechte strekking moet, behoudens het bepaalde bij lid (4), bij de spoorwijdte van 1067 m.M. tenminste worden open gehouden het normaal profiel van vrije ruimte, aangegeven op de teekening als Bijlage A bij deze verordening gevoegd. Daarbij geldt I voor den weg en de hoofdsporen der stations en II voor de overige sporen. Voor spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, worden, zoo noodig, aanvullingen van dit normaal profiel van vrije ruimte door den Directeur vastgesteld.

(3) In bogen moet verder rekening worden gehouden:

a. met den schuinen stand van het profiel als gevolg van de verhooging van de buitenspoorstaaf;

b. met de spoorverwijding (met dien verstande, dat het profiel met het bedrag dezer spoorverwijding wordt verbreed);

c. eventueel met de in artikel 25 lid (3) bedoelde verbreding.

(4) Binnen deze profielen mogen geen niet zijdelings verplaatsbare voorwerpen worden geplaatst, tenzij de Directeur zulks toestaat voor de radkransgleuf, voor ladingmallen, voor postzakvanginrichtingen, voor deuren van loodsen, voor zijsporen, waarop uitsluitend wagens worden toegelaten, alsmede voor hetgeen bij het inwerkingtreden van deze verordening binnen de grenzen der geldende profielen, met gebruikmaking van de grenslijnen van de tevoren toegepaste profielen, was tot stand gebracht. In dit laatste geval kan de Directeur een termijn vaststellen, binnen welken bedoelde voorwerpen moeten worden opgeruimd.

(5) Binnen de voor spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, overeenkomstig den laatsten volzin van lid (2), vastgestelde aanvulling van het normaal profiel mogen de geleiders der contactleiding met tbehooren aanwezig zijn.

(6) Wanneer zulks met het oog op de veiligheid van het treinpersoneel noodig wordt geoordeeld, kan de Directeur voorschrijven, dat, bij de spoorwijdte van 1067 m.M. van een hoogte van 1000 m.M. tot een hoogte van 2800 m.M. boven den bovenkant der spoorstaven, buiten het vrije ruimteprofiel nog een speling van 200 m.M. bij nieuwe kunstwerken en van 500 m.M. bij andere nieuw op te richten voorwerpen wordt gelaten.

(7) Voor gedeelten van spoorwegen met 1067 m.M. spoorwijdte, welke door tandradtrekvoertuigen worden bereiden, wordt, uitsluitend ten behoeve van de tandstaaf en daarover loopende overwegen, het profiel van vrije ruimte gewijzigd, als op bijlage A aangegeven, terwijl op de gedeelten, waar geen tandstaaf ligt, ten behoeve van de tandwielen door den Directeur de noodige verruiming van het profiel van vrije ruimte kan worden voorgeschreven.

(8) Bij de spoorwijdte van 1067 m.M. mag de afstand hart op hart van twee evenwijdige sporen niet minder bedragen dan 3500 m.M. In bogen wordt eventueel rekening gehouden met de in artikel 25 lid (3) bedoelde verbreding. De Directeur kan, onder door hem te stellen voorwaarden, een kleineren afstand toestaan.

(9) De Directeur stelt voor de spoorwijdte van 1435 m.M. het profiel van vrije ruimte, alsmede de maten, bedoeld in lid (7) en lid (8), vast. Hij kan voor spoorwegen van deze spoorwijdte of gedeelten daarvan, met contactleiding, zoo noodig aanvullingen van het normaal profiel der vrije ruimte toestaan, waarop lid (5) van toepassing is.

11. Aanwijzing van afstanden, bogen en hellingen. (1) Op den weg moeten palen worden geplaatst, welke den afstand van het begin- of aansluitingsstation langs de as van den spoorweg in kilometers en hectometers aangeven.

(2) Waar de as van den weg uit de rechte strekking in een boog, of van een waterpas gedeelte in een helling, of van een helling in een andere helling overgaat, moeten aanwijzer worden geplaatst.

(3) Op de aanwijzers voor bogen moeten zijn aangegeven de straal en de lengte van den boog, zoome de voorgeschreven spoorverwijding en verhooging van de buitenspoorstaaf.

(4) Op de aanwijzers voor de hellingen moeten zijn aangegeven de lengten van de waterpas liggende en van de hellende gedeelten, alsmede de sterkte der helling.

(5) Wanneer de helling niet sterker is dan 1:400, of het verschil in hoogte bij sterkere hellingen niet meer dan drie meter bedraagt, behoeven geene aanwijzers te worden geplaatst.

12. Grensmerken bij wissels en doorsnijdingen. (1) Tusschen twee samenlopende of elkander doorsnijdende sporen moet een door den Directeur goed te keuren merk worden geplaatst, ter aanduiding van de grens, tot welke zich voertuigen op het eene spoor kunnen bewegen, zonder de beweging van voertuigen op het andere spoor te hinderen. Tusschen dit merk en den wissel of het doorsnijdingspunt mogen gelijktijdig op de beide sporen geen voertuigen worden geplaatst of voortbewogen.

(2) Bij de spoorwijdte van 1067 m.M. moeten deze merken worden geplaatst, waar de afstand tusschen twee sporen 3400 m.M. of meer bedraagt en moet eventueel rekening worden gehouden met de in artikel 25 lid (3) bedoelde verbreding. De Directeur kan een kleineren afstand toestaan, waarbij hij de maatregelen voorschrijft, welke hij noodig acht.

(3) Voor de spoorwijdte van 1435 m.M. wordt de in lid (2) bedoelde afstand door den Directeur vastgesteld.

13. Werkkuilen, rolwagens en draaischijven in hoofdsporen. In de hoofdsporen mogen geen werkkuilen, weegbruggen, rolwagens of draaischijven worden aangebracht, behalve op de eindstations, met toestemming van den Directeur.

14. Oprichting van stations. (1) De Directeur, den ondernemer en de betrokken Hoofden van Gewestelijk Bestuur, dan wel in zelfstandige gebiedsdeelen de betrokken Raden gehoord, bepaalt de plaatsen, waar stations zullen worden opgericht.

(2) Van de in lid (1) bedoelde beslissing van den Directeur is hooger beroep op den Gouverneur-Generaal toegelaten.

(3) De ligging der stopplaatsen wordt door den ondernemer zelf bepaald.

HOOFDSTUK II. SPOORWEGEN DER TWEEDE KLASSE.

15. Geschiktheid voor de vastgestelde grootste snelheid. Spoorwegen der tweede klasse moeten geschikt zijn om met de door den Gouverneur-Generaal

vastgestelde grootste snelheid bereden te worden.

16. Ligging der sporen op den openbaren weg. Beschikbare ruimte langs gebouwen. (1) Indien de openbare weg voor den spoorweg wordt medegebruikt, bepaalt het gezag, dat met het beheer is belast, de juiste plaats, waar de sporen zullen komen te liggen.

(2) De breedte van den weg buiten het door den spoorweg ingenomen gedeelte en buiten het profiel der vrije ruimte, voor het gewone verkeer overblijvende, mag niet minder bedragen dan 5,50 meter op groote wegen en 4,50 meter op binnenwegen, terwijl de spoorweg zooveel mogelijk aan eene zijde van den weg moet worden aangelegd.

(3) Als breedte voor een weg wordt aangenomen de breedte, bestemd voor het vrije verkeer, bestaande uit, tezamen één geheel vormende, karrenwegen en voetpaden, wanneer daartusschen geen afscheiding door afrastering, boomrij, greppels, berm of anderszins bestaat.

(4) Indien de spoorweg langs bewoonde erven of huizen loopt, moet tusschen het meest vooruitspringende gedeelte der erven of huizen en het profiel der vrije ruimte eene breedte van tenminste een meter en, in straten, aan de andere zijde een breedte van tenminste 3,50 meter voor het verkeer overblijven.

(5) Op verzoek van den bestuurder kan de Directeur, in overeenstemming met het gezag dat den weg beheert, afwijking toestaan van de afmetingen, genoemd in lid (2) en lid (4).

17. Bovenbouw van den spoorweg bij medegebruik van openbare wegen. (1) Het gebruik van verzonken spoorstaven is verplicht op de verharde openbare wegen en de daarin gelegen kunstwerken, indien buiten de spoorstaven eene breedte beschikbaar blijft, kleiner dan 6,50 meter op groote wegen en 5,50 meter op binnenwegen, zoomede bij alle snijdingen van den spoorweg met bestaande wegen of uitgangen van woonerven.

(2) In overeenstemming met het gezag, dat den weg beheert, kan de Directeur afwijkingen van het bepaalde bij lid (1) toestaan.

(3) Het bovenvlak van verzonken spoorstaven moet gelijk vallen met het bovenvlak van den weg.

(4) De wijdte van de gleuf voor de radkransen mag, wanneer dwangstaven of langsbalken zijn aangebracht, voor verzonken sporen, daar, waar het gewone verkeer zich in de richting van de spoorstaven beweegt, niet grooter dan 40 m.M. zijn. Voor gebogen gedeelten kan de Directeur een grootere gleufwijdte toestaan.

(5) Wordt de noodige ruimte voor de radkransen op andere wijze verkregen, dan wordt het daaraan te geven profiel door den Directeur, den bestuurder gehoord, vastgesteld.

18. Werken ter verzekering van de veiligheid van het verkeer. (1) Het gezag, dat een openbare weg beheert, den ondernemer gehoord, met het oog op de veiligheid van het openbaar verkeer langs of over den in medegebruik gegeven openbaren weg, bevelen, dat de ondernemer voor eigen rekening zoodanige werken uitvoert en maatregelen treft, als ter verzekering van de veiligheid van dat verkeer door dat gezag noodig worden geoordeeld.

(2) Van een bevel, als in lid (1) bedoeld, is beroep toegelaten op den Directeur. Indien deze tegen dat bevel bezwaar heeft en tusschen hem en het betrokken beheerende gezag geen overeenstemming kan worden verkregen, roept hij de beslissing van den Gouverneur-Generaal in.

19. Afsluiting van den spoorweg. (1) Elke lijn of elk lijngedeelte, welke (hetwelk) door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur wordt bereden, moet door en op kosten van den ondernemer worden afgesloten, voor zoover de Directeur, gehoord de betrokken Hoofden van Gewestelijk Bestuur, dan wel in zelfstandige gebiedsdeelen de betrokken Raden, dit noodzakelijk acht.

(2) De wijze van afsluiting wordt, den bestuurder gehoord, door den Directeur vastgesteld.

20. Afsluiting van en waarschuwborden bij de overwegen. (1) Indien de Directeur, gehoord het betrokken Hoofd van Gewestelijk Bestuur, dan wel in een zelfstandig gebiedsdeel den betrokken Raad, dit noodzakelijk acht, moeten beweegbare afsluitingen worden aangebracht ter plaatse, waar lijnen of lijnge-

deelten, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden, door openbare wegen of uitwegen worden doorsneden.

(2) De Directeur kan voorschriften geven nopens vorm en samenstelling der in lid (1) bedoelde beweegbare afsluitingen.

(3) De Directeur kan de plaatsing van waarschuwingsborden bij of ter weerszijden van niet van beweegbare afsluitingen voorziene overwegen gelasten. Op den bestuurder rust bovendien de verplichting om, in overleg met ter zake belanghebbenden, zorg te dragen, dat langs den openbaren weg, ten genoee van den Directeur, voldoende aanwijzingen worden gegeven ter tijdige waarschuwing van aankomende motorrijtuigen.

21. Spoorwijdte. Normaal profiel der vrije ruimte. Afstand van de sporen. (1) De vastgestelde spoorwijdte moet over den geheelen weg nauwkeurig worden gehandhaafd, behoudens de in de bogen noodige verwijdingen en geringe plaatselijke afwijkingen, waarvoor regelen en grenzen door den Directeur kunnen worden vastgesteld.

(2) In de rechte strekking moet, behoudens het bepaalde bij lid (4), bij de spoorwijdte van 1067 m.M. tenminste worden open gehouden het normaal profiel van vrije ruimte, aangegeven op de teekening, als bijlage B bij deze verordening gevoegd. Daarbij geldt I voor den weg en de hoofdsporen der stations en II voor de overige sporen. Voor spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, worden, zoo noodig, aanvullingen van dit normaal profiel van vrije ruimte door den Directeur vastgesteld.

(3) In bogen moet verder rekening worden gehouden:

a. met den schuinen stand van het profiel, als gevolg van de verhooging van de buitenspoorstaaf;

b. met de spoorverwijding (met dien verstande, dat het profiel met het bedrag dezer spoorverwijding wordt verbreed);

c. eventueel met de in artikel 25 lid (3) bedoelde verbreding.

(4) Binnen deze profielen mogen geen niet zijdelings verplaatsbare voorwerpen worden geplaatst, tenzij de Directeur zulks toestaat voor de radkransgleuf, voor ladingmallen, voor postzakvanginrichtingen, voor deuren van loodsen, voor zijsporen, waarop uitsluitend wagens worden toegelaten, alsmede voor hetgeen bij het inwerkingtreden van deze verordening binnen de grenzen der geldende profielen, met gebruikmaking van de grenslijnen van de tevoren toegepaste profielen, was tot stand gebracht. In dit laatste geval kan de Directeur een termijn vaststellen, binnen welken bedoelde voorwerpen moeten worden opgeruimd.

(5) Binnen de voor spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, overeenkomstig den laatsten volzin van lid (2), vastgestelde aanvulling van het normaal profiel mogen de geleiders der contactleiding met toebehooren aanwezig zijn.

(6) Wanneer zulks met het oog op de veiligheid van het trein-personeel noodig wordt geoordeeld, kan de Directeur voorschrijven, dat, bij de spoorwijdte van 1067 m.M. van een hoogte van 1000 m.M. tot een hoogte van 2800 m.M. boven den bovenkant der spoorstaven, buiten het vrije ruimteprofiel, nog een speling van 200 m.M. bij nieuwe kunstwerken en van 500 m.M. bij andere nieuw op te richten voorwerpen wordt gelaten.

(7) Voor gedeelten van spoorwegen met 1067 m.M. spoorwijdte, welke door tandradtrekvoertuigen worden bereden, wordt, uitsluitend ten behoeve van de tandstaaf en daarover loopende overwegen, het profiel van vrije ruimte gewijzigd, als op bijlage B aangegeven, terwijl op de gedeelten, waar geen tandstaaf ligt, ten behoeve van de tandwielen door den Directeur de noodige verruiming van het profiel van vrije ruimte kan worden voorgeschreven.

(8) Bij de spoorwijdte van 1067 m.M. mag de afstand hart op hart van twee evenwijdige sporen niet minder bedragen dan 3200 m.M. In bogen wordt eventueel rekening gehouden met de in artikel 25 lid (3) bedoelde verbreding. De Directeur kan, onder door hem te stellen voorwaarden, een kleineren afstand toestaan.

(9) De Directeur stelt voor andere spoorwijdten het profiel van vrije ruimte, alsmede de maten, bedoeld in lid (7) en lid (8), vast. Hij kan voor spoorwegen

van die spoorwijdten of gedeelten daarvan, met contactleiding, zoo noodig aanvullingen van het profiel der vrije ruimte vaststellen, waarop lid (5) van toepassing is.

22. Aanwijzing van afstanden en hellingen. (1) Op lijnen of lijngedeelten, welke met eene grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden, moeten worden geplaatst:

a. palen, welke den afstand van het begin- of aansluitingsstation langs de as van den spoorweg in kilometers aangeven;

b. aanwijzers, aanduidende de punten, waar de baan van een waterpas gedeelte in eene helling, of van eene helling in eene andere helling overgaat.

(2) Wanneer de helling niet sterker is dan 1:200, of het verschil in hoogte bij sterkere hellingen niet meer dan drie meter bedraagt, behoeven geen aanwijzers te worden geplaatst.

23. Grensmerken bij wissels en doorsnijdingen. (1) Op lijnen of lijngedeelten, welke met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden, moet tusschen twee samenloopende of elkander doorsnijdende sporen een door den Directeur goed te keuren merk worden geplaatst, ter aanduiding van de grens, tot welke zich voertuigen op het eene spoor kunnen bewegen, zonder de beweging van voertuigen op het andere spoor te hinderen. Tusschen dit merk en den wissel of het doorsnijdingspunt mogen gelijktijdig op de beide sporen geen voertuigen worden geplaatst of voorbewogen.

(2) Bij de spoorwijdte van 1067 m.M. moeten deze merken worden geplaatst, waar de afstand tusschen twee sporen 3200 m.M. of meer bedraagt en moet eventueel rekening worden gehouden met de in artikel 25 lid (3) bedoelde verbredening.

24. Oprichting van stations. (1) De Directeur, de betrokken Hoofden van Gewestelijk Bestuur, dan wel in zelfstandige gebiedsdeelen de betrokken Raden gehoord, bepaalt op voorstel van den ondernemer de plaatsen, waar stations zullen worden opgericht.

