

SUPPLEMENT TO THE UNION OF SOUTH AFRICA GOVERNMENT GAZETTE.

BYVOEGSEL TOT DIE STAATSKOERANT VAN DIE UNIE VAN SUID-AFRIKA.

PRETORIA, 13TH APRIL 1934.
13 APRIL.

[No. 2187.]

*All Proclamations, Government and General Notices, published for the first time, are indicated by a * in the left-hand upper corner.*

DEPARTMENT OF RAILWAYS AND HARBOURS.

The following Government Notice is published for general information.

T. H. WATERMEYER,
General Manager.

Johannesburg.

* No. 473.]

[13th April, 1934.]

It is hereby notified for general information that His Excellency the Governor-General has been pleased, under powers vested in him by or under section four of Act No. 22 of 1916, as amended by section two of Act No. 31 of 1927, to approve of the following revised Afrikaans version of the train working regulations. These regulations shall have effect as from the 1st May, 1934, and will thereupon repeal the Afrikaans version of the train working regulations published in Government Notices Nos. 1185, 1548, and 1682, dated the 5th July, 1929, 8th November, 1933, and 8th December, 1933, respectively.

The English versions of the train working regulations as published and amended in the foregoing Notices are still in force.

DEEL I.

WOORDBEPALINGS EN ALGEMEEN.

1. Woordbepalings.

In hierdie regulasies, tensy uit die samehang anders blyk, word die volgende woordbepalings en betekenis toegepas:—

„Aangekondigde trein.”—’n Trein waarvan die looptye aangekondig is in die bedryfstydbok, in ’n spesiale kennisgewing of deur middel van ’n telegrafiese of telefoniese berig.

„Aansluiting.”—’n Plek waar een of meer looplyne uitdraai uit ’n looplyn of syllyn of daarby aansluit, en waar treinkontrole-instrumente opgerig is of nie.

„Absolute bedryf.”—’n Metode van treinkontrole wat slegs een trein op ’n slag toelaat om ’n telegraafseksie of blokseksie binne te loop of te beset.

„Absolute blokseksie.”—’n Blokseksie waarin ’n trein slegs toegelaat kan word wanneer daar geen ander trein of voertuig in daardie blokseksie is nie.

„Absolute teken.”—’n Teken wat slegs absolute bedryf toelaat.

*Alle Proklamasies, Goewerments- en Algemene Kennisgewings, wat vir die eerste maal gepubliseer word, is in die linker-bohoek met ’n * gemerk.*

DEPARTEMENT VAN SPOORWEE EN HAWENS.

Die volgende Regeringskennisgewing word vir algemene inligting gepubliseer.

T. H. WATERMEYER,
Hoofbestuurder.

Johannesburg.

* N 473.]

[13 April 1934.]

Harby word vir algemene inligting bekend gemaak dat dit Sy Eksellensie die Goewerneur-generaal behaag het om kragtens die bevoegdhede hom verleen by of onder artikel vier van Wet No. 22 van 1916, soos gewysig deur artikel twee van Wet No. 31 van 1927, sy goedkeuring te heg aan die volgende gewysigde Afrikaanse lesing van die treinbedryfsregulasies. Hierdie regulasies tree op 1 Mei 1934 in werking en herroep daarna die Afrikaanse lesing van die treinbedryfsregulasies gepubliseer in Regeringskennisgewings Nos. 1185, 1548 en 1682, gedateer 5 Julie 1929, 8 November 1933 en 8 Desember 1933 onderskeidelik.

Die Engelse lesings van die treinbedryfsregulasies soos gepubliseer en gewysig in die voorafgaande kennisgewings is nog in werking.

„Administrasie.”—Die magtiging vir die bestuur en beheer van die spoorweë, hawestede en hawens van die Unie soos vasgestel kragtens die „Zuid-Afrika Wet, 1909”, en wysigings daarvan.

„Afdeling.”—Een van die nege afdelings waarin die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens verdeel is.

„Afdelingsbestuurder.”—Die amptenaar wat verantwoordelik is vir ’n afdeling.

„Afdelingskantoor.”—Die Afdelingsbestuurder se kantoor.

„Baanvak.”—Daardie gedeelte van die looplyn tussen—

- (a) twee telegraafstasies,
- (b) twee tekenstasies,
- (c) twee tussenuitwykspore,
- (d) ’n telegraafstasie en ’n tekenstasie,
- (e) ’n telegraafstasie en ’n tussenuitwykspoor, of
- (f) ’n tekenstasie en ’n tussenuitwykspoor.

„Bedryfsdienaar.”—Die dienaar op diens by ’n stasie of seinhuis wat toesig het oor, en verantwoordelik is vir die bediening van treine en die bediening van treinkontrole-instrumente en/of sinjale of wissels.

- „Bediening oor 'n verkeerde spoor.”—’n Metode van treinkontrole waaronder toegelaat word dat 'n op-trein oor 'n af-lyn, of 'n af-trein oor 'n op-lyn kan loop.
- „Binne 'n vaste sinjaal.”—Aan daardie kant van 'n vaste sinjaal naaste aan 'n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor of tussensylyn vanwaar sodanige sinjaal bedien word.
- „Blokseksie.”—Blokseksies verskil volgens die sinjale wat gebruik word en 'n blokseksie verteenwoordig daardie gedeelte van 'n op-lyn of daardie gedeelte van 'n af-lyn, op dubbellyne, tussen die vaste semafoorsinjaal wat die ingang na die blokseksie kontroleer en die vaste semafoorsinjaal wat aandui waar daardie seksie eindig.
- „Buite 'n vaste sinjaal.”—Aan daardie kant van 'n vaste sinjaal wat die verste is van 'n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor of tussensylyn vanwaar daardie sinjaal bedien word.
- „Dag.”—Die tydperk tussen sonop en sononder.
- „Deurlopende lyn.”—Sien „Hooflyn”.
- „Dienaar.”—Enige persoon wat uitsluitend in diens van die Administrasie is en wat salaris of loon ontvang.
- „Drywer.”—Die dienaar op diens wat beheer het oor en verantwoordelik is vir die bediening van 'n lokomotief of motorvoertuig.
- „Drywer se assistent.”—Die dienaar wat gebruik word om sekere pligte onder toesig van 'n drywer uit te voer.
- „Stoker.”—
- „Dubbelyn.”—Een of meer hoof- of deurlopende lyne vir op-treine, en wat parallel loop met een of meer hoof- of deurlopende lyne vir af-treine.
- „Eindlooplyn.”—’n Lyn in 'n stasie wat by 'n stopblok eindig, en wat gewoonlik gebruik word vir die ontvangs en vertrek van treine.
- „Enkellyn.”—Een hoof- of deurlopende lyn, gebruik vir die bediening van op- en af-treine wat deur middel van tekens en/of vaste sinjale gekontroleer word.
- „Gemengde trein.”—’n Trein wat bestaan uit voertuie vir die vervoer van passasiers en goedere.
- „Goederetrein.”—Enige trein, behalwe 'n gemengde of passasierstrein, wat hoofsaaklik vir die vervoer van goedere loop.
- „Grendelaansluiting.”—’n Aansluiting toegerus met een of meer vaste sinjale gegrendel met wissels wat bedien word uit een of meer seinhuise.
- „Grendelstasie.”—’n Stasie of 'n telegraafstasie toegerus met een of meer vaste sinjale wat gegrendel is met wissels, wat bedien word uit een of meer seinhuise.
- „Halte.”—’n Plek op 'n looplyn waar sekere treine volgens aankondiging moet stop en waar geen bedryfsdienaar of verantwoordelike beamppte aangestel is nie.
- „Handwissels.”—Wissels wat bedien word deur middel van 'n handtuimelaar of ander soort hefboom opgerig in die onmiddellike nabyheid van daardie wissels.
- „Hefboomkraai.”—Toestelle wat deur bedryfsdienare oor sinjaal- of wisselhefbome geplaas moet word om aan te toon dat daardie sinjaal- of wisselhefbome nie gebruik moet word nie.
- „Hooflyn.”—Die vernaamste looplyn.
- „Deurlopende lyn.”—of -lyne van 'n afdeling of die reguit of vernaamste lyn of -lyne deur 'n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor of halte.
- „Hulplokomotief.”—’n Addisionele lokomotief.
- „Stootlokomotief.”—gehaak aan 'n trein om daardie trein te help.
- „Kaartjiesondersoeker.”—Die dienaar op diens op 'n trein, wat hoofsaaklik verantwoordelik is vir die uitreiking, ondersoek en opname van passasierskaartjies, sitplekke vir passasiers, en wat by sekere geleenthede die pligte van 'n kondukteur moet waarneem of daarmee behulpsaam wees.
- „Kondukteur.”—Die dienaar op diens op 'n trein, wat verantwoordelik is vir die uitvoering van sekere bepaalde pligte betreffende die veilige en doeltreffende bediening van daardie trein.
- „Loodsman.”—Die dienaar wat aangestel is om loodswerk te kontroleer.
- „Loodswerk.”—Metode van treinbedryf, gekontroleer deur 'n dienaar wat voorsien is van 'n onderskeidingsteken en in besit is van 'n bepaalde vorm waardeur daardie metode in plaas van gewone bedryf gemagtig word.
- „Looplyn.”—’n Lyn tussen stasies, 'n hooflyn, of 'n uitwykspoor wat gewoonlik afgesonderd word vir die deurgang van treine.
- „Lyn.”—’n Spoorweglyn.
- „Lyn vry.”—’n Magtiging verkry van die volgende telegraafstasie om 'n trein af te stuur.
- „Nag.”—Die tydperk tussen sononder en sonop.
- „Ontsporingstoestel.”—Enige toestel wat gebruik word op die spoor in 'n sylyn wat voertuie sal ontpoor en/of verhinder dat hulle die aangrensende lyn versper ingeval van onreëlmattige bewegings.
- „Oorgangwagter.”—Die verantwoordelike dienaar op diens by 'n spoorweg-oorgang.
- „Op” en „Af.”—Uitdrukings om die rigting waarin treine loop te bepaal, en van toepassing op looplyne, sylyne, platforms, sinjale en wissels.
- „Passasierstrein.”—’n Trein wat bestaan uit voertuie wat passasiers vervoer.
- „Permissiestelsel.”—’n Stelsel van treinkontrole wat dit moontlik maak dat 'n trein op 'n vasgestelde pouse of afstand in dieselfde baanvak, telegraafseksie of blokseksie 'n ander trein kan volg.
- „Permissieteken.”—’n Teken wat permissiebedryf moontlik maak.
- „Ploegbaas.”—Die dienaar wat toesig het oor 'n span wat werksaam is in verband met die onderhoud van looplyne en/of sylyne.
- „Ploegbaasbaanvak.”—’n Bepaalde gedeelte van 'n looplyn en/of sylyne gepatroleer en in stand gehou deur 'n ploegbaas en sy span.
- „Rangeerder.”—Die dienaar belas met die koppeling en ontkoppeling van voertuie, en met die beweging van treine of voertuie binne sekere bepaalde grense.
- „Rangeerwerk.”—Die beweging van 'n lokomotief, motor of voertuie, of van 'n lokomotief of motor met voertuie aangehaak na, van, of op 'n loop- of sylyn binne sekere bepaalde grense.
- „Ruimtemerk.”—’n Dwaarslêer of metaalspoorstaaf met kalk gewit en horisontaal geplaas tussen twee saamlopende lyne.
- „Seinhuis.”—Die gebou waaruit sinjaal- en/of wisselhefbome bedien word en waar treinkontrole-instrumente ingestel is of nie.
- „Seinwagter.”—Die dienaar wat op diens is en wat toesig het oor en verantwoordelik is vir die bediening van sinjale en wissels en/of treinkontrole-instrumente by 'n stasie of seinhuis.
- „Slagboom.”—’n Hek, paalhek, ketting of ander.
- „Sluitpaal.”—toestel, gebruik vir die beskerming van 'n spoorweg-oorgang.
- „Stasie.”—’n Plek aan 'n looplyn met 'n verantwoordelike beamppte, waar treine volgens aankondiging moet stop, en waar 'n bedryfsdienaar op diens is of nie.
- „Stasiemeester.”—Die verantwoordelike senior-beamppte op 'n stasie.
- „Sylyn.”—Enige lyn behalwe 'n looplyn.
- „Teken.”—’n Magtiging gegee aan 'n drywer wat hom toelaat om met sy trein voort te gaan oor 'n bepaalde enkellynbaanvak en onder bepaalde voorwaardes.
- „Teken geen trein volg nie.”—’n Teken, geen trein volg nie.” is—
- (a) 'n absolute teken;

- (b) die teken gegee aan die drywer van die laaste trein wat onder permissiestelsel loop, mits sodanige teken die intrekking of uitreiking van 'n teken vir 'n volgende trein belet; of
- (c) die teken gegee aan die drywer om 'n telegraafseksie binne te loop en terug te keer na die punt vanwaar hy vertrek het sonder om oor die hele seksie te gaan onder die „blokstelsel” van bediening van telegraafseksies.

„Tekenstasie.”—'n Plek waar treinkontrole-instrumente geïnstalleer is en bedien word deur treinpersoneel wat gemagtig is om dit te doen in die afwesigheid van 'n bedryfsdienaar.

„Telegraafseksie.”—Die baanvak tussen twee telegraafstasies.

„Telegraafstasie.”—'n Stasie waar 'n bedryfsdienaar op diens is.

„Trein.”—'n Lokomotief of motorvoertuig, met 'n teken daaraan, wat stilstaan of loop oor 'n looplyn of syllyn, of enige voertuig of voertuie, met 'n teken daaraan, gekoppel aan 'n lokomotief of motorvoertuig wat stilstaan, getrek of gestoot word oor 'n loop- of syllyn.

„Treinbeweging.”—Die bediening van 'n trein op enige looplyn.

„Treinkontrole.”—Die metode deur middel waarvan die beweging van treine gemagtig is.

„Treinkontrole-instrument.”—'n Toestel waardeur 'n trein of rangeerbeweging in 'n baanvak gemagtig word.

„Treinpersoneel.”—Die drywer, sy assistent of stoker, kondukteur en/of kaartjiesondersoeker wat werksaam is in verband met die bediening van 'n trein.

„Treinteken.”—'n Rooi agterbord of rooi vlag in die dag, of 'n rooi lig in die nag, geplaas aan die agterkant van die laaste voertuig van 'n trein en duidelik sigbaar van die agterkant, om aan te toon dat daardie trein volledig is.

„Tussensyllyn.”—Enige onbediende syllyn wat verbind is met 'n looplyn in 'n telegraafseksie.

„Tussenteken.”—'n Teken wat tussenwerking moontlik maak.

„Tussenuitwykspoor.”—'n Plek waar treine kan kruis of mekaar verbygaan en waar geen bedryfsdienaar op diens is nie.

„Tussenwerking.”—'n Metode van treinkontrole wat dit moontlik maak dat treine kan kruis of mekaar verbygaan by een of meer tussenuitwykspore in dieselfde telegraafseksie.

„Uitwykspoor.”—'n Looplyn behalwe 'n hoof- of deurlopende lyn wat aan beide ente met 'n ander looplyn verbind is.

„Verantwoordelike beampte.”—Enige beampte wat regstreeks beheer het oor, en verantwoordelik is vir die uitvoering van sekere pligte, met inbegrip van die behoorlike toesig oor ander dienare onder hom.

„Verkeerde lyn.”—'n Op-lyn of 'n gedeelte verkeerde spoor.”—daarvan wat gebruik word as 'n af-lyn, of 'n af-lyn of gedeelte daarvan wat gebruik word as 'n op-lyn.

„Voertuig.”—Enige rytuig, trok, kondukteurswa of ander vervoermiddel wat gebruik word vir verkeer oor 'n spoorweglyn.

„Waarskuwings.” (Sien „Hefboomkrae.”)

2. Hoofde.

'n Hoof van 'n regulasie is nie deel van daardie regulasie nie, maar word alleen vir maklike verwysing gegee.

3. Veiligheid.

IN DIE EKSPLOITASIE VAN DIE SPOORWEE EN HAWENS MOET DIE VEILIGHEID VAN DIE PUBLIEK EN WERKSMANNE ONDER ALLE OMSTANDIGHEDEN DIE EERSTE IN AANMERKING GENEEM WORD DEUR DIE DIENARE VAN DIE ADMINISTRASIE.

4. Dienare moet in besit wees van treinbedryfsregulasies, aanhangsels en bedryfstydboeke.

(1) TREINBEDRYFSREGULASIES EN AANHANGSELS.—Elke dienaar van die Administrasie wat by hierdie regulasies en betreklike aanhangsels betrokke is, moet van eksemplare voorsien word, waarvoor hy kwitansies moet gee en die boeke toon wanneer hy daarom versoek word. Hy en alle dienare van ander spoorwegadministrasies of private maatskappye wat gebruik maak van die Administrasie se lyne, moet hierdie regulasies en die instruksies vervat in die Algemene Aanhangsel en plaaslike aanhangsels nakom.

(2) BEDRYFSTYDBOEKE.—Behoudens ander bepalinge van die Algemene Aanhangsel moet die dienare genoem in subklousule (1) van hierdie regulasie voorsien word van en, indien vereis, 'n eksemplaar toon van die lopende bedryfstydboek wat van toepassing is op daardie gedeelte van die afdeling waarop hulle diens doen. Hulle is verplig om uitvoering te gee aan die instruksies wat daarin vervat is.

(3) UITDELING VAN REGULASIEBOEKE EN KENNISGEWINGS.—Verantwoordelike amptenare moet sorg dat die dienare [genoem in subklousule (1) hiervan] onder hulle toesig, voorsien word van eksemplare van hierdie regulasies, aanhangsels, bedryfstydboeke, spesiale treinkennisgewings en alle ander kennisgewings en instruksies wat betrekking het op hul pligte. Handtekenings van die betrokke dienare moet ooreenkomstig die instruksies vervat in die Algemene Aanhangsel verkry word.

5. Dienare moet vertrouwd wees met en uitvoering gee aan die treinbedryfsregulasies en instruksies.

Elke dienaar wat voorsien is van hierdie regulasies en ander instruksies, soos uiteengesit in regulasie No. 4 (3) hiervan, moet hom deeglik op hoogte daarvan stel. Hy moet voldoen aan al die regulasies en instruksies waarby hy betrokke is in die uitvoering van sy pligte.

6. Dienare moet saamwerk.

Dienare moet alle hulp verleen en saamwerk in die uitvoering van regulasies en instruksies wat die bedryf van die spoorweë en hawens betref. Enige skending van hierdie regulasies en instruksies wat onder die aandaag van 'n dienaar kom, moet onmiddellik deur hom aan sy hoër amptenaar gerapporteer word.

7. Vermiste eksemplare van regulasies, aanhangsels, ens., moet vervang word.

Dit is die plig van elke dienaar, genoem in regulasie No. 4 hiervan, om aansoek te doen by sy hoër amptenaar om eksemplare van hierdie regulasies, betreklike aanhangsels, bedryfstydboeke of ander dokumente wat in sy besit moet wees ingeval sy eksemplaar verlore raak, verlore vernietig of sodanig beskadig word dat dit onvolledig is.

8. Nugterheid van dienare.

'n Dienaar moet nie sy pligte aan 'n ander dienaar oorhandig nie tensy hy oortuig is van daardie persoon se nugterheid en algemene bekwaamheid vir diens.

9. Dienare met gebrekkige gehoor, gesig, of kleursin.

(1) BEPERKING VAN AANSTELLINGS.—'n Dienaar wie se gehoor, gesig of kleursin gebrekkig is, moet nie aangestel word in 'n hoedanigheid waarin lewe of eiendom weens sy gebrek in gevaar gebring kan word nie.

(2) DIENARE MOET GEBREK RAPPORTEER.—'n Dienaar wat ontdek dat sy gehoor, gesig of kleursin gebrekkig is, moet dadelik die saak aan sy hoër amptenaar rapporteer.

(3) **HERONDERSOEK VAN DIENARE.**—Enige dienaar wat rede het om te vermoed dat 'n dienaar wat onder hom werk een of ander van die gebreke het wat genoem is in subklousule (1) hiervan, moet onmiddellik stappe doen om daardie dienaar weer geneeskundig te laat ondersoek.

10. Dienare moet versigtig te werk gaan.

'n Dienaar moet te alle tye versigtig te werk gaan in die uitvoering van sy pligte. Hy moet hom nie onnodig aan gevaar blootstel nie, en hy moet sover moontlik verhoed dat sy mededienare hulself en andere aan gevaar blootstel.

11. Seinhuse en kantore moet privaat gehou word.

Seinhuse, telegraafkantore, kaartjieskantore, sowel as kamers of kantore waarin treinkontrole-instrumente bedien word, moet streng privaat gehou word. Toegang tot daardie plekke word slegs toegelaat vir dienare wie se pligte hulle aanwesigheid daarin vereis.

12. Spesiale orders moet skriftelik gegee word.

Spesiale orders en instruksies, wat betrekking het op die bedryf van die spoorweë en hawens, moet skriftelik gegee word waar dit uitvoerbaar is.

13. Treinkontrole.

Die kontrole aangaande die loop van treine oor lyne, behalwe dié wat onder aanleg is, is onder die bestuur van die Afdelingsbestuurder van die afdeling waaroor die treine loop.

DEEL II.

BEDIENING EN INAGNEMING VAN VASTE SINJALE.

14. Vaste sinjale.

(1) **SEMAFOORSINJALE.**—Semafoorsiniale is vaste sinjale en bestaan uit die volgende: Huis-, tussenhuis-, buitehuis-, afstand-, vertrek-, voorste vertrek-, roete-, goedere- of sylyn-, inroep-, rangeer-, en doodloopspoor sinjale, sinjaal vir verkeerde spoor, dwerg-, herhaal- en outomatiese sinjale.

(2) **SKYFSINJALE, WAARSKUWINGS- EN WATERBORDE.**—Skyfsiniale, waarskuwings- en waterborde is vaste sinjale en moet as sulks in ag geneem word.

15. Semafoorarms en -ligte.

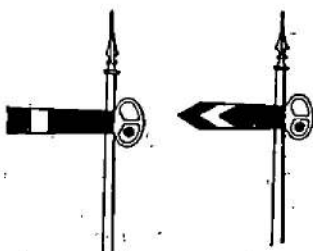
Die pale waaraan semafoorsiniale bevestig is, het arms vir dagsiniale en gekleurde onderskeidingsligte vir die nag. Die arms wat deur 'n drywer in ag geneem moet word, is die arms aan die linkerkant van die sinjaalpale waaraan hulle bevestig is.

16. Gewone stand van vaste semafoorsiniale.

Die gewone stand van vaste semafoorsiniale is op „gevaar” behalwe soos bepaal in regulasies Nos. 18, 51, 88, 89 en 101 hiervan, of waar andersins deur die Hoofbestuurder gemagtig is.

17. Semafoorsinjaal of „gevaar”.

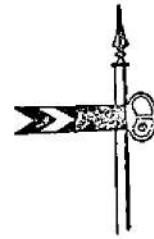
Die semafoorsinjaal op „gevaar” word gedurende die dag deur middel van die arm in die horisontale stand vertoon, aldus—



en gedurende die nag deur middel van die sinjaallamp met 'n rooi lig.

18. Semafoorsinjaal op „versigtig”.

Die semafoorsinjaal op „versigtig” is beperk tot die afstandsinjaal en word gedurende die dag vertoon wanneer die arm van die afstandsinjaal in die horisontale stand is, aldus—



en gedurende die nag deur middel van die sinjaallamp met 'n geel lig.

19. Semafoorsinjaal op „alles reg”.

Die semafoorsinjaal op „alles reg” word gedurende die dag vertoon deur middel van die arm halfpad opgelig uit die horisontale stand, aldus—



en gedurende die nag deur middel van die sinjaallamp met 'n groen lig of, in die geval van 'n sinjaal vir 'n verkeerde spoor, 'n pers lig.

OPMERKING.—Op sekere plekke word die semafoorsinjaal „alles reg” aangetoon deur middel van die arm halfpad verlaag van die horisontale stand.

20. Agterligte van vaste semafoorsiniale.

Waar die lampe van vaste semafoorsiniale van agterligte voorsien is, sal daardie ligte wit vertoon wanneer die vaste semafoorsiniale op „gevaar” is, en wanneer dit op „alles reg” staan, is die agterligte nie sigbaar van die seinhuis af nie.

21. Toepassing van vaste semafoorsiniale.

Daar bestaan vaste semafoorsiniale vir die doel om aan te toon op watter lyn en in watter rigting trein- of rangeerbewegings ooreenkomstig hierdie regulasies toegelaat kan word of nie, en hulle moet vir geen ander doel gebruik word nie, behalwe wanneer sinjale getoets word.

22. Herhaalsiniale.

Miniatuurarms en ligte kan gebruik word om gewone semafoorsiniale te herhaal waar die gesig op laasgenoemde sinjale beperk is. Die herhaalsiniale werk saam met en herhaal die seine aangetoon deur die gewone semafoorarms.

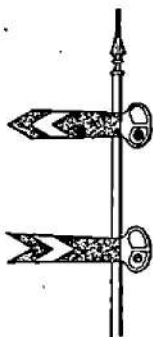
23. Sinjale moet in gevalle van ongeluk op „gevaar” staan.

Ingeval 'n ongeluk of ander onvoorsiene omstandigheid plaasvind wat moontlik die veilige loop van treine kan belemmer, moet alle semafoorsiniale wat op „gevaar” staan in daardie stand gehou en alle sinjale op „alles reg” dadelik op „gevaar” herstel word.

24. Sinjale nie vertoon nie, of onduidelik vertoon.

'n Sinjaal wat onduidelik vertoon of twee of meer sinjale op „alles reg” wat vertoon word waar slegs een sinjaal „alles-reg” vertoon moet word, of in die afwesigheid van 'n sinjaal waar een gewoonlik vertoon word, moet as 'n sinjaal op „gevaar” behandel en dadelik gerapporteer word.

- (4) Wanneer 'n buitehuis- en 'n afstandsinjaal aan dieselfde paal is, is die boonste arm die buitehuissinjaal, aldus—



30. Bediening van buitehuissinjaal.

- (1) **DUBBEL- EN ENKELLYNE.**—Die buitehuissinjaal op dubbel- en enkellyne kan op „alles reg” gestel word wanneer die huissinjaal op „alles reg” is. (Sien regulasie No. 27 hiervan.)
- (2) **PERMISSIESTELSEL: DUBBEL- EN ENKELLYNE.**—Wanneer 'n trein onder die permissiestelsel op dubbel- of enkellyne tot staan gebring is by die buitehuissinjaal op „gevaar”, moet daardie sinjaal op „gevaar” gehou en die huissinjaal slegs bedien word vir die trein om voort te gaan [Sien regulasie No. 31 (2) (4) hiervan.]
- (3) **HERSTELLING VAN SINJAAL OP „GEVAAR”:** **DUBBEL- EN ENKELLYNE.**—Wanneer die buitehuissinjaal op dubbel- of enkellyne op „alles reg” gestel is vir 'n trein om verby te gaan, moet daardie sinjaal op „gevaar” herstel word onmiddellik nadat die lokomotief van die trein verby is.

31. Inagneming van buitehuissinjaal.

- (1) **SINJAAL OP „ALLES REG”:** **DUBBELLYNE.**—(a) Die buitehuis- en afstandsinjale op „alles reg” op 'n dubbellyn, aldus—



toon aan dat die lyn vry is deur die stasie na die volgende blokseksie, en dat die huis- en vertreksinjaal, sowel as die voorste vertreksinjaal, waar dit bestaan, op „alles reg” gestel is.

- (b) Die afstandsinjaal op „versigtig” en die buitehuissinjaal op „alles reg” op 'n dubbellyn, aldus—



toon aan dat die huissinjaal op „alles reg” gestel en die lyn vry is tot by 'n punt op 'n goeie afstand, anderkant die vertreksinjaal.

SINJAAL OP „GEVAAR”: **DUBBELLYNE.**—Wanneer die buitehuissinjaal op 'n dubbellyn op „gevaar” gestel is, moet 'n drywer voor daardie sinjaal stop. As die lyn voor vry is nadat hy gestop het, kan hy stadig voortgaan binne die buitehuissinjaal, maar hy moet gereed wees om stil te hou voor 'n moontlike versperring tussen daardie sinjaal en die huissinjaal.

- (3) **SINJAAL OP „ALLES REG”:** **ENKELLYNE.**—Wanneer die buitehuissinjaal op 'n enkellyn op „alles reg” gestel is, aldus—

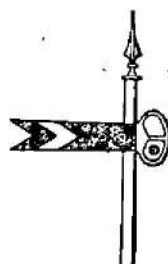


toon dit aan dat die huissinjaal ook op „alles reg” is.

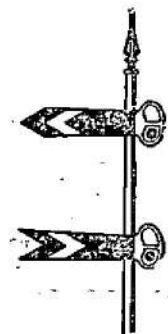
- (4) **SINJAAL OP „GEVAAR”:** **ENKELLYNE.**—Wanneer die buitehuissinjaal op 'n enkellyn op „gevaar” is, moet 'n drywer voor daardie sinjaal stop. As die lyn voor vry is nadat hy gestop het, kan hy stadig voortgaan binne die buitehuissinjaal, maar hy moet gereed wees om stil te hou voor 'n moontlike versperring tussen daardie sinjaal en die huissinjaal.

32. Afstandsinjaal.

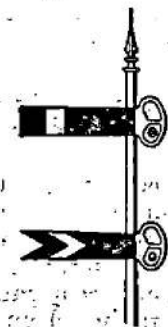
- (1) 'n Afstandsinjaal het 'n swawelstertarm, aldus—



- (2) 'n Afstandsinjaal in die horisontale stand is 'n sinjaal wat „versigtig” aandui.
- (3) Wanneer die afstandsinjaal alleen aan 'n paal is, moet die afstand tussen daardie sinjaal en die volgende sinjaal anderkant vir dieselfde lyn minstens 1,200 voet wees, behalwe waar spesiaal gemagtig.
- (4) Waar 'n afstandsinjaal aan dieselfde paal as 'n buitehuissinjaal is, is die afstandsinjaal die onderste, aldus—



- (5) Waar 'n afstandsinjaal nie volgens subklousule (3) hiervan op die standaardafstand geplaas kan word nie, kan dit aan dieselfde paal as 'n vertrek- of voorste vertreksinjaal vir dieselfde lyn van die agterseinhuis geplaas word. In daardie geval sal die afstandsinjaal die onderste wees, aldus—



- (6) Waar die afstandsinjaal, wat uit een seinhuis bedien word, naby 'n ander seinhuis geplaas word, moet die seinwagter by die laasgenoemde seinhuis sorg dat die sinjaal behoorlik werk. Die seinwagter uit wie se seinhuis die afstandsinjaal bedien word, moet egter seker maak dat die sinjaal behoorlik beantwoord aan die beweging van die hefboom.

33. Bediening van afstandsinjaal.

- (1) WANNEER SINJAAL OP „ALLES REG” GESTEL MOET WORD: (a) DUBBELLYNE: ABSOLUTE STELSEL.—Op 'n dubbellyn onder absolute stelsel kan die afstandsinjaal slegs op „alles reg” gestel word wanneer die hooflyn deur die stasie na die volgende blokseksie vry is, die sein „lyn vry” vir daardie seksie verkry en alle semafoorsiniale betreffende sulke treinbeweging op „alles reg” gestel is.
- (b) ENKELLYNE: ABSOLUTE STELSEL.—Op 'n enkellyn onder absolute stelsel kan die afstandsinjaal slegs op „alles reg” gestel word wanneer die hooflyn deur die stasie na die volgende seksie vry is, die teken vir daardie seksie verkry en alle vaste sinjale betreffende sulke treinbeweging op „alles reg” gestel is.
- (c) ENKELLYNE: PERMISSIESTELSEL.—Op 'n enkellyn onder permissiestelsel kan die afstandsinjaal slegs op „alles reg” gestel word wanneer slegs een trein of die eerste trein van 'n reeks treine op weg is na 'n tussenuitwykspoor of 'n telegraafstasie en wanneer die lyn deur die stasie na die volgende seksie vry is, die regte teken vir daardie seksie verkry en alle vaste sinjale betreffende sulke treinbeweging, op „alles reg” gestel is.
- (2) HERSTELLING VAN SINJAAL OP „VERSIGTIG”: DUBBEL- EN ENKELLYNE.—Wanneer 'n afstandsinjaal op dubbel- of enkellyne op „alles reg” gestel is vir die deurgang van 'n trein, moet daardie sinjaal dadelik nadat die lokomotief van die trein verby is op „versigtig” herstel word.

