



MEDEDELINGEN

van de

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Leuvense weg, 21, Brussel.

Uitgegeven door de PERS- EN DOCUMENTATIEDIENST
Tel. 13.18.70 — toestellen 3013 en 3057

M.F.G.	(B)
H. D.	4
A. D.	8
P. P.	1
G. N.	9
G. D.	1
A. L.	1

Nr 97

22 Februari 1960

92913

NADruk GEWENST.

IETS NIEUWS AAN DE OVERWEGEN.

De N.M.B.S. begint thans sommige overwegen, waar er een druk verkeer heerst, uit te rusten met automatisch werkende gedeeltelijke sluitbomen, die halve sluitbomen worden genoemd en die zigzag aan weerszijden van de overweg zijn opgesteld.

De weggebruiker komt voor de spoorweg slechts tegenover één sluitboom te staan en loopt dus niet het gevaar dat hij op de sporen tussen twee sluitbomen wordt gevangen.

Naast de wegsignalisatie op een afstand (driehoekig bord met locomotiefsilhouet en naderingspaaltjes) bestaat de signalisatie ter plaatse van een dergelijke overweg uit een enkel St Andrieskruis (voor 1 spoor) of een dubbel St Andrieskruis (voor 2 sporen) en dan nog een stel van 2 rode flikkerlichten en een wit flikkerlicht; dat alles is rechts van de weg geplaatst.

Indien de plaatselijke omstandigheden zulks vereisen, worden de lichten links van de weg herhaald.

Op elke halve sluitboom hangt bovendien op het rechte gedeelte een schijf nr 21 van de wegcode "verkeer verboden".

Ten slotte is er in de aslijn van de weg aan weerszijden van de O.W. een doorlopende witte band geschilderd. Bijgaande schets geeft een beeld van een dergelijke overweg.

De installatie is volledig automatisch : de trein brengt zelf van op een afstand het verbod tot doorrijden teweeg, zonder dat er nog enige menselijke factor tussenbeide komt.

Het geheel werkt als volgt :

a) er is geen trein die de O.W. nadert : de sluitbomen zijn omhoog, het wit licht flakkert;

b) een trein nadert de O.W. : de rode flakkerlichten worden onmiddellijk aangestoken, het wit licht dooft uit, een wekker belt.

Vanaf dat ogenblik is doorrijden verboden.

Enkele seconden later worden de sluitbomen neergelaten.

Tussen het aansteken van de rode lichten en het voorbijrijden van de trein verlopen ten minste 25 seconden;

c) een weinig na de doorrit van de trein gaan de sluitbomen omhoog, de wekker valt stil en de rode flakkerlichten worden vervangen door een wit flakkerlicht.

Indien er evenwel een andere trein die door de eerste aan het gezicht wordt onttrokken, op het andere spoor aankomt, blijven de lichten natuurlijk rood en de sluitbomen neergelaten.

De N.M.B.S. heeft er naar gestreefd in die installaties alle mogelijke veiligheidsmaatregelen en soepelheid te verenigen :

- automatische werking, dus uitschakeling van mogelijke menselijke tekortkomingen en beperking van de duur van de sluitingen tot het minimum;

- verwezenlijking met behulp van materieel en naar concepties aangenomen voor de signalisatie van de spoorwegen, waar de veiligheid tot een uiterste graad is opgevoerd;

- goede zichtbaarheid van de verdubbelde rode lichten;

- belangrijke wegsignalisatie.

Al die maatregelen zijn evenwel alleen dan doelmatig wanneer de gebruiker blijk geeft van een minimum van tucht, wat helaas niet altijd het geval is.

De N.M.B.S. doet een dringende oproep tot al de weggebruikers; elkeen moet doordrongen zijn van de twee grote waarheden waaraan men niet genoeg kan herinneren :

- Rood licht = Trein dichtbij : STOP.

- Een trein kan een andere aan het gezicht onttrekken.

61484-2.60 (12)