(2) De ligging der stopplaatsen wordt door den ondernemer zelf bepaald; van de oprichting of opheffing van een stopplaats geeft hij acht dagen te voren kennis aan het betrokken Hoofd van Gewestelijk Bestuur, dan wel in een zelfstandig gebiedsdeel aan den betrokken Raad.

DEEL III. AANSCHAFFING EN KEURING VAN ROLLEND MATERIEEL.

§ 1. Rollend Materieel In Het Algemeen.

25. Normaal profiel der speelruimte. (1) Het rollend materieel voor 1067 m.M. spoorwijdte moet zoodanig gebouwd zijn, dat geen deelen daarvan vallen buiten het normaalprofiel der speelruimte, aangegeven op de teekeningen, als bijlagen A en B bij deze verordening gevoegd. Voor het rollend materieel, dat gebezigd wordt op spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, geldt bovendien de door den Directeur zoo noodig vast te stellen aanvulling van het speelruimteprofiel, met dien verstande, dat binnen die aanvulling uitsluitend de stroomafnemers met toebehooren en bevestigingsdeelen aanwezig mogen zijn, in dien zin, dat dit rollend materieel, wanneer de stroomafnemers afgenomen zijn, binnen het normaal profiel der speelruimte moet blijven.

(2) Bij het ontwerpen van rollend materieel moet (terwijl de verbredening met het bedrag der verwijding van het profiel der vrije ruimte in bogen, als bedoeld in artikel 10 lid (3) en artikel 21 lid (3) in aanmerking mag worden genomen) rekening worden gehouden:

a. met alle ruimten en spelingen, welke aanleiding kunnen geven tot zijdelingsche verschuiving van het materieel, zoowel in dit materieel zelve, als tusschen wielen en spoorstaven;

b. met den voor elk deel ongunstigsten stand (dat is de stand waarbij de uitwijking het grootst is, onafhankelijk van den stand, welke inderdaad als regel voorkomt) van het materieel in een boog van den kleinsten in de baan voorkomenden straal, doch van ten hoogste 150 meter voor de spoorwijdte van 1067 m.M., met inachtneming van de spoorverwijding, de grootste toegelaten plaat-

selijke afwijking, als bedoeld in artikel 10 lid (1) en artikel 21 lid (1), zoomede de grootste toegelaten afslijting van de radkransen;

c. met schommelingen, waarbij de verticale as van het materieel een hoek van 1°. maakt met de overeenkomstige as van het profiel en welke geacht kunnen worden plaats te hebben om het snijpunt van eerstbedoelde as met het vlak, gaande over de beide spoorstaafkoppen;

d. (in verticalen zin) met onbeladen en beladen toestand en, in het laatste geval, met de kleinst toelaatbare wielbanddikte en afmetingen van ashalzen en draagmetalen, met de grootste doorbuiging der veeren en met den grootsten invloed der veerschalmen, alsmede met andere mogelijke afwijkingen.

(3) De Directeur kan vergunnen voor trekvoertuigen, tenders en rijtuigen een grooteren straal te kiezen, dan bedoeld in lid (2) onder b, mits op de baangedeelten, waar het betrokken materieel zal worden toegelaten, het profiel van vrije ruimte, waar noodig, overeenkomstig zijn aanwijzingen is of wordt verbreed.

(4) De lijn ee van het speelruimteprofiel voor 1067 m.M. spoorwijdte is alleen geldig voor materieel, waarvoor de Directeur toepassing van deze lijn toestaat. Deze toestemming wordt alleen verleend, als ook op de „overige sporen” de vrije ruimte volgens de lijn gg van het desbetreffend profiel aanwezig is en niet, als daar nog voorwerpen binnen deze grenslijn (tot aan de vroegere lijn ff) voorkomen. In dit laatste geval moet voor het speelruimteprofiel de lijn dd worden toegepast.

(5) Beneden 60 m.M. boven den bovenkant der spoorstaven mogen, ook bij de grootste afwijkingen, als bedoeld in lid (2) onder c en d, behalve de wielen slechts uitsteken de tegengewichten der wielen, de spoorstaafruimers, remblokken, zandstrooiers, koppelingen, noodkettingen en de onafhankelijk van de doorbuigingen der draagveeren bewegende deelen en wel:

a. de door de wielbanden steeds (ook in de bogen) gedekt wordende deelen tot 40 m.M. boven den bovenkant der spoorstaven;

b. de overige genoemde deelen tot 50 m.M. boven den bovenkant der spoorstaven.

(6) Voor het rollend materieel van 1067 m.M. spoorwijdte, dat op de tandradbanen moet kunnen overgaan, wordt de onderbegrenzing van het profiel der speelruimte gewijzigd, zooals op de als bijlagen A en B bij deze verordening gevoegde teekeningen aangegeven, terwijl de tandraden der trekvoertuigen buiten dit profiel mogen komen volgens door den Directeur goed te keuren teekeningen.

(7) Voor bestaand materieel en voor verdere toepassing van reeds bestaande typen, alsmede voor de postzakvanginrichting, kan verruiming van het speelruimteprofiel, waar noodig, door den Directeur worden toegestaan, mits het vrije ruimteprofiel overeenkomstig zijn aanwijzingen tevens wordt verruimd. Hij kan een termijn vaststellen, binnen welken het rollend materieel moet worden gewijzigd overeenkomstig de thans vastgestelde profielen.

(8) Voor andere spoorwijdten dan die van 1067 m.M. worden het profiel der speelruimte, zoo noodig met eene aanvulling overeenkomstig den laatsten volzin van lid (1), de in lid (2) onder b genoemde straal en de in lid (5) genoemde maten door den Directeur vastgesteld.

26. Aanwijzing van de goed te keuren teekeningen en beschrijvingen van het rollend materieel. (1) Behoudens het bepaalde bij artikel 27 mag geen rollend materieel in dienst worden gesteld, dan nadat de teekening door den Directeur is goedgekeurd.

(2) De bestuurder moet daartoe van elk nieuw type van trekvoertuigen, tenders, rijtuigen of wagens, hetwelk hij voornemens is in dienst te stellen, bij den Directeur indienen:

a. een duidelijke teekening in viervoud, met ingeschreven maten, aangevende de algemeene constructie in aanzicht, plattegrond en doorsnede, op een schaal van tenminste 1:20 en verder teekeningen op grootere schaal van die onderdeelen, waarvoor dit door den Directeur noodig wordt geacht;

b. een beschrijving in tweevoud, met vermelding van de materialen, waarvan de voornaamste deelen vervaardigd zijn en verder met opgave van die bijzonderheden, welke door den Directeur noodig worden geacht.

(3) De Directeur zendt, bij goedkeuring, een exemplaar der in het vorige lid bedoelde bescheiden, voorzien van het bewijs der goedkeuring, aan den bestuurder terug.

27. Goedkeuring in Nederiand van teekeningen en beschrijvingen van rollend materieel. (1) Wanneer de ontwerpen van het rollend materieel niet in Nederlandsch-Indië worden opgemaakt, kan de ondernemer de in artikel 26 bedoelde goedkeuring van teekeningen en beschrijvingen aan den Gecommitteerde voor Indische Zaken vragen, mits deze daarbij in het bezit wordt gesteld van alle door hem voor de beoordeeling noodig geachte gegevens.

(2) De goedkeuring in Indië wordt onnoodig, indien en voor zoover deze door den Gecommitteerde is verleend.

28. Termijn voor den aanbouw van rollend materieel. Indien vijf jaren zijn verstreken, sedert de in de artikelen 26 en 27 bedoelde goedkeuring van teekeningen en beschrijvingen is verleend, mag geen rollend materieel meer volgens die bescheiden worden aangeschaft.

29. Belangrijke wijzigingen van rollend materieel. De bestuurder moet ten aanzien van ontworpen belangrijke wijzigingen van rollend materieel op gelijke wijze handelen als in de artikelen 26 en 27 betrekking tot nieuwen aanbouw is voorgeschreven.

30. Keuring van nieuw en onderzoek van belangrijk gewijzigd of hersteld rollend materieel. (1) Nieuw rollend materieel mag niet in dienst worden gesteld, dan na verkregen vergunning van den Directeur, die vergunning wordt niet verleend, dan nadat uit een keuring van Regeeringswege is gebleken, dat het materieel is vervaardigd in overeenstemming met de goedgekeurde teekeningen en beschrijvingen en de bepalingen van deze verordening.

(2) Een gelijksoortige vergunning, na voorafgaand onderzoek, wordt vereischt voor de indienststelling van belangrijk gewijzigd materieel en van materieel, waaraan ingrijpende herstellingen of vernieuwingen hebben plaats gehad.

(3) Bij de vergunning tot indienststelling wordt tevens aangegeven, op welke lijnen of lijngedeelten van den betrokken spoorweg het materieel mag rijden, zoo noodig met vaststelling van de grootste snelheid, waarmede dit mag geschieden.

(4) Wenscht de bestuurder het materieel ook te doen overgaan op de lijnen van derden, dan wel op lijnen of lijngedeelten van zijn eigen spoorweg, waarop dat materieel nog niet is toegelaten, dan moet daartoe vergunning worden verkregen van den Directeur, die bevoegd is daaraan de voorwaarden te verbinden, welke hij voor de veiligheid noodig acht.

31. Voorschriften voor de electrische toestellen van rollend materieel. (1) De Directeur stelt technische voorschriften vast voor de opstelling en inrichting der motoren, generatoren, transformatoren, accumulatoren, toestellen en leidingen der trekvoertuigen, rijtuigen en wagens.

(2) Geen teekeningen van het in lid (1) genoemde materieel worden volgens de bepalingen van artikel 26 lid (1), 27 lid (1) of 29 goedgekeurd, noch wordt de in artikel 30 lid (1) en (2) bedoelde vergunning tot ingebruikstelling verleend, tenzij blijkt, dat aan de in lid (1) vermelde technische voorschriften is voldaan.

32. Regeeringsambtenaren belast met het toezicht op het rollend materieel. (1) In den regel hebben de in deze verordening genoemde keuringen, onderzoekingen en beproevingen betreffende het rollend materieel door den betrokken ambtenaar van Toezicht plaats.

(2) De Directeur kan daarvoor ook andere deskundigen aanwijzen.

(3) Voor de in deze verordening voorgeschreven keuringen, onderzoekingen of beproevingen, moet de bestuurder zich rechtstreeks wenden tot de in lid (1) en (2) bedoelde Regeeringsambtenaren.

33. Plaatsing van te keuren of te onderzoeken rollend materieel. (1) Bij de keuring of het onderzoek van rollend materieel moet, indien de daarmede belaste ambtenaar dit noodig acht, de bestuurder zorg dragen, dat:

a. de trekvoertuigen en tenders boven een droog liggenden werkkuil geplaatst en voldoende schoon gemaakt zijn;

b. de rijtuigen en wagens zoodanig zijn geplaatst, dat het onderzoek, ook tusschen de wielen en onder den vloer, zonder bezwaar kan geschieden.

(2) De noodige werklieden en hulpmiddelen moeten door den bestuurder kosteloos ter beschikking worden gesteld van den ambtenaar, met de keuring of het onderzoek belast, terwijl tevens de goedgekeurde teekeningen en beschrijvingen, volgens welke het rollend materieel gebouwd is, dien ambtenaar ter inzage moeten worden aangeboden.

34. Seindragers. Al het rollend materieel moet voorzien zijn van de noodige inrichtingen tot plaatsing van seinmiddelen.

35. Merken van het rollend materieel. (1) Op het rollend materieel moet op een van buiten zichtbare plaats duidelijk zijn aangegeven de naam of naamletters van de spoorwegonderneming en het volgnummer, terwijl de data van indienststelling en der laatste opneming op elk onderstel moeten zijn vermeld.

(2) Voorts moeten zijn aangegeven:

a. op de trekvoertuigen en tenders: de naam van den fabrikant, het fabrieksnummer en het jaar van aanbouw, zoomede op de trekvoertuigen de maximaal toegelaten rijsnelheid;

b. op de trekvoertuigen, tenders, rijtuigen en wagens: het ledig gewicht, met inbegrip van dat der assen en wielen;

c. op de trekvoertuigen en tenders: het diensgewicht (waaronder moet worden verstaan het gewicht, met inbegrip van water, brandstof, uitrustingsartikelen en verdere onderdeelen);

d. op de wagens: het draagvermogen en het laadgewicht in kilogrammen;

e. op de rijtuigen: de klasse, waartoe elke afdeeling behoort, zoomede de klasseletter;

f. in de rijtuigen: in elke afdeeling de letter en het volgnummer van het rijtuig; de aanduiding van de klasse van die afdeeling en het aantal personen, waarvoor zij bestemd zijn;

g. indien vervoer op de balcon der rijtuigen door den bestuurder toegelaten is, het aantal personen, waarvoor zij bestemd zijn.

36. Rollend materieel van bijzondere inrichting. (1) Blijkt met het oog op eenige bijzondere inrichting de toepassing van een of meer der met betrekking tot het rollend materieel gestelde bepalingen geheel of ten deele onnoodig, dan kan de Directeur die bepalingen geheel of ten deele buiten toepassing laten.

(2) Wanneer het gebruik van rollend materieel van bijzondere inrichting andere regelingen noodzakelijk maakt, dan in deze verordening zijn opgenomen, kan de Directeur aan de indienststelling de door hem noodig geachte voorwaarden verbinden.

(3) De krachtens lid (1) toegelaten afwijkingen van de bepalingen van deze verordening en de ingevolge lid (2) gestelde voorwaarden worden in de desbetreffende beschikkingen vermeld.

§ 2. Trekvoertuigen En Tenders.

37. Vereischten voor stoomlocomotieven en tenders, bestemd voor spoorwegen der eerste klasse. (1) Elke stoomlocomotief moet zijn voorzien:

a. van veerkrachtige stoot- en trekinrichtingen en aan de voorzijde, zoomede bij tenderlocomotieven aan de achterzijde, van een koevanger;

b. behalve van de gewone hoofdkoppeling, van een borgkoppeling, ter verbinding van de stoomlocomotief aan den tender;

c. van een stoomfluit;

d. van een inrichting om het vliegen van vonken en brandende stoffen uit den schoorsteen zooveel mogelijk te voorkomen;

e. van een aan de vuurkist goed aansluitenden aschbak, voorzien van trekkleppen, welke van de plaats van bediening van den machinist behandeld kunnen worden.

(2) Aan uitsluitend voor den rangeerdienst bestemde stoomlocomotieven behoeven geen koevangers te worden aangebracht. De Directeur kan voor andere stoomlocomotieven op verzoek van den bestuurder toestaan, dat geen koevanger wordt aangebracht.

(3) Elke tender moet zijn voorzien van veerkrachtige stoot- en trekinrichtingen, zoomede aan de achterzijde van spoorstaafruimers of, indien de Directeur

dit noodzakelijk acht, van een koevanger.

(4) Behalve bij aanwezigheid van dubbele koppelingen, moeten aan stoomlocomotieven en tenders noodkoppelingen worden aangebracht, waarvan de ophangpunten, behoudens door den Directeur toegestane afwijkingen, in hetzelfde horizontale vlak moeten liggen als de stoot- en trekrichtingen.

(5) Elke tenderlocomotief en elke tender moet zijn voorzien van een krachtige handrem, welke gemakkelijk en snel in werking kan worden gebracht.

(6) Stoomlocomotieven, bestemd voor den dienst op spoorwegen, waarin over een aaneengesloten lengte van een kilometer een of meer hellingen, sterker dan 1:75 voorkomen, moeten bovendien zijn voorzien van een mechanische reminrichting en van een inrichting om de wrijving tusschen wielbanden en spoorstaven te verhoogen, zooals zandstrooiers of andere toestellen met gelijk doel.

(7) Elke stoomlocomotief, bestemd voor het vervoer van snel- of exprestreinen, moet zijn voorzien van een reminrichting, welke het den machinist mogelijk maakt, hare rem tegelijk met de remmen van andere voertuigen in de trein in werking te brengen. Het remsysteem moet zoodanig zijn, dat bij het breken van koppelingen en scheiding van treindeelen de remmen van de locomotief en de andere voertuigen automatisch in werking treden.

38. Vereischten voor stoomlocomotieven en tender, bestemd voor spoorwegen der tweede klasse. (1) Elke stoomlocomotief moet zijn voorzien:

- a. van veerkrachtige stoot- en trekrichtingen;
- b. behalve van de gewone hoofdkoppeling, van een borgkoppeling ter verbinding van de locomotief aan den tender;
- c. van een stoomfluit en, behoudens ontheffing door den Directeur, van een helder klinkende bel;
- d. van een inrichting om het vliegen van vonken en brandende stoffen uit den schoorsteen zooveel mogelijk te voorkomen;
- e. van een aan de vuurkist goed aansluitenden aschbak, voorzien van trekkleppen, welke van de plaats van bediening van den machinist of van den stoker behandeld kunnen worden.

(2) Elke tender moet zijn voorzien van veerkrachtige stoot- en trekrichtingen, trekrichtingen.