34. Inagneming van afstandsinjaal.

- (1) SINJAAL OP „ALLES REG”: DUBBELLYNE.—Op 'n dubbellyn toon 'n afstandsinjaal op „alles reg” aan dat die volgende blokseksie vry en alle vaste sinjale vir die lyn waarop die afstandsinjaal betrekking het; ook op „alles reg” is.
- (2) SINJAAL OP „VERSIGTIG”: DUBBELLYNE.—Op 'n dubbellyn toon 'n afstandsinjaal op „versigtig” aan dat die volgende blokseksie beset is en dat die vertreksinjaal sowel as die voorste vertreksinjaal, waar dit bestaan, op „gevaar” is. Die drywer moet onder hierdie omstandighede die snelheid verminder en gereed wees om by die huissinjaal op „gevaar” te stop.
- (3) SINJAAL OP „ALLES REG”: ENKELLYNE.—Op 'n enkellyn toon 'n afstandsinjaal op „alles reg” aan dat die volgende seksie vry is, dat die teken vir daardie seksie verkry en alle vaste sinjale betreffende sulke treinbeweging op die hooflyn op „alles reg” gestel is.
- (4) SINJAAL OP „VERSIGTIG”: ENKELLYNE.—Wanneer 'n afstandsinjaal op 'n enkellyn op „versigtig” is, moet die drywer snelheid verminder om, indien nodig, by daardie sinjaal te kan stop. As die lyn anderkant vry is, kan hy versigtig verby die afstandsinjaal gaan en gereed wees om voor 'n moontlike versperring tussen die afstand- en die huissinjaal te stop.
- (5) AFSTAND EN BUITEHUISSINJALE OP „ALLES REG”: DUBBEL- OF ENKELLYNE.—Wanneer 'n

afstand- en 'n buitehuissinjaal op dubbel- of enkellyne aan dieselfde paal en albei sinjale op „alles reg” is, aldus—



is die aanduidings in subklousule (1) hiervan ten opsigte van dubbellyne, of in subklousule (3) hiervan ten opsigte van enkellyne, van toepassing.

- (6) AFSTANDSINJAAL OP „VERSIGTIG”: BUITEHUISSINJAAL OP „ALLES REG”: DUBBEL- OF ENKELLYNE.—Wanneer 'n afstandsinjaal op dubbel- of enkellyne aan dieselfde paal as 'n buitehuissinjaal geheg en die afstandsinjaal op „versigtig” en die buitehuissinjaal op „alles reg” is, aldus—

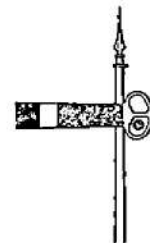


toon dit op dubbellyne aan dat die huissinjaal op „alles reg” en die lyn vry is tot by 'n punt op 'n goeie afstand anderkant die vertreksinjaal en, op enkellyne, dat die huissinjaal op „alles reg” en die lyn vry is tot by die ruimtemerk aan die anderkant van die stasie. [Sien regulasie No. 31 (1) (3) hiervan.]

35. Vertrek- en voorste vertreksiniale.

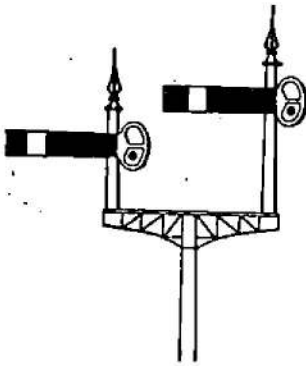
(Slegs van toepassing op dubbellyne.)

- (1) 'n Vertrek- en 'n voorste vertreksinjaal het arms met vierkantige ente, aldus—

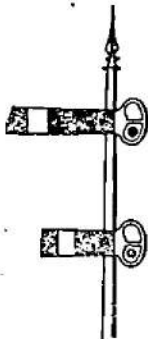


- (2) (a) 'n Voorste vertreksinjaal, waar dit bestaan, kontroleer die ingang tot die volgende blokseksie.
- (b) In die afwesigheid van 'n voorste vertreksinjaal kontroleer 'n vertreksinjaal die ingang tot die volgende blokseksie.
- (c) Waar daar geen tussen- of voorste vertreksiniale bestaan nie, eindig 'n vertreksinjaal.
- (3) 'n Vertrek- en 'n voorste vertreksinjaal, waar dit bestaan, kontroleer die ingang tot die volgende blokseksie.

- (4) Op stasies en aansluitings waar twee of meer vertreksiniale aan afsonderlike pale van verskillende hoogtes langs mekaar bestaan, aldus—



of waar een vertreksiniaal onderkant 'n ander aan dieselfde kant van die paal is, aldus—



is die boonste arm van toepassing op die looplyn met die maklikste draaie en die onderste arm of arms op die looplyn aan die regter- of linkerkant, na die geval mag wees.

36. Bediening van vertrek- en voorste vertreksiniale.

(Slegs van toepassing op dubbellyne.)

- (1) WANNEER SINJALE WAT DIE VOLGENDE BLOKSEKSIE KONTROLEER, OP „ALLES REG” GESTEL KAN WORD.—'n Voorste vertreksiniaal of, in die afwesigheid daarvan, 'n vertreksiniaal, kan slegs op „alles reg” gestel word om dit moontlik te maak vir 'n trein om die volgende blokseksie binne te gaan nadat die sein „lyn vry” van die volgende seinhuis ontvang is.
- (2) TREIN OP WEG NA VOORSTE VERTREKSINIAAL.—Wanneer die voorste vertreksiniaal op „gevaar” is, moet die vertreksiniaal ook op „gevaar” gehou word. As dit egter nodig is dat 'n trein vorentoe moet gaan na die voorste vertreksiniaal, mits die lyn vry is tot by daardie siniaal, kan die vertreksiniaal op „alles reg” gestel word nadat die trein heeltemal of byna by daardie siniaal tot staan gebring is. As die nitsig weens weers- of ander toestande sleg is, moet 'n trein wat wag op die teken „lyn vry” in die nabyheid van die seinwagter bly.
- (3) RANGEERWERK VERBY VERTREKSINIALE.—(a) Waar daar behalwe 'n vertreksiniaal ook 'n voorste vertreksiniaal is, en geen rangeersiniaal by die vertreksiniaal is nie, kan laasgenoemde siniaal op „alles reg” gestel word vir 'n rangeerbeweging mits die lyn vry is tussen die vertrek- en die voorste vertreksiniale.
- (b) Wanneer 'n trein vir rangeer- of ander doeleindes 'n vertrek- of voorste vertreksiniaal, wat die volgende seksie op „gevaar” kontroleer, verby moet gaan, moet die siniaal op „gevaar” gehou word. Die rangeerwerk moet deur middel van 'n rangeersiniaal gekontroleer word [sien regulasie No. 46 (2) hiervan] of, in die afwesigheid van sulke siniaal, deur middel van 'n groen handsein of mondelinge mededeling van die seinwagter of ander gemagtigde dienaar.

- (4) HERSTELLING VAN SINJAAL OP „GEVAAR.”—Wanneer 'n vertrek- of voorste vertreksiniaal op „alles reg” gestel is om 'n trein in die volgende blokseksie te laat gaan, moet die hefboom wat daardie siniaal kontroleer nie in die gewone stand in die raam herstel word nie, totdat die volledige trein verby die siniaal gegaan of tot staan gekom het.

37. Inagneming van vertrek- en voorste vertreksiniale.

(Slegs van toepassing op dubbellyne.)

- (1) SINJALE OP „ALLES REG.”—Waar 'n vertrek-siniaal of, waar dit bestaan, 'n voorste vertrek-siniaal op „alles reg” is, is dit 'n aanduiding dat die lyn slegs vry is tot by die huissiniaal by die volgende seinhuis, behalwe waar anders bepaal in die plaaslike aanhangsels.
- (2) SINJAAL VIR DEURGANG DEUR BLOKSEKSIE.—'n Drywer kan slegs op die volgende blokseksie ingaan nadat die vertreksiniaal of, waar dit bestaan, die voorste vertreksiniaal vir daardie seksie op „alles reg” gestel is, behalwe soos bepaal in subklousule (3) hiervan.
- (3) WANNEER SINJAAL OP „GEVAAR” VERBYGEGAAN KAN WORD.—'n Vertreksiniaal of, waar dit bestaan, 'n voorste vertreksiniaal, kan op „gevaar” verbygegaan word—
 - (a) vir rangeerdoeleindes ooreenkomstig die bepalings van die hierin genoemde regulasie No. 36 (3);
 - (b) wanneer dit gebrekkig is, mits 'n handsein „alles reg” vertoon word by of naby die siniaal (sien hierin genoemde regulasie No. 101);
 - (c) wanneer 'n lyn versper is [sien hierin genoemde regulasie No. 234 (1) en (3) en klousule 19, afdeling VII, van die Algemene Aanhangsel];
 - (d) wanneer loodswerk aan die gang is [sien die hierin genoemde regulasie No. 235 (10)];
 - (e) wanneer blokinstrumente en klokke en spreekverbinding misluk het. [Sien klousule 33 (2), afdeling VII, van die Algemene Aanhangsel.]

38. Roetesiniale.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) 'n Roetesiniaal het 'n klein semafoorarm wat opgestel is aan en anderkant 'n wit skyf uitsteek, aldus—



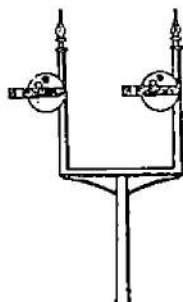
- (2) 'n Roetesiniaal op „gevaar” is 'n absolute „stopsiniaal”.
- (3) Gedurende die dag word 'n roetesiniaal op „gevaar” aangedui deur middel van die arm in die horisontale stand en gedurende die nag deur middel van die lamp wat 'n rooi lig vertoon.
- (4) 'n Roetesiniaal op „alles reg” word gedurende die dag aangedui deur middel van die arm halfpad gelig uit die horisontale stand en gedurende die nag deur middel van die lamp wat 'n groen lig vertoon.
- (5) AANSLUITING: ENKELLYN UIT 'N ENKELLYN.—(a) Daar bestaan twee roetesiniale by 'n enkellynaansluiting.

- (b) Wanneer twee roetesiniale op die volgende manier aan dieselfde kant van 'n paal bevestig is;



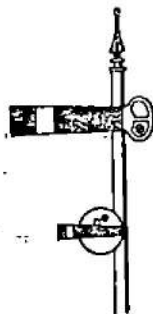
is die boonste sinjaal van toepassing op die looplyn met die maklikste draai en die onderste sinjaal op die looplyn aan die regter- of linkerkant, na die geval mag wees.

- (c) Wanneer twee roetesiniale aan afsonderlike pale langs mekaar bevestig is, aldus—



is die sinjale van toepassing op die ooreenstemmende lyne aan die regter- of linkerkant.

- (6) AANSLUITING—ENKELLYN UIT DUBBELLYN.—Waar 'n enkellyn uitdraai uit 'n dubbellyn, is die roetesinjaal vir die enkellyn aan dieselfde paal as die huis- of vertreksinjaal van die dubbellyn, maar aan die onderkant daarvan bevestig, aldus—



- (7) AANSLUITING—DUBBELLYN WAT UITLOOP IN 'N ENKELLYN.—Waar 'n dubbellyn uitloop in 'n enkellyn, word 'n roetesinjaal gebruik, aldus—



- (8) WISSELS TEENOR UITGAANDE TREINE OP ENKELLYNSTASIES.—Op 'n enkellynstasie waar 'n sylyn uitdraai uit die hooflooplyn en die sylynwissels teenoor uitgaande treine is, bestaan daar 'n roetesinjaal, aldus—



39. Bediening van roetesinjaal.

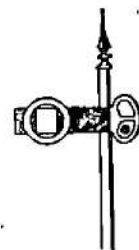
- (1) WANNEER SINJAAL OP „ALLES REG” GESTEL MOET WORD.—'n Roetesinjaal kan op „alles reg” gestel word vir 'n trein om die volgende telegraafseksie binne te gaan nadat die aansluitingswissels reggestel, die teken vir die betrokke seksie verkry en die vasgestelde pouse in ag geneem is. (Sien regulasies Nos. 195 en 207 hiervan.)
- (2) WANNEER SINJAAL VIR RANGEERDOELEINDES GEBRUIK MOET WORD.—Wanneer dit vir rangeer- of ander doeleindes nodig is om 'n trein of voertuie verby 'n roetesinjaal te laat gaan, moet die bedryfsdienaar daardie sinjaal op „alles reg” stel. Die bedryfs- of ander gemagtigde dienaar moet ook 'n handsein „alles reg” vertoon of 'n mondelinge instruksie aan die drywer gee.
- (3) HERSTELLING VAN SINJAAL OP „GEVAAR”.—Wanneer 'n roetesinjaal op „alles reg” gestel is vir 'n trein om voort te gaan of vir 'n rangeerbeweging, moet die hefboom wat die roetesinjaal kontroleer nie in die gewone stand in die raam herstel word voordat die volledige trein of, in die geval van 'n rangeerbeweging, die lokomotief en/of voertuie, heeltemal verby die sinjaal is of tot staan gekom het nie.

40. Inagneming van roetesinjaal.

- (1) SINJAAL OP „ALLES REG” VIR VOLGENDE SEKSIE.—'n Roetesinjaal op „alles reg” toon aan dat die aansluitingswissels reg gestel is, dat die teken vir die betrokke seksie verkry en die vasgestelde pouse in ag geneem is. (Sien regulasies Nos. 195 en 207 hiervan.)
- (2) SINJAAL OP „ALLES REG” VIR RANGEERDOELEINDES.—Wanneer 'n roetesinjaal op „alles reg” gestel is vir 'n rangeerbeweging, kan die drywer slegs verby die sinjaal gaan waar dit nodig is vir rangeerdoeleindes, mits hy ook 'n handsein „alles reg” of mondelinge instruksie van die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar ontvang. (Sien regulasie No. 220 hiervan.)
- (3) ROETESINJAAL OP „GEVAAR”.—'n Roetesinjaal op „gevaar” kan slegs verbygegaan word wanneer dit gebrekkig is, mits 'n handsein „alles reg” vertoon word by of naby die sinjaal. (Sien regulasie No. 101 hiervan.)

41. Goedere- of sylinsinjaal.

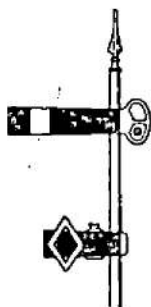
- (1) 'n Goedere- of sylinsinjaal het 'n arm met vierkantige ent en word onderskei deur middel van 'n ring, aldus—



- (2) 'n Goedere- of sylynhuissinjaal kontroleer die beweging van 'n trein binne 'n goederesylyn, en die bediening en inagneming daarvan is onderworpe aan die bepalings van die regulasies wat van toepassing is op 'n huissinjaal. (Sien regulasies Nos. 27, 28 en 96 hiervan.)
- (3) 'n Goedere- of sylynvertreksinjaal kontroleer die beweging van 'n trein van 'n goederesylyn af, en die bediening en inagneming daarvan is onderworpe aan die bepalings van die regulasies wat van toepassing is op 'n vertreksinjaal. (Sien regulasies Nos. 36, 37 en 96 hiervan.)

42. Inroepsinjaal.

- (1) 'n Inroepsinjaal het 'n klein arm met vierkantige ent en word deur middel van 'n ruitvormige teken onderskei, aldus—



- (2) Die inroepsinjaal is aan dieselfde paal as die huissinjaal, maar aan die onderkant daarvan.
 (3) Die stand op „alles reg” van 'n inroepsinjaal gedurende die nag word deur 'n klein groen lig aangedui. Wanneer die sinjaal op „gevaar” is, is die lig van die sinjaallamp onsigbaar.

43. Bediening van inroepsinjaal.

- (1) 'n Inroepsinjaal kan slegs op „alles reg” gestel word nadat 'n trein by die huissinjaal tot staan gebring is, behalwe waar andersluidende instruksies deur die Hoofbestuurder uitgevaardig is.
 (2) As die seinwagter met die drywer in verbinding wil tree nadat hy die inroepsinjaal op „alles reg” gestel het, moet hy 'n „gevaarhandsein” by die seinhuis vertoon.

44. Inagneming van inroepsinjaal.

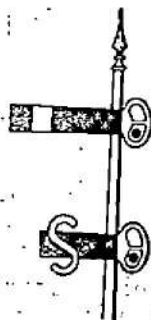
Nadat 'n inroepsinjaal op „alles reg” gestel is, kan die drywer by die betreklike huissinjaal op „gevaar” verbygaan en stadig voortgaan sover as die lyn vry is. Hy moet gereed wees om voor 'n versperring te stop en onverwyld ag te gee op 'n „gevaarhandsein” as dit vertoon word.

45. Rangeersinjaal.

- (1) 'n Rangeersinjaal het 'n klein arm met vierkantige ent en word deur middel van die letter „S” onderskei, aldus—



- (2) 'n Rangeersinjaal kan afsonderlik aan 'n paal of aan dieselfde paal as 'n vertrek-, voorste vertrek- of roetesinjaal bevestig word. Wanneer 'n rangeersinjaal aan dieselfde paal as 'n ander sinjaal bevestig is, is dit die onderste een, aldus—



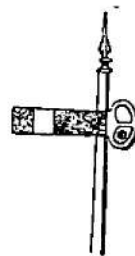
- (3) Wanneer 'n rangeersinjaal gedurende die nag op „gevaar” is, vertoon die sinjaallamp 'n rooi liggie, en 'n groen liggie wanneer dit op „alles reg” is.

46. Bediening en inagneming van rangeersinjaal.

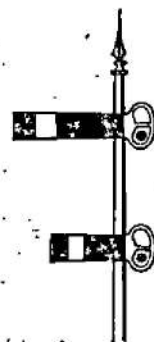
- (1) **BEDIENING.**—'n Rangeersinjaal kan slegs op „alles reg” gestel word om 'n trein of voertuig vir rangeerdoeleindes verby dit te laat gaan.
 (2) **INAGNEMING.**—(a) Wanneer 'n rangeersinjaal op „alles reg” is, is dit 'n magtiging vir 'n drywer om daar verby te gaan vir rangeerdoeleindes, maar hy moet nie verder gaan as wat nodig is vir die besondere rangeerbeweging nie.
 (b) Wanneer 'n rangeersinjaal aan dieselfde paal as 'n vertrek- of voorste vertreksinjaal en die rangeersinjaal op „alles reg” is, moet die drywer nie deur die volgende blokseksie gaan voordat die vertreksinjaal of, waar dit bestaan, die voorste vertreksinjaal op „alles reg” gestel is nie.

47. Doodloopspoorsinjale.

- (1) 'n Doodloopspoorsinjaal het 'n arm met vierkantige ent, soos 'n huis- of vertreksinjaal, maar kleiner, aldus—



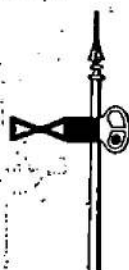
- (2) 'n Doodloopspoorsinjaal kan afsonderlik of aan dieselfde paal as 'n huis- of vertreksinjaal bevestig word. Wanneer 'n doodloopspoorsinjaal aan dieselfde paal as 'n huis- of vertreksinjaal bevestig is, is dit die onderste een, aldus—



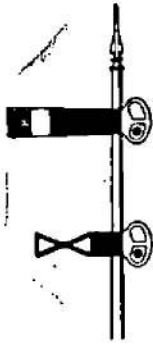
- (3) Wanneer 'n doodloopspoorsinjaal gedurende die nag op „gevaar” is, vertoon die sinjaallamp 'n rooi liggie, en 'n groen liggie wanneer dit op „alles reg” is.
 (4) 'n Doodloopspoor-huissinjaal kontroleer die beweging van 'n trein na 'n doodloopspoor en die bediening en inagneming daarvan is onderworpe aan die bepalinge van die regulasies wat van toepassing is op 'n huissinjaal. [Sien regulasies Nos. 27, 28 en 94 (3) hiervan.]

48. Sinjaal vir verkeerde spoor.

- (1) 'n Sinjaal vir 'n verkeerde spoor het 'n arm van die raamtype, aldus—



- (2) 'n Sinjaal vir 'n verkeerde spoor is aan 'n afsonderlike paal of aan dieselfde paal as 'n huissinjaal. Die sinjaal vir die verkeerde spoor is in die laasgenoemde geval die onderste arm. aldus—



- (3) Wanneer die sinjaal vir die verkeerde spoor gedurende die nag op „gevaar” is, vertoon die sinjaallamp 'n rooi liggie, en 'n pers liggie wanneer dit op „alles reg” is.
- (4) Waar 'n sinjaal vir 'n verkeerde spoor slegs gebruik word om rangeerbewegings te kontroleer, word dit onderskei deur middel van die letter „S” aan die arm.
- (5) Die sinjaal vir 'n verkeerde spoor word gebruik om trein- of rangeerbewegings na of van 'n verkeerde spoor te kontroleer, en die bediening en inagneming daarvan is onderworpe aan die bepalinge van die regulasies wat van toepassing is op 'n huis- of rangeersinjaal, na die geval mag wees. [Sien regulasies Nos. 27, 28 en 45 hiervan.]

49. Dwerghsemafoor- en skyfsiniale.

- (1) BESKRYWING VAN DWERGSEMAFOORSINJAAL.—
- (a) 'n Dwerghsemafoorsinjaal het 'n miniatuur-arm met vierkantige ent aan 'n kort paal, aldus—



- (b) Die stand op „gevaar” van 'n dwerghsemafoorsinjaal word gedurende die dag aangetoon deur middel van die arm in die horisontale stand, en gedurende die nag deur middel van die sinjaallamp met 'n rooi lig.
- (c) Die stand op „alles reg” van 'n dwerghsemafoorsinjaal gedurende die dag word aangetoon deur middel van die arm halfpad gelig uit die horisontale stand en gedurende die nag deur middel van die sinjaallamp met 'n groen lig.
- (d) 'n Dwerghsemafoorsinjaal op „gevaar” is 'n absolute „stopsinjaal”.
- (2) SKYFSINJAAL.—(a) 'n Skyfsinjaal het twee skywe wat opgestel is aan 'n kort paal.
- (b) Die stand op „gevaar” van 'n skyfsinjaal gedurende die dag word deur middel van 'n rooi skyf aangetoon, aldus—



en gedurende die nag deur middel van die lamp van die skyfsinjaal met 'n rooi lig,

- (c) Die stand op „alles reg” van 'n skyfsinjaal gedurende die dag word aangetoon deur middel van 'n groen skyf, aldus—



en gedurende die nag deur middel van die lamp van die skyfsinjaal met 'n groen lig.

- (d) 'n Skyfsinjaal beantwoord aan dieselfde doel as 'n dwerghsemafoorsinjaal, en is onderworpe aan die bepalinge van die regulasies van toepassing op laasgenoemde sinjaal.

50. Bediening en inagneming van dwerghsemafoor- en skyfsiniale.

- (1) **BEDIENING.**—'n Dwerghsemafoor- of skyfsinjaal kan op „alles reg” gestel word om trein- of rangeerbewegings in sylyne, van sylyne na looplyne, van looplyne na sylyne of van een looplyn na 'n ander te kontroleer. (Sien regulasie No. 96 hiervan.)
- (2) **INAGNEMING.**—(a) **TREINBEWEGINGS.**—Die plasing van 'n dwerghsemafoor- of 'n skyfsinjaal op „alles reg” is 'n aanduiding dat die betrokke wissels reg gestel is en magtig 'n drywer om by daardie sinjaal verby te gaan.
- (b) **RANGEERBEWEGINGS.**—Die plasing van 'n dwerghsemafoor- of 'n skyfsinjaal op „alles reg” vir rangeerdoeleindes, magtig 'n drywer om slegs sover as nodig is voort te gaan. Hy moet stadig vorentoe gaan en gereed wees om voor 'n versperring te stop. (Sien regulasie No. 96 hiervan.)
- (3) **SINJAAL OP „GEVAAR.”**—'n Dwerghsemafoor- of 'n skyfsinjaal kan slegs op „gevaar” verbygegaan word wanneer 'n handsein „alles reg” by of naby die sinjaal vertoon word.

51. Outomatiese semafoorsiniale.

- (1) **BESKRYWING.**—'n Outomatiese semafoorsinjaal het 'n arm met vierkantige ent en word onderskei deur middel van die letter „A” aan die voorkant van die sinjaalpaal, aldus—

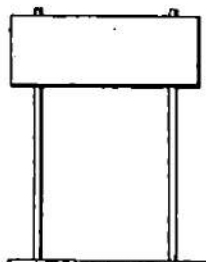


- (2) **GEWONE STAND.**—Die gewone stand van 'n outomatiese semafoorsinjaal is op „alles reg”.
- (3) **BEDIENING.**—'n Outomatiese semafoorsinjaal word op „gevaar” gestel deur die voorste lokomotief of voertuig van 'n trein as dit verby daardie sinjaal gaan. Wanneer 'n outomatiese semafoorsinjaal op „gevaar” gestel word deur 'n verbygaande trein, bly die sinjaal op „gevaar” totdat die volledige trein verby die afdeling van die lyn is wat daardie sinjaal kontroleer, en daarna gaan die sinjaal in sy gewone stand terug.

- (4) **INAGNEMING.**—Wanneer 'n outomatiese semafoorsinjaal op „gevaar” is, moet die drywer stop voordat hy daardie sinjaal bereik, maar nadat hy vir een minuut of langer, ooreenkomstig die plaaslike aanhangsels, gewag het, kan hy, as hy sien dat die lyn voor vry is, versigtig verby die sinjaal op „gevaar” gaan en gereed wees om voor 'n versperring te stop. [Sien regulasie No. 101 (9) hiervan.]

52. Waarskuwingsborde.

- (1) **BESKRYWING.**—(a) 'n Waarskuwingsbord staan op twee pale, aldus—

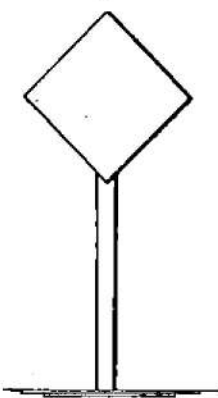


- (b) 'n Waarskuwingsbord staan op 'n afstand van ongeveer 2,400 voet van die buitepuntwissels, of waar daar geen puntwissels is nie, 2,400 voet van die middel van 'n halte.
- (2) **BESKERMING.**—'n Waarskuwingsbord op 'n enkellyn sal slegs beskerming van agter verleen aan 'n trein of voertuig wanneer die trein of voertuig 100 jaarts of meer binne daardie waarskuwingsbord is. (Sien regulasie No. 224 hiervan.)
- (3) **INAGNEMING.**—Wanneer 'n drywer 'n plek op 'n enkellyn nader waar 'n waarskuwingsbord bestaan, moet hy sy trein voldoende onder beheer hê om te kan stop voor 'n versperring binne die gebied wat deur middel van daardie waarskuwingsbord beskerm is. (Sien regulasie No. 224 hiervan.)

53. Waterborde.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) **BESKRYWING.**—(a) 'n Waterbord staan op 'n paal, aldus—



- (b) Waterborde, waar dit bestaan, staan op 'n afstand van ongeveer 2,400 voet aan weerskante van 'n watertenk of standpyp.
- (2) **BESKERMING.**—'n Waterbord sal slegs beskerming van agter verleen aan 'n trein of voertuig wanneer die trein of voertuig 100 jaarts of meer binne daardie waterbord is. (Sien regulasie No. 224 hiervan.)
- (3) **INAGNEMING.**—Wanneer 'n drywer 'n plek op 'n enkellyn nader waar 'n waterbord bestaan, moet hy sy trein voldoende onder beheer hê om te kan stop voor 'n versperring binne die gebied wat deur daardie waterbord beskerm is. (Sien regulasie No. 224 hiervan.)

VASTE AANWYSERS.—BEDIENING EN INAGNEMING VAN.

54. Vaste aanwysers.

Vaste aanwysers bestaan uit tweewegwisselaanwysers, eenwegwisselaanwysers en grondaanwysers.

55. Tweewegwisselaanwyser.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) **BESKRYWING.**—(a) 'n Tweewegwisselaanwyser het twee skyfarms. Elke arm is rooi geverf op 'n wit skyf en beide skyfarms is aan dieselfde paal opgestel, aldus—



Hierdie beskrywing het betrekking op die tweewegwisselaanwyser soos gesien deur die drywer van 'n naderende trein.

- (b) Die agterkant van die tweewegwisselaanwyser vertoon wit arms op swart skywe, aldus—



- (c) Die boonste skyfarm is van toepassing op die hoof- of deurgaande lyn, en die onderste skyfarm op die uitwykspoor. Wanneer op „gevaar”, is die skyfarm in die horisontale stand, en wanneer op „alles reg”, is dit halfpad gelig uit die horisontale stand.
- (2) **STAND VAN AANWYSER.**—(a) 'n Tweewegwisselaanwyser, waar dit bestaan, staan by die puntwissels by elke ent van 'n tussenuitwykspoor en by die puntwissels van onbediende aansluitings.
- (b) 'n Tweewegwisselaanwyser word bedien deur middel van die wisselhandhefboom naas die wissels waarop die aanwyser betrekking het.
- (c) Die gewone stand van 'n tweewegwisselaanwyser is die boonste skyfarm op „alles reg” en die onderste skyfarm op „gevaar”, soos uiteengesit in subklousule (1) (a) hiervan.
- (3) **DOEL VAN AANWYSER.**—'n Tweewegwisselaanwyser word gebruik met die doel om die stand van die wissels as volg aan te toon:—

- (a) Wanneer die wissels vir die hooflyn gestel is, is die hooflynskyfarm op „alles reg” en die uitwykspoor skyfarm op „gevaar”, aldus—



- (b) Wanneer die wissels vir die uitwykspoor gestel is, is die uitwykspoor-skyfarm op „alles reg” en die hooflynskyfarm op „gevaar”, aldus—



- (c) As die wissels nie behoorlik gesluit is nie, is die hooflyn- en die uitwykspoor-skyfarms in die horisontale, of „gevaarstand,” aldus—



As die wissels gedurende die nag nie behoorlik gesluit is nie, vertoon die hooflyn- en uitwykspoor-skyfarms rooi tekens.

56. Bediening van tweewegwisselaanwyser.

- (1) WISSELS EN AANWYSER MOET REG GESTEL WEES.—Wanneer dit vir 'n dienaar nodig is om 'n stel wissels wat voorsien is van 'n tweewegwisselaanwyser, te bedien, moet hy seker maak dat die wissels reg gestel is vir die hooflyn- of uitwykspoor, na die geval mag wees, en dat die skyfarms in die regte stand is.
- (2) WANNEER HANDSEIN VERTOON MOET WORD.—Wanneer reëlins getref word vir treine om te kruis of mekaar verby te gaan by 'n tussenuitwykspoor, moet die dienaar wie se plig dit is om 'n teenoorgestelde of verbygaande trein te laat inkom, vooraf seker maak dat die wissels reg gestel is vir die spoor waarop sodanige trein toegelaat moet word. Daarna moet hy die drywer 'n handsein „alles reg” gee om verby die tweewegwisselaanwyser te gaan.
- (3) WISSELS EN AANWYSER MOET IN DIE GEWONE STAND GELAAT WORD.—Dienare wat verantwoordelik is vir die bediening van wissels by 'n tussenuitwykspoor, moet voor hulle vertrek sorg dat die wissels reg gestel en in hulle gewone stand gesluit is, en dat die hooflynskyfarm op „alles reg” is. (Sien regulasies Nos. 214 en 215 hiervan.)

57. Inagneming van tweewegwisselaanwyser.

- (1) WAAR 'N TREIN DEUR 'N TUSSENUITWYKSPoor LOOP.—Wanneer die hooflynskyfarm van 'n tweewegwisselaanwyser op „alles reg” is, kan 'n drywer verby die aanwyser gaan sonder om 'n handsein te verkry, mits hy nie 'n ander trein verby moet gaan of daarmee kruis nie. (Sien treinregulasies Nos. 214 en 215 hiervan.)
- (2) WANNEER EERSTE TREIN VIR DIE HOOFLYN IS.—Wanneer die drywer van 'n trein wat 'n ander trein moet kruis of verbygaan by 'n tussenuitwykspoor, die eerste aankom en sy trein die hooflyn kan beset, kan hy verby 'n tweewegwisselaanwyser in die gewone stand gaan sonder om 'n handsein te verkry. [Sien regulasie No. 215 (1) hiervan.]
- (3) WANNEER EERSTE TREIN VIR DIE UITWYKSPoor IS.—Wanneer die drywer van 'n trein wat 'n ander trein moet kruis of verbygaan by 'n tussenuitwykspoor, die eerste aankom en op die uitwykspoor moet gaan, moet hy nie verby 'n tweewegwisselaanwyser gaan nie totdat die wissels reg gestel en die aanwyser vir die uitwykspoor op „alles reg” gestel is. [Sien regulasie No. 215 (2) hiervan.]