(3) Behalve bij aanwezigheid van dubbele koppelingen, moeten aan stoomlocomotieven en tenders, bestemd om treinen met een snelheid van meer dan 30 K.M. per uur te vervoeren, noodkoppelingen worden aangebracht, waarvan de ophangpunten, behoudens door den Directeur toegestane afwijkingen, in hetzelfde horizontale vlak moeten liggen als de stoot- en trekrichtingen.

(4) Elke tenderlocomotief en elke tender moet voorzien zijn van een krachtige handrem, welke gemakkelijk en snel in werking kan worden gebracht, dan wel van een voetrem, welke aan door den Directeur te stellen eischen voldoet.

(5) Stoomlocomotieven, bestemd voor den dienst op spoorwegen, waarin over een aaneengesloten lengte van een kilometer sterkere hellingen dan 1:75 voorkomen, moeten, indien de Directeur dit noodzakelijk acht, bovendien zijn voorzien van een mechanische reminrichting en van een inrichting om de wrijving tusschen wielbanden en spoorstaven te verhogen, zooals zandstrooiers of andere toestellen met gelijk doel.

(6) De Directeur kan, den bestuurder gehoord, het aanbrengen van koevangers aan de stoomlocomotieven en zoo noodig ook aan de tenders, zoomede van andere inrichtingen, dan die genoemd in dit artikel, dienende tot verhoogen van de veiligheid van het verkeer op den spoorweg, gelasten.

39. Vereischten voor trekvoertuigen, andere dan stoomlocomotieven, bestemd voor spoorwegen der eerste en tweede klasse. (1) Elk electrisch aangedreven trekvoertuig moet zijn voorzien:

a. van veerkrachtige stoot- en trekrichtingen, zoomede de trekvoertuigen, dienstdoende op spoorwegen der eerste klasse, aan de voor- en achterzijde van koevangers;

b. van een mechanisch werkende fluit en, behoudens ontheffing door den Directeur, van een helder klinkende bel;

c. van een krachtige handrem zoomede, behoudens ontheffing door den Directeur, van een reminrichting, welke het den motorist mogelijk maakt, de rem

van het trekvoertuig tegelijk met de remmen van andere voertuigen in den trein in werking te brengen. Het remsysteem moet zoodanig zijn, dat bij het breken van koppelingen en scheiding van treindeelen de remmen van het trekvoertuig en de andere voertuigen automatisch in werking treden.

(2) Behalve bij aanwezigheid van dubbele koppelingen, moeten aan trekvoertuigen noodkettingen worden aangebracht, waarvan de ophangpunten, behoudens door den Directeur toegestane afwijkingen, in hetzelfde horizontale vlak moeten liggen als de stoot- en trekrichtingen.

(3) Indien niet alle assen door motoren worden aangedreven, moeten de trekvoertuigen zijn voorzien van een inrichting om de wrijving tusschen wielbanden en spoorstaven te verhoogen, zooals zandstrooiers of andere toestellen met gelijk doel.

(4) De Directeur kan, den bestuurder gehoord, het aanbrengen van andere inrichtingen aan de trekvoertuigen, dan die genoemd in lid (1), lid (2) en lid (3), dienende tot verhoogen van de veiligheid van het verkeer op den spoorweg, gelasten.

(5) Voor op andere wijze dan door electrischen stroom of door stoom aangedreven trekvoertuigen kan de Directeur voorschriften vaststellen.

(6) Trekvoertuigen, waarmede vervoer van reizigers plaats vindt, moeten bovendien voldoen aan het bepaalde bij artikel 45 onder *b* tot en met *f*.

40. Vereischten voor de assen, wielen en buffers van trekvoertuigen en tenders. (1) Assen en wielbanden moeten van staal zijn, tenzij de Directeur toestemming geeft tot het gebruik van ander materiaal.

(2) Voor de assen en wielen van trekvoertuigen en tenders zijn, behoudens door den Directeur toegestane afwijkingen, de onderstaande maten bindend, met dien verstande, dat van de kleinste dikte der radkransen kan worden afgeweken ten behoeve van radkransen der wielen van vaste assen, geplaatst tusschen twee uiterste vaste assen:

Omschrijving	Spoorwegen met:	
	1435 m.M. spoorwijdte.	1067 m.M. spoorwijdte.
Kleinste dikte van stalen wielbanden op den loopcirkel, ongeacht plaatselijke verzwakkingen door boutgaten	25 m.M.	25 m.M.
Kleinste dikte van stalen wielbanden, waarvan de dwarsdoorsnede door een boven den overgang van het loopvlak in den radkrans gelegen bevestigingssponning is verzwakt, op de verzwakte plaats.	19 m.M.	19 m.M.
Kleinste hoogte van den radkrans boven den loopcirkel	28 m.M.	27 m.M.
Grootste hoogte van den radkrans boven den loopcirkel bij grootste afslijting	35 m.M.	35 m.M.
Kleinste dikte van den afgesleten radkrans gemeten 10 m.M. onder den loopcirkel	20 m.M.	20 m.M.
Kleinste speelruimte der radkransen in de normale spoorwijdte na verschuiving der as tot zij de eene rail raakt, gemeten 10 m.M. onder den loopcirkel	10 m.M.	5 m.M.
Kleinste breedte der wielbanden	130 m.M.	120 m.M.
Grootste breedte der wielbanden	150 m.M.	140 m.M.
Kleinste onderlinge afstand der wielbanden van een as	1357 m.M.	998 m.M.
Grootste onderlinge afstand der wielbanden van een as	1363 m.M.	1002 m.M.

(3) Voor de buffers van trekvoertuigen en tenders gelden de in lid (1) van artikel 46 voor buffers van rijtuigen en wagens voorgeschreven maten.

41. Beproeving van stoomlocomotieven. (1) De ambtenaar met de keuring of het onderzoek van een stoomlocomotief belast, kan verlangen, dat deze vóór de indienststelling onder stoom wordt gebracht, om er een of meer proeffritten mede te doen.

(2) De bestuurder moet zorg dragen, dat de stoomlocomotief vóór de beproeving op het vooraf te bepalen uur gereed staat met het noodige personeel, desgewenscht ook met een trein van zoodanig gewicht, als door den in lid (1) bedoelden ambtenaar, in overleg met den bestuurder, noodzakelijk wordt geacht.

42. Beproeving van trekvoertuigen, andere dan stoomlocomotieven. (1) De Directeur stelt, voorzoover hij dit noodig acht, voorschriften vast met betrekking tot de beproeving vóór de indienststelling of na belangrijke wijzigingen of herstellingen, van trekvoertuigen, andere dan stoomlocomotieven en van de daartoe behorende elektrische en mechanische inrichtingen.

(2) De ambtenaar, met de keuring of het onderzoek van zulk een trekvoertuig belast, zorgt, zoo noodig, dat de beproeving overeenkomstig de in het vorige lid bedoelde voorschriften geschiedt en kan verlangen, met het voertuig een of meer proeffritten te doen.

(3) De bestuurder moet zorg dragen, dat het trekvoertuig vóór de beproeving op het vooraf te bepalen uur gereed staat met het noodige personeel, desgewenscht ook met een trein van zoodanig gewicht, als door den in lid (2) bedoelden ambtenaar, in overleg met den bestuurder, noodzakelijk wordt geacht.

43. Onvoldoende uitkomsten van keuring, onderzoek of beproeving van trekvoertuigen of tenders. (1) De ambtenaar, met de keuring, het onderzoek of de beproeving van trekvoertuigen of tenders belast, kan, behoudens nadere beslissing van den Directeur, eischen, dat vóór de indienststelling aan het materieel de verbeteringen en (of) wijzigingen worden aangebracht, welke hij, in het belang van de veiligheid of ter voldoening aan de bepalingen van deze verordening, noodig acht.

(2) Hij geeft van zijne bevindingen schriftelijk kennis aan het Hoofd van Toezicht en aan den bestuurder.

44. Vergunning tot indienststelling van trekvoertuigen of tenders. (1) Indien de keuring, het onderzoek en de beproeving van trekvoertuigen of tenders bevredigende uitkomsten hebben opgeleverd en overigens voldaan is aan de bepalingen van deze verordening, geeft de betrokken ambtenaar een schriftelijke voorloopige vergunning tot indienststelling aan den bestuurder af.

(2) De voorloopige vergunning tot indienststelling wordt daarna vervangen door een door den Directeur uit te reiken vergunning tot indienststelling.

§ 3. Rijtuigen En Wagens.

45. Vereischten voor rijtuigen en wagens. Rijtuigen en wagens moeten aan de volgende eischen voldoen:

a. elk rijtuig en elke wagen moet van veerkrachtige stoot- en trekinrichtingen zijn voorzien;

b. de rijtuigen moeten worden uitgerust met middelen voor voldoende luchtverversching en tot verlichting;

c. de balcons der rijtuigen, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur, moeten van vaste, openslaande of opklapbare afsluitingen zijn voorzien. Voor de overige rijtuigen kan met afsluiting door losse kettingen of riemen worden volstaan;

d. naar buiten openslaande deuren of balconafsluitingen in de lengtezijde der rijtuigen moeten in den stand loodrecht op de lengteas van het voertuig binnen het profiel der vrije ruimte blijven;

e. rijtuigen, dienstdoende op spoorwegen met tractieleiding, moeten op voldoende wijze beveiligd zijn tegen overgang van electrischen stroom op daarvoor niet bestemde deelen;

f. de rijtuigen of rijtuigafdeelingen worden in tenminste drie klassen onderscheiden, tenzij de Directeur, den bestuurder gehoord, daaromtrent anders

bepaalt;

g. behalve bij aanwezigheid van dubbele koppelingen, moeten aan rijtuigen en wagens, bestemd om met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur te worden vervoerd, noodkettingen worden aangebracht, waarvan de ophangpunten, behoudens door den Directeur toegestane afwijkingen, in hetzelfde horizontale vlak moeten liggen als de stoot- en trekrichtingen;

h. rijtuigen, bestemd voor vervoer in expres-, snel- of motortreinen, welke een grotere snelheid dan 60 kilometer per uur bereiken, moeten zijn voorzien van een reminrichting, welke het mogelijk maakt, de rem tegelijk met die van het trekvoertuig in werking te brengen; zoodanige voertuigen moeten bovendien zijn voorzien van een handrem.

46. Vereischten voor de assen, wielen, buffers en vloerhoogte van rijtuigen en wagens. (1) De hierna volgende maten zijn bindend voor rijtuigen en wagens:

Omschrijving	Spoorwegen met:	
	1435 m.M. spoorwijdte.	1067 m.M. spoorwijdte.
Horizontale afstand der buffers midden op midden	1700-1800 m.M.	-
Normale hoogte van het midden der buffers boven het vlak, gaande over de beide spoorstaafkoppelen	1050 m.M.	760 m.M.
Grootste afwijking in den stand der buffers naar boven	30 m.M.	25 m.M.
Grootste afwijking in den stand der buffers naar onderen bij beladen voertuigen	100 m.M.	80 m.M.
Kleinste afstand van het stootvlak van den ingedrukten buffer tot de bufferbalk	370 m.M.	300 m.M.
Kleinste middellijn van de bufferplaat	350 m.M.	300 m.M.
Grootste hoogte van het bovenvlak van den vloer der rijtuigen en wagens boven het vlak, gaande over de beide spoorstaafkoppelen	1300 m.M.	1000 m.M.
Grootste hoogte van bovenkant voetplanken der remmers boven het vlak, gaande over de beide spoorstaafkoppelen	2950 m.M.	2100 m.M.

(2) Voor voertuigen, dienstdoende op spoorwegen van 1067 m.M. spoorwijdte, kan de Directeur de toepassing van een grotere vloerhoogte dan 1000 m.M. toestaan.

(3) De in artikel 40 lid (2) genoemde maten voor assen en wielen van trekvoertuigen en tenders zijn eveneens bindend voor de assen en wielen van rijtuigen en wagens, met dien verstande, dat de geringste dikte van stalen wielbanden op den loopcirkel 21 m.M. en op de verzwakte plaats van door bevestigingssponningen verzwakte wielbanden 17 m.M. bedragen mag.

47. Onvoldoende uitkomsten van keuring of onderzoek van rijtuigen of wagens. (1) De ambtenaar, met de keuring of het onderzoek van rijtuigen of wagens belast, kan, behoudens nadere beslissing van den Directeur, eischen, dat vóór de indienststelling aan het materieel de verbeteringen en (of) wijzigingen worden aangebracht, welke hij, in het belang van de veiligheid of ter voldoening aan de bepalingen van deze verordening, noodige acht.

(2) Hij geeft van zijne bevindingen schriftelijk kennis aan het Hoofd van Toezicht en aan den bestuurder.

48. Vergunning tot indienststelling van rijtuigen of wagens. (1) Indien de keuring of het onderzoek van rijtuigen of wagens bevredigende uitkomsten heeft opgeleverd en overigens voldaan is aan de bepalingen van deze verordening, geeft de betrokken ambtenaar een schriftelijk voorloopige vergunning tot in-

dienststelling aan den bestuurder af.

(2) De voorloopige vergunning tot indienststelling wordt daarna vervangen door een door den Directeur uit te reiken vergunning tot indienststelling.

DEEL IV. EXPLOITATIE.

HOOFDSTUK I. SPOORWEGEN DER EERSTE KLASSE.

§ 1. Seinen.

49. Algemeen Seinreglement. (1) De Directeur stelt een Algemeen Seinreglement vast, geldig voor de spoorwegen in Nederlandsch-Indië.

(2) Zoolang aan het bepaalde bij lid (1) geen uitvoering is gegeven, blijft het bestaande, bij besluit van den Gouverneur-Generaal van 8 October 1920 No. 11 (Staatsblad No. 733) vastgestelde, Algemeen Seinreglement, zooals dat sedert is gewijzigd en aangevuld, van kracht, en is de Directeur bevoegd dat verder te wijzigen en (of) aan te vullen.

50. Bijzonder reglement. (1) De seinen tot verzekering van het veilig verkeer op den spoorweg moeten, met inachtneming van het in artikel 49 bedoelde Algemeen Seinreglement, in een bijzonder reglement, dat een onderdeel vormt van het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”, worden aangegeven.

(2) Dat bijzondere reglement moet de door den spoorweg te bezigen middelen bevatten voor:

- a. gezichtsseinen;
- b. gehoorseinen; en

c. door electrischen stroom over te brengen seinen, ter beveiliging van den treinenloop en ter verzekering van een regelmatig verkeer;

en het gebruik daarvan zoodanig regelen, dat:

1e. alle in deze verordening voorgeschreven seinen, alsmede, voor zoover de Directeur dit noodig oordeelt, de in het Algemeen Seinreglement opgenomen treinseinen er in voorkomen;

2e. aan geen sein een beteekenis kan worden toegekend, afwijkende van die, welke in het Algemeen Seinreglement daaraan is gegeven;

3e. voor aanduidingen, waarvoor in het Algemeen Seinreglement seinen zijn aangegeven, geen daarvan afwijkende seinen worden voorgeschreven, tenzij de Directeur voor de invoering van nieuwe seinen, bij wijze van proef, zulk een afwijking onder de door hem noodig geachte voorwaarden toestaat, in welk geval aan de bestuurders van alle spoorwegen van die toegestane afwijking en de daaraan verbonden voorwaarden wordt kennisgegeven. Gelijke vergunning en kennisgeving worden vereischt voor het in beproeving nemen van seinen, waarvan de beteekenis niet in het Algemeen Seinreglement is omschreven.

51. Afstands- en voorsignalen. (1) De stations, de doorsnijdingen op gelijke hoogte met andere ijzeren banen, de aansluitingen van spoorweglijnen en de wissels in de hoofdsporen buiten de stations moeten, behoudens het bepaalde bij lid (7), worden beveiligd door signalen, welke op zekeren afstand van de te beschermen punten moeten worden geplaatst en afstandssignalen worden genoemd.

(2) De afstand van de afstandssignalen tot het te beschermen punt moet tenminste 150 meter bedragen.

(3) De plaatsing van de afstandssignalen moet zoo geschieden, dat:

a. zij bij gewone weersgesteldheid voor den machinist (motorist) van den naderenden trein op zoodanigen afstand zichtbaar zijn, dat de trein, nadat de onveilige stand van het signaal door den machinist (motorist) kan worden waargenomen, daarvoor tot stilstand kan worden gebracht;

b. indien bij stations rangeeren buiten de uiterste wissels kan voorkomen, de rangeerende treindeelen in geen geval het signaal, dat den toegang beheerscht tot het spoor, waarop gerangeerd wordt, dichter dan 50 meter behoeven te naderen.

(4) De stand der afstandssignalen moet nabij de plaats van bediening rechtstreeks kunnen worden waargenomen, of wel aldaar door middel van her-

halingsignalen worden kenbaar gemaakt.