- (4) WANNEER HANDSEIN VERTOON MOET WORD.—Wanneer daar reëlins getref word vir treine om te kruis of mekaar verby te gaan by 'n tussenuitwykspoor, moet die drywer van die trein wat nie die eerste aankom nie, slegs verby 'n tweewegwisselaanwyser gaan nadat hy 'n handsein „alles reg” ontvang het van die dienaar wie se plig dit is om die wissels te bedien en daardie handsein te vertoon. [Sien regulasie No. 215 (4) hiervan.]
- (5) WANNEER WISSELS OF AANWYSER GEBREKKIG IS.—Ingeval 'n drywer vind dat beide skyfarms van 'n tweewegwisselaanwyser op „gevaar” is, moet hy sy trein tot staan bring voordat hy die wissels bereik. Hy moet nie oor die wissels gaan nie totdat hulle veilig gestel is vir sy trein om voort te gaan. (Sien regulasie No. 201 hiervan.)

58. Eenwegwisselaanwyser.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) BESKRYWING.—(a) 'n Eenwegwisselaanwyser het een rooigeverfde skyfarm op 'n wit skyf en is aan 'n paal opgestel, aldus—



Hierdie beskrywing het betrekking op die eenwegwisselaanwyser soos gesien deur die drywer van 'n naderende trein.

- (b) Die agterkant van 'n eenwegwisselaanwyser vertoon 'n wit arm op 'n swart skyf, aldus—



- (c) Die skyfarm is van toepassing op die hoof of deurgaande lyn. Wanneer die skyfarm op „gevaar” is, is dit in die horisontale stand, en wanneer op „alles reg” is dit halfpad gelig uit die horisontale stand.
- (2) STAND VAN AANWYSER.—(a) 'n Eenwegwisselaanwyser, waar dit bestaan, staan by die punt-wissels van 'n tussensylyn.
- (b) 'n Eenwegwisselaanwyser word bedien deur middel van die wisselhandhefboom langs die wissels waarop die aanwyser van toepassing is.
- (c) Die gewone stand van 'n eenwegwisselaanwyser word aangetoon wanneer die skyfarm op „alles reg” is soos uiteengesit in subklousule (1) (a) hiervan.
- (3) DOEL VAN AANWYSER.—'n Eenwegwisselaanwyser word gebruik met die doel om die stand van die wissels as volg aan te toon—

- (a) wanneer die wissels vir die hooflyn gestel is, is die skyfarm op „alles reg”, aldus—



- (b) wanneer die wissels gestel is vir die tussensylyn, is die skyfarm op „gevaar”, aldus—



- (c) as die wissels nie behoorlik gesluit is vir die hoof- of deurgaande lyn nie, is die skyfarm in die horisontale of „gevaarstand”. [Sien diagram onder subklousule (3) (b) hiervan.]

59. Bediening van eenwegwisselaanwyser.

- (1) WISSELS EN AANWYSER MOET REG GESTEL WEES.—Wanneer dit nodig is vir 'n dienaar om 'n stel wissels wat voorsien is van 'n eenwegwisselaanwyser te bedien, moet hy seker maak dat die wissels reg gestel is vir die hooflyn of sylyn, na die geval mag wees, en dat die skyfarm in die behoorlike stand is voordat hy 'n handsein „alles reg” aan die drywer vertoon om verby die eenwegwisselaanwyser te gaan.
- (2) WISSELS EN AANWYSER MOET IN GEWONE STAND GELAAT WORD.—Wanneer rangeerwerk voltooi is, moet die dienaar wat verantwoordelik is vir die bediening van die wissels by 'n tussensylyn, voor sy vertrek sorg dat die wissels reg gestel en gesluit is in die gewone stand en dat die skyfarm op „alles reg” is. (Sien regulasie No. 218 hiervan.)

60. Inagneming van eenwegwisselaanwyser.

- (1) TREINE WAT VERBY TUSSENSYLYNE LOOP.—Wanneer die skyfarm van 'n eenwegwisselaanwyser op „alles reg” is, kan 'n drywer verby die aanwyser gaan sonder om 'n handsein te verkry, mits hy nie rangeerwerk by die tussensylyn moet verrig nie.
- (2) WANNEER HANDSEIN VERTOON MOET WORD.—Wanneer reëlings getref is vir 'n trein om rangeerwerk by 'n tussensylyn te verrig, kan 'n drywer slegs verby 'n eenwegwisselaanwyser gaan nadat hy 'n handsein „alles reg” verkry het van die dienaar wie se plig dit is om die wissels te bedien en daardie handsein te vertoon.
- (3) WANNEER WISSELS OF AANWYSER GEBREKKIG IS.—Ingeval 'n drywer vind dat die skyfarm van 'n eenwegwisselaanwyser op „gevaar” is, moet hy sy trein tot staan bring voordat hy die wissels bereik. Hy moet nie oor die wissels gaan nie totdat hulle veilig gestel is vir sy trein om voort te gaan. (Sien regulasie No. 201 hiervan.)

61. Grondaanwysers vir wissels of ontsporingstoele.

- (1) BESKRYWING.—(a) 'n Grondaanwyser het twee skywe aan 'n kort paal, en een skyf is rooi geverf met 'n wit horisontale streep om „gevaar” aan te toon, en die ander is geel geverf met 'n wit horisontale streep om „versigtig” aan te toon. Slegs een skyf sal op 'n slag vertoon word.
- (b) Gedurende die dag word die „gevaarstand” van 'n grondaanwyser deur middel van 'n rooi skyf aangetoon, aldus—



en gedurende die nag deur middel van die lamp van die aanwyser wat 'n rooi lig vertoon. Die agterste lig van die lamp sal 'n wit liggie vertoon.

- (c) Gedurende die dag word die stand „versigtig” van 'n grondaanwyser deur middel van 'n geel skyf aangetoon, aldus—



en gedurende die nag deur middel van die lamp van die aanwyser wat 'n geel lig vertoon. 'n Agterste lig word nie vertoon nie.

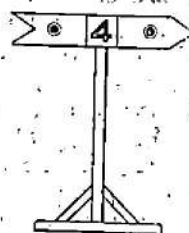
- (2) STAND EN DOEL VAN AANWYSER.—(a) 'n Grondaanwyser staan langs en is regstreeks gekoppel met die stel wissels of ontsporingstoestel waarop dit betrekking het.
- (b) Die gewone stand van 'n grondaanwyser is op „gevaar”.
- (c) Grondaanwysers bestaan vir die doel om die stand van wissels of ontsporingstoestelle vas te stel en aan te toon.
- (3) BEDIENING.—Nadat 'n grondaanwyser op „versigtig” gestel is in verband met 'n trein- of rangeerbeweging, moet 'n handsein „alles reg” ook vertoon word deur die dienaar wat toesig het oor die beweging.
- (4) INAGNEMING.—'n Drywer moet nie verby 'n grondaanwyser op „versigtig” gaan nie, totdat hy 'n handsein „alles reg” of mondelinge opdrag van die dienaar wat toesig het oor die beweging, verkry het.

62. Ruimtemerk.

'n Ruimtemerk is 'n witgewaste dwarsleer of metaalspoorstaaf wat horisontaal gelê is tussen twee saamlopende lyne. 'n Ruimtemerk toon aan die plek naaste aan die wissels en kruisdele waar 'n lokomotief of voertuig op die een lyn kan staan sonder om in die pad te wees van 'n lokomotief of voertuig wat oor die ander saamlopende lyn gaan. [Sien regulasies Nos. 173, 209 (2), 215, 216 en 217 hiervan.]

63. Vervoerbare snelheid-verminderingsborde.

- (1) BESKRYWING.—(a) 'n Vervoerbare snelheid-verminderingsbord is 'n horisontale swaartstertbord op 'n voetstuk, aldus—



Dit word gebruik wanneer dit nodig is om tydelik die snelheid van 'n trein oor 'n gedeelte van 'n lyn te verminder.

- (b) Die voorkant van 'n snelheid-verminderingsbord is geel geverf as 'n teken gedurende die dag, en gedurende die nag het dit twee lampe wat 'n geel lig vertoon. Die agterkant van die bord is wit geverf en gedurende die nag vertoon beide lampe 'n wit lig van agter.

- (2) **STAND EN DOEL.**—(a) Snelheid-verminderingsborde word verskaf om drywers te waarsku om snelheid te verminder tot die aantal myle per uur wat in groot syfers in die middel van die borde aangetoon is.
- (b) Op 'n enkellyn moet snelheid-verminderingsborde minstens 300 jaarts aan weerskante van die gedeelte van die betrokke lyn geplaas word, aan die regterkant van die baan uit 'n naderende trein gesien.
- (c) Op 'n dubbellyn moet twee snelheid-verminderingsborde geplaas word aan die linkerkant van die baan waarop die snelheidsvermindering van toepassing is, en die eerste bord moet geplaas word minstens 300 jaarts van die begin van die betrokke gedeelte van die lyn in die rigting waarin treine nader, en die tweede, met die wit kant voor, moet geplaas word by die punt waar die snelheidsvermindering eindig (gedurende die nag sal die tweede bord slegs twee wit ligte vertoon). (Sien regulasie No. 243 hiervan.)

64. Vaste snelheid-beperkingsbord.

- (1) 'n Vaste snelheid-beperkingsbord is aan 'n paal bevestig, aldus—



- (2) 'n Vaste snelheid-beperkingsbord toon in syfers aan die maksimum geoorloofde snelheid oor 'n besondere gedeelte van die lyn. [Sien klousule 10 (2), afdeling 1, van die Algemene Aanhangsel.]

65. Handseine.

- (1) **HANDSEINE VIR TREIN- OF RANGEERBEWEGINGS.**—Handseine moet vertoon word deur middel van gekleurde vlage of lampe wat in die hand gehou word, of gedurende die dag met die arm, as daar geen vlag is nie. Vlage word gedurende die dag, en lampe gedurende die nag en in mistige weer gebruik.
- (2) Handseine moet op sodanige wyse gegee word dat hulle duidelik gesien en maklik verstaan kan word.
- (3) Wanneer 'n handlamp of 'n vlag as 'n sein gebruik word, moet dit altyd in die hand gehou word.

66. „Gevaarhandsein.”

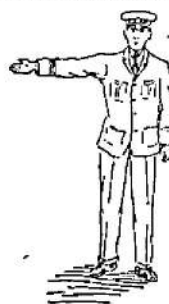
'n Rooi vlag gedurende die dag, of as 'n rooi vlag nie beskikbaar is nie, beide arms bo die skouers uitgesteek, aldus—



is 'n „gevaarsein” en beteken „stop”. 'n Rooi lig gedurende die nag, of as 'n rooi lig nie beskikbaar is nie, enige lig wat vinnig geswaai word, is 'n „gevaarsein” en beteken „stop”.

67. Handsein „alles reg”.

'n Groen vlag wat gedurende die dag stil in die hand gehou word, of as 'n groen vlag nie beskikbaar is nie, 'n arm in die horisontale stand, aldus—



is 'n handsein „alles reg”. 'n Handsein „alles reg” word gedurende die nag vertoon deur middel van 'n lamp met 'n groen lig stil in die hand gehou, behalwe soos bepaal in regulasie No. 68 hiervan of waar anders in die Algemene Aanhangsel bepaal is.

68. Handseine vir rangeerbewegings.

- (1) **„TREK VORENTOE”.**—Gedurende die dag word 'n handsein „alles reg” om „vorentoe te trek” d.w.s. weg van die dienaar wat die sein vertoon, gegee met die arm in 'n horisontale stand. Gedurende die nag word 'n handsein „alles reg” om „vorentoe te trek” gegee deur middel van 'n wit lig wat op en af beweeg word.
- (2) **„STOOT AGTERUIT”.**—'n Handsein „alles reg” gedurende die dag om „agteruit te stoot” na die kant van die dienaar wat die sein vertoon, word gegee deur die arm van kant tot kant voor die liggaam te swaai. Die sein „alles reg” om „agteruit te stoot” word gedurende die nag gegee deur middel van 'n wit lig wat voor die liggaam geswaai word.
- (3) **„RY STADIG” (VERSIGTIG).**—(a) Gedurende die dag word die sein „versigtig” om stadig „vorentoe te trek” of „stadig agteruit te stoot” gegee deur een arm stadig af te beweeg van en terug in die horisontale stand, aldus—



na vertoning van die handseine voorgeskryf in subklousules (1) en (2) hiervan.

- (b) Gedurende die nag word die sein „versigtig” om „stadig vorentoe te trek” gegee deur 'n groen lig op en af te swaai. Die sein „versigtig” om „stadig agteruit te stoot” is 'n groen lig wat van kant tot kant voor die liggaam geswaai word.

69. Handsein „vernietig vakuüm”.

- (1) Gedurende die dag word 'n sein „vernietig vakuüm” gegee deur een geboë arm met geslote hand op en af te beweeg, aldus—



- (2) Gedurende die nag word die sein „vernietig vakuum” gegee deur middel van ’n rooi lig bokant die skouer gehou en van kant tot kant beweeg met die handgewrig.

70. Handsein „laat skiet koppelings”.

- (1) Gedurende die dag word ’n sein „laat skiet koppelings” gegee deur beide arms bo die hoof uit te steek en dikwels van en na mekaar te beweeg, aldus—



- (2) Gedurende die nag word die sein „laat skiet koppelings” gegee deur ’n groen lig bo die skouer te hou en van kant tot kant met die handgewrig te beweeg.

71. Handlampe en vlae moet in goeie orde gehou word.

- (1) Handlampe en vlae moet in goeie orde gehou word deur die dienaar aan wie dit verskaf word, en verantwoordelike amptenare moet hulle daarvan oortuig dat hierdie regulasie nagekom word.
- (2) Gebrekkige handlampe of verblykte vlae moet sonder versuim vervang word.

72. Rooi baniere.

- (1) ’n Rooi banier wat oor ’n lyn vertoon word, beteken „gevaar” en is ’n „stopsein”.
- (2) ’n Rooi banier word slegs gedurende die dag vertoon en wanneer dit gebruik word, is dit nie nodig om van die dienste van ’n handseinwagter gebruik te maak nie. (Sien regulasie No. 242 hiervan).

KNALSEINE.

73. Gebruik van knalseine.

- (1) Knalpatrone moet slegs gebruik word vir seindoeleindes na gelang dit kragtens die regulasies vereis word.
- (2) ’n Denaar wie se pligte vereis dat hy knalpatrone moet gebruik vir seindoeleindes, moet twaalf daarvan vir onmiddellike gebruik gereed hê. Elke verantwoordelike stasiebeampte moet ook ’n voorraad knalpatrone hou in ’n plek wat maklik toeganklik is vir dienare wat gemagtig is om hulle te gebruik. Knalpatrone moet versigtig gehanteer en droog gehou word.
- (3) Wanneer dit nodig is om knalpatrone op draaie te gebruik, moet dit, indien moontlik, op die laagste spoorstaaf geplaas word.
- (4) Waar knalpatrone bowe en behalwe handseine gebruik word, moet dit op ’n voldoende afstand van die handsein geplaas word om ’n drywer in staat te stel om, nadat die knalpatrone deur sy lokomotief ontplof is, die handsein te sien voordat hy dit bereik.

74. Inagneming van knalseine.

- (1) Sodra ’n lokomotief een knalpatroon ontplof, moet die drywer snelheid verminder en gereed wees om sy trein te stop.
- (2) Sodra twee knalpatrone ontplof is, moet die drywer sy trein stop. Nadat hy gestop het, en as hy sien dat die lyn voor vry is, kan hy versigtig voortgaan totdat hy ’n verder teken ontvang.

- (3) Wanneer ’n knalpatroon naby ’n vaste sinjaal ontplof word, moet die drywer die vaste sinjaal as op „gevaar” beskou of, in die geval van ’n afstandsinjaal, as op versigtig en dienooreenkomstig handel.

75. Misseine.

- (1) WANNEER MISSEINWAGTERS GEROEP MOET WORD.—Wanneer vaste sinjale weens mis of ander weerstoestande, nie duidelik op ’n afstand van minstens 150 jaarts gesien kan word nie, moet die verantwoordelike beampte van die betrokke stasie die dienare laat roep wat vooraf gekies is om as misseinwagters op te tree. Hy moet hulle voorsien van knalpatrone en handseintoestelle; reëligns tref vir hulle om die nodige plekke in te neem in gesig van die vaste semafoorsiniale en handseine te gee vir treine soos bepaal in die Algemene Aanhangel en plaaslike aanhangsels.
- (2) STOP VAN TREIN VOOR AANKOMS VAN MISSEINWAGTERS.—Wanneer dit nodig is om ’n trein te stop by ’n vaste sinjaal voor die aankoms van die misseinwagter, moet die bedryfsdenaar op diens die vaste sinjaal op „gevaar” hou en buitendien twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor buite die vaste semafoorsinjaal plaas waar dit uitvoerbaar is, sodat die trein hulle kan laat ontplof voordat hy by die sinjaal aankom.
- (3) TREINPERSONEEL MOET TREIN BESKERM.—Treinpersoneel moet hulle nie vir die beskerming van hulle treine op misseinwagters verlaat nie. Hulle moet hulle treine beskerm soos bepaal in die regulasies hiervan.
- (4) LOSSING VAN MISSEINWAGTERS.—Misseinwagters moet op diens bly op hulle aangewese plekke totdat hulle verantwoordelike amptenaar hulle los.

TREINAANWYSERS.

76. Koplig en syligte.

- (1) KOPLIG.—Op ’n looplyn moet elke lokomotief of die voorste lokomotief wanneer twee of meer lokomotiewe opgekoppel is, en elke spoormotor gedurende die nag ’n koplamp aanhê wat ’n wit lig vertoon.
- (2) SYLIGTE.—Gedurende die nag moet elke trein van een of meer voertuie, terwyl dit op ’n looplyn is, aan elke kant van die laaste of voorlaaste voertuig; ’n lamp aanhê met ’n rooi lig wat duidelik sigbaar is van die agterkant van die trein en ’n wit lig wat na die lokomotief wys.

OPMERKING.—(Op sekere taklyne, besonderhede waarvan vervat is in die plaaslike aanhangsels, word syligte nie gebruik nie.)

- (3) LIGTE VAN RANGEERLOKOMOTIEF.—Wanneer ’n lokomotief gedurende die nag uitsluitend vir rangeerwerk gebruik word, moet dit ’n rooi lig aan elke ent hê buite en behalwe die koplamp.

77. Treintekens.

- (1) AAN TREINE.—Elke trein op ’n looplyn moet voorsien wees van ’n treinteken wat agter aan die laaste voertuig bevestig is.
- (2) AAN LOKOMOTIEWE.—’n Los lokomotief of die agterste lokomotief wanneer twee of meer sonder voertuie gekoppel is, of ’n lokomotief wat ’n trein van agter aanstoot, moet voorsien wees van ’n treinteken wat behoorlik agteraan bevestig is.
- (3) SPESIALE TREINTEKEN.—As dit uitvoerbaar is, moet ’n addisionele teken slegs gedurende die dag aan ’n trein bevestig word wat deur ’n spesiale of voorwaardelike trein gevolg moet word.

78. Sorg van treinaanwysers.

Kondukteurs en drywers moet sorg dat die lampe en treintekens waarvoor hulle verantwoordelik is, in goeie orde gehou en dat die lampe, wanneer dit nodig is om hulle te gebruik, aangesteek word en behoorlik brand.

DEEL III.**BEDIENING VAN WISSELS EN SINJALE.****79. Wissels, sinjale en ander sinjaaltoestelle moet ondersoek word.**

- (1) **SEINWAGTERS MOET SINJAALTOESTEL TOETS.**—Gedurende sy diensure moet 'n seinwagter elke stel wissels, elke sinjaal en grendelinrigting wat nie in die gewone loop van sy pligte gebruik is nie, toets om seker te maak dat dit in gewone werkende orde is. Ingeval daar 'n gebrek is in die werking van enige wissels, sinjaal of grendelinrigting, moet hy dit dadelik rapporteer. (Sien regulasie Nos. 100 en 101 hiervan en afdeling VIII, klousules 1 tot en insluitende 11 van die Algemene Aanhangsel.)
- (2) **SKADE AAN WISSELS, KRUISDELE EN SPOORSTAWE MOET GERAPPORTEER WORD.**—Wanneer 'n dienaar wissels, kruisdele of spoorstawe in 'n beskadigde toestand vind, moet die saak dadelik gerapporteer word aan die verantwoordelike beampte wat die ploegbaas en, indien nodig, die sinjaalpasser daarvan moet verwittig, en hy moet inmiddels voorsorgmaatreëls tref om die veiligheid van trein- en rangeerbewegings te verseker.

80. Gedurende bediening moet daar gelet word op semafoorsiniale, en drade moet verstel word.

Wanneer 'n seinwagter 'n sinjaalhefboom bedien, moet hy gedurende die dag let op die sinjaalarm en, gedurende die nag op die voorste of agterste lig, na die geval mag wees of, waar dit bestaan, die sinjaal-oordratoestel om uit te vind of die sinjaalarm reg beantwoord aan die beweging van die sinjaalhefboom. Hy moet, indien nodig, die sinjaaldrade verstel deur middel van die toestel wat vir die doel verskaf is.

81. Sein moet gegee word wanneer lyn vry is.

Voordat hy 'n semafoorsinjaal bedien of 'n handsein „alles reg” vertoon vir 'n trein- of rangeerbeweging, moet die seinwagter seker moontlik seker maak dat die lyn waarop daardie beweging moet geskied vry is.

82. Sinjale op „gevaar” wanneer lyn versper is.

Ingeval daar 'n versperring op 'n lyn is, moet die seinwagter die nodige vaste sinjale op „gevaar” stel of hou totdat die lyn vry is.

83. Bediening van grendelwissels en ontspringstoestelle.

Wanneer wissels en/of ontspringstoestelle uit 'n hefboomraam bedien word, moet die seinwagter sorg dat die skuifbeweging van die hefboom voltooi en die hefboomarm *stewig in die keep* is en dat volgens sy oordeel van die werking van die hefboom, die wissels reg beantwoord het aan die hefboombeweging. Wanneer die hefboom reggestel is, moet dit nie verskuiwe word nie totdat die volledige trein verby die wissels en/of ontspringstoestelle is.

84. Bediening van hand-puntwissels.

Die dienaar wat verantwoordelik is vir die bediening van puntwissels wat nie met 'n hefboomraam verbind is nie, moet sorg dat dit *stewig gesluit* is of in die regte stand gehou word gedurende die deurgang van 'n trein.

85. Bediening van ontspringstoestelle.

Waar 'n ontspringstoestel bestaan, moet die dienaar wat dit vir die doel van 'n trein- of rangeerbeweging bedien, sorg dat dit in die regte stand geplaas is vir veilige uitvoering van die beweging. Sodra die beweging voltooi is, moet die ontspringstoestel in sy gewone stand herstel word vir beskerming van die looplyn.

86. Sinjale, wissels en treinkontrole-instrumente moet deur gemagtigde dienare alleen bedien word.

- (1) Sinjale, wissels en treinkontrole-instrumente moet alleen deur die gemagtigde dienaar op diens bedien word. (Sien regulasie No. 11 hiervan.)
- (2) Die bedryfsdienaar op diens op 'n stasie is die enigste dienaar wat gemagtig is om toe te laat dat treine daardie stasie nader, binnegaan of verlaat.
- (3) Voordat hy werklik toesig aanvaar of nadat hy dit werklik oorhandig het, moet 'n bedryfsdienaar die treinkontrole-instrumente, wissels of sinjale nie bedien of hom daarmee bemoei nie.

87. Aanstek en uitblaas van sinjaallampe.

- (1) Die aansteek van sinjaallampe moet voor sonder geskied. Sinjaallampe moet ook aan brand gehou word gedurende mistige weer.
- (2) Waar daar twee of meer semafoorsiniale aan dieselfde paal of langs mekaar is, moet die lampe van al die sinjale gedurende die nag aangesteek word tensy andersluidende instruksies deur die Hoofbestuurder uitgevaardig word.
- (3) By stasies of seinhuise waar 'n bedryfsdienaar die hele nag op diens is, moet die sinjaalligte so spoedig moontlik na sonop uitgeblaas word.
- (4) Waar dit nie nodig is vir 'n bedryfsdienaar om die hele nag op diens te wees nie, moet die sinjaalligte uitgeblaas word voordat hy van diens gaan.

88. Sluiting van grendelstasies.*

- (1) **PLIGTE VAN BEDRYFSDIENAARS VOORDAT STASIES GESLUIT WORD.**—Die bedryfsdienaar op diens op dubbel- en enkellyne by 'n grendelstasie (sien woordbepaling), wat gedurende sekere ure van die dag of nag gesluit moet word, moet, voordat hy van diens gaan, die wissels in die normale stand en die „op”- en „af”-sinjale vir die hooflyn op „alles reg” stel. As die stasie gedurende die nag gesluit moet word, moet hy ook sorg dat al die sinjaalligte dood is, *tensy andersluidende reëlins. deur die Hoofbestuurder gemagtig* is en mits 'n trein nie gedurende die tyd wat die stasie gesluit is deur die stasie loop nie.
- (2) **SEMAFOORSINJALE MOET NIE IN AG GENEEM WORD NIE.**—Gedurende die tyd wat 'n grendelstasie op 'n enkellyn gesluit is, soos bepaal in subklousule (1) hiervan, moet die semafoorsiniale in die stand „alles reg” beskou word as nie-bestaande en nie in ag geneem word nie; en *waar waarskuwingsborde nie verskaf is nie*, moet 'n trein wat tot staan gebring is, aan die agterkant beskerm word soos in die hierin genoemde regulasie No. 224 (4) bepaal, tensy die drywer van die trein in besit is van 'n teken „geen trein volg nie”.
- (3) **GEDRAGSLYN IN GEVALLE VAN NOOD.**—Wanneer 'n grendelstasie op dubbel- en enkellyne gesluit is, moet die bedryfsdienaar wat van diens gegaan het, hom nie bemoei met enige treinreëlins wat deur die bedryfsdienaars op die stasies aan weerskante getref is nie, behalwe in die geval van 'n ongeluk, onreëlmatigheid of

* Sien opmerking op bladsy 19.

ernstige oponthoud wat onder sy aandag gebring is deur 'n treinbeampte op diens. In daardie geval moet hy dadelik diens hervat en die bedryfsdiens aan weerskante verwittig, maar hy moet geen verandering in die treinreëlins maak sonder die magtiging van die bedryfsdiens op die betrokke stasies nie.

89. Sluiting van stasies wat nie gegrendel is nie.*

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) **PLIGTE VAN BEDRYFSDIENERS VOORDAT STASIES GESLUIT WORD.**—Die bedryfsdiens op diens op 'n stasie (behalwe 'n grendelstasie) wat gedurende sekere ure van die dag of nag gesluit moet word, moet, voordat hy van diens gaan, hom daarvan oortuig dat die wissels op die looplyne gestel en gegrendel is in die normale stand. Waar sinjale verskaf maar nie met die wissels gegrendel is nie, moet die bedryfsdiens alle hooflynsiniale op „alles reg” stel. As die stasie gedurende die nag gesluit moet word, moet hy ook sorg dat al die sinjaalligte dood is, *tensy andersluidende reëlins deur die Hoofbestuurder gemagtig is* en mits 'n trein nie deur die stasie loop nie gedurende die tyd wat die stasie gesluit is.

- (2) **SEMAFOORSINJALE MOET NIE IN AG GENEEM WORD NIE.**—Gedurende die tyd wat 'n stasie, behalwe 'n grendelstasie, gesluit is, soos bepaal in subklousule (1) hiervan, word dit 'n tekenstasie, tussenuitwykspoor of halte. (Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 214 en 215.) Gedurende die tyd wat die stasie gesluit is, moet die semafoorsiniale in die stand „alles reg” as nie-bestaande beskou en nie in ag geneem word nie; en waar *waarskuwingsborde nie verskaf is nie*, moet 'n trein wat tot staan gebring is, aan die agterkant beskerm word soos bepaal in die hierin genoemde regulasie No. 224 (4) tensy—

- (a) die drywer in besit is van 'n teken „geen trein volg nie”, of
- (b) treine by mekaar kruis by sodanige tekenstasie of tussenuitwykspoor en die trein tot staan gebring word tussen die ruimte-merke aan elke ent van sodanige tekenstasie of tussenuitwykspoor.

- (1) **GEDRAGSLYN IN GEVAL VAN NOOD.**—Nadat hy van diens gegaan het, moet die bedryfsdiens hom nie bemoei met enige treinreëlins wat getref is deur die bedryfsdiens op die stasies aan weerskante nie, behalwe in geval van nood, wanneer hy die bepalings van regulasie No. 88 (3) hiervan moet nakom.

90. Heropening van stasies en seinhuise*: Dubbel- en enkellyne.

Wanneer 'n bedryfsdiens op diens kom na heropening van 'n stasie of seinhuis, moet sy eerste plig wees om—

- (a) *Op dubbellyne*, te verseker of die baanvak aan elke kant onbeset en op albei baanvakke vry is om die sinjale op „gevaar” te stel;
- (b) *op enkellyne*, dadelik alle hooflynsiniale op „gevaar” te stel.

Voordat enige treinreëlins getref word, moet hy van die stasie of seinhuis aan weerskante besonderhede inwin van die laaste op-trein en die laaste af-trein wat die baanvak tussen daardie stasies of seinhuise moet binne loop. Hierdie inligting moet die amptelike nommer, die vertrektyd en, indien beskikbaar, die aankomstyd van elke trein by elk van daardie stasies of seinhuise insluit, en hy moet die besonderhede daarvan in sy treinregister inskryf. Hy moet ook inligting verkry betreffende die loop van ander treine waarmee hy te doen het.

* Sien opmerking op bladsy 18.

* **OPMERKING.**—Vir uitvoerige instruksies met betrekking tot die gedragstyn wat gevolg moet word by die opening en sluiting van stasies onder die verskillende metodes van treinkontrole, sien *Algemene Aanhangsel*—

Klousule 35, afdeling III (Elektriese treintabletstelsel).

Klousule 32, afdeling IV (Elektriese treinstafstelsel).

Klousule 17, afdeling V (Houttreinstaf- en papierkaartjiesstelsel).

Klousule 7, afdeling VI (Telegraaforderbediening).

Klousule 32, afdeling VII (Absolute blokstelsel vir dubbellyne).

Klousule 36, afdeling VIII (Bediening van wissels en sinjale op grendel-, detektor- en nie-grendelstasies).

91. Sinjale moet gedurende afwesigheid van seinwagter of bedryfsdiens op „gevaar” staan.

Wanneer dit nodig is vir 'n seinwagter of bedryfsdiens om sy seinhuis tydelik te verlaat ten einde sinjaallampe weer aan te steek, of vir 'n ander doel, behalwe om 'n teken te ontvang of af te lewer, moet hy alle sinjale op „gevaar” stel. Hy moet ook die seinwagter of bedryfsdiens aan weerskante verwittig hoe lank hy waarskynlik afwesig sal wees. Alle sodanige gevalle moet in die treinregister by elk van die betrokke seinhuise aangeteken word.

92. Treine wat aansluitings nader; verandering van voorrang.

Wanneer dit nodig is om die voorrang te verander van twee treine wat 'n aansluitings- of saamlappende punt nader nadat die sinjale vir een van hulle op „alles reg” gestel is, kan die seinwagter of bedryfsdiens daardie trein stop deur alle sinjale op „gevaar” te stel en te hou, mits hy oortuig is dat die trein waarvoor die sinjale op „alles reg” is, ver genoeg van die buitenste „stopsinjal” is om die drywer in staat te stel om sy trein maklik te stop voordat hy daardie sinjal bereik. Nadat beide treine tot staan gekom het, kan die sinjale op „alles reg” gestel word vir die trein wat voorrang moet geniet.

93. Herstelling van sinjal voordat trein- of rangeerbeweging geskied.

Nadat 'n sinjal op „alles reg” gestel is en dit nodig is, voordat daar volgens die sinjal gehandel word, om dit op „gevaar” te herstel, moet die seinwagter of bedryfsdiens seker maak dat die betrokke drywer bewus daarvan is dat die sinjal op „gevaar” herstel is voordat hy 'n trein- of rangeerbeweging toelaat op die lyn waarop die sinjal betrekking het. Voordat hy sy trein finaal in beweging bring, moet die drywer egter sorg dat die behoorlike sinjal op „alles reg” is.

94. Toelating van 'n trein op 'n looplyn wat nie vry is nie.

- (1) Wanneer 'n trein op 'n looplyn staan in 'n stasie of tekenstasie of op die hooflyn, in die geval van 'n tussenuitwykspoor, en dit nodig is om 'n ander trein op dieselfde looplyn toe te laat, of wanneer 'n trein die looplyn versper waarop dit die plan is om 'n ander trein toe te laat, moet die huissinjal nie gebruik word vir die doel om sodanige trein toe te laat nie. Die tweede trein moet tot staan gebring word by die huissinjal of by die puntwissels, in die afwesigheid van 'n vaste sinjal, en daarna moet die trein ingesein word deur middel van 'n „inroepsinjal” of, as sodanige sinjal nie verskaf is nie, deur middel van 'n handsein „alles reg”, vertoon by die puntwissels. As dit moontlik is dat 'n handsein in ag geneem kan word deur 'n drywer vir wie dit nie bedoel is nie, moet 'n mondelinge instruksie in

plaas van 'n handsein gegee word aan die drywer vir wie die sein bedoel is. Die drywer moet nie voortgaan voordat hy duidelik die mondelinge instruksie verstaan nie en slegs dan met versigtigheid. [Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 43, 44, 65 (2) en 67.]

- (2) **EEN TREIN WAT 'N ANDER VOLG.**—Wanneer twee treine op dieselfde looplyn binne 'n stasie is, en beide treine in dieselfde rigting loop, moet die voorste trein nie gestop word nie totdat die tweede trein gestop het.
- (3) **TREIN WAT BESETTE DOODLOOPSPOR BINNEGAAN.**—Wanneer meer as een voertuig by die stopblok in 'n doodloopspoor staan, moet die gedragslyn wat vasgestel is in subklousule (1) hiervan gevolg word wanneer 'n trein in daardie doodloopspoor toegelaat moet word. (Sien regulasie No. 119 hiervan.)

95. Voorsorgsmaatreëls moet geneem word deur drywers van volgende treine.

Wanneer twee treine op dieselfde lyn in 'n stasie of op 'n sylyn loop, moet die drywer van die trein wat volg, sy trein sover agter die voorste trein hou dat daar geen botsing daarmee kan wees nie. As 'n sinjaal op „alles reg” gestel is vir die voorste trein, moet die drywer van die trein wat volg nie verby daardie sinjaal gaan nie, totdat hy gesien het dat dit op „gevaar” herstel en weer op „alles reg” gestel is. As 'n handsein „alles reg” vertoon word vir die eerste trein, moet die drywer van die volgende trein nie volgens daardie handsein handel nie, totdat dit teruggetrek en weer vertoon is.

96. Kontrole van treine na en van sylyne deur middel van een vaste sinjaal.

- (1) **VERBYGAAN VAN SINJAAL OP „GEVAAR”.**—Wanneer trein- of rangeerbewegings na en van sylyne gekontroleer word deur een semafoorsinjaal of een skyfsinjaal, kan die sinjaal slegs op „gevaar” verbygegaan word nadat die drywer 'n handsein „alles reg” of mondelinge instruksies verkry het van die dienaar wat toesig het oor die beweging.
- (2) **VERTREKSINJALE.**—Wanneer 'n semafoor- of skyfsinjaal die vertrek van treine of lokomotiewe van twee of meer sylyne kontroleer en daar meer as een lokomotief in die sylyne wag om te vertrek, kan 'n drywer slegs voortgaan met sy lokomotief verby die ruimtemerk na die sinjaal nadat die sinjaal op „alles reg” gestel is en hy mondelinge instruksies ontvang het van die dienaar wat toesig het oor die beweging.
- (3) **INGANGSINJALE.**—Wanneer 'n semafoor- of skyfsinjaal die ingang tot twee of meer sylyne kontroleer, kan dit slegs op „alles reg” gestel word nadat die seinwagter 'n versekering ontvang het van die rangeerder dat die sylyn waarop die trein toegelaat moet word, vry is vir die veilige ontvangs daarvan.
- (4) **RANGEERDER MOET SYLYN AANWYS.**—Nadat 'n semafoor- of skyfsinjaal op „alles reg” gestel is, moet die rangeerder, wanneer nodig, 'n handsein vertoon om die sylyn waarop die trein moet ingaan vir die drywer aan te wys.

97. Bedryfsdienslaars moet op hoogte wees van die loop van treine.

'n Bedryfsdienslaar moet betyds uitvind van die loop van treine wat sy stasie betref en soortgelyke inligting aan ander stasies verstrek wanneer hy versoek word om sulks te doen.

98. Aantekening van besonderhede in treinregister.

Die bedryfsdienslaar moet duidelik, noukeurig en sonder versuim in ink die tye van afsending en ontvangs van klokseine of telegrafiese of telefoniese berigte aangaande die bewegings van treine inskrywe in die kolomme wat vir die doel in die treinregister

gelaat is. Hy moet ook die offisiële nommers en tye van aankoms en vertrek van treine daarin aanteken. As hy 'n inskrywing moet korrigeer, moet die verandering gemaak word bokant of onderkant daardie inskrywing waardeur 'n dun streep getrek moet word. Voordat hy van diens gaan, moet hy vlak onderkant sy laaste inskrywing teken en 'n streep oor die bladsy linieer.

99. Oponthoud van treine by sinjale.

- (1) **DRYWERS MOET DIE FLUITJIE LAAT BLAAS, EN SEINWAGTER MOET HERINNER WORD WAAR DIE TREIN STAAN.**—Wanneer 'n trein gestop is by 'n huis-, tussenhuis-, vertrek-, voorste vertrek- of roetesinjaal, moet die drywer dadelik die lokomotieffluitjie laat blaas. As die seinwagter die trein nie dadelik kan laat voortgaan nie, moet hy 'n „gevaarhandsein” vertoon. Nadat die trein vir drie minute gewag het, moet 'n dienaar [soos bepaal in subklousule (4) hiervan] na die seinhuis gaan en die seinwagter herinner waar die trein staan. Daardie dienaar moet nie na die trein terugkeer nie, totdat hy 'n versekering ontvang dat die „hefboomkraag” of ander „waarskuwings” werklik deur die seinwagter op die hefhome geplaas is. In mistige weer of wanneer daar om 'n ander rede nie 'n duidelike uitsig tussen die trein en die seinhuis is nie, moet 'n dienaar onmiddellik nadat die trein gestop is na die seinhuis gaan.
- (2) **SEINWAGTER MOET GEDURENDE RANGEERWERK HERINNER WORD WAAR DIE TREIN STAAN.**—Wanneer 'n trein verby die huissinjaal gegaan het en op die hooflyn staan by die vertreksinjaal op „gevaar”, en wag om op 'n teenoorgestelde looplyn te gaan, of as dit alreeds 'n teenoorgestelde looplyn beset, moet die kondukteur, rangeerder of stoker, na die geval mag wees, na die seinhuis gaan. Hy moet die seinwagter herinner waar die trein staan en nie na die trein terugkeer nie, totdat hy 'n versekering ontvang dat die „hefboomkraag” of ander „waarskuwings” werklik op die hefhome geplaas is deur die seinwagter.
- (3) **LOOPLYN MOET VRY WEES VOORDAT DIENAAR NA SEINHUIS GAAN.**—Wanneer 'n trein van een looplyn na 'n ander gerangeer is, moet die kondukteur, rangeerder of drywer seker maak dat die lyn vanwaar die trein gerangeer is, vry is voordat die dienaar, soos bepaal in subklousule (4) hiervan, na die seinhuis gaan.
- (4) **PLIG OM NA SEINHUIS TE GAAN.**—Die plig om na die seinhuis te gaan moet verrig word in die geval van—
 - (a) 'n *passasierstrein*: deur die stoker. As daar twee lokomotiewe aan die trein is, deur die stoker van die voorste lokomotief;
 - (b) 'n *los lokomotief*: deur die stoker;
 - (c) 'n *goederetrein*: deur die kondukteur, die rangeerder of die stoker wie ook die naaste aan die seinhuis is;
 - (d) 'n *spoorrytuig*: deur die stoker as daar een is, anders deur die kondukteur of die kaartjiesondersoeker;
 - (e) 'n *motortrollie*: deur 'n bode.

- (5) **TYD MOET GEGEE WORD AAN DIE DIENAAR OM WEER DIE TREIN TE BEREIK.**—Die seinwagter moet voldoende tyd toelaat om die dienaar in staat te stel om weer die trein te bereik voordat die sinjaal op „alles reg” gestel word, en die drywer moet nie voortgaan nie totdat hy 'n handsein „alles reg” van die kondukteur of rangeerder ontvang het.

- (6) SEINWAGTER MOET „HEFBOOMKRAE” OF „WAARSKUWINGS” GEBRUIK.—Ten einde homself daaraan te herinner dat sekere sinjaal- of wisselhefbome nie bedien moet word nie, moet ’n seinwagter sonder versuim gebruik maak van die „hefboomkrae” of ander „waarskuwings” wat vir daardie doel verskaf is.

HERSTELLINGS AAN GEBREKKIGE SINJALE, WISSELINRICHTINGS EN ANDER GRENDEL-TOESTELLE.

100. Wissels of sinjale wat gebreke opdoen.

- (1) VEILIGE BEDRYF MOET GEREËL WORD.—As sinjale, wisselinrigtings of ander toestelle gebreke opdoen, moet die verantwoordelike stasie-beampte dadelik reëlings tref vir die veiligheid van treine.
- (2) HANDSEINWAGTERS MOET VOORSIEN WORD.—Die verantwoordelike stasiebeampte moet een of meer dienare kies, na gelang dit nodig is, om as handseinwagters op te tree. Hy moet hulle uitrus met handseine en knalpatrone en hulle moet uitsluitend volgens opdrag van die seinwagter handel en laasgenoemde moet sorg dra dat sy instruksies verstaan en uitgevoer word. As die verantwoordelike amptenaar nie genoeg dienare op sy personeel beskikbaar het om as handseinwagters op te tree nie, moet hy ’n beroep doen op die spoorbaaninspekteur of ploegbaas vir die nodige aantal dienare.

101. Voorsorgmaatreëls wanneer semafoorsiniale gebrekkig is.

- (1) GEBREKKIGE SINJALE MOET OP „GEVAAR” GEHOU WORD.—Wanneer ’n huis-, tussenhuis-, vertrek-, voorste vertrek-, goedere- of roetesinjaal gebreke opgedoen het, moet dit op „gevaar” gestel en gehou word. As die gebrekkige sinjaal die bediening van die afstand- of buitehuissinjaal of beide belemmer, moet hulle ook op „gevaar” gestel en gehou word. Handseinwagters moet ook voorsien word soos bepaal in regulasie No. 100 (2) hiervan. Hierdie reëlings moet toegepas word totdat die gebrekkige sinjaal herstel is.
- (2) HANDSEINWAGTERS MOET OP AANGEWESSE PLEKKE BLY.—’n Handseinwagter moet op sy aangewese plek naby die semafoorsinjaal bly.
- (3) HANDSEINWAGTER MOET INSTRUKSIES ONTVANG.—’n Handseinwagter moet instruksies ontvang van die seinwagter vir elke trein wat deur middel van handsein bedien moet word. As die seinwagter die trein wil laat voortgaan sonder om by die sinjaal te stop, moet hy opdrag aan die handseinwagter gee om „n handsein „alles reg” vir die drywer te gee. As dit vir die handseinwagter nodig is om ’n trein te stop, moet hy aanhoudend „n „gevaarhandsein” aan die drywer wys totdat die trein tot staan gebring is.
- (4) WISSELS MOET REG GESTEL WORD.—As die trein oor wissels moet gaan, moet die handseinwagter sorg dat hulle reg gestel en gesluit is vir die lyn waarop die trein moet loop voordat hy die handsein „alles reg” gee.
- (5) WANNEER AFSTAND- OF BUITEHUISINJAAL NIE IN DIE GEWONE STAND HERSTEL KAN WORD NIE.—As dit weens ’n gebrek onmoontlik is om ’n afstandsinjaal op „versigtig” of ’n buitehuissinjaal op „gevaar” te stel, moet ’n handseinwagter „n „gevaarhandsein” vertoon en ’n knalpatroon op die spoor plaas buite die gebrekkige semafoorsinjaal. Die drywer van ’n naderende trein moet stop wanneer hy „n „gevaarhandsein” bemerk en kan slegs aangaan na ontvangs van mondelinge opdrag van die handseinwagter.

- (6) SEINWAGTERS IN ANDER SEINHUISE MOET IN KENNIS GESTEL WORD.—As dit weens ’n gebrek onmoontlik is om ’n afstand-, buitehuis-, tussenhuis- of huissinjaal op „gevaar” te stel, moet die seinwagter die seinwagter in die seinhuis aan die ander ent van die telegraafseksie van die feit verwittig en laasgenoemde moet alle treine stop en die drywers daarvan verwittig.

- (7) WANNEER HUISINJAAL GEBREKKIG IS: ENKELLYNE.—Wanneer ’n huissinjaal op ’n enkellyn gebreke opdoen by ’n stasie waar slegs die verantwoordelike amptenaar op diens is, en dit nodig is om ’n trein verby daardie sinjaal op „gevaar” te laat gaan, moet hy na die puntwissels gaan, en nadat hy seker gemaak het dat hulle behoorlik gestel is, moet hy ’n handsein „alles reg” by die wissels vertoon.

- (8) GRENDELINRICHTING MOET GEBRUIK WORD.—Wanneer ’n vaste sinjaal uit orde is maar die grendelinrigting by die hefboomraam en by die wissels in orde is, moet die seinwagter gebruik maak van daardie grendelinrigting deur die hefboom wat van toepassing is op daardie sinjaal te bedien. Die draadverbindinge en die teengewig van die sinjaalhefboom moet, indien nodig, losgeskakel word deur die sinjaalpasser.

- (9) WANNEER AUTOMATIESE SEMAFOORSINJAAL GEBREKKIG IS.—(a) Wanneer ’n drywer bemerk dat ’n outomatiese semafoorsinjaal nie behoorlik werk nie, moet hy onmiddellik na aankoms by die volgende stasie die omstandighede aan die verantwoordelike amptenaar rapporteer. Die laasgenoemde dienaar moet onverwyld die sinjaalpasser en die verantwoordelike amptenaar op die stasie aan die ander ent van die seksie in kennis stel.

- (b) Gedurende die tydperk wat ’n outomatiese semafoorsinjaal gebrekkig is, moet die verantwoordelike amptenare op die stasies aan weerskante van die seksie alle drywers van treine dienoreenkomstig skriftelik in kennis stel voordat hulle die seksie binnegaan.

- (c) ’n Drywer wat ’n skriftelike berig ontvang dat ’n outomatiese semafoorsinjaal gebrekkig is, moet voldoen aan regulasie No. 51 (4) hiervan, maar hoef nie die bepaalde tyd by die outomatiese sinjaal te wag nie.

102. Voorsorgmaatreëls wanneer wisselinrigtings gebrekkig is.

- (1) WANNEER SINJALE OP GEVAAR GEHOU MOET WORD.—Wanneer die inrigting wat die puntwissels, wisselat of grendeltoestel bedien of kontroleer, uit orde is, moet die afstandsinjaal wat getref is op „versigtig” gestel en gehou word en/of die buitehuissinjaal wat getref is moet op „gevaar” gestel en gehou word sowel as die tussenhuis-, huis-, en/of vertreksinjaal indien nodig. Handseinwagters moet voorsien word, soos bepaal in regulasie No. 100 (2) hiervan. Hierdie reëlings moet toegepas word totdat die gebrekkige inrigting of ander toestel herstel is.

- (2) WISSELBEDIENING WANNEER HUISINJAAL GEBREKKIG IS.—Wanneer ’n huissinjaal op ’n enkellyn nie aan die hefboombeweging beantwoord nie, moet die verantwoordelike amptenaar deur middel van die werking van die hefboom die werking van die wissels wat betrekking het op daardie sinjaal toets. As die sinjaal nog nie daaraan beantwoord nie, moet hy na die puntwissels gaan. Nadat hy hom daarvan oortuig het dat alle puntwissels, gegrendel met die sinjaal, in die regte stand is, kan hy daarna die drywer magtig om verby die huissinjaal op gevaar te gaan deur ’n handsein „alles reg” by die wissels te vertoon.

- (3) **HANDSEINWAGTERS MOET INSTRUKSIES ONTVANG.**—Gedurende die tydperk wat die wisselinrigting of ander grendeltoestel gebrekkig is, moet trein- en rangeerbewegings gekontroleer word deur die handseinwagters op instruksies van die seinwagter.
- (4) **WISSELS MOET REG GESTEL WORD.**—Wanneer twee of meer stelle wissels gebrekkig of tydelik losgeskakel is, en die handseinwagter die hulp van een of meer dienare moet verkry, kan sulke dienare die wissels bedien wanneer 'n beweging oor hulle moet geskied. Voordat die handseinwagter die sein „alles reg” vir 'n beweging oor hierdie wissels gee, moet hy hom daarvan oortuig dat die wissels vir daardie beweging reg gestel is. Die handseinwagter moet nie toelaat dat daar aan die losgeskakelde wissels gepeuter word nie totdat die beweging voltooi is.

103. Herstellings aan gebrekkige wissels en sinjale.

Voordat daar 'n aanvang gemaak word met herstellings aan gebrekkige wissels of sinjale, moet die dienaar wat toesig het oor die werk die verantwoordelike amptenaar van die betrokke stasie raadpleeg, en laasgenoemde moet die nodige reëlins tref vir die veilige loop van treine terwyl die werk aan die gang is. In die afwesigheid van 'n verantwoordelike stasie-beampte, moet die spoorbaaninspekteur reëlins tref vir beskerming van die lyn.

104. Gedragslyn deur sinjaalpasser gevolg te word.

- (1) **BESONDERHEDE MOET AANGEKEN WORD.**—Voordat herstellings aan wisselinrigtings, sinjale of ander grendeltoestelle deur die sinjaalpasser onderneem word, moet volledige besonderhede van die werk wat verrig moet word tesame met die tyd van aanvang, aange-teken word in die treinregister wat deur die sinjaalpasser sowel as deur die seinwagter geteken moet word.
- (2) **HANDSEINWAGTERS MOET OP HULLE POSTE WEES.**—Voordat 'n aanvang gemaak word met die loskakeling van wissels of sinjaalinrigtings, moet die sinjaalpasser hom daarvan oortuig dat die handseinwagters op hulle poste is.
- (3) **HEFBOME MOET NIE SONDER TOESTEMMING BEWEEG WORD NIE.**—Nadat die nodige sinjale op „gevaar” gestel en die handseinwagters op hulle plekke is, [sien regulasie No. 100 (2) hiervan], moet die sinjaalpasser gedurende die tydperk wat die herstelwerk aan die gang is, geen hefboom sonder die toestemming van die seinwagter beweeg nie. Die seinwagter moet geen hefboom wat verbind is met enige wissels of sinjale waaraan die sinjaalpasser werk sonder laasgenoemde se toestemming beweeg nie.
- (4) **MAGTIGING OM LOSGESKAKELDE WISSELS TE BEWEEG.**—Losgeskakelde wissels moet nie gestel word vir 'n trein- of rangeerbeweging sonder dat die handseinwagter magtiging daar-toe verkry het van die seinwagter sowel as van die sinjaalpasser nie.
- (5) **VOLTOOIING VAN WERK.**—Wanneer herstellings aan wisselinrigtings, sinjaal- of ander grendeltoestelle voltooi is, moet die sinjaalpasser die seinwagter verwittig en laasgenoemde moet die hefboome toets. As hulle in orde is, moet die tyd waarop die werk voltooi is, aangeteken word in die treinregister wat deur die sinjaalpasser sowel as deur die seinwagter geteken moet word.

105. Herstellings aan gebrekkige sluitpale by spoorwegoorgange.

Wanneer 'n sluitpaal by 'n spoorwegoorgang, wat bedien word uit 'n seinhuis waar daar 'n bedryfsdienaar op diens is gebreke opdoen of herstel moet word, moet die bepalinge van regulasies Nos. 100 (2) en 103 hiervan nagekom en 'n handseinwagter aangestel word om die sluitpaal te bedien en die oorgang te beskerm.

106. Nuwe of veranderde sinjale.

'n Nuwe sinjaal of aanwyser mag nie in gebruik gestel word nie, en ook mag geen verandering aangebring word in die stand of gebruik van 'n bestaande sinjaal sonder die magtiging van die Hoofbestuurder of die betrokke Afdelingsbestuurder nie. Die bepalinge van regulasie No. 25 hiervan moet nagekom word in verband met veranderings en byvoegings aan, of nuwe sinjale.

DEEL IV.

KONTROLE VAN STASIES.

107. Verantwoordelikheid van verantwoordelike stasiebeamptes.

- (1) 'n Verantwoordelike stasiebeampte is verantwoordelik vir die uitvoering van alle werk op die stasie onder sy kontrole en om te sorg dat die regulasies wat daarop van toepassing is, streng nagekom word.
- (2) 'n Verantwoordelike amptenaar moet hom daarvan oortuig dat elke dienaar onder hom, aan wie pligte toevertrou word, bevoeg is en dat daardie pligte behoorlik uitgevoer word.
- (3) 'n Verantwoordelike amptenaar moet sover moontlik persoonlike aandag verleen aan treinbewegings en alle ander bedrywighede waarvan die veilige bediening van treine en die veiligheid van die reisende publiek afhanklik is.
- (4) 'n Verantwoordelike amptenaar is verantwoordelik vir die veiligheid en beskerming van spoorwegeiendom en die eiendom van die publiek wat onder sorg van die Administrasie op sy stasie is.
- (5) 'n Verantwoordelike amptenaar moet onverwyld stappe neem om alle onreëlmatighede op sy stasie stop te sit, alle gebreke in toestelle en uitrusting wat aan hom gerapporteer word te herstel, en, waar nodig, beskermingsmaatreëls te tref.
- (6) 'n Verantwoordelike amptenaar moet daaglik elke seinhuis onder sy toesig besoek en die treinregister daarin teken, behalwe waar anders bepaal in die Algemene Aanhangsel en plaaslike aanhangsels.

108. Stasiedienare wat pligte oorneem.

- (1) **NIE-GRENDELSTASIE.**—Voordat 'n bedryfsdienaar die pligte van 'n ander bedryfsdienaar op 'n stasie behalwe 'n grendelstasie oorneem, moet hy die terrein inspekteer en sorg dat alle handwissels, ontsporingstoestelle en wisselhefboomslotte in goeie orde en reg gestel en gesluit is.
- (2) **GRENDELSTASIE.**—By 'n grendelstasie wat gedurig oop is vir treinbedryf, is dit nie nodig vir 'n bedryfsdienaar wat pligte van 'n ander bedryfsdienaar oorneem om die grendelwissels en sinjale te ondersoek nie, op voorwaarde dat die bedryfsdienaar wat afgelos word, die versekering gee dat daardie wissels en sinjale normaal werk en reg beantwoord aan die werking van die hefboome. 'n Inskrywing aangaande die toestand en werking van wissels en sinjale moet deur die bedryfsdienaar wat afgelos word in die treinregister gemaak en die inskrywing deur beide bedryfsdienars geparafeer word.
- (3) **HEROPENING VAN NIE-GRENDELSTASIE.**—Voordat 'n stasie wat nie van 'n grendelinrigting voorsien is nie heropen word, moet die verantwoordelike amptenaar die terrein inspekteer en sorg dat alle handwissels, ontsporingstoestelle en wisselhefboomslotte in goeie orde en die wissels en ontsporingstoestelle reg gestel en gesluit is.

(4) **HEROPENING VAN GRENDELSTASIE.**—Voordat 'n stasie wat met grendelinrigting uitgerus is, heropen word, moet die verantwoordelike amptenaar by wyse van inspeksie of toets hom daarvan oortuig dat alle wissels, sinjale, ontsporingstoestelle en wisselhefboomslette in goeie orde en die wissels, ontsporingstoestelle en sinjale in die regte stand is.

(5) **AFGELOSTE DIENAAR MOET INLIGTING VERSTREK.**—'n Verantwoordelike amptenaar of 'n bedryfsdienaar wat pligte van 'n ander dienaar oorneem, moet die treintelegrame en ander dokumente wat aandag vereis, ondersoek. Die afgeloste dienaar moet volledige inligting verstrek aangaande die loop van treine en die toestand en hoeveelheid van verkeer in die terrein. Hy moet alle ander nodige besonderhede verstrek om behoorlike bedryf te verseker. Hierdie besonderhede moet in 'n boek wat vir die doel verskaf is, ingeskryf word en die boek moet deur beide dienare geteken word.

109. Onderzoek en skoonmaak van lampe.

Die verantwoordelike stasiebeampte moet sorg dat alle lampe skoon gehou word en in behoorlike werkende orde is. Hy moet ook sorg dat die instruksies vervat in afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel, betreffende die skoonmaak, verligting, ens., van lampe, uitgevoer word. (Sien regulasie No. 87 hiervan.)

110. Verbygaande treine moet dopgehou word.

Wanneer treine verby stasies gaan, moet hulle deur die bedryfsdienaar op diens dopgehou word. As hy iets verkeerd in verband met die trein bemerk of as dit aan hom gerapporteer word, moet hy reëlins tref om die trein te laat stop sodat die fout herstel kan word. As hy nie die trein kan stop nie, moet hy in verbinding tree met die volgende stasie. Indien nodig moet die drywer van die volgende trein wat die seksie binnegaan, gewaarsku word.

111. Oponthoud van treine in baanvak.

Wanneer 'n trein buitengewoon lank op 'n baanvak is, moet die verantwoordelike amptenaar aan elke ent van daardie baanvak sonder versuim navraag doen en sulke maatreëls tref as nodig beskou word om uit te vind wat die oorsaak van die oponthoud is.

112. Toemaak van rytuigdeure.

Alle rytuigdeure moet toegemaak word voordat toegelaat word dat 'n trein kan vertrek. Deure moet nie oopgemaak word nie om passasiers van 'n trein te laat afstap of daarop te klim voordat dit gestop het of nadat dit aan die loop is.

113. Magtiging om treine te stop.

'n Passasiers- of gemengde trein kan slegs gestop word waar dit aangekondig is om passasiers op te neem of te laat afklim, of wanneer spesiaal deur die afdelingsbestuurder gemagtig.

114. Treine wat aangekondig is om voorwaardelik te stop.

Wanneer 'n passasiers- of gemengde trein wat aangekondig is om voorwaardelik te stop, op 'n stasie moet stop, moet die verantwoordelike amptenaar 'n rooi handsein vertoon.

115. Onderzoek van voertuie en beskerming van rytuig- en trokondersoekers, elektrisiëns en andere.

(1) **WAAR DAAR ONDSOEKERS IS.**—Voordat 'n trein van 'n stasie vertrek, moet rytuig- en trokondersoekers, waar hulle in diens is, die verantwoordelike amptenaar of 'n bevoegde dienaar deur hom gemagtig, oortuig dat die ondersoek van voertuie voltooi en alle voertuie aan daardie trein in 'n veilige looptoestand is.

(2) **WAAR DAAR GEEN ONDSOEKERS IS NIE.**—As daar geen rytuig- en trokondersoekers is nie en 'n fout bespeur word aan 'n voertuig wat

moontlik die veilige loop van 'n trein kan belemmer, moet die verantwoordelike stasiebeampte die drywer se aandag daarop vestig, en as die fout nie dadelik herstel kan word nie, moet die voertuig afgehaak word.

(3) **VOORSORGMAATREËLS MOET GETREF WORD.**—Rytui- en trokondersoekers moet alle voertuie ondersoek en waar nodig, die behoorlike veiligheidsmaatreëls tref soos bepaal in die Algemene Aanhangsel. Die verantwoordelike stasiebeampte moet hom daarvan oortuig dat die instruksies betreffende die beskerming van ondersoekers, elektrisiëns en andere, nagekom word.

(4) **VOERTUIE MET ETIKETTE „MOET NIE GAAN NIE“.**—Voertuie met etikette „moet nie gaan nie“ daaraan gehêg, hetsy hulle gelaai of leeg is, moet nie aan 'n trein gehaak word nie.

116. Private voertuie.

'n Private lokomotief of private röllende materiaal kan slegs op 'n looplyn toegelaat word of vir vervoer op eie wile aangeneem word, nadat dit deur 'n bevoegde dienaar ondersoek en goedgekeur en die magtiging van die afdelingsbestuurder verkry is.

BEDIENING VAN STASIETERREINE.

117. Spesiale bediening.

Waar die regulasies nie voldoende voorsiening maak vir die toestand in 'n besondere stasie of stasietrein nie, moet spesiale instruksies vir die bediening van sodanige stasie of stasietrein, aan alle betrokke dienare uitgevaardig word nadat daardie instruksies deur die Hoofbestuurder goedgekeur is.

118. Magtiging om wissels te bedien.

Handwissels vir 'n looplyn of van een looplyn na 'n ander, kan slegs bedien word met toestemming van die verantwoordelike stasiebeampte.

119. Beskerming van voertuie op doodloopspore.

As daar voertuie naby 'n stopblok op 'n doodloopspoor by 'n stasie staan, moet 'n rooi vlag of rooi lig vertoon word van die ent van die voertuig wat verste van die stopblok is en na die ingang tot daardie doodloopspoor wys.

120. Voertuie in sylne moet beveilig word.

(1) **WAAR 'N ONTSPORINGSTOESTEL BESTAAN.**—Nadat 'n voertuig of voertuie in 'n sylne geplaas is, moet die betrokke rangerder sorg dat die voertuie in die sylne op 'n veilige afstand van die ontsporingstoestel staan en dat die ontsporingstoestel behoorlik gestel en gesluit is.

(2) **WAAR 'N ONTSPORINGSTOESTEL NIE BESTAAN NIE.**—Nadat 'n voertuig of voertuie in 'n sylne geplaas is, moet die dienaar wat toesig het oor die beweging sorg dat die voertuie in die sylne binne die ruimtemerke staan.

(3) **REMME MOET AANGESLAAN EN KEERBLOKKE GEPLAAS WORD.**—Voertuie in sylne moet ook deur remme, sowel as keerblokke beveilig word wanneer hulle teen 'n helling staan.

121. Deure, kettings, toue, ens., moet vasgemaak word.

Verantwoordelike stasiebeamptes sowel as kondukteurs en rangeerders moet sorg dat die deure van alle voertuie stewig toe is voordat daardie voertuie aan 'n trein gehaak word. Hulle moet ook sorg dat kettings, toue, skaapnette en boksele ondersoek en vasgemaak word.

122. Voertuie met ontvlambare goedere gelaai.

(1) Voertuie (behalwe petroltênktrôkke) gelaai met petrol (in kiste of dromme), of met hooi, voer of ander hoogs ontvlambare goedere, moet heeltemal bedek word met seile. Daardie voertuie, met inbegrip van dié wat gelaai is met gekreosoteerde hout, moet stip ooreenkomstig

die instruksies vervat in klousule 57 (15), afdeling II, van die Algemene Aanhangel, aan die trein opgestel word.

- (2) Petroltenktrokke moet stip ooreenkomstig die instruksies vervat in klousule 57 (16), afdeling II, van die Algemene Aanhangel, aan die trein opgestel word.