(5) Indien voorsignalen, dat zijn signalen, welke de machinisten (motoristen) inlichten omtrent den stand der afstandssignalen, worden toegepast, behoeft de plaatsing van laatstbedoelde signalen niet te voldoen aan het bepaalde bij lid (3) onder a, mits de voorsignalen zoodanig worden geplaatst dat, nadat de machinist (motorist) het voorsignaal bij gewone weersgesteldheid heeft kunnen waarnemen, de naderende trein voor het afstandssignaal tot stilstand kan worden gebracht.

(6) Door den Directeur kunnen voorschriften worden gegeven ten aanzien van:
a. hetgeen in verschillende omstandigheden moet worden aangemerkt als het in lid (2) bedoelde te beschermen punt;

b. den in lid (3) bedoelden zichtbaarheidsafstand;

c. de gevallen, waarin voorsignalen, als in lid (5) bedoeld, moeten worden toegepast en den afstand tusschen voor- en afstandssignaal;

een en ander in verband met de in den spoorweg voorkomende hellingen, de snelheid waarmede gereden mag worden en de remmiddelen, waarop te rekenen valt;

d. de wijze van plaatsing der afstands- en voorsignalen ter zijde van of boven de sporen;

e. de plaatsing van waarschuwingsborden (baken), volgens door hem goed te keuren model, of van andere door hem goed te keuren signalen voor de afstands- en voorsignalen.

(7) De Directeur kan voorts, onder door hem te stellen voorwaarden, ontheffing verleenen van het bepaalde bij lid (1) voor doorsnijdingen met ijzeren bannen, waarop geen mechanische beweegkracht wordt toegepast en voor wissels in de hoofdsporen buiten de stations, zoomede van het bepaalde bij lid (2), lid (3) en lid (4), wanneer naar zijn oordeel de veiligheid door andere maatregelen op voldoende wijze kan worden verzekerd.

52. Verbinding van wissels aan signalen en van signalen onderling. (1) Wissels in de hoofdsporen, welke tegen de punt worden bereiden en de afstandssignalen moeten zoodanig van elkander afhankelijk zijn, dat bij veiligen stand van het betreffende signaal de vereischte stand van den wissel en de goede stand der tongen verzekerd zijn.

(2) De Directeur kan voor wissels, welke op andere wijze gesloten zijn, onder door hem te stellen voorwaarden, ontheffing verleenen van het bepaalde bij lid (1). Onder „gesloten” wordt hier verstaan: in den gewenschten stand gehouden door een veiligheidsslot of door eenige andere, door den Directeur goedgekeurde, inrichting.

(3) De afstandssignalen van een station, van een doorsnijding en van een aansluiting van spoorweglijnen moeten zoodanig van elkander afhankelijk zijn, dat niet tegelijkertijd veilig kan worden gegeven aan treinen, welke met elkander in aanraking zouden kunnen komen.

(4) De Directeur kan, onder door hem te stellen voorwaarden, ontheffing verleenen van het bepaalde bij lid (3), zoomede de onderlinge koppeling van andere signalen en inrichtingen, dan in lid (1) en lid (3) genoemd, voorschrijven.

53. Signalen op wissels en waterkranen. (1) De wissels in de hoofd- en, voor zoover de Directeur zulks noodig acht, ook in de andere sporen, moeten van goed zichtbare wisselsignalen voorzien zijn.

(2) Van de verplichting tot het voorzien van de wissels in de hoofdsporen van wisselsignalen kan de Directeur, bij toepassing van centrale wisselbediening op een station, ontheffing verleenen.

(3) De stand van de uitlooppippen der waterkranen moet gedurende den dienst op voldoende afstand door een signaal kenbaar zijn.

54. Andere beveiligingsmiddelen. (1) De Directeur kan, indien hij zulks noodig acht, op plaatsen, welke ingevolge artikel 51 lid (1) door signalen beveiligd zijn, bovendien het aanbrengen van sluitboomen, stopblokken, ontspoorontongen en van andere beveiligingsmiddelen, zoomede de afhankelijkheid van zulke middelen van de signalen voorschrijven.

55. (1) Normale stand der signalen. (1) De afstandssignalen van stations en van aansluitingen van spoorweglijnen moeten in den normalen stand het sein on-

veilig geven.

(2) Voor de overige niet verplaatsbare signalen moet een normale stand door den bestuurder worden voorgeschreven.

(3) De signalen, waarvoor de onveilige stand als de normale is voorgeschreven, mogen alleen uit dien stand worden gebracht, wanneer een naderende trein ze veilig mag voorbij rijden, en moeten op onveilig worden teruggebracht, zodra de trein de door het signaal beschermde inrichtingen is voorbijgereden. Het voorbijgereden signaal mag eerder op onveilig worden teruggebracht:

a. indien de trein, na het voorbijrijden van het signaal, tot stilstand is gebracht, voordat de door het signaal beschermde inrichtingen zijn voorbijgereden, tenzij plaatselijke voorschriften anders bepalen;

b. indien de beschermde inrichtingen, ook na het onveilig stellen van het signaal, niet in een anderen stand geplaatst kunnen worden, voordat de trein voorbijgereden is.

(4) Van het bepaalde bij lid (1) en lid (3) kan door den Directeur, onder door hem te stellen voorwaarden, ontheffing worden verleend.

56. Opstellen van signalen ter beveiliging van andere punten. Indien zulks voor de veiligheid van het verkeer noodig is, kan de Directeur, den bestuurder gehoord, het opstellen van signalen en andere inrichtingen tot het geven van seinen gelasten ter beveiliging van punten, niet in de artikelen 51 tot en met 55 genoemd.

§ 2. Onderhoud En Bewaking Van Weg En Werken.

57. Aanwijzing van beperking der grootste toegelaten snelheid. Onderhoud van gebouwen. (1) Gedeelten van den weg, welke niet met de grootste toegelaten snelheid kunnen worden bereden, moeten gedurende den dienst, ook al wordt geen trein verwacht, door voor de machinisten (motoristen) duidelijk waarneembare signalen aangewezen zijn. Gedeelten, welke niet kunnen worden bereden, moeten door op voldoende afstand van de beide einden geplaatste haltseinen kenbaar worden gemaakt.

(2) Gebouwen moeten steeds in goeden staat van onderhoud verkeer.

58. Registers en periodiek onderzoek van de werken. (1) De bestuurder moet een register (of kaarten), waarvan de inrichting door den Directeur moet zijn goedgekeurd, aanhouden en daarin (daarop) ten minste aantekenen.

van elk kunstwerk:

a. het nummer en de ligging, den datum en het nummer van de goedkeuring van het ontwerp, het jaar van dienststelling, het belastingschema (of, zoo dit niet bekend is, de zwaarste locomotief- en wagentypen, welke op het kunstwerk worden toegelaten) en het (de) voornaamste materiaal (materialen), waaruit het kunstwerk of de hoofdonderdeelen daarvan zijn samengesteld;

b. de wijzigingen, welke vorenstaande gegevens hebben ondergaan;

c. de data en de uitkomsten der in lid (2) bedoelde onderzoeken;

van elke tractieleiding:

de data en de uitkomsten der in lid (2) bedoelde onderzoeken.

(2) De bestuurder moet van elk kunstwerk op geregelde tijden onderzoeken, of het voldoet aan de eischen voor een veilig verkeer en bovendien bij spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, of voldaan wordt aan de door den Directeur krachtens artikel 4 lid (2) der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen" gestelde eischen voor tractieleidingen.

(3) De Directeur kan voor elk geval in het bijzonder voorschriften geven betreffende de tijdsruimte waarbinnen en de wijze, waarop de in lid (2) bedoelde onderzoeken moeten worden ingesteld.

59. Bewaking en schouwing van den weg. (1) De spoorweg moet zoolang worden bewaakt, als treinen worden verwacht.

(2) Dagelijks moet de weg binnen de twee uren, voorafgaande aan het tijdstip, waarop de eerste trein verwacht wordt, over zijn geheele lengte nauwkeurig worden geschouwd.

(3) Gedurende het etmaal moet de weg nog eenmaal worden geschouwd.

(4) De Directeur kan aan de schouwing van bepaalde lijngedeelten strengere

eischen stellen, dan wel, onder door hem te stellen voorwaarden, afwijking van het voorschrift in lid (3) toestaan.

(5) Wanneer nachttreinen rijden met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur, moeten de deelen van den weg, welke door deze treinen worden bereden, geschouwd worden binnen de twee uren, de komst van den eersten nachttrein voorafgaande. De Directeur kan toestaan, dat deze schouwing samenvalt met die, bedoeld in lid (3).

(6) Bij elke schouwing moet inzonderheid worden gelet op den toestand van sporen, wissels, signalen en op de volkomen veiligheid van het spoor.

(7) Bij spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, moet er op worden gelet, dat de stand der contactleiding ten opzichte van het spoor zoodanig is, dat een ongestoorde stroomafneming verzekerd is, terwijl voorts moet worden gelet op de aanwezigheid der electriche spoorstaafverbindingen, zoomede, der aard- en andere veiligheidsverbindingen.

(8) In tunnels moet de weg binnen het uur, het doorrijden van elken trein voorafgaande, worden geschouwd.

(9) Punten, waar gevaar bestaat, moeten voortdurend worden bewaakt.

60. Wijze van bewaking, bediening en verlichting der afsluitingen van overwegen. (1) De beweegbare afsluitingen der overwegen moeten van 30 minuten voor de komst van den eersten trein af tot na het voorbijrijden van den laatsten worden bewaakt en bediend door personeel, dat in de onmiddellijk nabijheid daarvan aanwezig moet zijn.

(2) De Directeur kan, onder door hem te stellen voorwaarden, afwijking toestaan of ontheffing verleenen van het bepaalde bij lid (1).

(3) Afsluitingen van weinig drukke openbare overwegen kunnen met goedvinden van den Directeur, gehoord het betrokken Hoofd van gewestelijk bestuur, dan wel den Raad van het betrokken zelfstandig gebiedsdeel, op afstand worden bediend.

(4) Het personeel, dat de in lid (3) bedoelde afsluitingen bedient, moet van zijn post den overweg kunnen zien.

(5) Indien het personeel de, aan de in lid (3) bedoelde overwegen grenzende, gedeelten van den openbaren weg niet voldoende kan overzien, moet een toestel worden geplaatst, waarmede de waarschuwing, dat tot sluiting zal worden overgegaan, wordt gegeven, alvorens de overweg wordt afgesloten. De wijze van waarschuwing moet aan het Hoofd der bestuursafdeeling, dan wel den Voorzitter van den Raad der Gemeente, waarin de overweg ligt, worden medegegeeld en door dezen algemeen bekend gemaakt.

(6) Draaikruisen of slaghekken behoeven niet te worden bewaakt. De beweegbare afsluitingen in de wegen, bedoeld in artikel 28 lid (2) der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen” moeten, wanneer zij niet door degenen, op wie de verplichting tot afsluiting rust, voortdurend worden bewaakt, gesloten zijn en alleen worden geopend, wanneer dit tot het doorlaten van voertuigen, voetgangers of vee noodig is.

(7) De beweegbare afsluitingen in openbare overwegen moeten tijdig voor de komst van elken trein worden gesloten.

(8) Na het voorbijgaan van den trein of de treinen moeten deze beweegbare afsluitingen onmiddellijk worden geopend.

(9) Des nachts moeten de afsluitingen, zoolang zij gesloten zijn, worden verlicht. Voor weinig drukke overwegen kan daartoe van de handlantaarn van den wachter gebruik worden gemaakt. Geen verlichting behoeft te worden aangebracht bij de afsluitingen in de wegen, bedoeld in artikel 28 lid (2) der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen” en bij draaikruisen en slaghekken.

§ 3. Onderhoud Van Het Rollend Materieel.

61. Eischen aan het onderhoud te stellen. Het rollend materieel, op den spoorweg in gebruik, moet zoodanig worden onderhouden, dat de treinen te allen tijde met de grootste, overeenkomstig artikel 73 toegelaten, snelheid kunnen rijden.

62. Opneming van de locomotieven en tenders na de indienststelling. (1) Een

opneming van iedere stoomlocomotief en iederen tender, waarbij de assen met wielen, de draagpotten, de veeren en de onderdeelen van het drijfwerk worden losgenomen, moet periodiek naar behoefte plaats hebben, doch in elk geval om de drie jaren.

(2) Gelijke periodieke opneming, waarbij de mechanische en electrische inrichtingen worden losgenomen en onderzocht en, indien de Directeur dit noodzakelijk acht, opnieuw beproefd, moet plaats hebben voor andere locomotieven dan stoomlocomotieven.

(3) Wederingebruikneming van locomotieven en tenders mag eerst plaats hebben na volledige herstelling.

(4) Het Hoofd van Toezicht kan aan den bestuurder vergunnen, de opneming voor een door hem te bepalen termijn uit te stellen.

63. Opneming van de motorvoertuigen, rijtuigen en wagens na de indienststelling. (1) Een opneming van de motorvoertuigen en de rijtuigen zoomede van de wagens, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 60 kilometer per uur, waarbij de assen met wielen, de draagpotten en de veeren worden losgenomen, moet plaats hebben telkens, nadat sinds de indienststelling of de laatste opneming 80000 kilometer zijn doorloopen, doch uiterlijk binnen één jaar na die laatste opneming. Deze termijn mag tot een maximum van drie jaren worden verlengd, zoolang een voertuig niet meer dan 40000 kilometer heeft doorloopen.

(2) Een gelijke opneming van elken anderen wagen moet plaats hebben binnen een tijdsverloop van drie jaren, gerekend van den datum der indienststelling of der laatste opneming af.

(3) Wederingebruikneming van motorvoertuigen, rijtuigen en wagens mag eerst plaats hebben na volledige herstelling.

(4) Het Hoofd van Toezicht kan aan den bestuurder vergunnen, de opneming voor een door hem te bepalen termijn uit te stellen.

64. Registers van het rollend materieel. De bestuurder moet van het rollend materieel een of meer registers (of kaarten) aanhouden en daarin (daarop) van elk voertuig aanteekenen:

- a. het volgnummer;
- b. den naam van den fabrikant;
- c. den datum van indienststelling;
- d. de data van de opnemingen en de wederingebruiknemingen; voor de ketels het nummer van de akte van vergunning;
- e. de belangrijkste herstellingen van de verschillende deelen van het rollend materieel;
- f. het aantal kilometers, doorloopen door trekvoertuigen, tenders en rijtuigen, zoomede door wagens, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 60 kilometer per uur, met dien verstande, dat voor door trekvoertuigen en tenders verrichten rangeerdienst, 7,5 kilometer per uur in rekening wordt gebracht.

65. Registers van de assen en wielen. De bestuurder moet van de assen en wielen van het rollend materieel een of meer registers (of kaarten) aanhouden en daarin (daarop) aanteekenen:

- a. het volgnummer;
- b. het materiaal, waarvan de as, de wielen en de wielbanden zijn vervaardigd en de naam van den fabrikant;
- c. de hoofdafmetingen;
- d. den datum van indienststelling;
- e. de data van de opnemingen en de wederingebruiknemingen, zoomede de verrichte herstellingen;
- f. de voertuigen, waarvan zij deel hebben uitgemaakt.

§ 4. Stations.

66. Namen van de stations en stopplaatsen. De naam van elk station en elke stopplaats, waar reizigers gelegenheid vinden in de treinen plaats te nemen of die te verlaten moet met duidelijke, uit den trein leesbare, letters worden ken-

baar gemaakt.

67. Uurwerken op de stations. Elk station, waar reizigers gelegenheid vinden in de treinen plaats te nemen of die te verlaten, moet voorzien zijn van een goed loopend, voor de reizigers waarneembaar uurwerk, geregeld naar den wettelijken tijd.

68. Ladingmallen en weegbruggen. (1) Op de stations, waar dit door den Directeur, den bestuurder gehoord, noodig wordt geacht, moet een ladingmal, aangevend de profielen van vrije ruimte en van laadruimte, aanwezig zijn.

(2) Op de stations, waar wagens op de lijnen van andere spoorwegondernemingen kunnen overgaan, moet, wanneer dit door den Directeur, den bestuurder gehoord, noodig wordt geacht, een weegbrug aanwezig zijn.

69. Reservetrekvoertuigen, materialen voor hulpverleening en verbandmiddelen. De Directeur wijst, den bestuurder gehoord, de stations aan, waar:

a. zoolang treinen onderweg zijn, een reservetrekvoertuig gereed moet staan om onverwijd dienst te kunnen doen;

b. de noodige werktuigen en materialen of hulpwagens aanwezig moeten zijn om bij ongevallen den weg te ontruimen en zoo noodig te herstellen;

c. de door het Hoofd van den dienst der Volksgezondheid goed te keuren middelen beschikbaar moeten zijn om de eerste hulp aan gekwetsten te verleen en om hen te vervoeren.

70. Verplichtingen van den stationschef. (1) De dienstdoende stationschef of, op de groote stations, de ambtenaar, met de leiding van den buitendienst belast, moet voor de aankomst tot na het vertrek, zoomede bij het doorrijden van treinen op het perron aanwezig zijn.

(2) De dienstdoende stationschef of de ambtenaar, in lid (1) bedoeld, moet zorgdragen, dat bij de aankomst, het vertrek of het doorrijden van treinen de te berijden sporen vrij en onbelemmerd, de wissels en signalen in de juiste stand gesteld en de wissels zoo noodig bewaakt of gesloten zijn.

(3) Hij moet maatregelen nemen om te voorkomen, dat op de sporen staande voertuigen door den wind of door andere onvoorziene omstandigheden in beweging worden gebracht en dat opvangwissels langer dan noodig in den niet voor het opvangen van voertuigen juiste stand blijven gesteld.

71. Toezicht op de stationspleinen. (1) De bestuurder moet voorschriften vaststellen ter handhaving van de goede orde op de stationspleinen, tenzij daarin op andere wijze is voorzien.

(2) Het personeel moet zorgdragen, dat deze, door den bestuurder vastgestelde, voorschriften worden nageleefd.

§ 5. Treinen In Het Algemeen.

72. Soorten van treinen. (1) De treinen worden, naar gelang van het vervoer, waarvoor zij bestemd zijn, onderscheiden in:

a. expres-, snel- en personentreinen, welke uitsluitend of in hoofdzaak dienen voor het vervoer van reizigers;

b. goederentreinen, welke in den regel uitsluitend dienen voor het vervoer van goederen;

c. gemengde treinen, welke dienen voor het vervoer zoowel van reizigers als van goederen;

d. werktreinen, welke dienen voor het vervoer van werklieden en materialen ten behoeve van den bouw of het onderhoud van den spoorweg;

e. hulptreinen, welke dienen voor het verleen van hulp bij ongevallen.

(2) Bij gebruik van motorvoertuigen worden naast de in lid (1) genoemde soorten van treinen nog onderscheiden: motortreinen, bestaande uit een of meer motorvoertuigen, al dan niet met een of meer gekoppelde rijtuigen en (of) wagens.

(3) Voorts worden onderscheiden:

a. gewone treinen, welke op vaste tijden loopen;

b. facultatieve treinen, waarvan de uren van vertrek en aankomst vooruit zijn vastgesteld, doch welke slechts naar gelang van behoefte worden aangekondigd; en

e. buitengewone treinen, waarvan de loop naar de behoefte van het oogeblik wordt geregeld.

73. Snelheid van de treinen. (1) De grootste snelheid, waarmede de treinen mogen rijden, bedraagt:

voor exprestreinen (ook expresmotortreinen) meer dan 75 K.M. per uur;

voor sneltreinen ten hoogste 75 K.M. per uur;

voor personentreinen ten hoogste 60 K.M. per uur;

voor gemengde, goederen- en werktreinen, zoomede voor alle treinen, waarin een stoomlocomotief, voorzien van een lossen tender achteruit rijdt ten hoogste 45 K.M. per uur;

voor geduwde en voor niet vooraf aangekondigde treinen ten hoogste 25 K.M. per uur;

voor losse locomotieven ten hoogste 45 K.M. per uur;

voor motortreinen ten hoogste 75 K.M. per uur.

(2) Bij proefritten en voor hulptreinen is het bepaalde bij lid (1) niet van toepassing.

(3) Exprestreinen (ook expresmotortreinen) mogen sneller dan 75 K.M. per uur rijden op lijnen of lijngedeelten, daartoe door den Directeur geschikt verklaard en moeten dan zijn samengesteld uit daartoe bijzonder aangewezen materieel.

(4) Voor spoorwegen met bijzondere hellingen kan de grootste toegelaten snelheid door den Directeur worden verminderd.

(5) De snelheid moet, voorzoover dit voor de veiligheid van het verkeer noodzakelijk is, verminderd worden bij het naderen en doorrijden van stations, van wissels op den weg, welke tegen de punt bereden worden, zoomede in bogen en op bruggen, waarvoor een verminderde snelheid is voorgeschreven.

(6) De punten langs den spoorweg, waar de toegelaten grootste snelheid in een lagere overgaat, moeten door signalen worden aangeduid.

74. Minimum aantal treinen per dag. De bestuurder is verplicht, dagelijks tenminste drie voor reizigersvervoer bestemde treinen in elke richting te doen rijden, tenzij de Directeur anders bepaalt, of in de concessie-voorwaarden een andere regeling is opgenomen.

75. Goedkeuring van de dienstregeling. (1) De bestuurders van onderling aansluitende spoorwegen moeten voor de vaststelling der dienstregeling, ter verkrijging van een zoo goed mogelijke aansluiting van voor reizigersvervoer bestemde treinen, met elkander in overleg treden.

(2) De dienstregeling der op vaste tijden loopende, voor reizigersvervoer bestemde treinen, moet voor de invoering door den Directeur, gehoord de Permanente Militaire Spoorweg-Commissie, zijn goedgekeurd.

(3) De aanbieding der in lid (2) bedoelde dienstregeling aan den Directeur moet plaats hebben tenminste zeven weken vóór den datum, waarop de bestuurder die wenscht in te voeren.

(4) Bij de in lid (3) bedoelde aanbieding moeten worden overgelegd:

a. een grafische voorstelling van den loop der vaste, voor reizigersvervoer bestemde treinen in drievoud, op schalen van tenminste twee centimeter per uur en per tien kilometer. De uren van aankomst en vertrek der voor reizigersvervoer bestemde treinen van aansluitende spoorwegen moeten op de grafische voorstelling worden aangegeven;

b. een opgave van de wijzigingen ten opzichte van de bestaande dienstregeling, met name ook voor wat betreft wijzigingen in de aansluitingen, welke in het ontwerp zijn aangebracht, zoomede van de reizigersklassen, welke in elken trein aanwezig zullen zijn.

(5) Kan de Directeur zich met de aangeboden ontwerpdienstregeling niet vereenigen en kan omtrent wijziging daarvan geen overeenstemming tusschen en den bestuurder worden verkregen, dan beslist de Gouverneur-Generaal.

(6) Wijzigingen van ondergeschikten aard mogen in een tevoren goedgekeurde dienstregeling zonder nadere goedkeuring van de Directeur worden aangebracht, mits die wijzigingen geen verandering brengen in bestaande kruisingen, inhaalingen of aansluitingen en het aantal en de soort der in lid (2) bedoelde treinen dezelfde blijven.

76. Bekendmaking van de dienstregeling. Het voornemen tot invoering van

een nieuwe of gewijzigde dienstregeling van den loop der vaste, voor reizigersvervoer bestemde treinen moet tenminste acht dagen vóór hare invoering door den bestuurder algemeen worden bekend gemaakt door aankondiging op de in artikel 25 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen" aangegeven wijze.

77. Kennisgevingen aan Toezicht en den Post-, Telegraaf- en Telefoondienst. (1) Afdrukken van de grafische voorstelling der volledige dienstregeling van den treinenloop van den spoorweg, bevattende alle gewone en facultatieve, voor reizigers en goederenvervoer bestemde treinen, moeten onmiddellijk na de vaststelling aan het Hoofd van Toezicht worden gezonden, zoomede aan de door hem aan te wijzen ambtenaren, belast met het dagelijksch toezicht.

(2) Mede moeten afdrukken, als bedoeld in lid (1), zoo spoedig mogelijk worden gezonden aan het Hoofd van den Post-, Telegraaf- en Telefoondienst of aan door hem aan te wijzen ambtenaren van dien dienst.

(3) Van het inleggen van buitengewone treinen moet ten spoedigste kennis worden gegeven aan de ambtenaren, belast met het dagelijksch toezicht.

78. Wat met expres- snel- en personentreinen vervoerd mag worden. (1) Met exprestreinen mogen, behalve de reizigers en hunne bagage, nog vervoerd worden brievenposten en pakketpostzendingen, bestelgoederen en goederen voor snelvervoer, mits dit vervoer geschiedt in rijtuigen en wagens, welke behooren tot het voor de samenstelling van exprestreinen bijzonder aangewezen materieel, overeenkomstig het bij artikel 73 lid (3) bepaalde.

(2) Met snel- en personentreinen mogen alle goederen worden verzonden, voor zoover dit geschieden kan zonder vertraging in den vastgestelden treinenloop en zonder dat de reizigers van dit vervoer hinder ondervinden.

79. Normaal profiel der laadruimte. (1) Voor de spoorwijdte van 1067 m.M. geldt het normaal profiel der laadruimte, aangegeven op de teekening, als bijlage A bij deze verordening gevoegd.

(2) Voor andere spoorwijdten wordt het in lid (1) bedoelde profiel door den Directeur vastgesteld.

80. Belading van de goederenwagens. (1) De goederenwagens mogen niet ongelijkmatig en nimmer boven hun draagvermogen worden belast.

(2) Open goederenwagens van elk type moeten bovendien steeds zoodanig worden beladen, dat de lading, wanneer de wagen in recht spoor staat, nergens valt buiten het normaal profiel der laadruimte.

(3) Met het oog op het rijden door bogen met kleinen straal moeten de breedteafmetingen van ladingen van groote lengte zoodanig worden verminderd, dat zekerheid bestaat, dat het profiel der speelruimte niet wordt overschreden en tevens, dat bij gebruik van wagens, voorzien van draaischamels, van schutwagens, van een tusschenwagen of van koppelboomen, de lading op voldoende afstand blijft van mogelijk aanwezige zijwanden of rongen.

(4) Goederen, waarvan de lading niet volgens het bepaalde bij lid (2) en (3) kan geschieden, mogen met facultatieve of buitengewone goederentreinen worden verzonden, mits bij het vervoer nergens vallende buiten de aanwezige vrije ruimte.

81. Hulpmiddelen, welke op elken trein aanwezig moeten zijn. (1) Op elken trein moeten aanwezig zijn:

a. de middelen om de seinen te geven, vastgesteld in het in artikel 50 lid (1) bedoelde onderdeel van het dienstreglement;

b. de noodige gereedschappen om bij kleine ongevallen in herstellingen van het rollend materieel te kunnen voorzien.

(2) Op elken voor reizigersvervoer bestemden trein, moeten de door het Hoofd van den Dienst der Volksgezondheid goed te keuren middelen aanwezig zijn om de eerste hulp aan gekwetsten te verleenen en hen te vervoeren.

82. Nazien van den trein vóór het vertrek. Vertrek van den trein. (1) Elke trein moet, voordat hij het station, waar hij is samengesteld, verlaat, geheel zijn nagezien.

Daarbij moet er inzonderheid op worden gelet, dat:

a. het in artikel 88 voorgeschreven aantal assen kan worden geremd en de bediende remtoestellen zooveel mogelijk gelijkelijk over den trein zijn verdeeld

en goed werken;

b. indien de trein voorzien is van doorgaand remwerk, dit goed werkt;

c. de voertuigen geen gebreken vertoonen, welke voor het verkeer gevaar kunnen opleveren;

d. de voertuigen onderling voldoende gekoppeld zijn en de noodkoppelingen zijn ingehaakt;

e. het middel van gemeenschap tusschen den hoofdconducteur en den machinist of motorist, bedoeld in artikel 95 lid (4), aanwezig is;

f. de wagens niet ongelijkmatig en niet boven het daarop aangegeven draagvermogen zijn belast;

g. de rijtuigen zoo noodig behoorlijk zijn verlicht;

h. de voorgeschreven seinmiddelen aanwezig en, zoo noodig, zijn aangebracht;

i. bij motortreinen, alle voor de voortbeweging noodige stroomafnemers in aanraking zijn met de contactleiding.

(2) Het onderzoek, bedoeld in lid (1), moet gedurende den loop van den trein bij elke wijziging in zijne samenstelling en, zoo dikwijls het oponthoud zulks toelaat, voor zoover noodig worden herhaald.

(3) Een trein mag niet vertrekken, voordat het daartoe voorgeschreven sein is gegeven.

83. Trekvoertuigen in dienstvaardigen staat. (1) Trekvoertuigen in dienstvaardigen staat moeten voortdurend worden bewaakt.

(2) Bij stilstaande stoomlocomotieven moet de stoom zijn afgesloten, het expansiehandel in den middenstand gesteld, de cylinderkranen geopend en de handrem of, wanneer deze ontbreekt, die van den tender, zijn aangeslagen.

(3) Bij stilstaande trekvoertuigen, andere dan stoomlocomotieven, moet het handel of de gangkruk in rust zijn gesteld en de handrem zijn aangeslagen. De motorist mag een door electriciteit aangedreven trekvoertuig niet verlaten, zonder den sleutel van den controller mede te nemen.

§ 6. Samenstelling Der Treinen.

84. Aantal wielassen in de treinen. (1) De lengte van een trein moet zijn, dat het totaal aantal wielassen der aan het (de) dienstdoend(e) trekvoertuig(en) gekoppelde voertuigen niet meer bedraagt dan 100 voor expres-, snel- of persontreinen, 150 voor gemengde treinen en 200 voor goederentreinen.

(2) De Directeur is bevoegd, onder nader te stellen voorwaarden een hooger maximum aantal assen toe te staan of, indien bijzondere omstandigheden zulks naar zijn oordeel noodig maken, een lager maximum aantal assen voor te schrijven.

85. Plaats van de locomotief. (1) De locomotief wordt in den regel geplaatst aan het hoofd van den trein. De motorist moet den trein steeds van het voorste platform, of van een daarmede gelijk te stellen plaats bedienen.

(2) Het duwen van treinen door locomotieven is alleen geoorloofd:

a. tusschen de afstandssignalen der stations en zijsporen, zoomede op die zijsporen;

b. voor werk- en hulp treinen en convooien, zoomede voor goederentreinen tusschen een station en een naburige laadplaats of zijspoor;

c. voor bergopwaarts rijdende treinen op lijngedeelten, waarin een tandstaaf voorkomt;

d. in bijzondere omstandigheden.

(3) Behalve bij het rangeeren op de stations moet het voorste voertuig van een geduwden trein bewaakt zijn.

(4) Het achteruit rijden van stoomlocomotieven, voorzien van een lossen tender, is in de gewone dienstregeling allen geoorloofd met toestemming van den Directeur, die de te nemen maatregelen van voorzorg bepaalt, zoomede in de gevallen bedoeld in lid (2). Bij tenderlocomotieven behoeft geen onderscheid gemaakt te worden tusschen het rijden met den schoorsteen voor of achter.

86. Meervoudige tractie. (1) Aan het hoofd van een trein mogen in den regel niet meer dan twee stoomlocomotieven onder stoom worden geplaatst.

(2) Alleen voor het oprijden van sterke hellingen of bij het verlaten van sta-

tions mag een opdruklocomotief achter den trein worden geplaatst.

(3) De Directeur kan voorschriften geven met betrekking tot het aantal trekvoertuigen, andere dan stoomlocomotieven, dat in een trein mag rijden, zoodat over de wijze, waarop die trekvoertuigen over den trein verdeeld moeten zijn.

(4) Een stoomlocomotief en eenig ander trekvoertuig mogen nimmer gelijktijdig een trein ter voortbeweging worden gebezigd.

(5) Afwijking van het bepaalde bij lid (1) en lid (2) kan in bijzondere gevallen en onder door hem te stellen voorwaarden door den Directeur worden toegestaan.

87. Volgorde van de voertuigen. (1) In elken voor reizigersvervoer bestemde trein, welke een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur bereikt, moet onmiddellijk achter de locomotief tenminste een voertuig worden geplaatst, waarin zich geen andere personen, dan behoorende tot het personeel van den spoorweg of van den postdienst, mogen bevinden.

(2) Bedraagt de grootste snelheid 45 kilometer per uur of minder, dan is het voldoende, dat de eerste afdeeling van het op de locomotief volgende voertuig geen reizigers bevat.

(3) Tweeassige voertuigen mogen bij de samenstelling van expres-, snel- en morttreinen niet vóór of tusschen drie- of vierassige voertuigen worden geplaatst. Voor naar het oordeel van den Directeur daartoe geschikte tweeassige voertuigen kan, op verzoek van den bestuurder, van deze bepaling ontheffing worden verleend; mede kan de Directeur, in bijzondere gevallen, het hier gestelde verbod ook voor andere treinsoorten van toepassing verklaren.

(4) Wagens, beladen met goederen, welke ingevolge artikel 34 lid (2) onder c nummer 1 der „Bepalingen Vervoer Spoorwegen” voorwaardelijk tot vervoer worden toegelaten, wagens met afwijkende koppelingen en wagens, met langhout, spoorstaven en dergelijke beladen, moeten, indien in gemengde treinen vervoerd, achter de rijtuigen worden geplaatst en van deze door ten minste één wagen zijn gescheiden.

88. Beremming van de treinen. (1) In elken trein moeten, behalve die van het trekvoertuig en den tender, tenminste zooveel remtoestellen aanwezig en bediend zijn, dat daarmede het in de onderstaande tabel aangegeven aantal assen kan worden geremd.