123. Vervoer van loopkrane.

- (1) KRAANDRYWER MOET KRAAN VASMAAK VOOR VERTREK.—Voordat 'n loopkraan aan 'n trein gehaak word, moet die kraandrywer sorg dat die kraanarm voldoende laat sak word om dit moontlik te maak dat dit onder die vragmeter kan deurgaen en dat dit in daardie stand vasgemaak word. Hy moet ook sorg dat die teen-gewigbak in die loopstand is, dat al die verbindings van die kraan in 'n goeie toestand en verseker is, en dat die nodige steuntrokke verskaf word.
- (2) WANNEER KRAANDRYWER DIE KRAAN VERGESEL.—Wanneer die kraandrywer 'n kraan vergesel, moet hy sorg dat die toebehore nie verskuiwe nie en dat die verbindings stewig bly.
- (3) WANNEER KRAAN DEUR KONDUKTEURS ONDER- SOEK MOET WORD.—As die kraandrywer die kraan nie vergesel nie, moet die kondukteur van die trein die verbindings so dikwels moontlik ondersoek om seker te maak dat hulle stewig bly.
- (4) KRAAN MOET ONDERSOEK WORD DEUR RYTUIG- EN TROKONDERSOEKERS.—By dépôts waar rytuig- en trokonderzoekers op diens is, moet hulle die kraan, toebehore en verbindings deeglik onder- soek en seker maak dat die kraan in 'n veilige looptoestand is.

124. Gebruik van krane.

- (1) KRANE MOET GESLUIT WORD.—Alle krane moet, wanneer hulle nie in gebruik is nie, onder slot gehou of anders verseker word.
- (2) BESKERMING DEUR MIDDEL VAN VASTE SINJALE.—Alvorens 'n aanvang te maak met die werk op 'n stasie waar vaste sinjale bestaan, moet die dienaar wat toesig het oor die kraan, as daar 'n moontlikheid bestaan dat die looplyn deur die kraan of sy vrag versper kan word, die verant- woordelike stasiebeampte in kennis stel en laas- genoemde moet reëlings tref om die werk be- hoorlik te laat beskerm deur middel van die vaste sinjale.
- (3) BESKERMING DEUR MIDDEL VAN HANDSEINE.—Wanneer 'n kraan gebruik word op 'n sylyn of stasie waar daar geen vaste sinjale is nie, moet 'n vlagman, wanneer nodig, die werk oor- eenkomstig die hierin genoemde regulasie No. 242 beskerm.
- (4) KRANE MOET NIE GEDURENDE DIE NAG OF IN MISTIGE WEER GEBRUIK WORD NIE.—Krane moet nie gedurende die nag of in mistige weer ge- bruik word nie as hulle moontlik 'n looplyn kan versper, tensy spesiaal gemagtig deur die afdelingsbestuurder.

RANGEERWERK.

125. Skakelligters en keerblokke.

- (1) Wanneer 'n dienaar voertuie opkoppel deur middel van skakels en penne, moet hy 'n skakel- ligter gebruik.
- (2) Die verantwoordelike stasiebeampte moet skakel- ligters geredelik beskikbaar hê, en elke kon- dukteur en rangeerder onder sy toesig moet van een voorsien word. As 'n dienaar sy skakel- ligter verloor of beskadig, moet hy dadelik om 'n ander aansoek doen.
- (3) 'n Voorraad keerblokke moet op stasies gehou word in gereedheid vir gebruik gedurende ran- geerwerk.

126. Skakels, penne en vakuumpype.

- (1) Gedurende rangeerwerk moet die slangkop- pelings van vakuumpype wanneer dit nie in gebruik is nie, op die blinde proppe wat vir daardie doel verskaf is, geplaas word.
- (2) Gebrekkige skakels en penne moet nie gebruik word om voertuie op te koppel nie, en as dit in gebruik gevind word, moet dit dadelik vervang word.
- (3) Daar moet nie toegelaat word dat 'n skakel in die stootkussing van 'n voertuig bly nie, be- halwe wanneer dit werklik nodig is vir koppel- werk.

127. Voorsorgsmaatreëls voor rangeerwerk.

- (1) LYN MOET VRY WEES.—Voordat voertuie beweeg word, moet die rangeerder sorg dat die lyn vry, alle voertuigdeure, boksele, skaapnette, toue en kettings vasgemaak en handremme los is.
- (2) PERSONE MOET GEWAARSKU WORD.—Voordat voertuie in 'n sylyn beweeg word, of voordat voertuie in 'n sylyn gerangeer word, moet die rangeerder seker maak waar voertuie staan wat alreeds in die sylyn mag wees. Hy moet ook persone wat besig is in, om, tussen of onder voertuie mondelings waarsku, en persone wat laai- of aflaaierwerk verrig, versoek om pad te gee. Hy moet ook seker maak dat die lyn waarop rangeerwerk verrig moet word, nie deur 'n kraan of padvoertuig versper word nie.
- (3) PETROLTENKTROPKE.—Voordat 'n petroltenktrok beweeg word, moet die dienaar wat toesig daar- oor het seker maak dat daardie tenktrok nie gelaai of ontlaas word nie, en dat die voertuig met veiligheid beweeg kan word. (Sien klousule 45, afdeling II, van die Algemene Aanhangel.)

128. Drywer moet bewus wees van rangeerbewegings.

- (1) Voordat 'n aanvang met rangeerwerk gemaak word, moet die rangeerder waar dit uitvoerbaar is, die drywer verwittig van die aard van die rangeerbewegings wat uitgevoer moet word.
- (2) Wanneer twee of meer lokomotiewe of treine naby mekaar staan en wag om gerangeer te word, moet die rangeerder nie 'n handsein aan een van die drywers gee om voort te gaan nie, totdat hy aan al die drywers duidelik gemaak het watter lokomotief of trein eerste gerangeer moet word.

129. Looplyne moet nie sonder magtiging versper word nie.

'n Rangeerder wat toesig het oor rangeerwerk, moet nie toelaat dat 'n trein of voertuie 'n looplyn versper nie sonder die magtiging van die bedryfsdienaar op diens wat die nodige stappe moet doen om die werk te beskerm.

130. Rangeerbewegings moet deur middel van vaste sinjale of handseine gekontroleer word.

Wanneer die drywer van 'n trein of rangeerlokomo- tief in die verkeerde rigting op 'n looplyn moet gaan, of van een looplyn na 'n ander, of wanneer hy in of uit sylyne wat verbind is met looplyne moet rangeer, moet hy mondelinge opdrag of 'n handsein ontvang, tensy vaste sinjale vir daardie doel bestaan.

131. Voertuie moet nie op looplyne gelaat word nie.

- (1) LOOPLYN MOET VRY GELAAT WORD.—Wanneer 'n rangeerbeweging op 'n looplyn gemaak is, moet die rangeerder wat toesig het oor die beweging sorg dat 'n voertuig nie onopsetlik losgeraak en op daardie lyn gelaat is nie.
- (2) BESKERMING VAN VOERTUIE GELAAT OP LOOPLYNE.—Wanneer dit nodig is om 'n voertuig of voertuie op 'n looplyn te laat voordat dit in 'n sylyn of aan 'n trein gerangeer word, of wanneer dit nodig is om 'n trein of voertuig buitekant die huissinjaal of puntwissels te plaas

waar 'n huissinjaar nie verskaf is nie, moet die rangeerder die toestemming verkry van die bedryfsdienaar, en laasgenoemde moet sorg dat die nodige beskermingsmaatreëls geneem word om die trein, voertuig of voertuie, na die geval mag wees, te beveilig, en hy moet ook gebruik maak van die hefboomkraag of ander waarskuwing. Op absolute blokseksies vir *dubbel-lyne* moet die seinwagter ook voldoen aan die bepaling insake die absolute blokstelsel van bediening. Buitendien moet 'n rangeerder gedurende die nag, wanneer dit nodig is om 'n voertuig of voertuie op 'n looplyn te laat, 'n lamp wat 'n rooi lig vertoon aan die agterkant van die laaste voertuig of, waar nodig, aan beide voor- en agterkant van die trein bevestig. Die rangeerder moet ook sorg dat die voertuig of voertuie behoorlik beveilig is deur middel van handremme en/of keerblokke. (Sien klousule 18, afdeling VII en klousules 8, 9 en 10, afdeling IX, van die Algemene Aanhangsel.)

132. Rangeerwerk oor wissels gekontroleer uit hefboomraam.

- (1) SEINE MOET GEGEE WORD AAN SEINWAGTER VOORDAT VOERTUIE BEWEEG.—Wanneer dit nodig is vir 'n rangeerder om wissels te stel wat uit die hefboomraam bedien word, moet hy hom eers daarvan oortuig dat alle voertuie vry is van sodanige wissels en wissellatte. Die voorgeskrewe fluit kan dan gegee word aan die seinwagter en moet dit, indien nodig, deur die drywer herhaal word. Buitendien moet die rangeerder gedurende die dag die besondere stel wissels vir die seinwagter aantoon deur 'n stadige beweging van sy arm oor sodanige wissels of gedurende die nag 'n rooi lig te swaai oor die wissels wat bedien moet word. Voordat die handsein aan die drywer gegee word om die trein terug te laat loop oor die wissels, moet die rangeerder hom daarvan oortuig dat die wissels reg gestel is. In die geval van 'n los lokomotief, en in afwesigheid van 'n rangeerder, moet die nodige handsein gegee word aan die seinwagter deur die drywer of stoker wat gedurende die nag moet sein by wyse van 'n brandende toortslamp.
- (2) SEINE MOET NA BEWEGING AAN SEINWAGTER GEGEE WORD.—Wanneer die rangeerbeweging voltooi is en die rangeerder hom daarvan oortuig het dat die lokomotief en/of voertuie binne die ruimtemerke is, moet hy gedurende die dag die handsein „alles reg” aan die seinwagter gee of snags 'n wit lig vertoon wat stil bo die hoof gehou moet word. Totdat hierdie handsein gegee is, moet die seinwagter die vaste sinjale wat die betrokke lyn of lyne beskerm, op „gevaar” hou. In die geval van 'n los lokomotief en in die afwesigheid van 'n rangeerder, moet die nodige handsein aan die seinwagter gegee word deur die drywer of stoker.
- (3) WANNEER MONDELINGE INLIGTING VERSTREK MOET WORD.—Waar 'n handsein nie deur die seinwagter gesien kan word nie, moet hy mondeling deur die rangeerder of, in die geval van 'n los lokomotief, deur die stoker in kennis gestel word.
- (4) SEINWAGTER MOET HANDSEIN VERKRY.—'n Seinwagter moet nie die wissels verstel nie totdat hy 'n behoorlike handsein ontvang het of mondeling in kennis gestel is deur die rangeerder of stoker, na die geval mag wees. Waar 'n beweging gemaak moet word oor puntwissels wat uitgerus is, met afsonderlike wissellatte, moet die wissellatte vir daardie beweging bedien word.

- (5) RANGEERDER EN SEINWAGTER MOET SAAMWERK.—Daar moet altyd 'n duidelike verstandhouding wees tussen die rangeerder en die seinwagter in verband met die aard van die rangeerwerk wat verrig moet word en hulle moet in verbinding met mekaar werk.

133. Wissels moet reg gestel word.

Die rangeerder of ander gemagtigde dienaar wat verantwoordelik is vir die beweging moet sorg dat alle voertuie vry is van die wissels voordat sodanige wissels bedien word. Hy moet ook sorg dat die wissels waaroor voertuie moet gaan, reg gestel is. Hierdie voorsorgsmaatreëls moet in die geval van 'n los lokomotief en in die afwesigheid van 'n rangeerder deur die drywer getref word.

134. Waaksaamheid en sorg moet gedurende rangeerwerk aan die dag gelê word.

- (1) SKADE MOET VOORKOM WORD.—'n Rangeerder moet die regte handseine aan die drywer gee en laasgenoemde moet die snelheid reguleer en verhoed dat sy lokomotief of voertuie wat daaraan is, onbehoorlik hard teen treine, voertuie of stopblokke stamp. Die snelheid waarteen trokke in aanraking met ander voertuie of stopblokke kan kom, moet nie meer wees as dié wat gewoonlik gestap word nie.
- (2) AANSLAAN VAN REMME.—Remme moet so aangeglaan word dat dit die wiele nie sal laat sleep nie.
- (3) HANDSEINE MOET ONVERWYLD IN AG GENEEM WORD.—'n Drywer moet gedurende rangeerwerk waaksaam wees en dadelik ag gee op handseine. Hy moet ook uitkyk in die rigting waarin die lokomotief beweeg.

135. Handseine sowel as vaste sinjale moet tydens rangeerwerk vertoon word.

Gedurende rangeerwerk kan 'n drywer slegs handel volgens 'n semafoor- of skyfsinjaar op „alles reg” nadat die rangeerder of ander gemagtigde dienaar 'n handsein „alles reg” of mondelinge versekering aan hom gegee het dat alles in orde is, behalwe waar andersins bepaal in die plaaslike aanhangsels.

136. Veiligheid van afgehaakte voertuie.

Wanneer voertuie van treine afgehaak word, moet hulle binne die ruimtemerke en ook, waar dit bestaan, binne die ontsporingsteestelle geplaas word. Voertuie moet ook deur middel van handremme beveilig word, en buitendien deur middel van keerblokke wanneer die voertuie teen 'n helling staan.

137. Rangeerwerk waar lyn nie gelyk is nie.

- (1) VOERTUIE TEEN 'N HELLING GELAAT.—Wanneer 'n trein teen 'n helling staan en dit nodig is om die lokomotief af te haak, moet die kondukteur of rangeerder, voor ontkoppeling, eers die handrem van die kondukteurswa aanslaan en daarna soveel trekremme aanslaan en keerblokke plaas as wat sal verhoed dat die voertuie beweeg. Daardie remme en keerblokke moet toegepas word op die voertuie aan die onderste ent van die trein.
- (2) RANGEERWERK OP SYLYNE TEEN HELLINGS.—Wanneer voertuie op 'n sylyn teen 'n helling gerangeer word, moet die aantal voertuie nie meer wees as wat die lokomotief teen die helling kan uittrek sonder om dit teen 'n buitensporige snelheid te moet nader nie.

138. Gelyktydige rangeerwerk aan beide ente van 'n terrein.

Wanneer dit nodig is om rangeerwerk gelyktydig aan beide ente van 'n terrein of in twee terreine verbonde met mekaar te verrig, moet die verantwoordelike dienaar hom daarvan oortuig dat almal wat by die saak betrokke is, die aard van die rangeerbewegings wat gemaak moet word duidelik verstaan, sodat die nodige veiligheidsmaatreëls getref kan word.

139. Wanneer los rangering toegelaat kan word.

Los rangering, d.i. „afskop” van voertuie, kan slegs uitgevoer word wanneer 'n bevoegde rangeerder in staat is om die handremme aan te slaan.

140. Wanneer snel rangering toegelaat kan word.

Snel rangering, d.i. „rangering van voertuie in die vaart”, kan slegs uitgevoer word deur dienare wat spesiaal opgelei en gemagtig is om hierdie soort werk te onderneem.

141. Wanneer los of snel rangering verbode is.

Los of snel rangering moet nie uitgevoer word met of teen voertuie wat passasiers, lewende hawe, petrol in massa, ontplofbare stowwe of gevaarlike goedere bevat nie. Hierdie regulasie is ook van toepassing op petroltenktrokke wanneer dit leeg is. [Sien klousule 45 (10), afdeling II, van die Algemene Aanhangel.]

142. Rangering van passasiersvoertuie.

(1) **BEWEGINGS MOET BEPERK EN VAKUUMREM GE-
BRUIK WORD.**—Wanneer passasiersvoertuie aan 'n gedeelte van 'n trein aangehaak of van 'n trein afgehaak word, moet die rangeerbeweging sover moontlik gemaak word sonder om die res van die trein te beweeg. Die vakuumremme van die voertuie wat gerangeer word, moet in verband met daardie bewegings gebruik word.

(2) **VOORSORGSMAATREËLS WANNEER VOERTUIE AAN-
GEHAAK WORD.**—Wanneer passasiersvoertuie aangehaak word aan 'n gedeelte van 'n trein, moet die rangeerder sorg dat die outomatiese koppelings, skakels en penne, vakuum- en stoomverwarmingspype, elektriese en ander toebehore behoorlik verbind is.

(3) **VOORSORGSMAATREËLS WANNEER VOERTUIE AFGE-
HAAK WORD.**—Voordat hy passasiersvoertuie van 'n trein afhaak, moet die rangeerder sorg dat die outomatiese koppelings, skakels en penne, vakuum- en stoomverwarmingspype, elektriese en ander toebehore, behoorlik losge-
skakel en beveilig is.

143. Rangeer van lewende hawe.

Daar moet spesiaal sorg gedra word wanneer voertuie met lewende hawe gerangeer word. Onnodige rangering moet vermy word.

144. Rangeer van treine wat ontplofbare stowwe vervoer.

Die rangeer van voertuie wat ontplofbare stowwe bevat moet met die uiterste versigtigheid geskied, en die gedeelte van die trein waaraan sulke voertuie gehaak moet word, moet stilstaan wanneer die werk verrig word. Daar moet nie toegelaat word nie dat voertuie wat ontplofbare stowwe bevat, aan 'n lokomotief gekoppel bly terwyl die lokomotief gebruik word om 'n trein op te stel. [Sien klousule 45 (10), afdeling II, van die Algemene Aanhangel betreffende petroltenktrokke.]

145. Rangeerwerk oor weegbrugge en draaiskywe.

(1) Weegbrugspore moet nie vir gereelde rangeerwerk gebruik word nie. Wanneer voertuie oor weegbrugge vir weegdoeleindes gaan, moet die snelheid van sulke voertuie hoogstens drie myl per uur wees.

(2) Rangeerwerk oor draaiskywe word onder geen omstandighede toegelaat nie.

BEDIENING VAN SPOORWEGOORGANGE.**146. Uitrusting van oorgangwagters.**

'n Oorgangwagter moet voorsien word van 'n rooi vlag, 'n handlamp en 12 knalpatrone. [Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 71 en 73.]

147. Bediening van sluitpale.

(1) Spoorwegoorgange moet vir padverkeer oopgehou word, behalwe wanneer dit nodig is om die sluitpale te laat sak vir die verbygang van treine.

(2) Ongeoorloofde persone moet nie toegelaat word om hulle met sluitpale te bemoei of dit te bedien nie.

148. Bediening van sluitpale deur 'n bedryfsdienaar.

(1) **DUBBEL- EN ENKELLYNE.**—Op dubbel- of enkellyne waar daar 'n bedryfsdienaar op diens is in 'n seinhuis waaruit sluitpale gekontroleer word, moet die bedryfsdienaar by nadering van 'n trein die sluitpale laat sak en die vaste seinjaal of sinjale wat die oorgang beskerm, op „alles reg” stel. Die bedryfsdienaar moet die sluitpale nie laat opgaan nie, totdat die trein vry van die oorgang en die seinjaal of sinjale op „gevaar” herstel is.

(2) **SLEGS DUBBELLYNE.**—Behalwe waar andersins bepaal in die plaaslike aanhangsels, waar daar op dubbellyne 'n bedryfsdienaar op diens is in 'n seinhuis waaruit sluitpale gekontroleer word en die oorgang nie beskerm is nie deur middel van twee „stopsinjale” in die rigting „op” of „af”, na die geval mag wees, moet die bedryfsdienaar nie toelaat dat die oorgang beset word deur swaar voertuie of troppe diere nadat hy 'n trein aangeneem het nie. As daardie oorgang beset is deur swaar voertuie of troppe diere dan moet 'n bedryfsdienaar 'n trein nie aanneem nie totdat die oorgang vry is.

149. Sluitpale deur 'n oorgangwagter bedien.

Waar sluitpale deur 'n oorgangwagter bedien word, moet hy dit laat sak sodra hy 'n trein hoor of sien nader of 'n waarskuwing van die nadering daarvan ontvang deur middel van 'n kloksein, lokomotieffluitjie of iets anders. Hy moet die sluitpale nie weer laat opgaan nie, totdat die volledige trein verby die spoorwegoorgang is.

150. Ligte aan sluitpale.

Wanneer 'n lamp aan 'n sluitpaal bevestig is, wys die lamp 'n rooi lig vir padverkeer wanneer die sluitpale gedurende die nag toe is. Wanneer die sluitpale oop is vir padverkeer, is die rooi ligte nie van die pad af sigbaar nie.

151. Padverkeer moet nie op die spoor gestop word nie.

Waar sluitpale nie deur middel van 'n hefboom gekontroleer word nie maar afsonderlik bedien word, en die padverkeer slegs uit een rigting nader, moet die sluitpaal wat die verste van die verkeer is, eerste oopgemaak word. Wanneer padverkeer die spoorwegoorgang van weerskante nader, moet die sluitpale in die volgorde oopgemaak word wat die padverkeer die spoedigste oor die spoor sal bring.

152. Kontrole van voethekkies.

Waar 'n voethekkie uitgerus is met 'n sluitinrigting wat uit 'n hefboomraam bedien word, moet die bedryfsdienaar of oorgangwagter, na die geval mag wees, van hierdie toestel gebruik maak wanneer dit nodig is om persone te verhinder om op die spoor te kom.

153. Spoorwegoorgange sonder sluitpale.

By spoorwegoorgange waar daar geen sluitpale bestaan nie, maar 'n oorgangwagter gestasioneer is, moet die oorgangwagter op 'n plek staan waar hy duidelik gesien kan word van die pad wanneer 'n trein nader, en hy moet 'n gevaarhandsein vir padverkeer vertoon.

154. Oorgangwagters moet verbygaande treine dop-hou.

'n Oorgangwater moet besonder let op treine wat oor die spoorwegoorgang loop waar hy gestasioneer is. As hy bespeur dat daar iets verkeerd is in verband met 'n trein, moet hy 'n „gevaarhandsein” aan die drywer en die kondukteur vertoon. Nadat die trein verby is, moet hy twee knalpatrone op die spoor plaas en gereed wees om 'n „gevaarhandsein” vir die volgende of teenoorgestelde trein te gee.

155. Spoorwegoorgange moet vry van versperrings gehou word.

- (1) 'n Oorgangwagter moet die ruimte tussen die loopspoor en die binneste veiligheidspoor vry van klippe, vullis of ander versperrings hou.
- (2) 'n Oorgangwater moet alle diere wat rondloop op spoorwegeiendom op of in die nabyheid van 'n spoorwegoorgang wegja.

156. Aansteek van lampe by spoorwegoorgange.

- (1) Wanneer lampe opgerig is naby sluitpale by 'n spoorwegoorgang waar daar 'n oorgangwagter is, moet hy gedurende sy diens tyd die lampe in die nag behoortlik aan brand hou.
- (2) Lampe aan sluitpale by 'n spoorwegoorgang moet aan brand gehou word van sonder tot sonop en gedurende mistige weer, behalwe waar andersins bepaal in die plaaslike aanhangsels.

157. Gebreke by spoorwegoorgange moet gerapporteer word.

'n Oorgangwagter moet die werking van die verskillende toestelle by die oorgang waar hy gestasioneer is dikwels toets, en alle gebreke daaraan sonder versuim aan die verantwoordelike amptenaar rapporteer.

ONGELUKKE.**158. Ongelukke en versperrings op die spoorweë.**

- (1) **RAPPORTEER VAN ONGELUKKE.**—Besonderhede van 'n ongeluk of versperring op enige gedeelte van die spoorweë moet dadelik aan die verantwoordelike amptenaar op die stasie of by die seinhuis aan weerskante van daardie ongeluk of versperring gerapporteer word en ook aan alle ander stasies wat moontlik daarby betrokke is. Die verantwoordelike amptenaar wat eerste die inligting in verband met 'n ongeluk of versperring ontvang, moet ooreenkomstig die instruksies vervat in afdeling XI van die Algemene Aanhangsel volledige besonderhede daarvan rapporteer.
- (2) **STASIEMEESTER MOET GEROEP WORD.**—Wanneer 'n ongeluk of ander voorval plaasvind wat moontlik die veilige loop van treine kan belemmer nadat die stasiemeester van diens gegaan het, moet daardie amptenaar dadelik verwittig word en hy moet kontrole hervat.
- (3) **PERSOONLIKE BESERINGS.**—Wanneer persone as gevolg van 'n ongeluk beseer is, moet die verantwoordelike amptenaar hulp aan die beseerdes verleen. As geneeskundige hulp nodig is, moet die verantwoordelike amptenaar die spoorwegdokter en, indien nodig, die distriksdokter ontbied. As die dienste van 'n plaaslike dokter makliker verkry kan word, moet hy ontbied word. Die name en adresse van beseerde persone moet dadelik getelegrafeer word, soos bepaal in afdeling XI van die Algemene Aanhangsel, en die name en adresse van ooggetuies moet ook verkry en inbegryp word in die uitvoerige verslag wat deur die verantwoordelike amptenaar ingedien moet word.
- (4) **ERNSTIGE BESERINGS.**—Wanneer in gevalle van ernstige besering die beseerde persone na die naaste hospitaal vervoer moet word, moet 'n bevoegde dienaar daardie persone vergesel.

Daar moet ook dadelik stappe gedoen word om die familiebetrekkings of vriende in kennis te stel waar die beseerdes is en in watter toestand hulle verkeer.

- (5) **NOODLOTTIGE ONGELUKKE.**—In die geval van dood as gevolg van 'n ongeluk, moet die verantwoordelike amptenaar, indien nodig, reëlins tref om die lyk vry van die spoorlyne te laat plaas en hy moet die geval rapporteer aan—

- (a) die naaste polisiebeampte, en reëlins met hom tref vir die tydelike beskikking oor die lyk;
- (b) die magistraat van die distrik volgens wese instruksies gehandel moet word;
- (c) die familiebetrekkings of vriende van die oorledene, en
- (d) die afdelingsbestuurder.

Volledige rapporte van almal wat by die saak betrokke is, moet daarna deur die verantwoordelike amptenaar verkry en by die afdelingskantoor ingedien word.

- (6) **BESIKKING OOR LYK.**—Wanneer 'n lyk na die dodehuis gestuur word, moet die dienaar wat die lyk vergesel besonderhede van die ongeluk met die naam van die oorledene, indien moontlik, en sy eie naam, rang en adres daarby laat.

DEEL V.**ALGEMENE TREINBEDRYF: PLIGTE VAN TREIN- EN STASIEPERSONEEL.****159. Aan- en afboek.**

- (1) Elke lid van die treinpersoneel moet in die boek wat vir die doel gehou word, die tyd inskryf wanneer hy op en van diens gaan, en elke inskrywing moet deur die betrokke dienaar onderteken word.
- (2) Waar dit moontlik is, moet elke lid van die treinpersoneel wanneer hy van diens gaan, seker maak van die tyd wanneer hy weer sy pligte moet hervat.

160. Kennisgewings moet deur treinpersoneel ondersoek word.

- (1) **TREINPERSONEEL MOET KENNISGEWINGS LEES.**—Elke lid van die treinpersoneel moet, voordat hy sy pligte aanvaar, uit die sirkulêres aan hom verskaf of uit kennisgewings vir sy inligting vertoon, seker maak of daar iets is wat sy spesiale aandag vereis op die lyn waaroor sy trein moet loop.
- (2) **TREINPERSONEEL MOET VAN BUITENGEWONE BEDRYF VERWITTIG WORD.**—As berig op kort kennisgewing ontvang is deur die verantwoordelike stasiebeampte of by 'n lokomotief-dépôt van buitengewone bedryf soos die loop van spesiale treine, intrekkings en snelheidsbeperkings, moet hy besonderhede van daardie berig verstrek aan alle betrokke treinpersoneel wat vir diens aangeboek maar die stasie of dépôt, na die geval mag wees, nog nie verlaat het nie.

161. Pligte van lokomotiefpersoneel.

- (1) **WANNEER LOKOMOTIEF OORGENEEM WORD.**—'n Drywer en 'n stoker moet op diens wees en hulle lokomotief op die bepaalde tyd oorneem. 'n Drywer moet hom daarvan oortuig dat die lokomotief in behoorlike werkende orde is en 'n voldoende voorraad olie, brandstof en water het. Almal wat by die saak betrokke is, moet sorg dat die lokomotief gereed is om aan die trein gehaak te word waarvoor dit bedoel is, vyftien minute voor die vasgestelde vertrektyd, behalwe waar spesiaal bepaal in plaaslike aanhangsels of bedryfstydboeke.

- (2) **GEBREKE MOET GERAPPORTEER WORD.**—Alle gebreke en tekorte in 'n lokomotief of die uitrusting daarvan wat deur 'n drywer bemerk word, moet aan die end van 'n reis deur hom gerapporteer en daarna aangeteken word in die boek wat vir die doel gehou word.

162. Drywer se uitrusting.

'n Drywer moet die gereedskap en uitrusting wat bepaal is in klousules 50 en 51, afdeling IX, van die Algemene Aanhangel, en alle ander gereedskap en uitrusting, gelas deur die verantwoordelike amptenaar van 'n lokomotiefdepôt, by hom hê.

163. Steenkool en lokomotiefuitrusting moet veilig geplaas wees.

'n Drywer en 'n stoker moet sorg dat die steenkool op hulle kolewa nie hoër opgestapel is as die maksimumhoogte van die fragmeter vir die afdeling van die spoor waarvoor die lokomotief moet loop nie, en dat die steenkool sodanig gelaai is dat dit nie kan afval wanneer die lokomotief loop nie. Hulle moet ook sorg dat die vuurysters en gereedskap so geplaas word dat dit nie kan afval nie.

164. Lokomotiewe onder stoom moet onder toesig wees.

- (1) **DRYWER EN STOKER MOET OP LOKOMOTIEF WEES.**—'n Lokomotief onder stoom kan slegs in beweging gebring word op 'n looplyn of sylyn buite die lokomotiefterrein terwyl beide die drywer en stoker daarop is, behalwe waar andersins bepaal in hierdie regulasies, die Algemene Aanhangel en plaaslike aanhangsels.
- (2) **WANNEER DRYWER EN STOKER LOKOMOTIEF KAN VERLAAT.**—'n Drywer en 'n stoker op diens, moet hulle lokomotief nie alleen laat nie behalwe wanneer dit noodsaaklik is en dan alleen as dit binne die ruimtemerke in 'n sylyn staan, in die middelste versnelling gestel, met die handrem stewig aangeslaan en die silinderkrane oop.

165. Drywer moet in besit wees van 'n horlosie.

'n Drywer van 'n trein moet in besit wees van 'n vertroubare horlosie. Voordat hy sy reis aanvaar, moet hy sorg dat dit die regte tyd aantoon.

166. Pliëte van stoker.

- (1) **STOKER STAAN ONDER BEVEL VAN DRYWER.**—'n Lokomotiefstoker staan onder bevel van die drywer. Die stoker moet die drywer se instruksies onverwyld uitvoer.
- (2) **WANNEER 'N STOKER 'N KONDUKTEUR SE WERK MOET VERRIG.**—Wanneer 'n los lokomotief as 'n trein loop en nie deur 'n kondukteur vergesel is nie, moet die werk wat gewoonlik deur die kondukteur verrig word, deur die stoker volgens opdrag van die drywer uitgevoer word.

167. Aan- en afkoppel van lokomotiewe.

- (1) **STOKER MOET LOKOMOTIEF AAN- EN AFKOPPEL.**—'n Stoker moet alle verbindings tussen die lokomotief en die trein by die vertrekpunt, eindpunt, en, wanneer nodig, by tussenstasies, aan- en afkoppel, na die geval mag wees, tensy 'n bevoegde dienaar op daardie stasies vir die doel gebruik word.
- (2) **DRYWER MOET SORG DAT LOKOMOTIEF STEWIG OPKOPPEL IS.**—Voordat hy 'n reis aanvaar, moet die drywer sorg dat die lokomotief stewig opgekoppel is met die trein.

168. Drywers moet die lyn ken.

Daar moet nie toegelaat word dat 'n drywer 'n lokomotief neem oor 'n gedeelte van die lyn waarmee hy nie vertrou is nie, tensy hy vergesel is van 'n

drywer of geslaagde stoker wat met daardie gedeelte van die lyn bekend is. Die aanwesigheid van daardie dienaar onthef die drywer egter nie van sy aanspreeklikheid as drywer van daardie lokomotief nie.

169. Trein wat deur twee of meer lokomotiewe bedien word.

Wanneer twee of meer lokomotiewe vir die bediening van 'n trein gebruik word, is die drywer en stoker van die voorste lokomotief verantwoordelik vir die inagneming van sinjale. Die drywer van die voorste lokomotief is verantwoordelik vir die bediening van die vakuümrem. Die drywer van die tweede lokomotief moet oplet op en handel volgens die seine gegee deur die drywer van die voorste lokomotief. Die drywer van die tweede lokomotief is egter nie onthef van die verantwoordelikheid om alle sinjale betreffende die veilige loop van die trein in ag te neem en daarvolgens te handel nie. (Sien klousule 43, afdeling II, van die Algemene Aanhangel.)