Hellingen.	Bij een grootste snelheid per uur van:		
	meer dan 45 K.M.	meer dan 35 t/m. 45 K.M.	ten hoogste 35 K.M.
Van 0 tot met 1:500	het 8e ged.	het 10e ged.	het 12e ged.
Sterker dan 1:500 t/m 1:300	het 6e ged.	het 8e ged.	het 10e ged.
Sterker dan 1:300 t/m 1:200	het 5e ged.	het 7e ged.	het 8e ged.
Sterker dan 1:200 t/m 1:100	het 4e ged.	het 6e ged.	het 7e ged.
Sterker dan 1:100 t/m 1: 60	het 3e ged.	het 4e ged.	het 5e ged.
Sterker dan 1: 60 t/m 1: 40	het 2e ged.	het 3e ged.	het 4e ged.
Sterker dan 1: 40 t/m	alle	alle	het 2e ged.

(2) Indien de uitkomst der berekening van het aantal te beremmen assen niet een geheel getal is, moet afronding naar boven tot het volgende geheele getal plaats hebben.

(3) Bij het bepalen van het aantal assen tot toepassing van dit artikel wordt een voertuig met drie assen voor twee, en een as van een onbeladen wagen voor een halve as in rekening gebracht.

(4) Komt de sterkste helling tusschen twee stations over een doorlopende lengte van minder dan een kilometer voor, dan kan zij bij de berekening van het aantal remmen buiten beschouwing blijven.

(5) De bediende remtoestellen moeten zooveel mogelijk gelijkelijk over den trein

verdeeld zijn.

(6) Het laatste voertuig met bediende rem moet zoodanig worden geplaatst, dat daarachter niet meer assen volgen dan volgens bovenstaande tabel op één rem komen; bij hellingen sterker dan 1:200 en langer dan een kilometer, moet echter het laatste voertuig voorzien zijn van een bediende rem.

(7) Expres-, snel- en motortreinen, welke een snelheid van meer dan 60 kilometer per uur bereiken, zoomede door den Gouverneur-Generaal aan te wijzen treinen, loopende op lijnen, waarin sterke hellingen voorkomen, moeten voorzien zijn van doorgaand remwerk, dat aan de volgende eischen voldoet:

a. de remmen moeten door den machinist of motorist van de plaats van bediening uit, zoomede uit elk rijtuig en uit elke afdeeling voor verblijf van treinpersoneel aangewezen, in werking kunnen worden gebracht;

b. de remmen moeten vanzelf in werking treden, zoodra de remleiding wordt verbroken.

(8) Het stelsel van doorgaand remwerk, op de treinen toe te passen, behoeft de goedkeuring van den Directeur. Onder door hem te stellen voorwaarden kunnen achter aan treinen, van doorgaand remwerk voorzien, voertuigen zonder dat remwerk, tot een voor elk geval te bepalen aantal, worden geplaatst.

§ 7. Personeel Der Treinen.

89. Personeel, dat op de treinen aanwezig moet zijn. (1) Op elken trein moeten tenminste aanwezig zijn:

a. voor elke stoomlocomotief een machinist en een stoker (of een leerling-machinist, die voldoet aan de eischen voor stokers gesteld);

b. voor elk trekvoertuig, geen stoomlocomotief zijnde, een motorist;

c. een hoofdconducteur;

d. een remmer voor elk te bedienen handremtoestel.

(2) Op rangeerende treindeelen behoeft het in lid (1) onder c en d genoemde personeel niet aanwezig te zijn.

(3) Op losse trekvoertuigen, treinen van ledige rijtuigen en (of) wagens en goederen- of werktreinen van niet meer dan 12 assen, buiten die van één trekvoertuig, kan de machinist of motorist den dienst van hoofdconducteur waarnemen.

(4) De Directeur kan in bijzondere gevallen toestaan, dat trekvoertuigen, geen stoomlocomotief zijnde, zonder motorist in de treinen worden vervoerd.

(5) De Directeur kan in bijzondere gevallen voorschrijven, dat, behalve de motorist, nog een leerling-motorist op den motortrein aanwezig moet zijn.

90. Vereischten voor machinisten, leerling-machinisten en stokers. (1) Alvoorens met het bedienen van een stoomlocomotief te worden belast, moet een machinist:

a. gedurende ten minste twee jaren in opleiding zijn geweest, met dien verstande, dat hij van dien opleidingstijd ten minste één jaar als leerling-machinist (stoker) werkzaam moet zijn geweest en overigens als werkmans in een fabriek, werkplaats of locomotiefdepôt;

b. door proeffritten en door een ondergaan onderzoek bewijzen hebben gegeven:

1. van voldoende bedrevenheid in het bedienen en behandelen van stoomlocomotieven, zoomede van bekenheid met de te berijden lijnen;

2. van bedrevenheid als bankwerker, voldoende om kleine, dikwijls voorkomende herstellingen van locomotieven naar eisch te kunnen uitvoeren;

3. van voldoende bekendheid met de algemeene verordeningen en voorschriften, den spoorwegdienst en het gebruik van stoomketels betreffende;

c. een geneeskundig onderzoek hebben ondergaan, waaruit blijkt, dat hij een gezond, sterk gestel heeft en dat zijn gezichtsvermogen en gehoorscherpthe voldoende zijn te achten voor een goede dienstvervulling.

(2) Van het met goeden uitslag ondergaan onderzoek moet den machinist door den bestuurder een verklaring worden afgegeven, welke als bewijs van bekenheid en geschiktheid geldt.

(3) De in lid (1) bedoelde leertijden kunnen in bijzondere gevallen op verzoek van den bestuurder door den Directeur met ten hoogste zes maanden worden

bekort.

(4) De stokers moeten met de behandeling der stoomlocomotieven voldoende bekend zijn om bij onverwachte noodzakelijkheid gedurende den loop van den trein den machinist te kunnen vervangen.

91. Vereischten voor motoristen leerling-motoristen. (1) Alvorens met het bedienen van een trekvoertuig, geen stoomlocomotief zijnde, te worden belast, moet een motorist:

a. gedurende tenminste twee jaren in opleiding zijn geweest, met dien verstande, dat hij van dien opleidingstijd tenminste een jaar als leerling-machinist (stoker) en (of) leerling-motorist werkzaam moet zijn geweest en overigens als werkmán in een fabriek, werkplaats of locomotief-depôt, waarbij in acht moet worden genomen, dat:

1. een motorist van een motorvoertuig gedurende vorenomschreven opleidingstijd ten minste drie maanden leerling-motorist moet zijn geweest;

2. een motorist van een (niet door stoom gedreven) locomotief gedurende vorenomschreven opleidingstijd ten minste drie maanden leerling-motorist en zes maanden werkmán, belast met de bediening van apparaten, als bij deze soort locomotief voorkomen en (of) leerling-motorist moet zijn geweest;

b. door proeffritten en door een ondergaan onderzoek bewijzen hebben gegeven:

1. van voldoende bedrevenheid in het bedienen en behandelen van die trekvoertuigen, zoomede van bekendheid met de te berijden lijnen;

2. van bekendheid met de werking der verschillende apparaten en het uitvoeren van kleine herstellingen daaraan;

3. van voldoende bekendheid met de algemeene verordeningen en voorschriften, den spoorwegdienst betreffende;

c. een geneeskundig onderzoek hebben ondergaan, waaruit blijkt, dat hij een gezond, sterk gesteld heeft en dat zijn gezichtsvermogen en gehoorscherpheid voldoende zijn te achten voor een goede dienstvervulling.

(2) Van het met goeden uitslag ondergane onderzoek moet den motorist door den bestuurder een verklaring worden afgegeven, welke als bewijs van bekwaamheid en geschiktheid geldt.

(3) De in lid (1) bedoelde leertijden kunnen in bijzondere gevallen, op verzoek van den bestuurder, door den Directeur worden bekort.

(4) De leerling-motoristen moeten met de behandeling van electrisch aangedreven trekvoertuigen voldoende bekend zijn om bij onverwachte noodzakelijkheid gedurende den loop van den trein den motorist te kunnen vervangen.

(5) Op treinen, waarop geen leerling-motorist dienst doet, moet de hoofdconductor in staat zijn om, bij onverwachte ontstentenis van den motorist, alle maatregelen te nemen, ter voorkoming van gevaar voor reizigers of personeel en van schade aan den trein.

(6) Voor de eischen, te stellen aan motoristen, dienstdoende op trekvoertuigen, andere dan stoomlocomotieven, welke op andere wijze worden aangedreven dan door electrischen stroom, kan de Directeur voorschriften vaststellen.

92. Bevel over den trein. Het bevel over den trein is gedurende diens loop opgedragen aan den hoofdconductor; de overige treinbeambten zijn aan hem ondergeschikt.

93. Treinrapporten. (1) Voor elken trein moet een treinrapport worden opgemaakt. Daarin moeten zoo volledig mogelijk worden aangeteekend:

a. de datum, het nummer van den trein en de uren van aankomst en vertrek op de verschillende stations volgens dienstregeling;

b. de te verwachten kruisingen en inhalingen; voor het vertrek en, bij verandering, gedurende den rit;

c. de merken en (of) nummers van de trekvoertuigen, tenders en van de overige voertuigen, waaruit de trein is samengesteld;

d. het aantal en de verdeling van de bediende remmen, gedurende den rit;

e. de werkelijke uren van aankomst en vertrek op de verschillende stations, zoomede de oorzaken der ondervonden vertragingen;

f. alle vermeldenswaardige en buitengewone voorvallen, welke zich gedurende

den loop van den trein voordoen.

(2) De treinrapporten moeten gedurende tenminste een jaar door den bestuurder worden bewaard.

94. Voorschriften ter bevordering van de zorgvuldige uitoefening van den dienst. (1) De machinisten en motoristen moeten gedurende de uitoefening van hun dienst de beschikking hebben over een uittreksel uit het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”; zij moeten verder voorzien zijn van een tijdstafel van den door hen te rijden trein, dan wel van een grafische voorstelling van den loop der treinen op het door hen te berijden lijngedeelte, zoodmede van een goed loopend uurwerk. De hoofdconducteurs moeten gedurende de uitoefening van hun dienst de beschikking hebben over een uittreksel uit het evengenoemde dienstreglement, uit de „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen” en de krachtens deze vastgestelde voorschriften, uit de „Algemeene Bepalingen Spoor- en Tramwegen” en uit de „Bepalingen Vervoer Spoorwegen” en voorzien zijn van een tijdstafel of grafiek, als hiervoren bedoeld, zoodmede van een goed loopend uurwerk.

(2) Aan personeel, dienstdoende op trekvoertuigen en aan remmers mogen gedurende den loop van den trein geen werkzaamheden worden opgedragen, noch mag iets worden veroorloofd, waardoor hunne aandacht zou kunnen worden afgeleid.

95. Veiligheidsvoorschriften door het personeel in acht te nemen. (1) Behoudens in gevallen, waarin zulks voor de veiligheid van den trein of van de zich daarin bevindende reizigers van belang kan zijn, is het aan het personeel verboden, zich gedurende den rit van het eene voertuig naar het andere te begeven, tenzij overstapinrichtingen aanwezig zijn.

(2) Behalve wanneer een trein geduwd wordt, moet de machinist of motorist gedurende den rit steeds het onbelemmerde uitzicht hebben op den te berijden spoorweg.

(3) Zoolang de trein in beweging is, moeten de remmers onafgebroken op hun post zijn. Zij moeten steeds gereed zijn om op de door den machinist of den motorist te geven seinen de hun aangewezen remmen onmiddellijk te bedienen.

(4) De hoofdconducteur moet zich met den machinist of motorist in verbinding kunnen stellen; de wijze, waarop dit geschiedt, behoeft de goedkeuring van den Directeur.

(5) Het personeel op de treinen moet in het bezit zijn van een middel om het sein tot stilsthouden te geven.

(2) De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op rangeerende treindeelen.

§ 8. Beweging Der Treinen.

96. Verdeeling van den weg in baanvakken. (1) Elke spoorweg moet worden verdeeld in ter weerszijden door het afstandssignaal van een seinstation of seinpost begrensde baanvakken, waarop zich telkenmale op hetzelfde spoor slechts één trein mag bevinden.

(2) Op lijnen of lijngedeelten, waarop het blokstelsel is toegepast, mogen de in lid (1) bedoelde baanvakken verdeeld worden in blokken, waarop zich telkenmale op hetzelfde spoor slechts één trein mag bevinden.

(3) Een trein mag een baanvak, als bedoeld in lid (1), of een blok, als bedoeld in lid (2), slechts binnenrijden, wanneer zich daarin op hetzelfde spoor geen trein of draisine bevindt en het personeel, op of langs den weg dienstdoende, van den loop van eerstgenoemden trein kennis draagt. Een draisine mag een voorafgaanden trein op een tijdsafstand van tenminste 5 minuten over eenzelfde baanvak (blok) volgen.

(4) Van het bepaalde bij lid (3) mag alleen worden afgeweken voor hulp treinen.

97. Verzekering van den regelmatig en veiligen loop van den treinen. (1) In het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”, moeten voorschriften worden opgenomen tot verzekering van den regelmatig en veiligen loop treinen, onder meer betreffende:

a. de maatregelen, welke door de seinstations, seinposten of blokposten, aan

de uiteinden der in lid (1) van artikel 96 bedoelde baanvakken (blokken) gelegen, langs telegrafischen, telefonischen of anderen weg moeten worden genomen om den regelmatig en veiligen loop der treinen en draisines te verzekeren, zoodmede die, welke moeten worden genomen bij belangrijke treinvertragingen en bij storing der telegrafische (telefonische) gemeenschap, of van andere inrichtingen, waardoor de veilige loop der treinen verzekerd wordt;

b. de maatregelen, welke moeten worden genomen bij het stilhouden van treinen of draisines en het afbreken van treinen onderweg, als gevolg van een ongeval of door andere oorzaken;

c. de maatregelen, welke moeten worden genomen bij het rijden van facultatieve, buitengewone, werk- en hulp treinen en het inleggen en aankondigen van zoodanige treinen;

d. de maatregelen, welke moeten worden genomen bij plotseling onbrijdbaar worden van een of meer sporen op den weg en bij storing van het verkeer, zoodmede die, welke noodig zijn om bij zoodanige storing of bij andere ongevallen het verkeer zoo spoedig mogelijk te herstellen;

e. de wijze, waarop het sein tot vertrek van een trein op een station wordt gegeven;

f. alles wat verder ter zake dienstig kan zijn.

98. Lorries en werkwagens. Voorschriften, betreffende het gebruik en de beweging van lorries, werkwagens en door handkracht bewogen wagens, moeten in het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”, worden opgenomen.

99. Wijze van rijden bij dubbel spoor. (1) In gewone omstandigheden moeten, waar dubbel spoor ligt, alle treinen tusschen de stations het, ten opzichte van de richting waarin zij zich voortbewegen, rechts liggende spoor houden.

(2) Afwijkingen van dezen regel zijn geoorloofd:

a. indien zij, op voorstel van den bestuurder, door den Directeur, zoo noodig onder door hem te stellen voorwaarden, zijn toegestaan;

b. bij ongevallen, bij den dienst van en naar laadplaatsen en zijsporen langs den weg, bij herstellingen van de baan of de kunstwerken, voor werktreinen en voor terugkeerende, voor opdrukken gebezigde trekvoertuigen, een en ander met inachtneming van alle in het belang der veiligheid gevorderde maatregelen.

100. Stilstaan van treinen onderweg. Ingeval een trein buiten een station moet stilhouden, mag het verkeer over den openbaren weg daardoor niet onnoodig worden bemoeilijkt of belemmerd.

101. Vertragingsstaten. Vóór of op den 10 den van elke maand moet over de afgelopen maand, door of vanwege den bestuurder, een staat, in een door den Directeur vast te stellen vorm, aan den betrokken, met het dagelijksch toezicht belasten, ambtenaar worden gezonden, waarin moeten worden opgenomen:

a. een opgave van de expres-, snel-, personen- en motortreinen, welke meer dan 10 en van de overige treinen, welke meer dan 20 minuten te laat aan het eindstation, of aan een of meer aansluitingsstations zijn aangekomen;

b. de gemiste aansluitingen.

102. Buitengewone voorvallen. (1) Van alle feiten en omstandigheden op den spoorweg, welke hetzij den geregelden loop van de treinen, hetzij de veiligheid van reizigers, personeel of andere personen in gevaar hebben gebracht, moet, ook wanneer daaruit geen noodlottige gevolgen zijn ontstaan, onmiddellijk telegrafisch kennis worden gegeven aan de door het Hoofd van Toezicht aan te wijzen ambtenaren.

(2) De kennisgeving moet geschieden door de zorg van den hoofdconducteur voor alles, wat gedurende den loop van den trein voorkomt, door die van den sectiechef of wegoepzichter, voor feiten, betreffende het gedeelte van den spoorweg of de daartoe behorende werken en gebouwen onder zijn toezicht en door den stationschef, wanneer de onregelmatigheid op een station voorviel.

(3) Na ernstige ongevallen en onregelmatigheden moet de bestuurder zoo spoedig mogelijk een nauwkeurig verslag van het gebeurde aan het Hoofd van Toezicht zenden. Dit verslag moet bevatten:

a. een beschrijving van hetgeen voorviel;

- b. de gebleken of de vermoedelijke oorzaak met, in het tweede geval, een op-gave van de gronden, waarop dit vermoeden berust;
- c. de gevolgen (in het bijzonder de storingen, welke in den treinenloop plaats hadden) en de maatregelen, welke genomen zijn tot herstel van het verkeer;
- d. bijzondere opmerkingen, waartoe het voorgevallene aanleiding geeft, de maatregelen, genomen om herhaling te voorkomen, zoomede alle verdere inlichtingen door het Hoofd van Toezicht verlangd.

(4) Door het Hoofd van Toezicht wordt vastgesteld en ter kennis van den bestuurder gebracht, wat onder ernstige ongevallen en onregelmatigheden moet worden verstaan.

(5) Indien het voorval de verwonding of den dood van een of meer personen ten gevolge heeft, moet daarvan onmiddellijk door de zorg van den chef van het naastbij zijnde station kennis worden gegeven aan het betrokken Hoofd van plaatselijk bestuur.

HOOFDSTUK II. SPOORWEGEN DER TWEEDE KLASSE.

§ 1. Seinen.

103. Seinreglementen. Het Algemeen Seinreglement, bedoeld in artikel 49, alsmede het bepaalde bij artikel 50, zijn van toepassing op de spoorwegen der tweede klasse, waarin lijnen of lijngedeelten voorkomen, welke door treinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur mogen worden bereden.

104. Seingeving op spoorwegen, waar de grootste toegelaten snelheid ten hoogste 30 kilometer per uur bedraagt. (1) Indien op spoorwegen, welke met een grootste snelheid van ten hoogste 30 kilometer per uur worden bereden, seinen op den weg, de emplacementen of de treinen toepassing vinden, moeten deze in overeenstemming zijn met de soortgelijke seinen, voorkomende in het Algemeen Seinreglement.

(2) De seinen op een spoorweg, als in lid (1) bedoeld, in gebruik, moeten worden aangegeven in het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”.

105. Afstands- en voorsignalen. Het in artikel 51 voor de spoorwegen der eerste klasse bepaalde geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse, met dien verstande, dat:

a. stations, gelegen aan lijnen of lijngedeelten, welke door treinen met een grootste snelheid van ten hoogste 30 kilometer per uur worden bereden, zoomede de wissels in de hoofdsporen, buiten de stations, niet door afstandssignalen behoeven te worden beveiligd;

b. in lid (2), in stede van 150 meter, gelezen moet worden: 100 meter.

106. Verbinding van wissels aan signalen en van signalen onderling. (1) De tegen de punt bereden uiterste wissels van stations, zoomede de aansluitingswissels van spoorlijnen, beide gelegen in lijnen of lijngedeelten, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden en de afstandssignalen, moeten zoodanig van elkander afhankelijk zijn, dat bij veiligen stand van het betrekkelijk signaal de vereischte stand van den wissels en de goede stand der tongen verzekerd zijn.

(2) De Directeur kan voor wissels, welke op andere wijze gesloten zijn, onder door hem te stellen voorwaarden, ontheffing verleenen van het bepaalde bij lid (1). Onder „gesloten” wordt hier verstaan: in den gewenschten stand gehouden door een veiligheidsslot of door eenige andere, door den Directeur goedgekeurde, inrichting.

(3) De afstandssignalen van een station, van een aansluiting van spoorweglijnen, beide gelegen in lijnen of lijngedeelten, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur worden bereden, zoomede de afstandssignalen van een doorsnijding, moeten zoodanig van elkander afhankelijk zijn, dat niet tegelijkertijd veilig kan worden gegeven aan treinen, welke met elkander in aanraking zouden kunnen komen.

(4) De Directeur kan, onder door hem te stellen voorwaarden ontheffing yer-

leenen van het bepaalde bij lid (3), zoomede de onderlinge koppeling van andere signalen en inrichtingen, dan in lid (1) en lid (3) genoemd, voorschrijven.

107. Signalen op wissels en waterkranen. (1) De wissels in de hoofdsporen moeten, indien gelegen in lijnen of lijngedeelten, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden, van goed zichtbare wisselsignalen voorzien zijn en, bij het tegen de punt berijden door zoodanige treinen, gesloten of bewaakt zijn.

(2) De stand van de uitlooppipen der waterkranen, staande langs sporen, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur worden bereden, moet gedurende den dienst op voldoende afstand door een signaal kenbaar zijn.

(3) De Directeur kan, onder door hem te stellen voorwaarden, afwijking toestaan van het bepaalde bij lid (1).

108. Andere beveiligingsmiddelen. De Directeur kan, indien hij zulks noodig acht, op plaatsen, welke ingevolge artikel 105 door signalen beveiligd zijn, bovendien het aanbrengen van sluitboomen, stopblokken, ontspoorbogen en van andere beveiligingsmiddelen, zoomede de afhankelijkheid van zulke middelen van de signalen voorschrijven.

109. Normale stand der signalen. Het bepaalde bij artikel 55 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

110. Opstellen van signalen ter beveiliging van andere punten. Indien zulks voor de veiligheid van het verkeer noodig is, kan de Directeur, den bestuurder gehoord, het opstellen van signalen en andere inrichtingen tot het geven van seinen gelasten ter beveiliging van punten, niet in de artikelen 105 tot en met 109 genoemd.

§ 2. Onderhoud En Bewaking Van Weg En Werken.

111. Onderhoud der verharding bij medegebruik van den openbaren weg. *Aanwijzing van beperking der grootste toegelaten snelheid. Onderhoud van gebouwen.* (1) Tenzij de voorwaarden van concessie anders bepalen, is de bestuurder daar, waar de spoorweg bij den eersten aanleg in het verharde gedeelte van den openbaren weg is aangelegd, verplicht, ten genoegen van het met het onderhoud van den weg belaste gezag, op kosten van den ondernemer, het gedeelte van den openbaren weg tusschen de spoorstaven en de aan de buitenzijde van deze liggende gedeelten, ter volle breedte van het onderbed, te onderhouden in een staat, gelijkwaardig aan dien van het overige gedeelte van den weg; deze bepaling geldt mede voor het door den spoorweg ingenomen gedeelte van de in de openbaren weg gelegen, in medegebruik verkregen, bruggen of andere kunstwerken.

(2) Indien bij latere verlegging van sporen, als bedoeld in lid (1), door den ondernemer, dan wel bij uitbreiding of verbetering van de wegverharding door het beheerende gezag, geen overeenstemming tusschen partijen over de verdeling der daaruit voortvloeiende hoogere kosten van onderhoud kan worden verkregen, wordt de beslissing van den Gouverneur-Generaal ingeroepen.

(3) Het bepaalde bij artikel 57 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

112. Registers en periodiek onderzoek van de werken. Het bepaalde bij artikel 58 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

113. Bewaking en schouwing van den weg. (1) De spoorweg moet zoolang worden bewaakt, als treinen worden verwacht.

(2) Lijnen of lijngedeelten, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden, moeten per etmaal tenminste éénmaal worden geschouwd.

(3) De Directeur wijst, den bestuurder gehoord, de lijnen of lijngedeelten aan, waarop de dagelijksche schouwing moet plaats hebben binnen twee uren, de komst van den eersten trein voorafgaande; ook kan de Directeur, den bestuurder gehoord, voor lijnen of lijngedeelten, welke door nachttreinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden, een schouwing gelasten binnen de twee uren, de komst van de eersten nachttrein

voorafgaande.

(4) Bij elke schouwing moet inzonderheid worden gelet op den toestand van sporen, wissels, signalen en op de volkomen veiligheid van het spoor.

(5) Bij spoorwegen of gedeelten daarvan, met contactleiding, moet er op worden gelet, dat de stand der contactleiding ten opzichte van het spoor zoodanig is, dat een ongestoorde stroomafneming is verzekerd, terwijl voorts moet worden gelet op de aanwezigheid der electriche spoorstaafverbindingen, zoomede der aard- en andere veiligheidverbindingen.

(6) In tunnels moet de weg binnen het uur, het doorrijden van elken trein voorafgaande, worden geschouwd.

(7) Punten, waar gevaar bestaat, moeten voortdurend worden bewaakt.

(8) Voor spoorwegen, welke met een grootste snelheid van ten hoogste 30 kilometer per uur worden bereden, moet de schouwing door den bestuurder worden geregeld.

114. Nadere voorschriften van den Directeur betreffende afsluitingen van overwegen. Indien langs de spoorwegen beweegbare afsluitingen aanwezig zijn, kan de Directeur voorschriften geven betreffende de wijze van bediening, bewaking en verlichting van die afsluitingen en ook toestaan, dat afsluitingen, waarmede weinig drukke openbare overwegen worden afgesloten, op afstand worden bediend.

§ 3. Onderhoud Van Het Rollend Materieel.

115. Eischen aan het onderhoud te stellen. Het rollend materieel, op den spoorweg in gebruik, moet zoodanig worden onderhouden, dat de treinen te allen tijde met de grootste overeenkomstig artikel 126 toegelaten, snelheid kunnen rijden.

116. Opneming van de locomotieven en tender na de indienststelling. (1) Een opneming van iedere stoomlocomotief en iederen tender, bestemd voor het vervoer van treinen met een een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur, waarbij de assen met wielen, de draagpotten, de veeren en de onderdeelen van het drijfwerk worden losgenomen, moet periodiek naar behoefte plaats hebben, doch in elk geval om de drie jaren.

(2) Gelijke periodieke opneming, waarbij de mechanische en electriche inrichtingen worden losgenomen en onderzocht en, indien de Directeur dit noodzakelijk acht, opnieuw beproefd, moet plaats hebben voor andere locomotieven dan stoomlocomotieven.

(3) De wijze van opneming van de locomotieven en tenders, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van ten hoogste 30 kilometer per uur, moet door den bestuurder, onder goedkeuring van den Directeur, worden geregeld.

(4) Wederingebruikneming van locomotieven en tender mag eerst plaats hebben na volledige herstelling.

(5) Het Hoofd van Toezicht kan aan den bestuurder vergunnen, de opneming voor een door hem te bepalen termijn uit te stellen.

117. Opneming van de motorvoertuigen, rijtuigen en wagens na de indienststelling. (1) Een opneming van de motorvoertuigen en de rijtuigen, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur en van de wagens bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 60 kilometer per uur, waarbij de assen en wielen, de draagpotten en de veeren worden afgenomen, heeft plaats telkens, nadat sinds de indienststelling of de laatste opneming 80000 kilometer zijn doorlopen, doch uiterlijk binnen een jaar na die laatste opneming. Deze termijn mag tot een maximum van drie jaren worden verlengd, zoolang een vertuig niet meer dan 40000 kilometer heeft doorlopen.

(2) Een gelijke opneming van elken anderen wagen, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 30, doch ten hoogste 60 kilometer per uur, moet plaats hebben binnen een tijdsverloop van drie jaren, gerekend van den datum der indienststelling of der laatste opneming af.

(3) De wijze van opneming van de rijtuigen en wagens, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van ten hoogste 30 kilometer per uur, moet door den

bestuurder onder goedkeuring van den Directeur, worden geregeld.

(4) Wederingebruikneming van motorvoertuigen, rijtuigen en wagens mag eerst plaats hebben na volledige herstelling.

(5) Het Hoofd van Toezicht kan aan den bestuurder vergunnen, de opneming voor een door hem te bepalen termijn uit te stellen.

118. Registers van het rollend materieel. De bestuurder moet van het rollend materieel een of meer registers (of kaarten) aanhouden en daarin (daarop) van elk voertuig aanteekenen:

- a. het volgnummer;
- b. den naam van den fabrikant;
- c. den datum van indienststelling;
- d. de data van de opnemingen en de wederingebruiknemingen; voor de ketels het nummer van de akte van vergunning;
- e. de belangrijkste herstellingen van de verschillende deelen van het rollend materieel;
- f. het aantal kilometers, doorlopen door trekvoertuigen en tenders, zoomede door rijtuigen, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur en door wagens, bestemd voor vervoer met een grootste snelheid van meer dan 60 kilometer per uur, met dien verstande, dat voor door trekvoertuigen en tenders verrichten rangeerdienst 7,5 kilometer per uur in rekening wordt gebracht.

119. Registers van de assen en wielen. Het bepaalde bij artikel 65 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

§ 4. Stations.

120. Namen van de stations en stopplaatsen. Het bepaalde bij artikel 66 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

121. Ladingmallen. Het bepaalde bij artikel 68 lid (1) geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

122. Reservetrekvoertuigen, materialen voor hulpverlening en verbandmiddelen. (1) De Directeur wijst, den bestuurder gehoord, de stations aan waar, zoolang treinen onderweg zijn, een reservetrekvoertuig gereed moet staan om onverwijd dienst te kunnen doen. Het aantal dier trekvoertuigen behoeft niet grooter te zijn, dan een op elke 75 kilometer spoorweg of gedeelte daarvan.

(2) Mede bepaalt de Directeur, op welke stations, gelegen aan lijnen of lijnge-deelten, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur worden bereden:

- a. de noodige werktuigen en materialen of hulpwagens aanwezig moeten zijn om bij ongevallen den weg te ontruimen en zoo noodig te herstellen;
- b. de door het Hoofd van den Dienst der Volksgezondheid goed te keuren mid-delen beschikbaar moeten zijn om de eerste hulp aan gekwetsten te verleen en om hen te vervoeren.

123. Verplichtingen van den stationschef. (1) De dienstdoende stationschef moet bij de aankomst en het vertrek, zoomede bij het doorrijden van treinen op het perron aanwezig zijn.

(2) Hij moet zorg dragen dat bij de aankomst, het vertrek of het doorrijden van treinen de te berijden sporen vrij en onbelemmerd, de wissels en signalen in den juisten stand gesteld en de wissels zoo noodig bewaakt of gesloten zijn.

(3) Hij moet maatregelen nemen om te voorkomen, dat op de sporen staande voertuigen door den wind of door andere onvoorziene omstandigheden in be-weging worden gebracht en dat opvangwissels langer dan noodig in den niet voor het opvangen van voertuigen juisten stand blijven gesteld.

124. Toezicht op de stationspleinen. Het bepaalde bij artikel 71 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

§ 5. Treinen In Het Algemeen.

125. Soorten van treinen. Het bepaalde bij artikel 72 geldt mede voor de

spoorwegen der tweede klasse, met dien verstande, dat in lid (1) onder a voor de woorden „expres-, snel- en personentreinen" moet worden gelezen „personentreinen".

126. Snelheid van de treinen. (1) De grootste snelheid, waarmede de treinen mogen rijden, wordt door den Gouverneur-Generaal, met inachtneming der voorwaarden van concessie, den bestuurder gehoord, voor elke lijn of elk lijngedeelte vastgesteld, met dien verstande, dat op lijngedeelten, liggende op of langs den openbaren weg en daarvan niet door eene afrastering gescheiden, de grootste snelheid nimmer meer mag bedragen dan 30 kilometer per uur.

(2) Ook wanneer de op een spoorweg toegelaten grootste snelheid meer bedraagt, mag de snelheid voor de na te noemen treinsoorten niet worden opgevoerd boven:

45 K.M. per uur voor gemengde, goederen- en werktreinen, zoomede voor alle treinen, waarin een stoomlocomotief, voorzien van een lossen tender, achteruit rijdt;

25 K.M. per uur voor geduwde en voor niet vooraf aangekondigde treinen;

45 K.M. per uur voor losse locomotieven;

5 K.M. per uur voor geduwde treinen binnen een bebouwde kom.

(3) Bij proefritten en voor hulp treinen is het bepaalde bij lid (2) niet van toepassing.

(4) Alvorens toe te staan, dat op eenig gedeelte van een spoorweg der tweede klasse een trainsnelheid van meer dan 30 kilometer per uur wordt ingevoerd of een toegestane grootste snelheid wordt vergroot, stelt de Gouverneur-Generaal, de betrokken Hoofden van gewestelijk bestuur, dan wel in zelfstandige gebiedsdeelen de betrokken Raden, in de gelegenheid, hun gevoelen ter zake kenbaar te maken.

(5) Het is verboden, op eenig gedeelte van den weg met een grootere dan de op dat gedeelte toegelaten snelheid te rijden.

(6) De snelheid moet, zoo noodig, worden verminderd, indien een sein tot vermindering der snelheid is gegeven, zoomede overal, waar de grootste toegelaten snelheid voor het verkeer over den spoorweg gevaar kan opleveren.

(7) De machinist of motorist moet bij het rijden, overal waar de spoorweg is aangelegd op of langs den openbaren weg, steeds nauwlettend acht geven op de omgeving om, zoo noodig, de snelheid te verminderen of den trein tot stilstand te brengen.