170. Vertrek en stop van treine.

Drywers moet hulle treine versigtig in beweging bring en stop om te verhoed dat hulle ruk en stamp. [Sien klousule 43 (7), (8), afdeling II, van die Algemene Aanhangel.]

171. Drywers en stokers moet uitkyk.

Terwyl sy trein aan die loop is, moet 'n drywer goed oplet veral wanneer hy stasies, haltes, tussen-uitwykspore, tussensylyne, seinhuise, spoorwagoorgange en spanne wat aan die spoorbaan werk, nader en verbygaan. Die stoker moet ook goed oplet wanneer hy nie besig is om ander pligte verbonde aan die lokomotief uit te voer nie. Lokomotiefpersoneel moet ook dikwels agteruit kyk om te sorg dat die trein veilig loop. Sover dit moontlik is, moet die drywer so reël dat die stoker vry is om te kan oplet wanneer die trein stasies, haltes, tussen-uitwykspore, tussensylyne, seinhuise en spoorwagoorgange nader of verbygaan.

172. Lokomotieffluitjie of toeter moet geblaas word.

'N DRYWER MOET EEN LANG FLUIT OF TOET LAAT BLAAS—

- (a) wanneer sy trein vertrek van 'n stasie, halte, tussen-uitwykspoor, tussensylyn en seinhuis, behalwe waar andersins bepaal in die Algemene Aanhangel en plaaslike aanhangsels;
- (b) wanneer sy trein 'n afstandsiniiaal op „versigtig“, 'n buitehuis, 'n tussenhuis- of 'n huisiniiaal op „gevaar“ nader;
- (c) wanneer hy 'n stasie, halte, tussen-uitwykspoor, tussensylyn en seinhuis nader waar 'n trein rangeerwerk doen of op 'n aangrensende lyn staan;
- (d) om dienaar wat aan of naby die lyn werk te waarsku;
- (e) wanneer hy fluitborde en spoorwagoorgange nader (sien klousule 18, afdeling I, van die Algemene Aanhangel);
- (f) wanneer persone of diere op of naby die spoorbaan gesien word.

173. Drywers moet seine in ag neem en lokomotiewe op veilige afstand van wissels hou.

- (1) **INAGNEMING VAN SEINE.**—'n Drywer en 'n stoker moet waaksaam en versigtig wees. Hulle moet onmiddellike aandag verleen aan en sonder versuim alle sinjale in ag neem.
- (2) **SINJAAL MOET „ALLES REG“ VERTOON WANNEER DIT VERBYGEAAN WORD.**—Nadat 'n drywer 'n sinjaal in die stand „alles reg“ gesien het vir sy trein of lokomotief om voort te gaan, moet hy, voordat die lokomotief of voorste voertuig werklik verby die sinjaal gaan, seker maak dat dit nog in die „alles reg“ stand is.

- (3) TREINE MOET NIE LOOPLYNE VERSPER NIE.—'n Trein wat op 'n looplyn staan by 'n telegraafstasie, mag nie vorentoe beweeg, teruggestoot of toegelaat word om 'n aangrensende looplyn te versper voordat die toestemming van die bedryfsdienaar verkry en die regte sein gegee is nie. By 'n plek, behalwe 'n telegraafstasie, moet sodanige toestemming en handsein deur die kondukteur gegee word.
- (4) WISSELS MOET NIE VERSPER WORD NIE.—Wanneer daar volgens 'n „gevaarsein” gehandel word, moet 'n drywer die trein tot staan bring sodat die lokomotief die wissels en kruisdele van 'n ander looplyn nie versper nie.
- (5) ONTSPOURINGSTOESTEL.—As 'n trein of rangeerlokomotief tot staan gebring word by of naby 'n ontsporingstoestel, moet die drywer seker maak dat daardie ontsporingstoestel in die regte stand is voordat hy die trein of rangeerlokomotief daaroor laat loop.
- (6) LOKOMOTIEWE IN 'N LOKOMOTIEFTERREIN.—'n Drywer moet nie sy lokomotief van 'n lokomotiefterrein op verkeerslyne en looplyne laat gaan nie tensy hy 'n sein of mondelinge toestemming daartoe van 'n gemagtigde dienaar verkry.

174. Sinjale nie duidelik sigbaar nie.

Wanneer 'n drywer 'n stasie, aansluiting of tussen-uitwykspoor nader en die sinjale weens mistige weer of ander toestande nie duidelik gesien kan word nie, moet hy snelheid verminder, die fluitjie laat blaas, en gereed wees om die trein te stop as 'n „gevaarsein” vertoon word of as die lyn vlak anderkant beset is.

175. Lewende hawe op of naby die lyn.

Wanneer 'n drywer lewende hawe op die lyn of naby onomheinde gedeeltes van die lyn sien, moet hy sy lokomotieffluitjie laat blaas; snelheid verminder en, indien nodig, gereed wees om te stop. As lewende hawe omgery word, moet die trein gestop en versperrings van die lyn verwyder word. Die saak moet deur die drywer by die volgende stasie en aan die verantwoordelike amptenaar by sy huisdépôt gerapporteer word. As dit moontlik is, moet die ploegbaas deur die drywer en ook deur die verantwoordelike stasiebeampte verwittig word.

176. Regulering van snelheid van treine.

- (1) VASGESTELDE LOOPTYD MOET GEHANDHAAF WORD.—'n Drywer moet die loop van sy trein reguleer om die vasgestelde looptyd te handhaaf sonder om sy trein teen buitensporige snelheid te laat loop.
- (2) DRYWERS MOET DIE SNELHEIDSBEPERKING NIE OORSKRY NIE.—Wanneer 'n trein volgens vasgestelde tyd loop of wanneer pogings aangewend word om verlore tyd op te maak, moet 'n drywer die snelheidsbeperking bepaal in die Algemene Aanhangsel, plaaslike aanhangsels of spesiale kennisgewings nie oorskry nie.
- (3) DRYWERS MOET SÊ WANNEER TYD OPGEMAAK KAN WORD.—Wanneer 'n trein laat is, moet die drywer aan die verantwoordelike stasiebeampte sê of hy tyd kan opmaak en as hy kan, hoeveel, nadat rekening gehou is met die regulasies vervat in subklousules (1) en (2) hiervan.
- (4) VOLDOENDE REMKRAG MOET GEHANDHAAF WORD.—'n Drywer moet voldoende remkrag handhaaf om volkome beheer oor die trein te verseker. Hy moet ook uitvoering gee aan die instruksies vasgestel in klousule 19, afdeling I, van die Algemene Aanhangsel.

177. Snelheid van treine oor wissels en draaie.

'n Drywer moet die snelheid van sy trein sodanig reguleer om seker te maak dat die trein veilig en gestadig om draaie en oor wissels en kruisdele loop.

Die snelheidsbeperkings vervat in die Algemene Aanhangsel en plaaslike aanhangsels of spesiale kennisgewings, moet nagekom word. Waar 'n snelheidsbord verskaf is, moet die snelheid wat daarop aangegeven is nie oorskry word nie.

178. Treine wat by platforms stop.

Ingeval 'n passasiers- of gemengde trein of 'n gedeelte daarvan, duskant of anderkant 'n platform gestop word, moet die drywer die trein nie in beweging bring nie totdat hy 'n sein van 'n gemagtigde dienaar ontvang. Die laasgenoemde dienaar moet, voordat hy daardie sein gee, hom daarvan oortuig dat passasiers nie op die trein klim of daarvan afstap nie.

179. Lossing van warm water of vuur.

- (1) 'n Drywer of stoker moet nie warm water, vuur of sintels uit die lokomotief los wanneer dit deur 'n tunnel of oor 'n brug gaan nie, en hy mag ook nie vure skoonmaak oor wissels en kruisdele of waar gras of ander ontvlambare stowwe naby die lyn is nie. (Sien klousule 38, afdeling IX, van die Algemene Aanhangsel.)
- (2) Drywers moet stappe doen om te verhoed dat lokomotiefvure geskud, gehark of uitgegooi word terwyl lokomotiewe in die onmiddellike nabyheid van petroltenktrokke is.

180. Seine van ploegbase om snelheid te verminder.

Wanneer 'n groen handsein deur 'n ploegbaas langs die spoorbaan vertoon word, moet die drywer die snelheid van die trein tot agt myl per uur verminder, en hierdie snelheid moet nie oorskry word nie totdat 'n handsein „alles reg” gegee word deur 'n gemagtigde dienaar as 'n aanduiding dat die gewone snelheid hervat kan word.

181. Drywers moet help om treine saam te stel.

Wanneer vereis, moet 'n drywer help om sy trein saam te stel. Hy moet ook van die kondukteur besonderhede verkry in verband met die aantal asse, gewig van trein en, sover moontlik, die aard van die werk wat op die reis verrig moet word. (Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 184 en 185.)

182. Drywers wat ongeskik raak.

As 'n drywer op reis ongeskik raak vir diens, moet die stoker inmiddels toesig neem van die lokomotief en die hulp van die kondukteur verkry as geen ander geskikte dienaar teenwoordig is nie. As dit nodig is om die trein te beskerm, moet die kondukteur sulks doen voordat hy hulp verleen. Die stoker wat as drywer van die trein optree, kan daarna versigtig voortgaan totdat hy 'n dienaar kry wat bevoeg is om as stoker op te tree en sodoende die kondukteur aflos, wat dan weer na die kondukteurswa moet gaan. Na aankoms by die eersvolgende stasie moet besonderhede berig word aan die betrokke lokomotiefdépôt, en die verantwoordelike amptenaar by daardie dépôt moet instruksies gee aangaande die verdere stappe wat gedoen moet word.

183. Pligte van kondukteurs wanneer hulle werk oorneem.

- (1) MOET OP REGTE TYD OP DIENS WEES.—'n Kondukteur moet hom vir diens aanmeld en gereed wees om toesig van sy trein te neem op die aangekondigde tyd en plek.
- (2) MOET IN BESIT VAN NODIGE UITRUSTING WEES.—'n Kondukteur moet in besit wees van die uitrusting wat bepaal is in klousule 34, afdeling IX, van die Algemene Aanhangsel en alle addisionele uitrusting wat deur die verantwoordelike stasiebeampte gelas word.
- (3) MOET BEKEND WEES MET DIE LYN.—'n Kondukteur moet bekend wees met die lyn waarvoor sy trein moet loop.

184. Kondukteur se pligte nadat hy werk oorgeneem het.

- (1) **REGTE TYD MOET VERKRY WORD.**—Voordat hy op reis gaan, moet die kondukteur die regte tyd van die gemagtigde stasiebeampte verkry en, indien nodig, sy horlosie dienooreenkomstig stel. Hy moet sy tyd vergelyk met die tyd aangetoon op die stasieklok aan die end van die reis en, wanneer nodig, met die klokke op stasies onderweg.
- (2) **TREIN MOET BEHOORLIK OPGESTEL EN VOLLEDIG WEES.**—Voordat 'n trein vertrek, moet 'n kondukteur sorg dat die voertuie reg opgestel, die treinteken en die ander nodige treinaanwysers verskaf en alle voertuie behoorlik opgekoppel en voertuigdeure stewig toe is.
- (3) **VOLDOENDE VAKUUMREMCRAG MOET GEHANDHAAF WORD.**—'n Kondukteur moet sorg dat die vakuümremverbindings dwarsdeur die trein reg gekoppel is, en dat die nodige remkrag voor vertrek en gedurende die reis beskikbaar is. Hy moet ook die instruksies, bepaal in klousule 19, afdeling I, van die Algemene Aanhangsel betreffende die bediening van die vakuümrem nakom.
- (4) **TREIN MOET ONDERWEG ONDERSOEK WORD.**—Die kondukteur van 'n goedere- of gemengde trein moet die vragte, boksele, skaapnette, toue, kettings en kraanverbindings dikwels onderweg ondersoek en, wanneer nodig, vasmaak.
- (5) **WANNEER-VOERTUIE ONDERWEG AAN- OF AFGEHAAK WORD.**—As 'n voertuig agter aan 'n trein aan- of afgehaak word, moet die kondukteur sorg dat die treinteken en ander treinaanwysers verwyder en op die regte plekke aan die trein geplaas word. Hy moet ook sorg dat 'n skakel nie in die agterste stootkussing van die laaste voertuig van die trein gelaat word nie.
- (6) **HANDLAMP MOET BRAND.**—'n Kondukteur moet sy handlamp tussen sonder en sonop en gedurende mistige weer laat brand. Sy handlamp moet ook brand voordat die trein lang tunnels binnegaan en terwyl die trein daardeur loop.
- (7) **TREINJOERNAAL EN VOERTUIGLYS.**—'n Kondukteur moet sy treinjoernaal en voertuiglys ooreenkomstig die instruksies vervat in klousule 24 tot en insluitende 28, afdeling IX, van die Algemene Aanhangsel, saamstel.

185. Kondukteurs moet drywers van vragte verwittig.

Voor vertrek en onderweg, moet die kondukteur alle moontlike inligting aan die drywer verstrek betreffende die rangeer- en ander werk wat verrig moet word, en hy moet ook besonderhede van die aantal asse en die gewig van die trein aan die drywer verstrek.

186. Lewende hawe moet ondersoek word.

Voor vertrek, en onderweg, moet 'n kondukteur sorg dat die deure van trokke waarin lewende hawe vervoer word, behoorlik toe is. Hy moet dikwels die trokke onderweg ondersoek en hom daarvan oortuig dat die diere veilig vervoer word.

187. Kondukteurs se aanspreeklikheid vir possakke en pakkette.

- (1) **TEENSTRYDIGHEDE MOET GERAPPORTEER WORD.**—'n Kondukteur is aanspreeklik vir die possakke, pakkette, bagasie en oorlaaigoedere wat aan sy sorg toevertrou is en vir veilige aflewering op die stasies waarheen hulle gestuur word. Alle teenstrydighede moet deur hom gerapporteer word.
- (2) **PASSASIERE WAT IN KONDUKTEURSWA REIS.**—'n Kondukteur kan slegs toelaat dat passasiers in sy kondukteurswa reis ooreenkomstig die voorwaardes bepaal in die Algemene Aanhangsel en/of plaaslike aanhangsels.

- (3) **OORHANDIGING VAN TREIN AAN END VAN REIS.**—'n Kondukteur moet aan die end van sy reis nie die trein verlaat nie totdat alle possakke, pakkette, bagasie en oorlaaigoedere, tesame met die betreklike dokumente aan die dienare wat gemagtig is om hulle te ontvang, afgelewer is.

188. Private besittings van dienare moet ingeskryf word.

'n Dienaar moet geen artikels, behalwe dié waarop hy geregtig is, op 'n trein in sy besit hê nie, tensy daardie artikels ingeskryf is.

189. Oorhandiging van treine deur kondukteurs.

- (1) **PASSASIERSTREINE.**—Na beëindiging van sy reis, moet 'n kondukteur van 'n passasiers- of gemengde trein daardie trein oorhandig aan die afloskondukteur of ander gemagtigde dienaar.
- (2) **GOEDERETREINE.**—Na beëindiging van sy reis, moet 'n kondukteur van 'n goederetrein daardie trein oorhandig aan die terreininspekteur of ander gemagtigde dienaar.

190. Treinpersoneel moet verantwoordelike stasiebeampte gehoorsaam.

Treinpersoneel staan onder die bevel van die verantwoordelike amptenaar wanneer hulle binne die gebied beskerm deur vaste sinjale op 'n stasie is.

191. Vertrektyd van treine.

- (1) **PASSASIERSTREINE.**—Daar moet nie toegelaat word dat 'n passasiers- of gemengde trein voor die in die publieke tydtafel bepaalde tyd van 'n stasie of halte vertrek nie.
- (2) **GOEDERETREINE.**—'n Goederetrein kan toegelaat word om voor sy vasgestelde tyd te vertrek en te loop mits doeltreffende en veilige bedryf nie daardeur belemmer word nie.
- (3) **WANNEER TREIN NIE VOOR TYD MAG LOOP NIE.**—'n Afdeling van die lyn, beset deur 'n ballastrein wat volgens die telegraaforderstelsel loop, moet nie deur 'n trein wat voor tyd loop, binnegegaan word nie.

192. Vertrek van treine.

- (1) **SEIN „ALLES REG” VIR KONDUKTEUR.**—Die sein „alles reg” aan 'n kondukteur vir 'n trein om te vertrek, is 'n wit vlag of 'n wit lig wat bo die hoof gehou word deur die verantwoordelike stasiebeampte of ander gemagtigde dienaar. In die geval van 'n goederetrein, kan die sein „alles reg” gedurende die dag deur middel van die hand gegee word.
- (2) **KONDUKTEUR SE „VERTREKSEIN” AAN DRYWER.**—Nadat die sein „alles reg” van die gemagtigde stasiebeampte ontvang en alle treinpilte vervul is, moet die kondukteur 'n groen vlag of groen lig, stadig bo die hoof geswaai, aan die drywer gee om aan te toon dat die trein kan vertrek sodra die drywer voldoen het aan die bepalinge van subklousule (5) hiervan. Waar die toestand sodanig is dat die kondukteur se „vertreksein” nie deur die drywer gesien kan word nie, kan daardie sein oorgesein word aan die drywer deur 'n gemagtigde amptenaar of die kaartjiesonderseker.
- (3) **VERTREK VAN TREINE VAN ONBEDIENDE PLEKKE.**—By onbediende plekke moet die kondukteur sorg dat alles in orde is voordat hy die „vertreksein” gee. Wanneer kaartjiesondersekers teenwoordig is, moet hulle aan die kondukteur sein dat alles reg is voordat die trein kan vertrek.
- (4) **TEKEN MOET DEUR DRYWER GEHOU WORD EN LYN MOET VRY WEES.**—Behoudens die bepalinge van plaaslike aanhangsels moet die gemagtigde stasiebeampte by stasies op enkellyne nie die

sein „alles reg” aan die kondukteur gee nie, totdat hy hom daarvan oortuig het dat die regte teken aan die drywer afgelewer, die lyn voor vry, die wissels reg gestel en die vasgestelde pouse in ag geneem is.

- (5) DRYWER MOET „VERTREKSEIN” VERKRY EN HOM OORTUIG DAT LYN VRY IS.—’n Drywer moet, voordat hy vertrek, die „vertreksein” van die kondukteur verkry en hom daarvan oortuig dat die lyn voor vry is, die vaste sinjale, waar dit bestaan, op „alles reg” gestel en die regte teken in sy besit is wanneer hy op ’n enkellyn vertrek. (Sien die hierin genoemde regulasie No. 204.)

193. Wisseling van tweede „vertreksein”.

- (1) LOKOMOTIEFPERSONEEL MOET TERUGKYK VIR TWEDE „VERTREKSEIN”.—Die stoker of drywer wat die beste uitsig het, moet nadat hulle vertrek het van of deur ’n stasie; tussen-uitwykspoor of halte gegaan het, terugkyk en ’n tweede „vertreksein” verkry van die kondukteur, tensy andersins bepaal in die Algemene Aanhangel of plaaslike aanhangsels.
- (2) WANNEER TWEDE „VERTREKSEIN” GEGEE MOET WORD.—Nadat die trein vertrek het van of geloop het deur ’n stasie, tussen-uitwykspoor of halte, moet die kondukteur terugkyk om te sien of ’n „gevaarhandsein” gegee word. Indien nie, moet hy hom daarvan oortuig dat die meter in sy kondukteurswa nog die voorgeskrewe vakuum aantoon. So spoedig moontlik nadat die hele trein oor die laaste paar wissels geloop het, of, waar daar geen wissels is nie, verby die ent van die platform, moet die kondukteur ’n groen handsein aan die lokomotieffpersoneel gee. Die drywer of stoker moet hierdie sein beantwoord deur ’n handsein „alles reg” gedurende die dag te gee, en gedurende die nag ’n groen lig stadig van kant tot kant te swaai, of, in afwesigheid van ’n driekleurige lamp, die lokomotieffluit laat blaas.
- (3) VERSUIM OM TWEDE „VERTREKSEIN” TE GEE.—As die kondukteur versuim om die tweede „vertreksein” te gee, moet die drywer twee lang fluite laat blaas. As die tweede „vertreksein” dan nie gegee word nie, moet die drywer die trein stop en sy stoker, voorsien van handseine en knalpatrone, na die kondukteurswa stuur. As die kondukteur afwesig is, moet die stoker teruggaan na die stasie, tussen-uitwykspoor of halte, na die geval mag wees, om die kondukteur te soek en hy moet gereed wees om ’n naderende trein te stop.
- (4) TREIN TUSSEN STASIES GESTOP.—As ’n trein tussen stasies gestop word, moet die drywer nie voortgaan sonder dat hy die „vertreksein” van die kondukteur verkry het nie. Na vertrek moet die tweede „vertreksein” gegee en erken word.

194. Fluitjie moet vir rem geblaas word.

’n Drywer wat die hulp van die rem in die kondukteurswa nodig het, moet drie of meer harde fluite laat blaas. Daarna moet die kondukteur alle remme in die kondukteurswa en die handremme aan soveel ander voertuie as moontlik is, aanslaan.

195. Pouse tussen treine.

Wanneer ’n drywer uitvind dat daar ’n trein voor sy trein in dieselfde baanvak loop met ’n pouse van minder as dié wat vasgestel is in hierdie regulasies, die Algemene Aanhangel en/of plaaslike aanhangsels, of op ’n afstand van minder as een myl, moet hy die snelheid van sy trein verminder ten einde die voorgeskrewe pouse te handhaaf. (Sien die hierin genoemde regulasie No. 207.)

196. Vertoning van „deurgaande” handsein vir treine wat nie stop nie.

- (1) GROEN HANDSEIN MOET DEUR BEDRIYFSDIENAAR VERTOON WORD.—Wanneer ’n trein op enkellyn nie aangekondig is om op ’n stasie te stop nie, moet die bedryfsdienaar, mits die teken vir die volgende seksie verkry en die lyn deur die stasie vry is, ’n groen handsein stadig swaai as ’n teken vir die drywer dat dit nie nodig is om die trein te stop nie. Waar ’n „afstandsinjaal” verskaf is en daardie sinjaal vir die trein bedien kan word ooreenkomstig die hierin genoemde regulasie No. 33 (1) (b) (c), moet die „deurgaande” handsein nie vertoon word nie as die „afstandsinjaal” op „alles reg” is.
- (2) GROEN HANDSEIN MOET DEUR KONDUKTEUR EN BEDRIYFSDIENAAR VERTOON WORD.—’n Trein moet by stasies of haltes wat vir daardie trein as stopplekke aangekondig is, gestop word, behalwe wanneer die kondukteur ’n handsein „alles reg” gegee het as ’n aanduiding vir die drywer dat dit nie nodig is om sy trein te stop nie en die treinpersoneel oortuig is dat passasiers nie wag om op te klim nie (sien klousule 14, afdeling II, van die Algemene Aanhangel). In die geval van bediende stasies, moet ’n groen handsein ook deur die verantwoordelike amptenaar gegee word as die trein nie moet stop nie.

197. Treine moet gerangeer word om ander treine te laat verbygaan.

- (1) GOEDERE- EN BALLASTREINE.—Goedere- en ballastreine moet betyds vry van die looplyn gerangeer word om oponthoud van passasierstreine te voorkom.
- (2) TREIN MOET IN SYLYN GESTOOT WORD.—Wanneer ’n trein gerangeer moet word van ’n looplyn, moet dit, waar dit uitvoerbaar is, in ’n sylyn en nie op ’n ander looplyn gerangeer word nie.

198. Kondukteurswa moet laaste voertuig aan trein wees: Kondukteur moet goed oplet.

- (1) TREIN MET REMWA.—Tensy andersins bepaal in die Algemene Aanhangel, plaaslike aanhangsels of, wanneer spesiaal anders gelas deur die afdelingsbestuurder, moet elke trein ’n remwa hê. Daardie wa moet, indien moontlik, die laaste voertuig aan die trein wees. Wanneer ’n remwa aan die trein gehaak is, moet die kondukteur daarin reis.
- (2) TREIN SONDER REMWA.—Wanneer magtiging verleen word vir ’n trein sonder ’n remwa om op ’n looplyn te wees, moet ’n bevoegde dienaar die trein vergesel. Daardie dienaar moet van handseine voorsien wees en op die laaste voertuig of die naaste geskikte voertuig daaraan reis, waaruit hy ’n onbelemmerde uitsig van die trein in albei rigtings kan verkry. Hy moet ook sorg dat die vakuumrem dwarsdeur verbind en ’n „treinteken” reg bevestig is.
- (3) KONDUKTEUR MOET GOED OPLET.—Die kondukteur moet goed oplet en as hy iets bemerk wat moontlik die veilige loop van die trein sal belemmer, moet hy stappe neem om die gevaar soveel moontlik uit te skakel. Hy moet indien nodig, die vakuumrem aanslaan en ’n „gevaarhandsein” aan die drywer gee.

199. Wanneer ’n trein gestoot kan word.

’n Trein kan slegs op ’n looplyn gestoot word wanneer—

- (a) dit binne die beskerming van vaste sinjale is (sien die hierin genoemde regulasies Nos. 220 en 224);
- (b) dit teen hellings uit gehelp en oor keersylyne bedien word;
- (c) dit na die agterste stasie, aansluiting of tussen-uitwykspoor moet terugkeer [sien die hierin genoemde regulasies Nos. 226 (1) en 234 (1)];

- (d) die lokomotief misluk het en 'n lokomotief van 'n agterstasie nodig is om die trein te help om die eersvolgende stasie of tussenuitwykspoor te bereik [sien die hierin genoemde regulasies Nos. 227 (2) en 234 (1)];
- (e) die lyn versper is en treine bedien word na en van die versperringspunt [sien die hierin genoemde regulasies Nos. 230 (2) en 235 (15)];
- (f) dit as 'n ballastrein loop [sien die hierin genoemde regulasies Nos. 222 (4) en 224 (11)];
- (g) spesiale magtiging van die Hoofbestuurder verkry is.

200. Wanneer kondukteur op voorste voertuig moet reis.

Wanneer 'n trein gestoot word, moet die kondukteur of ander gemagtigde dienaar op die voorste voertuig reis, behalwe wanneer 'n mislukte lokomotief met sy verantwoordelike drywer en stoker, voor aan die trein gehaak is.

201. Onreëlmatighede en gebreke moet gerapporteer word.

- As 'n drywer of 'n kondukteur bemerk dat daar—
- (a) 'n gebrek of onreëlmatigheid in die bediening van sinjale, aanwysers of wissels is,
- (b) 'n gebrek of onreëlmatigheid in die spoorbaan, voertuie, omheinings, telegraaflyne of bouwerke is,
- (c) 'n grasbrand op of naby die spoorbaan is, wat die veiligheid van treine in gevaar kan bring, moet stappe, indien nodig, geneem word om ander treine te beskerm. Die omstandighede moet by die naaste stasie gerapporteer word. Die ploegbaas moet, indien nodig, verwittig word en 'n rapport ook ingedien word by die verantwoordelike amptenaar van die huisdépôt.

202. Gebrekkige voertuie aan treine.

As daar gekla word oor die loop van 'n passasiersvoertuig of as 'n kondukteur of drywer ontdek dat daar 'n gebrek in die loop van 'n voertuig aan 'n trein is, moet hy die verantwoordelike stasiebeampte of, as die trein op 'n seksie is, die verantwoordelike amptenaar op die eersvolgende stasie verwittig. Volledige besonderhede moet ook deur die kondukteur in sy joernaal aangeteken word. In die afwesigheid van 'n rytuig- en trokondersoeker, moet die drywer besluit of die gebrek dadelik herstel kan word en of die voertuig nie veilig is om te loop nie. As die voertuig nie veilig is om te loop nie, moet dit afgehaak word. (Sien klousules 122 en 123, afdeling X, van die Algemene Aanhangel.)

203. Voorrang van treine.

Treine moet in die volgende orde van voorrang behandel word—

- (a) hulpstreine of los lokomotiewe wat loop om 'n baanvak te ontruim;
- (b) snelpassasierstreine;
- (c) passasierstreine;
- (d) gemengde treine;
- (e) hulpstreine wat na dépôt terugkeer;
- (f) goederetreine;
- (g) los lokomotiewe of motortrollies;
- (h) ballastreine.

204. Regte teken moet afgelewer word aan en gehou word deur drywers.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) DRYWERS MOET NIE SONDER REGTE TEKEN AANGAAN NIE.—'n Drywer moet nie van 'n stasie of tussenuitwykspoor vertrek nie, totdat hy die inhoud van die teken aan hom afgelewer, gelees en seker gemaak het dat dit die regte teken is vir die afdeling waarvoor hy op die punt staan om te reis. In die geval van 'n deurgaande trein moet die drywer die inhoud van die teken lees en seker maak dat dit die regte teken is voordat hy die volgende seksie binnegaan. 'n

Drywer moet ook voldoen aan die voorwaardes insake die aanneming van tekens van toepassing op die stelsel van treinbediening vir die besondere seksie waarvoor hy op die punt staan om te reis, soos bepaal in die Algemene Aanhangel.

- (2) MEER AS EEN LOKOMOTIEF VIR 'N TREIN.—Wanneer daar twee of meer lokomotiewe vir 'n trein is, moet die teken afgelewer word aan en gehou word deur die drywer van die voorste lokomotief. (Sien die hierin genoemde regulasie No. 169.)
- (3) WANNEER DRYWERS TEKEN MOET OORHANDIG.—'n Drywer moet die teken in sy besit hou totdat hy die end van die seksie bereik waarop dit van toepassing is. Daarna moet hy dit dadelik oorhandig aan die dienaar wat gemagtig is om dit te ontvang, behalwe waar anders bepaal is in hierdie regulasies en in die Algemene Aanhangel.
- (4) WANNEER HULPLOKOMOTIEF NIE OOR DIE HELE SEKSIE GAAN NIE.—Wanneer 'n trein van agter gehelp word deur 'n hulplokomotief wat nie oor die hele telegraafseksie gaan nie, moet daardie lokomotief voorsien wees van 'n afsonderlike teken. Daardie teken moet eers aan die drywer van die treinlokomotief getoon en dan aan die drywer van die hulplokomotief oorhandig word, wat dit moet hou.

205. Drywers wat absolute of permissietekens ontvang.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) ABSOLUTE TEKEN.—'n Drywer in besit van 'n „absolute” teken moet gereed wees om die lyn binne die terrein wat beskerm is deur middel van vaste sinjale by die volgende telegraafstasie beset te vind. (Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 220 en 224.)
- (2) PERMISSIETEKEN.—'n Drywer in besit van 'n permissieteken moet verstaan dat die seksie waarop daardie teken van toepassing is, beset kan word deur 'n vorige of volgende trein. Hy moet ook gereed wees om die lyn beset te vind binne of onmiddellik buite die gebied wat beskerm is deur middel van vaste sinjale by die volgende telegraafstasie. (Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 207, 208, 220 en 224.)

206. Verantwoordelikheid vir die wisseling van tekens.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) DIENARE WAT GEMAGTIG IS OM TEKEN TE WISSEL.—Die dienaar wat gemagtig is om tekens te oorhandig of te ontvang, is 'n bedryfsdienaar, kondukteur, drywer, assistent-drywer, stoker en 'n dienaar (met 'n uniform of onderskeidingsteken) wat deur die afdelingsbestuurder gemagtig is.
- (2) BEDRYFSDIENAARS MOET SORG DAT REGTE TEKEN OORHANDIG WORD.—Voordat 'n bedryfsdienaar 'n teken oorhandig of na ontvangs daarvan, moet hy die inhoud daarvan lees en seker maak dat dit die regte teken vir die betrokke seksie is. Die bedryfsdienaar moet ook dadelik na aankoms van die trein die teken van die drywer verkry, behalwe waar anders bepaal is in die Algemene Aanhangel.
- (3) KONDUKTEURS MOET SORG DAT DIE REGTE TEKEN OORHANDIG WORD.—Wanneer 'n kondukteur 'n teken moet ontvang of oorhandig, moet hy, sodra dit in sy besit kom, die inhoud daarvan lees en seker maak dat dit die regte teken vir die betrokke seksie is.
- (4) VERANTWOORDELIKHEID VAN BEDRYFSDIENAARS EN TREINPERSONEEL.—Wanneer 'n teken oorhandig word aan of ontvang word deur 'n gemagtigde dienaar [soos bepaal in subklousule (1) hiervan] behalwe 'n bedryfsdienaar, drywer of kondukteur, is daardie bedryfsdienaar,

drywer of kondukteur nie onthef nie van die verantwoordelikheid om te sorg dat daardie teken die regte een is.