(8) Waar de spoorweg op of langs den openbaren weg is aangelegd, kunnen voor plaatsen, waar dit in het belang van het openbaar verkeer door hem noodzakelijk wordt geacht, door het betrokken Hoofd van gewestelijk bestuur, dan wel in een zelfstandig gebiedsdeel door den betrokken Raad, voorschriften worden gegeven met betrekking tot:

a. de vermindering der toegelaten grootste snelheid;

b. het stilhouden van treinen vóór het berijden van aan te geven baangedeelten;

c. het doen voorafgaan van treinen over bepaalde baangedeelten door personeel, voorzien van een roode vlag of rood licht.

(9) Van een voorschrift, als bedoeld in lid (8), wordt kennis gegeven aan het Hoofd van Toezicht; daarvan is beroep toegelaten op den Directeur. Indien deze tegen dat voorschrift bezwaar heeft en tusschen hem en het bevoegde gezag geen overeenstemming kan worden verkregen, roept hij de beslissing van den Gouverneur-Generaal in.

(10) De punten langs den spoorweg, waar de toegelaten grootste snelheid in een lagere overgaat, moeten door signalen worden aangeduid.

127. Minimum aantal treinen per dag. De bestuurder is verplicht, dagelijks tenminste twee voor reizigersvervoer bestemde treinen in elke richting te doen rijden, tenzij de Directeur anders bepaalt of in de concessievoorwaarden een andere regeling is opgenomen.

128. Goedkeuring van de dienstregeling. Het bepaalde bij artikel 75 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse, met dien verstande, dat lid (2) alleen van toepassing is op de dienstregeling, waarin op vaste tijden loopende, met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur rijdende voor reizigersver-

voer bestemde treinen voorkomen.

129. Bekendmaking van de dienstregeling. Het bepaalde bij artikel 76 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

130. Kennisgevingen aan Toezicht en den Post, Telegraaf- en Telefoondienst. Het bepaalde bij artikel 77 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

131. Normaal profiel der laadruimte. (1) Voor de spoorwijdte van 1067 m. M. geldt het normaal profiel der laadruimte, aangegeven op de teekening, als bijlage B bij deze verordening gevoegd.

(2) Voor andere spoorwijdten wordt het in lid (1) bedoelde profiel door den Directeur vastgesteld.

132. Belading van de goederenwagens. Het bepaalde bij artikel 80 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

133. Laden en lossen. (1) Goederen mogen zoowel op de stations als elders worden geladen en gelost behalve, waar de spoorweg op den openbaren weg is aangelegd, op die plaatsen, waar dit in het belang van de veiligheid of op grond van belemmering van het openbaar verkeer wordt verboden door het gezag, dat met beheer van den weg is belast.

(2) Bij lading of lossing elders dan op plaatsen, waar het hierbij gebezigd rollend materieel onder toezicht van personeel staat, moeten tegen het ongewenscht in beweging komen van dat materieel voorzorgen worden genomen, hetzij door het vast aandraaien der remmen, hetzij door andere, door den Directeur goed te keuren, maatregelen.

134. Hulpmiddelen, welke op elken trein aanwezig moeten zijn. Het bepaalde bij artikel 81 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse, met dien verstande, dat lid (2) alleen van toepassing is op treinen, welke een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur bereiken.

135. Nazien van den trein vóór vertrek. Vertrek van den trein. (1) Elke trein moet, voordat hij het station, waar hij is samengesteld, verlaat, geheel zijn nagezien.

Daarbij moet er inzonderheid op worden gelet, dat:

a. het in artikel 141 voorgeschreven aantal assen kan worden geremd en de bediende remtoestellen zooveel mogelijk gelijkelijk over den trein zijn verdeeld en goed werken;

b. indien de trein voorzien is van doorgaand remwerk, dit goed werkt;

c. de voertuigen geen gebreken vertoonen, welke voor het verkeer gevaar kunnen opleveren;

d. de voertuigen onderling voldoende gekoppeld zijn en de noodkoppelingen zijn ingehaakt;

e. indien een middel van gemeenschap tusschen den hoofdconducteur en den machinist of motorist ingevolge artikel 146 is voorgeschreven, dit aanwezig is;

f. de wagens niet ongelijkmatig en niet boven het daarop aangegeven draagvermogen zijn belast;

g. de rijtuigen zoo noodig behoorlijk zijn verlicht;

h. de voorgeschreven seinmiddelen aanwezig en, zoo noodig, zijn aangebracht;

i. bij motortreinen, alle voor de voortbeweging noodige stroomafnemers in aanraking zijn met de contactleiding.

(2) Het onderzoek, bedoeld in lid (1) moet gedurende den loop van den trein, waar daartoe de mogelijkheid bestaat, voor zoover noodig worden herhaald.

(3) Een trein mag niet vertrekken, voordat het daartoe voorgeschreven sein is gegeven.

136. Trekvoertuigen in dienstvaardigen staat. Het bepaalde bij artikel 83 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

§ 6. Samenstelling Der Treinen.

137. Lengten van de treinen. (1) De lengte van een trein mag niet grooter zijn dan 120 meter op lijnen of lijngedeelten, welke op eigen baan zijn gelegen, niet grooter dan 200 meter.

(2) De Directeur is bevoegd, onder nader te stellen voorwaarden, een grotere maximum lengte toe te staan of, indien bijzondere omstandigheden zulks

naar zijn oordeel noodig maken, een kleinere maximum lengte voor te schrijven.

(3) Voor spoorwegen, welke met een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur bereden worden, geldt het bepaalde bij artikel 84.

138. Plaats van de locomotief. (1) De locomotief wordt in den regel geplaatst aan het hoofd van den trein. De motorist moet den trein steeds van het voorste platform of van een daarmede gelijk te stellen plaats bedienen.

(2) Het duwen van treinen door locomotieven is alleen geoorloofd:

- a. op de stations en op zijsporen;
- b. voor werk- en hulptreinen en convoijen, zoomede voor goederentreinen tusschen een station en een naburige laadplaats of zijspoor;
- c. voor bergopwaarts rijdende treinen op lijngedeelten, waarin een tandstaaf voorkomt;
- d. in bijzondere omstandigheden.

(3) Behalve bij het rangeeren op de stations moet het voorste voertuig van een geduwden trein bewaakt zijn.

139. Meervoudige tractie. (1) Het rijden van treinen met twee stoomlocomotieven of twee andere trekvoertuigen is alleen geoorloofd op de wijze en onder de omstandigheden, aangegeven in het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”.

(2) Een stoomlocomotief en eenig ander trekvoertuig mogen nimmer gelijktijdig in een trein der voortbeweging worden gebezigd.

(3) Afwijking van de in lid (1) bedoelde voorschriften kan in bijzondere gevallen en onder door hem te stellen voorwaarden door den Directeur worden toegestaan.

140. Volgorde van de voertuigen. (1) In elken voor reizigersvervoer bestemde trein, welke een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur bereikt, moet onmiddellijk achter de locomotief tenminste een voertuig worden geplaatst, waarin zich geen andere personen, dan behoorende tot het personeel van den spoorweg of van den postdienst, mogen bevinden.

(2) Bedraagt de grootste snelheid 45 kilometer per uur of minder, doch meer dan 30 kilometer per uur, dan is het voldoende, dat de eerste afdeeling van het op de locomotief volgende voertuig geen reiziger bevat.

(3) De Directeur kan, in bijzondere gevallen, voorschriften geven betreffende de plaatsing in de treinen van twee-assige voertuigen ten opzichte van drie- of vierassige.

(4) Wagens, beladen met goederen, welke ingevolge artikel 34 lid (2) onder c nummer I der „Bepalingen Vervoer Spoorwegen” voorwaardelijk tot vervoer worden toegelaten, wagens met afwijkende koppelingen en wagens, met langhout, spoorstaven en dergelijke beladen, mogen slechts worden vervoerd in treinen, waarvan de grootste snelheid ten hoogste 45 kilometer per uur bedraagt en moeten, indien die treinen voor reizigersvervoer bestemd zijn, tenzij de grootste snelheid niet hooger is dan 30 kilometer per uur, achter de rijtuigen geplaatst en van deze door tenminste een wagen gescheiden zijn.

141. Beremming van de treinen. (1) Het bepaalde bij artikel 88 lid (1) tot en med lid (6) geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

(2) Indien een trein, buiten de locomotief of het trekvoertuig, uit slechts vier assen bestaat, behoeven deze niet te worden beremd, tenzij de sterkste helling in de baan steiler is dan 1:100.

(3) Bij het rijden over zeer steile en lange hellingen, over lijngedeelten met tandstaaf uitgerust, door de bebouwde kom van plaatsen en onder andere buitengewone omstandigheden kunnen door den Directeur, den bestuurder gehoord, aan het remvermogen der treinen bijzondere eischen worden gesteld, of het gebruik van zelfwerkende en doorgaande remmen worden voorgeschreven.

§ 7. Personeel Der Treinen.

142. Personeel, dat op de treinen aanwezig moet zijn. Het bepaalde bij artikel 89 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse, met dien verstande evenwel, dat op treinen, waarvan de grootste snelheid niet meer dan 30 kilometer per uur bedraagt, een leerling-machinist of stoker niet behoeft aanwezig

te zijn.

143. Vereischten voor machinisten, motoristen, stokers en leerling-motoristen. (1) Alvorens met het bedienen van een locomotief of trekvoertuig te worden belast, moet een machinist of motorist door proeffritten en door een ondergaan onderzoek voldoende bewijzen van bedrevenheid in het behandelen van het hem toe te vertrouwen voertuig, zoome de van bekenheid met de voorschriften van zijn dienst en de te berijden lijnen gegeven hebben. Aan machinisten, onderscheidenlijk motoristen, die met het vervoer van treinen met een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur worden belast, moeten de eischen, genoemd in artikel 90 lid (1), onderscheidenlijk artikel 91 lid (1) worden gesteld; het bepaalde bij lid (3) dezer artikelen is dan tevens van toepassing.

(2) Van het met goeden uitslag ondergane onderzoek moet den machinist of motorist door den bestuurder eene verklaring worden afgegeven, welke als bewijs van bekwaamheid en geschiktheid geldt.

(3) De stokers en leerling-motoristen moeten met de behandeling van locomotieven of trekvoertuigen voldoende bekend zijn om bij onverwachte noodzakelijkheid gedurende den loop van den trein den machinist of motorist te kunnen vervangen.

144. Bevel over den trein. Treinrapporten. Het bepaalde bij de artikelen 92 en 93 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse, voorzoover het betreft treinen, welke rijden met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur.

145. Voorschriften ter bevordering van de zorgvuldige uitoefening van den dienst. Het bepaalde bij artikel 94 geldt mede voor de spoorwegen der twee klasse, voorzoover het betreft treinen, welke rijden met een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur.

146. Veiligheidsvoorschriften door het personeel in acht te nemen. Het bepaalde bij artikel 95 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse, met dien verstande, dat lid (4) alleen van toepassing is ten aanzien van treinen, welke een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur bereiken.

§ 8. Beweging Der Treinen.

147. Afstand tusschen de treinen. Verdeeling van den weg in baanvakken.

(1) Treinen, waarvan de grootste snelheid ten hoogste 30 kilometer per uur bedraagt, mogen een station verlaten drie minuten nadat een electrisch aangedreven trein, of vijf minuten nadat een door stoom voortbevogen trein, met gelijke of grootere snelheid rijdende, van dat station in dezelfde richting is vertrokken. Treinen, welke een grootste snelheid van meer dan 30 kilometer per uur bereiken, mogen van een station eerst afrijden, nadat aldaar bericht is ontvangen, dat de voorafgaande trein op het volgende station is aangekomen.

(2) Zooveel mogelijk moet er tegen worden gewaakt, dat treinen, in dezelfde richting rijdende, elkander, tengevolge van ongelijke snelheid of van oponthoud op den weg, dichter naderen dan 200 meter voor electrisch aangedreven en dan 300 meter voor door stoom voortbewogen treinen.

(3) Voor lijnen of lijngedeelten, welke door een of meer treinen met een grootste snelheid van meer dan 45 kilometer per uur worden bereden, kan de Directeur verdeeling in ter weerszijden door het afstandssignaal van een station begrensde baanvakken voorschrijven, waarop zich telkenmale, tenoudens in uitzonderingsgevallen ter beoordeeling van Toezicht, op hetzelfde spoor slechts één trein mag bevinden, zoome de den aanleg van telegrafische (telefonische) verbindingen tusschen die stations gelasten.

(4) De Directeur kan, onder door hem te stellen voorwaarden, ontheffing verleenen van het bepaalde bij lid (1) en lid (2).

148. Verzekering van den regelmatig en veiligen loop van de treinen. In het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”, moeten voorschriften worden opgenomen tot verzekering van den regelmatig en veiligen loop der treinen en betreffende de verplichtingen te dien aanzien van het personeel.

149. Lorries en werkwagens. Het bepaalde bij artikel 98 geldt mede voor de

spoorwegen der tweede klasse.

150. Wijze van rijden bij dubbel spoor. Het bepaalde bij artikel 99 geldt mede voor de spoorwegen der tweede klasse.

151. Stilstaan van treinen onderweg. Ingeval een trein buiten een station of uitwijkplaats moet stilhouden mag het verkeer over den openbaren weg daarvoor niet onnoodig worden bemoeilijkt of belemmerd.

152. Waarschuwingen met fluit of bel. Afblazen van stoom. (1) Overal, waar dit tot waarschuwing van voetgangers of van rij- of voertuigen noodig is, moet de bel worden geluid of de fluit gebezigd. Het laatste mag echter alleen geschieden in geval van nood of wanneer verwacht kan worden, dat het luiden met de bel niet de gewenschte uitwerking zal hebben.

(2) Met betrekking tot het gebruik van bel en fluit kunnen voor lijnen of lijngedeelten, welke op eigen baan zijn gelegen, in het dienstreglement, bedoeld in artikel 21 der „Bepalingen Aanleg en Bedrijf Spoorwegen”, voorschriften worden gegeven, afwijkende van het bepaalde bij lid (1).

(3) Het afblazen van stoom is verboden, wanneer daardoor wegens de nabijheid van dieren, gevaar voor het verkeer buiten den spoorweg kan ontstaan.

153. Buitengewone voorvallen. (1) Van alle feiten en omstandigheden op den spoorweg, welke hetzij den geregelden loop van de treinen, hetzij de veiligheid van reizigers, personeel of andere personen in gevaar hebben gebracht, moet, ook wanneer daaruit geen noodlottige gevolgen zijn ontstaan, door den bestuurder of het door hem aan te wijzen personeel zoo spoedig mogelijk schriftelijk en bij ernstige ongelukken onmiddellijk telegrafisch kennis worden gegeven aan de door het Hoofd van Toezicht aan te wijzen ambtenaren.

(2) Na ernstige ongevallen en onregelmatigheden moet de bestuurder zoo spoedig mogelijk een nauwkeurig verslag van het gebeurde aan het Hoofd van Toezicht zenden. Dit verslag moet bevatten:

- a. een beschrijving van hetgeen voorviel;
- b. de gebleken of de vermoedelijke oorzaak met, in het tweede geval, eene opgave van de gronden, waarop dit vermoeden berust;
- c. de gevolgen (in het bijzonder de storingen, welke in den treinenloop plaats hadden) en de maatregelen, welke genomen zijn tot herstel van het verkeer;
- d. bijzondere opmerkingen, waartoe het voorgevallene aanleiding geeft, de maatregelen, genomen om herhaling te voorkomen, zoomede alle verdere inlichtingen door het Hoofd van Toezicht verlangd.

(3) Door het Hoofd van Toezicht wordt vastgesteld en ter kennis van den bestuurder gebracht, wat onder ernstige ongevallen en onregelmatigheden moet worden verstaan.

(4) Indien het voorval de verwonding of den dood van een of meer personen tengevolge heeft, moet daarvan onmiddellijk door de zorg van den chef van het naastbijzijnde station of den hoofdconducteur kennis worden gegeven aan het betrokken Hoofd van plaatselijk bestuur.

DEEL V. SLOTBEPALINGEN.

154. Niet-toepasselijkheid van sommige bepalingen op den dienst der Staatsspoor- en tramwegen. Het bepaalde bij artikelen 43 lid (2) en 47 lid (2) is niet van toepassing op den dienst der Staatsspoor- en tramwegen.

155. Aanhaling van deze verordening. Deze verordening kan worden aangehaald als „Spoorwegverordening” (S.V.)

II. Deze verordening treedt in werking met ingang van denzelfden dag als de ordonnantie van 11 Mei 1927, houdende vaststelling van „Bepalingen betreffende den aanleg en het bechrijving Spoorwegen” (Staatsblad 1927, No. 259).

Uitgegeven den dertigsten Juni 1928 door de Algemeene Secretaris.