207. Pouse tussen treine—permissiestelsel.

- (1) **TYD TOEGELAAT.**—'n Trein moet nie toegelaat word om 'n ander trein op dieselfde baanvak te volg by 'n tussenpose van minder as 5 minute nie, tensy inligting ontvang is dat die volledige voorafgaande trein aangekom het by die volgende stasie, en tensy andersins bepaal in hierdie regulasies of in die Algemene Aanhangsel of plaaslike aanhangsels. Ten einde te verseker dat daar 'n pouse van minstens 5 minute sal wees tussen die aankoms van die treine by die telegraafstasie of volgende tekenstasie, of tussenuitwyspooor waar tussenwerking gereël is, moet die pouse van 5 minute of langer vasgestelde pouse tussen treine, waar nodig, verleng word ooreenkomstig die looptye en stopplekke in die baanvak.

- (2) **TREINPERSONEEL MOET GEWAARSKU WORD WANNEER VOORSTE TREIN IN BAANVAK STOP.**

(a) **Gemengde en goederetreine:** Wanneer daar met 'n gemengde of goederetrein rangeer- of swaar verkeerswerk verrig moet word by 'n tekenstasie, tussenuitwyspooor, tussensylyn of halte, of spesiaal in 'n baanvak gestop moet word, moet die kondukteur die bedryfsdienaar by die begin van die telegraafseksie skriftelik in kennis stel van die aard van die werk wat verrig moet word en die benaderde tyd wat vir die stop nodig sal wees. Tot tyd en wyl die trein wat moet stop volledig by die volgende telegraafstasie aangekom het, moet treine wat daardie trein op daardie baanvak moet volg, gestop word voordat hulle die baanvak binneloop, en die bedryfsdienaar moet die kondukteurs en drywers van daardie treine skriftelik in kennis stel van die aard van die werk wat daar deur die trein wat moet stop verrig moet word. Stopplekke vir rangeer- of swaar verkeerswerk by tekenstasies, tussenuitwyspooor, tussensylyne en haltes of spesiale stopplekke in die baanvak moet sover moontlik beperk word tot treine wat gedurende die dag loop, en tot 'n trein met 'n teken „geen trein volg nie”.

(b) **Passasierstreine:** Die bepalinge van paragraaf (a) hiervan is van toepassing op passasierstreine wat in 'n baanvak moet stop en waarvoor geen voorsiening in die tydtafel gemaak is nie, of wanneer die werk wat verrig moet word, sodanig is dat die vasgestelde tyd vir die stop by die tekenstasie, tussenuitwyspooor, tussensylyn of halte of die tyd toegelaat vir 'n voorwaardelike stop, vir die looptyd moontlik oorskry kan word.

208. Uitreiking van „waarskuwingsberig” aan treinpersoneel.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) **WANNEER „WAARSKUWINGSBERIG” NODIG IS.**—Die bedryfsdienaar moet die kondukteur en drywer voorsien van 'n „waarskuwingsberig” (vorm T. 389) aantonende die volgende besonderhede—

- (a) die aard van die teken wat aan die drywer oorhandig is,
- (b) die nommer van die vorige trein en die tyd waarop die trein van die stasie vertrek het, of dit werk moet verrig in die telegraafseksie en of dit verby daardie seksie is,

- (c) die nommer van die trein wat volg,
- (d) die nommer en aard van die trein of treine wat gekruis of verbygegaan moet word by 'n tussenuitwyspooor,

ooreenkomstig die voorwaardes van toepassing op die besondere metodes van treinkontrole in werking, soos bepaal in die Algemene Aanhangsel.

- (2) **VERANTWOORDELIKHEID VAN DRYWER EN KONDUKTEUR.**—Oorhandiging van 'n waarskuwingsberig aan 'n drywer onthef hom nie van sy verantwoordelikheid soos uiteengesit in die hierin genoemde regulasies Nos. 195, 204 en 205 nie, ook onthef die waarskuwingsberig aan 'n kondukteur oorhandig, daardie amptenaar nie van die verantwoordelikheid om sy trein te beskerm ooreenkomstig die bepalinge van die hierin genoemde regulasie No. 224.

- (3) **WANNEER WAARSKUWINGSBERIG NIE NODIG IS NIE.**—Dit is nie nodig om 'n waarskuwingsberig uit te reik aan treinpersoneel wanneer bediening onder een of ander van die volgende voorwaardes geskied nie—

- (a) telegraaforderstelsel;
- (b) waar slegs absolute bediening in werking is;
- (c) op tekenstasies waar tekens deur die treinpersoneel self uitgereik word;
- (d) by tussenuitwyspooor waar die tekens deur drywers gewissel word.

209. Toelating van treine in stasies.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) **TREINE WAT MEKAAR OP STASIES KRUIS OF VERBYGAAN.**—Wanneer treine mekaar moet kruis of verbygaan, kan slegs een trein op 'n slag in 'n stasie toegelaat word. Geen ander trein kan toegelaat word nie totdat die eerste trein wat toegelaat is, tot staan gekom het en alles in orde is vir die veilige deurloop van die tweede trein. Wanneer twee teenoorgestelde treine tegelyk 'n stasie nader, moet voorkeur gegee word aan die trein wat teen die helling nader. Wanneer beide trein die stasie teen 'n helling nader, moet voorkeur gegee word aan die trein wat teen die steilste helling uitloop, behalwe waar andersluidende instruksies vervat is in plaaslike aanhangsels.

- (2) **TREINE MOET BINNE RUIMTEMERKE GEBRING WORD.**—Nadat 'n trein tot staan gebring is in 'n stasie, moet die kondukteur vir die bedryfsdienaar 'n aanduiding gee of die agterkant van sy trein binne die ruimtemerk is al dan nie deur die vertoning van—

- (a) 'n „gevaarhandsein” wanneer dit nie vry is nie, of
- (b) 'n handsein „alles reg” in die dag en 'n wit lig gedurende die nag wanneer die trein vry van die ruimtemerk is.

Die bedryfsdienaar moet daardie sein erken deur dit te herhaal. Wanneer 'n „gevaarsein” vertoon word, moet die bedryfsdienaar dadelik stappe neem om die trein binne die ruimtemerk te laat bring. (Sien klousule 6, afdeling VIII, van die Algemene Aanhangsel.)

210. Handsein vir toelating van treine.

- (1) **HOE HANDSEINE GEGEE MOET WORD.**—Die regte handsein „alles reg” om 'n trein in die dag toe te laat in 'n stasie of tussenuitwyspooor is 'n groen vlag en gedurende die nag 'n lamp wat 'n groen lig vertoon en stil in die hand gehou word. (Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 65 en 67.)

- (2) DIENNAAR MOET IN BESIT WEES VAN BEIDE ROOI EN GROEN HANDSEINE.—Wanneer treine toegelaat word in stasies of tussenuitwykspore deur middel van die platform af deur die verantwoordelike dienaar gedurende die dag 'n rooi en 'n groen vlag en gedurende die nag 'n verligte handlamp in sy besit hê.

211. Toelating van treine in stasies wat nie met semafoorsiniale uitgerus is nie.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) WANNEER GEEN KRUISING PLAASVIND NIE.—Wanneer 'n trein op die punt staan om 'n stasie binne te loop wat nie van semafoorsiniale voorsien is nie, en dit nie nodig is vir die trein om 'n ander trein te kruis of verby te gaan nie, kan die handsein „alles reg” vertoon word van die platform af deur die verantwoordelike amptenaar, mits hy daarvan oortuig is dat die lyn waarop die trein toegelaat moet word, vry is en dat die wissels reg gestel en stewig gesluit is, en die verantwoordelike amptenaar moet deur persoonlike ondersoek net kort voor die aankoms van die trein seker maak dat dit die geval is. Daar moet voldoen word aan die bepalinge van die hierin genoemde regulasie No. 210 (2).
- (2) WANNEER TREINE KRUIS OF VERBYGAAN.—Wanneer treine op die punt staan om mekaar te kruis of verby te gaan by 'n stasie wat nie van semafoorsiniale voorsien is nie, moet die handsein „alles reg” om elke trein toe te laat, by die puntwissels vertoon word deur die verantwoordelike stasiebeampte of ander gemagtigde dienaar. Voordat hy die sein gee, moet die verantwoordelike dienaar hom daarvan oortuig dat die lyn waarop die trein toegelaat moet word, vry is en dat die wissels reg gestel en gesluit is of stewig vasgehou word vir die deurloop van die trein. Daar moet voldoen word aan die bepalinge van die hierin genoemde regulasie No. 210 (2).
- (3) DRYWERS MOET SEIN ONTVANG VOORDAT HULLE STASIE BINNEGAAN.—Wanneer 'n trein op die punt staan om toegelaat te word in 'n stasie wat nie van semafoorsiniale voorsien is nie, kan die drywer slegs daardie stasie binnegaan nadat hy 'n handsein „alles reg” ontvang het. As daardie sein nie gegee word nie, moet hy sy trein tot staan bring buite die puntwissels en daar bly. Hy moet die lokomotieffluitjie laat blaas en as 'n handsein dan nie gegee word nie, moet hy sy stoker stuur om die verantwoordelike stasiebeampte te herinner waar die trein staan.

212. Toelating van treine in stasies uitgerus met semafoorsiniale.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) TOELATING VAN TREINE WANNEER SEMAFOORSINIALE OP DETEKTORSTASIES OP „ALLES REG” IS.—Op 'n stasie wat uitgerus is met detektor-semafoorsiniale en waar die handwissels met sleutel en slot verseker kan word vir die hooflyn of uitwykspoor, kan treine slegs toegelaat word tot daardie stasie deur middel van 'n semafoorsiniale nadat die verantwoordelike dienaar hom daarvan oortuig het dat die lyn waarop daardie trein toegelaat moet word, vry is en dat die handwissels reg gestel en stewig gesluit is.
- (2) TOELATING VAN TREINE WANNEER SEMAFOORSINIALE OP GEVAAR IS:—
- (a) Behoudens die bepalinge van die volgende paragraaf (b), wanneer 'n trein toegelaat word in 'n stasie uitgerus met semafoorsiniale en daardie sinjale op gevaar is, moet 'n handsein „alles reg”

nie gegee word nie totdat die trein tot staan gekom het buite die semafoorsiniale. 'n Drywer moet nie volgens 'n handsein „alles reg” handel nie totdat hy sy trein tot staan gebring het buite die semafoorsiniale op gevaar.

- (b) Op stasies waarvoor uitdruklike magtiging in die plaaslike aanhangsels gegee is, waar die stasie teen 'n steil helling genader word, kan 'n handsein „alles reg” gegee word deur die bedryfsdienaar om 'n semafoorsiniale op „gevaar” verby te gaan, en die drywer kan volgens daardie handsein handel, maar nie voordat die snelheid van die trein verminder en die trein byna tot staan gebring is by die semafoorsiniale op „gevaar” nie.

- (c) Nadat die drywer hom daarvan oortuig het dat die handsein vir hom bedoel en dat die lyn voor vry is, kan hy die stasie versigtig binnegaan. [Sien die hierin genoemde regulasie No. 65 (2).]

(3) VERANTWOORDELIKEHEID, VAN STASIEBEAMPTES OP DETEKTORSTASIES WANNEER SINIALE OP GEVAAR IS.

- (a) Wanneer 'n kruising nie plaasvind nie.—Wanneer 'n trein toegelaat moet word in 'n stasie waar detektor-semafoorsiniale bestaan en die trein nie 'n ander trein moet verbygaan of kruis nie en die sinjale op gevaar is, kan 'n handsein van die platform of hefboomraam gegee word, mits die verantwoordelike amptenaar hom daarvan oortuig het dat die lyn waarop die trein toegelaat moet word, vry is en die wissels reg gestel en gesluit is, en die verantwoordelike amptenaar moet deur persoonlike ondersoek, net voor die aankomstyd van die trein, seker maak dat dit die geval is.
- (b) Wanneer treine mekaar kruis.—Wanneer treine op die punt staan om mekaar te kruis of verby te gaan by 'n stasie waar detektor-semafoorsiniale bestaan en daardie sinjale of „gevaar” is, moet die handsein „alles reg” om 'n trein toe te laat, vertoon word by die puntwissels deur die verantwoordelike stasiebeampte of ander gemagtigde dienaar. Voordat hy die handsein vertoon, moet die verantwoordelike dienaar hom daarvan oortuig dat die lyn waarop die trein toegelaat moet word, vry is en dat die wissels reg gestel en gesluit is of stewig vasgehou word vir die deurloop van die trein.

- (4) GEDRAGSLYN WANNEER SINIALE OF WISSELS GEBREKKIG IS.—Wanneer die sinjale of wissels gebrekkig is, moet die gedragslyn vir toelating van 'n trein deur middel van 'n handsein „alles reg” in ooreenstemming wees met die voorwaardes bepaal in die hierin genoemde regulasies Nos. 100 en 101.

213. Verkeersregulasie, wanneer treine by tussenuitwykspore kruis.

Wanneer treine mekaar by tussenuitwykspore kruis, moet—

- (a) 'n trein wat voorrang geniet, soos bepaal in die hierin genoemde regulasie No. 203, op die hooflyn toegelaat word, behalwe in gevalle waar die platform langs die uitwykspoor is. In daardie geval moet 'n passasierstrein wat aangekondig is om te stop, op die uitwykspoor toegelaat word;
- (b) treine van eweveel belang altyd toegelaat word op die linkerhandse spoor.

214. Treine wat deur tussenuitwykspore loop.*(Slegs van toepassing op enkellyne.)*

- (1) **WAAR TWEEWEGWISSELAANWYSERS VERSKAF IS.**—By 'n tussenuitwykspoor waar tweewegwisselaanwysers verskaf is, en wanneer 'n trein deur moet loop en 'n kruising nie moet geskied nie, moet die drywer, voordat hy oor die puntwissels gaan, hom daarvan oortuig dat die hooflynskyfarm van die aanwyser op „alles reg” is. Die drywer moet ook, voor hy vertrek, hom daarvan oortuig dat die agterkant van die skyfarm van die aanwyser, bevestig aan die agterwissels by die uitgaande ent van die tussenuitwykspoor, aantoon dat die wissels reg gestel is vir die hooflyn. (Sien die hierin genoemde regulasies Nos. 55, 56 en 57.)
- (2) **WAAR TWEEWEGWISSELAANWYSERS NIE VERSKAF IS NIE.**—Wanneer 'n trein deur moet loop en 'n kruising nie plaasvind nie by 'n tussenuitwykspoor waar tweewegwisselaanwysers nie verskaf is nie, moet die drywer, voordat hy oor die puntwissels gaan, hom daarvan oortuig dat hulle reg gestel is vir die hooflyn.

215. Treine wat mekaar kruis en verbygaan by tussenuitwykspore.*(Slegs van toepassing op enkellyne.)*

- (1) **AS EERSTE TREIN VIR HOOFLYN IS.**—Wanneer dit nodig is vir treine om by 'n tussenuitwykspoor te kruis, moet die drywer as die trein wat eerste aankom vir die hooflyn is, nie verby die puntwissels gaan nie totdat hy hom daarvan oortuig het dat daardie wissels reg gestel is of, waar tweewegwisselaanwysers bestaan, dat die hooflynskyfarm of die aanwyser op „alles reg” is. Wanneer die trein binne die ruimte-merke gebring is, moet die kondukteur vorentoe gaan na die wissels aan die teenoorgestelde ent van die tussenuitwykspoor, hulle oopsluit en stel vir die uitwykspoor, die toom aan die wisselhefboom plaas, en by hierdie wissels bly om die teenoorgestelde trein of treine in te sein. [Sien die hierin genoemde regulasie No. 56 (2).]
- (2) **WANNEER EERSTE TREIN VIR UITWYKSPOR IS.**—Wanneer dit nodig is vir treine om by 'n tussenuitwykspoor te kruis, moet die drywer, as die trein wat eerste aankom vir die uitwykspoor is, buite die puntwissels stop. Daarna moet die stoker die wissels oopsluit en stel vir die uitwykspoor en die toom aan die wisselhefboom plaas. Hy moet dan teruggaan na die lokomotief. Nadat die drywer hom daarvan oortuig het dat die wissels reg gestel en, waar tweewegwisselaanwysers bestaan, dat die skyfarm vir die uitwykspoor op „alles reg” is, moet hy sy trein vorentoe laat loop binne die ruimte-merke. Nadat die trein binne die ruimte-merke is, moet die kondukteur die wissels omsel en sluit vir die hooflyn, die wisselsleutel aan sy drywer afgee en aangaan na die voorste wissels aan die ander ent van die tussenuitwykspoor. Hy moet by daardie wissels bly om die teenoorgestelde trein of treine in te sein. Nadat die laaste teenoorgestelde trein binne die ruimte-merke geloop het, moet die kondukteur die wissels oopsluit en stel vir sy trein om van die uitwykspoor te vertrek. Na voltooiing van hierdie beweging moet die kondukteur die wissels herstel en sluit vir die hooflyn en daarna weer na sy trein teruggaan.
- (3) **TREINPERSONEEL VAN ELKE TREIN WAT UITWYKSPOR BINNELOOP, MOET WISSELS BEDIEN.**—Wanneer twee of meer treine 'n uitwykspoor moet binne loop en hierdie treine voor die eerste teenoorgestelde trein aankom, moet die stoker van elke trein, voordat dit op die uitwykspoor toegelaat word, die puntwissels oopsluit en stel vir sy trein. Die kondukteur van

elke trein moet hierdie wissels herstel en sluit en die sleutel daarna aan sy drywer afgee. Die kondukteur van die eerste trein wat op die uitwykspoor aankom, moet na die wissels aan die ander ent van die tussenuitwykspoor gaan en uitvoering gee aan die bepalinge van subklousule (2) hiervan.

- (4) **TREIN BEHALWE DIE EERSTE TREIN MOET HANDSEIN ONTVANG.**—Wanneer treine op 'n tussenuitwykspoor moet kruis, moet die drywer van 'n trein wat nie die eerste is om aan te kom nie, buite die puntwissels stop en daar bly totdat hy 'n handsein „alles reg” gekry het om aan te gaan.
- (5) **TREINE WAT GELYKTYDIG AANKOM.**—Wanneer teenoorgestelde treine gelyktydig aankom by 'n tussenuitwykspoor, moet die drywer van die trein vir die hooflyn eerste binnegaan. Die drywer van die trein vir die uitwykspoor moet buite die puntwissels stop totdat hy 'n handsein „alles reg” kry om voort te gaan.
- (6) **EEN TREIN WAT BY 'N ANDER VERBYGAAN.**—Wanneer 'n trein by 'n tussenuitwykspoor by 'n ander trein verby moet gaan wat in dieselfde rigting loop, moet die kondukteur van die eerste trein, sodra sy trein in die uitwykspoor staan binne die ruimte-merke, die wissels herstel en sluit vir die hooflyn. Nadat hy hom daarvan oortuig het dat die wissels reg gestel en, waar tweewegwisselaanwysers bestaan, dat die skyfarm vir die hooflyn op „alles reg” is, moet hy dan 'n handsein „alles reg” by die wissels vertoon vir die volgende trein om verby te gaan. Die instruksies insake die wisseling van voortgangsmagtigings volgens die stelsel van treinbedryf in werking en vasgestel in die Algemene Aanhangsel, moet nagekom word.
- (7) **TREINPERSONEEL VAN ELKE TREIN WAT VAN UITWYKSPOR VERTREK, MOET WISSELS BEDIEN.**—Die kondukteur van elke trein wat 'n uitwykspoor beset, moet die voorste wissels oopsluit en stel vir sy trein om te vertrek. Nadat sy trein oor die wissels gegaan het, moet hy die wissels herstel en sluit vir die hooflyn.
- (8) **HANDSEIN MOET BY PUNTWISSELS VERTOON WORD.**—Die handsein om 'n trein in 'n tussenuitwykspoor toe te laat, moet by die puntwissels vertoon word nadat die verantwoordelike treinbeambte hom daarvan oortuig het dat die wissels reg gestel en gesluit is en, waar tweewegwisselaanwysers bestaan, dat die skyfarm vir die hooflyn of uitwykspoor, na die geval mag wees, op „alles reg” is. Hy moet hom ook daarvan oortuig dat die lyn waarop die trein toegelaat moet word vry is.

216. Wanneer trein te lank is om binne ruimte-merke te staan.*(Slegs van toepassing op enkellyne.)*

Wanneer 'n trein wat gekruis of verbygegaan moet word deur 'n ander trein by 'n tussenuitwykspoor, te lank is om binne die ruimte-merke te staan, moet daar nie toegelaat word dat dit die end versper waar die volgende trein toegelaat moet word nie. Voordat hy 'n handsein gee om die trein wat op die punt staan om te kruis of verby te gaan, toe te laat, moet die kondukteur daardie trein stop en die drywer waarsku dat die lyn aan die ander ent van die tussenuitwykspoor versper is. Daarna moet daardie drywer versigtig voortgaan en sy trein tot staan bring voor die versperring.

217. Drywers moet voor ruimte-merk stop.*(Slegs van toepassing op enkellyne.)*

- (1) Wanneer 'n drywer sy trein tot staan bring in 'n stasie of tussenuitwykspoor, moet hy nie sy lokomotief anderkant die ruimte-merk van 'n aangrensende looplyn aan die voorste ent van die stasie of tussenuitwykspoor laat loop

nie. Hy moet sy lokomotief tot by die ruimte-merk laat loop, tensy 'n sein gegee word dat die trein voor die ruimte-merk moet stop.

- (2) 'n Drywer moet nie sy lokomotief verby die ruimte-merk van 'n aangrensende looplyn by die voorste ent van 'n stasie of tussenuitwykspoor laat loop voordat hy werklik in die volgende baanyak vertrek het nie, tensy die toestemming van die bedryfsdienaar op die stasie verkry is en dit regte sein gegee word. Op 'n ander plek, behalwe 'n stasie, moet sodanige toestemming verleen en 'n handsein gegee word deur die kondukteur van die trein.

218. Gewone stand van wissels.

- (1) WAAR LYNE UITDRAAI UIT LOOPLYNE.—Behalwe waar anders bepaal is in plaaslike aanhangsels, moet alle wissels vir lyne wat uitdraai uit die looplyn in die gewone stand gestel en gesluit word vir die looplyn.
- (2) VERANTWOORDELIKHEID VAN BEDRYFSDIENAARS.—Op 'n stasie is die bedryfsdienaar verantwoordelik om te sorg dat alle handbediende wissels verbind met looplyne in die gewone stand gehou word.
- (3) VERANTWOORDELIKHEID VAN TREINPERSONEEL.—By 'n tussenuitwykspoor of tussensylyn is die kondukteur van 'n trein, of 'n drywer in die geval van 'n los lokomotief, verantwoordelik om te sorg dat alle handbediende wissels behoorlik toe en gesluit is in die gewone stand alvorens te vertrek.

219. Bedryfsdienaars moet ooreenkom insake reëlins vir die kruising van treine.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

REËLINGS VIR KRUISING MOET BETYDS VOORAF GETREF WORD.—Bedryfsdienaars moet tot 'n duidelike verstandhouding kom in verband met alle reëlins vir die kruising van treine, hetsy daardie reëlins ooreenkomstig die tydtafel is al dan nie. Hierdie reëlins moet betyds getref word om veilige en vinnige loop te verseker. Nadat 'n kruisingsreëling getref is en een van die betrokke treine die telegraafseksie binnegehoop het, kan geen verandering gemaak word in daardie kruisingsreëling nie, behalwe soos bepaal in die hierin genoemde regulasie No. 227 of, behalwe soos bepaal in een of ander van die verskillende metodes van treinkontrole in die Algemene Aanhangsel waar besonderhede uiteengesit word insake die gedragslyn wat gevolg moet word wanneer, om een of ander rede, een van die treine nie na die tussenuitwykspoor kan gaan nie.

220. Rangeerwerk op looplyne.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) RANGEERWERK BUITE VASTE SINJALE BY TELEGRAAFSTASIES.—Die looplyn buite die gebied beskerm deur die buitenste vaste sinjaal by 'n telegraafstasie, moet nie vir rangeerdoeleindes beset word nie tensy—
- (a) die drywer in besit is van 'n teken „ geen trein volg nie ” vir die betrokke seksie; of
- (b) die beweging beskerm is deur 'n gemagtigde dienaar uitgerus met handseine en knalpatrone. Daardie dienaar moet 'n „gevaarhandsein” gee op 'n afstand van 300 jaarts, of verder as die uitsig beperk is, anderkant die gedeelte van die lyn wat beset is. Hy moet ook twee knalpatrone 20 jaarts van mekaar op een spoor plaas:

- (2) RANGEERWERK BUITE RUIMTEMERK WAAR BUITEHUISSINJAAL VERSKAF IS.—Op stasies waar 'n buitehuissinjaal verskaf is, kan die looplyn buite die ruimte-merk, maar binne die buitehuissinjaal, beset word vir rangeerdoeleindes terwyl 'n trein die stasie op daardie looplyn nader, mits die buitehuis- en huissiniale op „gevaar” gehou word.

- (3) RANGEERWERK BUITE RUIMTEMERK WAAR BUITEHUISSINJAAL NIE VERSKAF IS NIE.—Op stasies en tussenuitwykspore waar 'n buitehuissinjaal nie verskaf is nie, moet die looplyn buite die ruimte-merk, maar binne die gebied beskerm deur die buitenste vaste sinjaal, nie vir rangeerdoeleindes beset word nie tensy die beweging voltooi kan word minstens tien minute voor die verwagte aankoms van 'n trein by die buitenste vaste sinjaal, behalwe wanneer die drywer in besit is van 'n teken „ geen trein volg nie ” vir die betrokke seksie. Wanneer dit egter noodsaaklik is om rangeerwerk te verrig buite die ruimte-merk maar binne die grense van die gebied wat beskerm is deur middel van die buitenste vaste sinjaal en daardie beweging nie binne die bepaalde tyd voltooi kan word nie, moet die beweging beskerm word deur 'n gemagtigde dienaar volgens subklousule (1) (b) hiervan.

- (4) RANGEERWERK BY SYLYNE WAT NIE DEUR MIDDEL VAN VASTE SINJALE BESKERM IS NIE.—By tussensylyn wat nie deur vaste sinjale beskerm is nie, kan geen rangeerbeweging op die looplyn geskied nie, tensy—

(a) die drywer in besit is van 'n teken „ geen trein volg nie ”; of

(b) die beweging van agter beskerm is ooreenkomstig die hierin genoemde regulasie No. 224 (4).

221. Motortrollies.

- (1) MOET AS 'N TREIN BESKOU WORD.—'n Motortrolle, uitgesonderd 'n ligte trolle [sien die hierin genoemde regulasie No. 253 (1) en klousule 46, afdeling II van die Algemene Aanhangsel] moet as 'n trein beskou word. Die regulasies en instruksies insake die inagneming van sinjale en die besondere stelsel van treinbedryf wat in werking is, moet deur die drywer van 'n motortrolle wanneer dit as 'n trein loop, nagekom word.

- (2) WANNEER DIT BESKOU MOET WORD AS 'N „ BUITENGEWONE KRUISING.”—'n Motortrolle waarvoor looptye nie gereël is nie, kan loop, maar alle kruisings met ander treine moet as „buitengewone kruisings” beskou word.

- (3) WANNEER TROLLIE NIE MOET VOORTGAAN OP ORDER INSAKE „ MISLUKTE TELEGRAAF ” NIE.—'n Motortrolle moet nie toegelaat word om voort te gaan op 'n order insake „ mislukte telegraaf ” nie, tensy dit aangekondig is om ooreenkomstig vasgestelde tydtafel te loop en daar voldoen is aan die bepalings van die hierin genoemde regulasie No. 223. (Sien ook klousule 9, afdeling VI, van die Algemene Aanhangsel.)

- (4) DRYWER MOET VERTROND WEES MET DIE REGULASIES.—Tensy 'n drywer van 'n motortrolle vertrou is met die treinbedryfsregulasies en 'n sertifikaat daarvoor het, moet hy vergesel word deur 'n dienaar wat daardie kennis besit, en daardie dienaar is verantwoordelik vir die nakoming van die regulasies.

222. Bediening van ballastreine.

- (1) TYDTAFEL WAARVOLGENS BEDIENTING MOET GESKIED.—Ballastreine moet bedien word volgens 'n tydtabel wat die volgende besonderhede bevat, n.l.—
 - (a) die datum en tyd van vertrek;
 - (b) die datum en tyd van terugkeer;
 - (c) die diensure van die ballastreine;
 - (d) die plekke waar die ballastreine (ander treine moet kruis (slegs van toepassing op enkellyne);
 - (e) die plekke of mylpunte waartussen die ballastreine werk moet verrig in 'n telegraafseksie;
 - (f) die telegraafseksie of -seksies waarbinne die ballastreine werk moet verrig;
 - (g) die plek waar die ballastreine elke nag moet oorsaak;
 - (h) die naam van die spoorbaanbeambte onder wie se toesig die trein werk moet doen.
- (2) KONDUKTEUR MOET BEDRYFSDIENAAR VERWITTIG.—Die kondukteur van die ballastreine wat in 'n telegraaf- of blokseksie moet stop, moet die bedryfsdienaar verwittig van die benaderde tyd wat nodig is. Voordat hy toelaat dat die trein die seksie binnegaan, moet die bedryfsdienaar die kondukteur en drywer skriftelik berig op watter tyd hulle vry van die telegraaf- of blokseksie moet wees.
- (3) STELSEL VAN BEDIENTING VOLGENS ELEKTRIESE TREINSTAF OF ELEKTRIESE TREINTABLET.—Wanneer bediening geskied volgens die elektriese treinstaf, elektriese treintablet- of houttreinstaf- en papierkaartjiesstelsel, moet 'n teken „geen trein volg nie” aan die drywer van 'n ballastreine wat werk in die seksie moet verrig, gegee word. Die bedryfsdienaar moet skriftelike instruksies aan die drywer en kondukteur gee waarin gemeld word na watter ent van die telegraafseksie die teken geneem moet word.
- (4) BEDIENTING VOLGENS TELEGRAAFORDERSTELSEL.—Wanneer 'n ballastreine wat werk verrig volgens die telegraaforderstelsel moet stop of stadig loop buite die gebied beskerm deur middel van vaste sinjale, moet daardie trein voor en agter beskerm word. [Sien die hierin genoemde regulasie No. 224 (11).]
- (5) EEN BALLASTREIN MOET IN 'N BAANVAK WERK DOEN.
 - (a) Behoudens andersluidende instruksies van die afdelingsbestuurder, kan slegs een ballastreine op 'n slag in 'n telegraaf- of blokseksie werk doen.
 - (b) Bediening in die nag of gedurende mistige weer.—Behoudens andersluidende instruksies van die afdelingsbestuurder, mag 'n ballastreine nie in die nag of gedurende mistige weer in 'n telegraaf- of blokseksie werk doen nie.
- (6) BALLASTREIN MOET DEUR 'N PLOEGBAAS VERGESEL WORD.—Elke ballastreine moet deur 'n ploegbaas vergeesel word en, wanneer nodig, ook deur 'n spoorbaaninspekteur. Daardie dienaar of diensman moet die bedryfsdienaar se instruksies betreffende die loop van die ballastreine nakom en ook die kondukteur verwittig van plekke waar daar gestop moet word. Hulle moet sorg dat die werk verrig word binne die tyd wat deur die bedryfsdienaar bepaal is.
- (7) DEURE VAN BALLASTROKKE MOET TOEGEMAAK WORD.—Die deure van trokke van ballastreine moet stewig toe wees, behalwe gedurende laai- en aflaaiwerk.

- (8) WAARSKUWING VAN DIENARE IN OF NABY BALLASTROKKE.—As 'n ballastreine in beweging gebring moet word terwyl diensman op of naby daardie voertuie is, moet die ploegbaas daardie diensman waarsku en die drywer moet die lokomotieffluitjie laat blaas voordat die trein in beweging gebring word. Voordat hy die snelheid verminder, moet die drywer ook die lokomotieffluitjie laat blaas.

223. Spesiale treine.

- (1) TREIN MOET ONDERSKEIDINGSNOMMER HÊ.—'n Spesiale of voorwaardelike trein moet 'n onderskeidingsnommer gegee word. Almal wat by die saak betrokke is, moet deur middel van treinkennissgewings, telefoonboodskappe of telegramme verwittig word van die looptye van daardie trein, maar waar die telegraaforderstelsel van treinkontrolle in werking is en telegraafgeleenthede bestaan, moet die berig telegrafies gestuur word wanneer daar geen tyd is vir die uitreiking van 'n treinkennissgewing nie. Hierdie berigte moet dadelik erken word. (Sien klousules 50 tot en met 55 van afdeling II van die Algemene Aanhangsel.)
- (2) UITDELING VAN TREINKENNISGEWINGS.—Die uitdeling van 'n spesiale treinkennissgewing moet deur middel van 'n kondukteur geskied. Die kondukteur wat sodanige kennissgewing uitdeel, moet 'n handtekening daarvoor verkry van die dienaar wat dit ontvang op die vorm wat vir die doel verskaf is. Wanneer die kondukteur aankom op die stasie waar die getekende vorm oorhandig moet word, moet die vorm met die erkennings aan die bedryfsdienaar oorhandig word. Na ontvangs van die vorm met die erkennings, moet die bedryfsdienaar die uitreikingstasie telegrafies of telefonies verwittig.
- (3) WAAR ERKENNINGSVORM NIE GETEKEN KAN WORD NIE.—Wanneer die bedryfsdienaar op 'n stasie nie die geleentheid gehad het nie om die erkenningsvorm genoem in subklousule (2) hiervan te teken, moet hy die ontvangs van die spesiale treinkennissgewing op die spoedigste manier erken.
- (4) BERIG AAN KONDUKTEUR VAN SPESIALE TREIN.—Die kondukteur van 'n spesiale of voorwaardelike trein moet deur die bedryfsdienaar by die vertrekstasie voorsien word van die volgende berig:—

„Erkenning vir die loop van u trein is van alle stasies ontvang behalwe.....”

(Name van stasies wat die spesiale treinkennissgewing nie erken het nie, moet ingevoeg word.)
- (5) MISLUKKING VAN TELEGRAAF- EN SPREEKINSTRUMENTE.—Ingeval van mislukking van die telegraaf- en spreekinstrumente op een of ander van die stasies wat nie die spesiale treinkennissgewing op die wyse voorgeskryf in subklousules (2) en (3) hiervan erken het nie, moet die spesiale trein nie as 'n gereelde trein behandel word nie totdat daar voldoen is aan die instruksies wat vervat is in klousule 9 (3), afdeling VI, van die Algemene Aanhangsel.
- (6) TREINPERSONEEL VAN GEREELDE TREINE MOET IN KENNIS GESTEL WORD.—Wanneer reëlins getref is vir 'n gereelde trein om 'n spesiale trein te kruis, moet die bedryfsdienaar, voordat hy die gereelde trein afstuur, sorg dat die treinpersoneel van daardie trein in besit is van kennissgewings waarin die loop van die spesiale trein bekend gemaak word. (Slegs van toepassing op die telegraaforderstelsel.)

DEEL VI.
BESKERMING VAN TREINE.

224. Beskerming van treine.

(1) BESKERMING AGTER TREINE:

(a) *Waar vaste sinjale verskaf is.*—Waar vaste sinjale op enkellyne verskaf en in gebruik is, word beskerming van agter aan 'n trein verleen deur middel van vaste sinjale soos hieronder aangetoon—

- (i) wanneer die laaste voertuig van 'n trein op daardie gedeelte van die looplyn van die huis- of tussenhuissinjaar op „gevaar” na die ruimtemerk aan die teenoorgestelde ent van 'n stasie of aansluiting is;
- (ii) wanneer die laaste voertuig van 'n trein op daardie gedeelte van die looplyn van die buitehuissinjaar op „gevaar” na die huissinjaar is;
- (iii) wanneer die laaste voertuig van 'n trein op daardie gedeelte van die looplyn van 100 jaarts binne 'n afstandsinjaar op „versigtig” na die huissinjaar is;
- (iv) wanneer die laaste voertuig van 'n trein op daardie gedeelte van die looplyn van 100 jaarts binne 'n waarskuwingsbord na die huissinjaar is of, waar 'n huissinjaar nie verskaf is nie, na die ruimtemerk aan die teenoorgestelde ent van 'n stasie, aansluiting, tussen-uitwykspoor of tussensynlyn;
- (v) wanneer die laaste voertuig van 'n trein op daardie gedeelte van die looplyn van 100 jaarts binne 'n waarskuwingsbord na die middel van 'n tekenstasie of die middel van 'n halte is;
- (vi) wanneer die laaste voertuig van 'n trein op daardie gedeelte van die looplyn van 100 jaarts binne 'n waterbord na die waterplek is.

(b) *Waar vaste sinjale nie verskaf is nie.*—Waar vaste sinjale nie verskaf is nie, word beskerming verleen—

- (i) by 'n telegraafstasie wanneer die volledige trein op daardie gedeelte van 'n looplyn tussen die ruimtemerke aan elke ent van die stasie is;
- (ii) slegs by 'n tekenstasie of tussenuitwykspoor *wanneer treine mekaar kruis* en die trein tot staan gebring word op daardie gedeelte van die looplyn tussen die ruimtemerke aan elke ent van sodanige tekenstasie of tussenuitwykspoor.

(2) *WANNEER BESKERMING VAN AGTER VERLEEN MOET WORD.*—Wanneer 'n trein tot staan kom op 'n looplyn nadat dit verby die ruimtemerk van 'n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor of tussensynlyn, of nadat dit verby 'n tekenstasie, halte of waterplek is, en voordat dit die terrein binne loop wat beskerm is deur middel van vaste sinjale van die stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor, tussensynlyn, tekenstasie, halte of die volgende waterplek, moet dit aan die agterkant beskerm word soos bepaal in subklousule (4) hiervan, tensy—

- (a) die trein oor 'n absolute blokseksie van 'n dubbellyn loop; of
- (b) die drywer in besit is van 'n teken „geen trein volg nie”; of
- (c) die bepalinge van subklousule (1) (a) of (b) van toepassing is; of
- (d) spesiaal andersluidende instruksies deur die Hoofbestuurder uitgereik is.

OPMERKING.—Vir beskerming van rangeerwerk op looplyne, sien regulasie No. 220 hiervan.

(3) *WANNEER BESKERMING VAN VOOR EN AGTER VERLEEN MOET WORD.*—(a) Wanneer 'n trein op 'n looplyn in 'n baanvak of blokseksie stilstaan en die hulp van 'n ander lokomotief verkry moet word, moet die trein van agter en voor beskerm word soos bepaal in subklousules (4) en (5) hiervan. Sodanige beskerming moet verleen word afgesien van die voorwaardes vervat in (a), (b) en (c) van subklousule (2) hiervan.

(b) Wanneer 'n trein op 'n looplyn in 'n baanvak of blokseksie staan omdat 'n gedeelte van die trein per ongeluk ontkeppel is, moet die ontkeppelde gedeelte van agter en voor beskerm word soos bepaal in subklousules (4) en (5) hiervan. Sodanige beskerming moet verleen word afgesien van die voorwaardes vervat in (a), (b) en (c) van subklousule (2) hiervan.

(4) *HOE BESKERMING VAN AGTER VERLEEN MOET WORD.*—Wanneer 'n trein van agter beskerm moet word, moet die kondukteur, nadat hy duidelik „n gevaarsein” vertoon het onmiddellik 300 jaarts teruggaan, of verder as die uitsig beperk is. Nadat hy die vereiste afstand gegaan het, moet hy twee knalpatrone, twintig jaarts van mekaar, op die spoor plaas, en terwyl hy daar wag die „gevaarsein” vertoon totdat die drywer hom terugroep deur twee „hanekraaifluite” te laat blaas. As hy teruggeroep word, moet die kondukteur een van die knalpatrone op die spoor laat. As die kondukteur teruggeroep word voordat hy die vereiste afstand bereik het, moet hy een knalpatroon op die spoor plaas voordat hy na sy trein terugkeer. As 'n kondukteur terwyl hy beskerming verleen 'n volgende trein stop, moet hy die drywer van daardie trein instruksies gee hoe ver hy kan gaan. Daarna moet die kondukteur die knalpatrone verwyder en terugkeer na sy wa. Dieselfde gedragslyn moet gevolg word deur die kondukteur van elke volgende trein, behalwe in die geval van die laaste trein, die kondukteur waarvan op die voorgeskrewe afstand agter daardie trein moet bly en op daardie wyse beskerming verleen aan alle voorafgaande treine. In die geval van 'n los lokomotief moet die voorafgaande gedragslyn deur die stoker gevolg word.

(5) *HOE BESKERMING VAN VOOR VERLEEN MOET WORD.*—(a) As daar om hulp gestuur word, moet addisionele beskerming deur die stoker verleen word deur twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die spoor te plaas op 'n afstand van 300 jaarts voor die trein, of verder as die uitsig beperk is. In die geval van 'n los lokomotief moet die stoker twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die spoor plaas op die voorgeskrewe afstand agter en voor die lokomotief voordat hy om hulp gaan.

(b) Wanneer 'n gedeelte van 'n trein per ongeluk in 'n baanvak ontkeppel is, moet die kondukteur die handrem van sy wa aanslaan en, nadat hy sy trein van agter beskerm het, 300 jaarts voor die ontkeppelde gedeelte van sy trein loop, of verder as die uitsig beperk is, en twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die spoor plaas. Daarna moet hy teruggaan na en op die voorgeskrewe afstand agter sy trein bly totdat hy deur die drywer teruggeroep word.

(6) *AS DAAR 'N SEINHUIS MINDER DAN 300 JAARTS AGTER DIE TREIN IS.*—As daar 'n stasie of seinhuis binne die voorgeskrewe afstand is wat 'n kondukteur moet teruggaan om sy trein te beskerm, moet hy twee knalpatrone 20 jaarts van mekaar, op die spoor teenoor die seinhuis plaas, en nadat hy die seinwagter van die toestand verwittig het, moet hy met hom reëlins tref om die nodige sinjale op „gevaar” te hou. Daarna moet die kondukteur na sy trein terugkeer. Die bedryfsdienaar

moet die knalpatrone nie optel nie totdat die lyn vry is. Daar moet reëlings getref word om die drywer van die volgende trein wat oor die baanvak moet loop te laat waarsku om versigtig voort te gaan.

(7) **UITSIG BELEMMER DEUR TONNEL.**—As daar 'n tunnel is binne die voorgeskrewe afstand waaroor die kondukteur terug moet gaan om sy trein te beskerm, of as die voorgeskrewe afstand vlak voor die mond van 'n tunnel eindig, moet die kondukteur deur die tunnel gaan en 'n „gevaarhandsein” wys. Voordat die kondukteur na die voorste ent van die tunnel gaan, moet hy twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die spoor plaas by die ingang van of in die tunnel volgens die afstand wat die agterkant van die trein van die ent van die tunnel is, wat die naaste aan die versperring is. Hy moet ook twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die spoor plaas by die ent van die tunnel wat die verste van die versperring is, of nog verder, as die uitsig op die lyn beperk is.

(8) **WAAR PARALLELOOPLYN OF -LYNE VERSPER IS.**—(a) Op dubbellyne wat een of meer parallel op en af-looptyne het, moet die kondukteur, as 'n trein as gevolg van 'n ongeluk tot staan gebring en een of meer parallellooptyne versper is, die trein en die versperde lyne agter die trein beskerm. Die drywer moet onverwyld sy lokomotief afhaak (as dit kan voortbeweeg) en in die rigting van die volgende stasie of seinhuis gaan. Die drywer moet minstens 300 jaarts van die versperring stilhou en sy stoker gelas om twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die betrokke parallellooptyn of -lyne te plaas en daar te bly om die nodige beskerming te verleen. Die drywer moet dan na die eersvolgende stasie of seinhuis gaan en die bedryfsdienaar van die toestand verwittig, en hy moet alle beskikbare middels op sy reis daarheen aanwend om aankomende treine te stop.

(b) As dit onder soortgelyke omstandighede as dié in die voorafgaande paragraaf nie moontlik is vir die drywer om dadelik met sy lokomotief in die rigting van die volgende stasie of seinhuis te gaan nie, moet hy die stoker gelas om die voorgeskrewe afstand aan te stap en twee knalpatrone 20 jaarts van mekaar te plaas op die parallellooptyn of -lyne wat getref is deur die versperring, en daarna na die volgende stasie of seinhuis te gaan, die bedryfsdienaar van die toestand te verwittig en alle beskikbare middels op pad daarheen aan te wend om aankomende treine te stop.

(9) **WAAR 'N LOS LOKOMOTIEF TWEE OF MEER LYNE VERSPER.**—As 'n parallellooptyn of -lyne op dubbellyne versper is deur 'n los lokomotief as gevolg van 'n ongeluk, moet die stoker van daardie lokomotief handel volgens die instruksies in subklousule (8) (b) hiervan. Die drywer moet teruggaan of 'n bevoegde dienaar met die nodige „gevaarhandseine” en knalpatrone stuur om beskerming van agter te verleen.

(10) **WANNEER TWEE PARALLELOOPLYNE VERSPER IS (slegs van toepassing op enkellynbediening).**—As 'n trein as gevolg van 'n ongeluk op een of twee parallel enkellooptyne moet stilhou en beide lyne versper is, moet die stoker beskerming verleen deur die vereiste afstand vooruit te gaan, en deur die kondukteur deur die vereiste afstand agter sy trein te gaan.

(11) **BESKERMING VAN BALLASTREINE (slegs van toepassing op telegraaforderbediening).**—Voor die vertrek van 'n ballastrein wat volgens die telegraaforderstelsel bedien moet word, moet die spoorbaanbeampte 'n bevoegde dienaar, of twee dienare indien nodig, aanstel om die kondukteur behulpzaam te wees in die beskerming van die trein. Die kondukteur moet hom daarvan oortuig dat daardie dienaar vertrouwd is met die

pligte wat hy moet aanvaar en dat hy voorsien is van handseine en knalpatrone. As die ballastrein tot staan gebring word buite 'n gebied wat deur middel van vaste sinjale beskerm is, moet daardie trein op die voorgeskrewe wyse in beide rigtings beskerm word. As die ballastrein stadig voortgaan, moet die twee dienare wat beskerming verleen op 'n afstand van minstens 300 jaarts bly soos voorgeskryf, een voor en die ander agter die trein en hierdie afstand moet gehandhaaf word solank as die trein stadig loop.

225. Beskerming van trein wanneer dit stadig loop.

(1) As die snelheid van 'n trein terwyl dit oor 'n baanvak loop op 'n enkellyn verminder word tot vier myl per uur tensy dit op 'n teken „geen trein volg nie” voortgaan, moet die kondukteur dadelik uit sy wa klim en een knalpatroon op die spoor plaas en daarna weer in sy wa klim. Hy moet dit by tussenpose doen solank as die snelheid van die trein op vier myl per uur of minder bly en die telegraafseksie lank is.

(2) Waar die snelheidsbeperking van 'n trein wat op dubbellyne volgens die permissiestelsel loop vier myl per uur nie oorskry nie, moet die kondukteur dadelik die knalpatroon op die spoor plaas en weer in sy wa klim.

226. Waar 'n trein tot staan kom teen 'n steil helling.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

(1) **WANNEER DIE TREIN TERUGGESTOOT WORD OM DIE REIS TE HERVAT.**—As 'n trein tot staan kom teen 'n steil helling en die drywer die trein wil laat teruggaan om die reis te hervat, moet hy sy stoker stuur om die kondukteur daarvan te verwittig. Tensy die drywer in besit is van 'n teken „geen trein volg nie”, moet die kondukteur 'n afstand van 600 jaarts teruggaan en duidelik 'n „gevaarhandsein” vertoon. Hy moet op daardie afstand bly van die agteruitlopende trein en gedurig sy „gevaarhandsein” vertoon totdat die trein weer vorentoe kan gaan. As die drywer sy trein terug laat gaan, moet hy dit versigtig doen en dikwels die lokomotieffluit laat blaas. Voordat hy weer vorentoe gaan, moet die drywer die kondukteur terugroep, en laasgenoemde moet een knalpatroon op die spoor plaas voordat hy terugkeer na sy wa.

(2) **WANNEER DIE TREIN IN TWEE VERDEEL MOET WORD.**—As die drywer besluit om sy trein in twee te verdeel, moet hy sy stoker stuur om die kondukteur van sy besluit te verwittig. Onder daardie omstandighede moet die kondukteur die trein op die voorgeskrewe afstand van agter beskerm. Hy moet die drywer skriftelik gelas, hetsy laasgenoemde in besit is van 'n „absolute” of „permissieteken”, om met die voorste gedeelte van sy trein na die volgende stasie of tussenuitwykspoor te gaan, die voertuie daar af te haak en dan weer met sy lokomotief terug te keer. Voordat die drywer die trein opbreek, moet hy hom daarvan oortuig dat voldoende handremme aangeslaan en keerblokke geplaas is agter die wiele van die voertuie wat onder toesig van die kondukteur gelaat moet word, en die kondukteur moet die drywer 'n skriftelike versekering gee dat hy hierdie voertuie nie sal laat loop nie. Voordat hy vertrek met die eerste gedeelte van sy trein moet die drywer daardie gedeelte 'n endjie vorentoe trek om hom daarvan te oortuig dat geen ander voertuie dan dié wat bestem is vir die eerste gedeelte volg of saamgeneem word nie. In mistige weer en gedurende die nag moet die drywer 'n wit lig voor aan die eerste voertuig van die gedeelte van die trein vasheg wat hy agterlaat. Die drywer moet ook twee

knaalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op 'n afstand van minstens 300 jaarts voor die stilstaande voertuie op die spoor plaas.

- (3) WANNEER DIE EERSTE GEDEELTE OP DIE STASIE GELAAT WORD.—Onmiddellik na aankoms by die stasie moet die drywer die bedryfsdienaar van die omstandighede verwittig. Die drywer moet nie teruggaan op die baanvak vir die orige gedeelte van sy trein nie, tensy hy in besit is van die teken wat hy met hom saamgebring het en die skriftelike instruksies van sy kondukteur. Die drywer moet versigtig wees as hy teruggaan, en as dit nodig is, moet hy sy stoker vooruitstuur om die voertuie aan te wys en handseine te vertoon.
- (4) WANNEER DIE EERSTE GEDEELTE OP 'N TUSSENUITWYKSPOR GELAAT WORD.—Ingeval die drywer na 'n tussenuitwykspoor moet gaan, kan hy die eerste gedeelte van sy trein daar laat en teruggaan vir die orige gedeelte as hy in besit is van die nodige magtiging soos bepaal in subklousule (3) hiervan.

227. Mislukking van lokomotief: Bediening van stasie tot stasie.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) KONDUKTEUR EN DRYWER MOET BERAADSLAAG.—Wanneer 'n lokomotief op 'n enkellyn misluk maar met veiligheid met behulp van 'n ander lokomotief vervoer kan word, moet die drywer en kondukteur tot 'n duidelike verstandhouding kom aangaande die beste weg wat ingeslaan moet word. In gevalle van daardie aard is die drywer verantwoordelik om te beslis wat uiteindelik gedoen moet word.
- (2) WAAR DIE TREIN NA 'N STASIE OF TUSSENUITWYKSPOR GESTOOT WORD.—As dit moontlik is om die trein deur middel van 'n volgende trein wat volgens die permissiestelsel loop na die eersvolgende stasie aan te stoot, kan daardie stap gedoen word. As daar 'n tussenuitwykspoor op die pad is en dit nodig bevind word om die mislukte trein daar te laat, moet die kondukteur van die hulplokomotief die teken verkry wat in besit is van die drywer van die mislukte trein. Nadat die drywer van die mislukte trein sy teken aan die kondukteur oorhandig het, moet hy sorg dat die mislukte trein op die tussenuitwykspoor bly staan totdat 'n nuwe magtiging vir die vervoer daarvan uitgereik is. Na aankoms by die volgende stasie moet die kondukteur van die hulplokomotief die teken vir die „mislukte” trein aan die bedryfsdienaar oorhandig en volledige besonderhede van die mislukking verstrek.
- (3) STOKER MOET DIE TEKEN NA DIE NAASTE STASIE NEEM.—(a) Wanneer die hulp van 'n volgende trein nie verkry kan word nie, moet die stoker met die teken na die naaste stasie gestuur word, en hy moet dit met volledige skriftelike besonderhede van die mislukking en die aard van die verlangde hulp aan die bedryfsdienaar oorhandig. Waar dit uitvoerbaar is, moet die stoker hulp van ploegbase met hulle trollies verkry ten einde hom in staat te stel om sy bestemming so spoedig moontlik te bereik. Nadat die drywer sy teken oorhandig het, moet die mislukte trein stilstaan totdat magtiging vir die vervoer daarvan uitgereik is.
- (b) As daar meer as een lokomotief aan die trein is en een van hulle gebruik kan word om die teken na die naaste stasie te neem, kan dit gedoen word. Daardie lokomotief moet egter nie na die agterste stasie gaan nie tensy die drywer in besit is van 'n teken „geen trein volg nie”.
- (c) Die bedryfsdienaar wat die teken vir die mislukte trein ontvang, moet dit dadelik wegsluit.
- (4) NADAT DIE TEKEN WEGGESLUIT IS.—Nadat die bedryfsdienaar die teken vir die mislukte trein weggesluit het, moet hy die bedryfsdienaar aan

die ander ent van die baanvak in kennis stel dat hy dit gedoen het en daarna reëlins tref vir uitvoering van die bepalings van subklousule (6) hiervan.

- (5) WAAR DIT MOONTLIK IS MOET SPREEKVERBINDING AANGEKNOOP WORD.—(a) Ingeval die stoker op 'n plek kom waar dit moontlik is om spreekverbinding met die telegraafstasie aan een of ander kant aan te knoop, kan hy daardie middel aanwend om die omstandighede te rapporteer. Nadat 'n verantwoordelike stasiebeampte van die omstandighede verwittig is, moet hy 'n versekering verkry dat die teken van die drywer van die mislukte trein geneem en in besit is van die stoker wat rapport maak, en dat die trein nie beweeg sal word nie.
- (b) Na uitvoering van die bepalings van die voorafgaande paragraaf (a) kan reëlins getref word om die nodige hulp te verleen stip ooreenkomstig subklousule (6) hiervan. Nadat hierdie reëlins getref is, moet die stoker na die mislukte trein terugkeer en die teken aan die kondukteur oorhandig.
- (6) VERWYDERING VAN MISLUKTE TREIN.—Nadat 'n duidelike verstandhouding getref is en die betrokke bedryfsdiens aan elke ent van die telegraafseksie die nodige vraag- en antwoordberigte gewissel het, kan die hulplokomotief van een of ander ent van die baanvak onder 'n manuskripmagtiging gestuur word. Die berigte en manuskripmagtiging moet as volg lui:—

VRAAGBERIG.

Van..... Aan.....

Trein No.....het misluk op.....

Aangesien 'n versekering ontvang is dat die teken herroep is en die mislukte trein nie beweeg sal word nie, is ek van plan om 'n lokomotief te stuur om die mislukte trein na..... te trek*/stoot en die baanvak te sluit teen alle treine totdat die hulplokomotief op..... aangekom het.

Tyd..... Datum.....

Verantwoordelike amptenaar.

ANTWOORDBERIG.

Van..... Aan.....

Kennis is geneem van mislukking van trein No..... Ek stem in dat die lokomotief die mislukte trein na..... te trek*/stoot en dat die baanvak gesluit word teen alle treine totdat die hulplokomotief op..... aangekom het.

Tyd..... Datum.....

Verantwoordelike amptenaar.

MANUSKRIPMAGTIGING.

.....-stasie,
.....19.....

Aan drywer van lokomotief No.....

Daar die nodige berigte gewissel is, dien hierdie as u magtiging om versigtig voort te gaan na..... om mislukte trein No..... na..... te trek*/stoot en dat die baanvak teen alle treine gesluit sal word totdat u aankom op.....

Tyd.....

Verantwoordelike amptenaar.

* Skrap onnodige woord.

† Voeg in mylpunt of tussenuitwykspoor.

‡ Voeg in stasie of tussenuitwykspoor.

§ Voeg in stasie waarheen hulplokomotief uiteindelik moet gaan.

- (7) VERWYDERING VAN „ MISLUKTE ” TREIN EN HERVATTING VAN GEWONE BEDRIEF.—(a) Na aankoms van die hulplokomotief by die plek waar die „ mislukte ” trein staan, moet die drywer van die hulplokomotief die „ mislukte ” trein na die tussenuitwykspoor of die telegraafstasie neem soos bepaal in die manuskriptomagtiging.
- (b) As die reëlins vir die vervoer van die „ mislukte ” trein getref is ooreenkomstig subklousule (5) hiervan, moet die drywer van die hulplokomotief voordat hy vertrek met die „ mislukte ” trein, die teken wat oorspronklik in besit was van die drywer van die „ mislukte ” trein van die kondukteur van daardie trein verkry.
- (c) Wanneer die hulplokomotief uiteindelik by die telegraafstasie aankom, moet die drywer die manuskriptomagtiging aan die bedryfsdienaar oorhandig en ook die teken wat oorspronklik in besit van die drywer van die „ mislukte ” trein was, as eersgenoemde dit in sy besit het. [Sien paragraaf (b) hiervan.] Nadat die bedryfsdienaar hierdie tekens verkry en hom daarvan oortuig het dat die telegraafseksie vry is, moet hy die bedryfsdienaar aan die ander ent in kennis stel dat die volledige „ mislukte ” trein op 'n veilige afstand van die looplyn by die tussenuitwykspoor of telegraafstasie geplaas is.
- (d) As die volledige „ mislukte ” trein na die volgende of agterste telegraafstasie vervoer is, kan gewone bedryf dadelik hervat word.
- (e) As die „ mislukte ” trein by die tussenuitwykspoor gelaat is, moet geen kruisings op daardie plek gereël word nie, en drywers wat op pad is deur die betrokke telegraafseksie moet gestop en gewaarsku word deur die betrokke bedryfsdienaars dat daar 'n „ mislukte ” trein op die tussenuitwykspoor staan. Die bedryfsdienaars aan weerskante van die betrokke telegraafseksie moet onverwyld reëlins tref om die „ mislukte ” trein te laat verwyder.

228. Gebruik van vervoerbare spreekinstrumente wanneer trein misluk het.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

As 'n trein wat toegerus is met vervoerbare spreekinstrumente op 'n enkellyn misluk en die treinpersoneel na beraadslaging besluit om hulp in te roep, moet die trein op die voorgeskrewe manier beskerm word. Die stoker moet die plek van die kondukteur inneem terwyl laasgenoemde met die stasies aan weerskante praat. As hulp verleen kan word, is dit nie nodig om die stoker met die teken na die naaste stasie te stuur nie. Die kondukteur moet die teken van die drywer verkry en dit hou totdat die hulplokomotief aangekom het. Daarna moet uitvoering gegee word aan die bepalings van regulasie No. 227 (6) en (7) hiervan.

229. Waar die trein weens ongeluk, ontsporing of verspoeling nie kan voortgaan nie.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

Wanneer 'n trein op 'n enkellyn weens ongeluk, ontsporing, verspoeling of ander versperring nie kan voortgaan nie, moet die bepalings van subklousules (1), (3) en (5) (a) van regulasie No. 227 hiervan nagekom word. As die lokomotief gebruik kan word om die teken vorentoe te neem, kan dit gedoen word. Sodra daar 'n duidelike verstandhouding getref is, moet die bedryfsdienaars aan weerskante van die seksie stappe doen om loodswerk in te stel aan een of beide kante van die versperring. Hierdie stelsel van bedryf moet voortduur totdat gewone bedryf hervat kan word. (Sien regulasie No. 230 hiervan.)

230. Loodswerk.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) INSTELLING VAN LOODSWERK.—Op 'n enkellyn moet minstens twaalf vorms (T.367A) vir loodswerk by elke stasie beskikbaar wees vir die doel om loodswerk in te stel wanneer dit nodig is.

Die verantwoordelike stasiebeampte aan die ent vanwaar hulp verleen moet word, moet berigte R. & R.I. wissel en twee vorms insake loodswerk invul. Voor instelling van loodswerk moet hierdie vorms deur die bedryfsdienaar en die dienaar wat as loodsman moet optree in mekaar se teenwoordigheid geteken word. Een vorm moet deur die bedryfsdienaar en die ander deur die loodsman gehou word. Die verantwoordelike stasiebeampte wat die vorms uitgereik het, moet hom daarvan oortuig dat al die betrokke dienare op hoogte gestel is van hulle pligte insake loodswerk. As die verantwoordelike beampte as loodsman optree, moet hy 'n afskrif van die vorm adresseer en aan die dienaar oorhandig wat in toesig van sy stasie gelaat word. Nadat loodswerk ingestel is, mag 'n trein nie in die baanvak van een of ander kant toegelaat word nie tensy die loodsman teenwoordig is. Die loodsman moet 'n rooi armband* of ander rooi onderskeidingsteken om sy linkerarm dra.



- (2) WANNEER LOODSWERK VAN BEIDE ENTE VAN 'N SEKSIE INGESTEL WORD.—Loodswerk moet van beide ente van 'n seksie ingestel word as dit nodig is om—
- hulp te verleen of die lyn van beide ente te ontruim;
 - passasiers oor te bring by die plek van versperring.
- (3) WANNEER TREINE TERUGGEBRING MOET WORD.—Ingeval een of meer treine die seksie binnege-loop het voordat loodswerk 'n aanvang geneem het, moet die loodsman van die punt waar hy aangestel is op sy reis na die plek van versperring die tekens insamel wat in besit is van die drywer van elke trein wat hy op sy weg verbygaan. As die loodsman besluit dat dit nodig is om die treine te laat terugbring, moet hy 'n loodskaartjie aan elke drywer uitreik behalwe aan die drywer van die laaste trein wat moet terugkeer, en hy moet daardie drywer vergesel. Na terugkeer op die stasie waar hy aangestel was, moet die loodsman die tekens aan die bedryfsdienaar oorhandig. Die bedryfsdienaar moet die tekens wegsluit en die bedryfsdienaar aan die teenoorgestelde ent van die betrokke telegraafseksie dienoooreenkomstig verwittig.
- (4) WANNEER VOORSTE SEKSIE ONTRUIM IS.—As treine weer kan aangaan, moet die seksie, waar dit uitvoerbaar is, ontruim word deur die trein wat misluk het of vertraag was en die treine wat daarop volg vorentoe te laat gaan. Die loodsman wat die gedeelte van die seksie agter die versperring kontroleer, moet die treine aan die sorg van die loodsman oorhandig wat die gedeelte van die seksie voor die versperring kontroleer. Laasgenoemde loodsman moet elke trein op die volgens regulasie vasgestelde pouse op loodskaartjies afstuur behalwe die laaste trein wat deur beide loodsmanne vergesel moet word. Na aankoms op die stasie moet die verantwoordelike beampte die vorms vir loodswerk van beide loodsmanne terugneem. Hy moet ook die vorm in besit van die bedryfsdienaar op sy stasie verkry en al die vorms kanselleer wat hy ingesamel het. Daarna moet hy die verantwoordelike stasiebeampte aan die ander ent van die betrokke telegraafseksie verwittig en tegelykertyd die nommers en besonderhede van al die treine wat aangekom het aan hom gee. Die verantwoordelike beampte aan

* Loodsman se onderskeidingsteken.

die ander ent van die betrokke telegraafseksie moet die loodsvorm in besit van sy bedryfsdienaar dan terugneem en dit kanselleer. Nadat beide verantwoordelike stasiebeamptes oortuig is dat al die treine aangekom en die lyn vry is vir die veilige deurgang van treine, moet berigte K en KI gewissel word voordat normale bedryf herstel word (sien monstervorms T. 364 en T. 365).

(5) WANNEER DIE AGTERSTE SEKSIE ONTRUIM IS.—As dit nie uitvoerbaar is om al die treine vorentoe te stuur nie en dit nodig is om hulle na die agterste stasie te laat terugkeer ten einde die seksie te ontruim, moet beide loodsmanne die laaste trein vergesel. Daarna moet uitvoering gegee word aan die bepalinge van subklousule (4) hiervan.

(6) WANNEER DIE SEKSIE IN BEIDE RIGTINGS ONTRUIM IS.—As dit nodig is om een of meer treine wat betrokke is by die versperring vorentoe te stuur en een of meer agtertoe ten einde die telegraafseksie te ontruim, moet die trein of treine wat vorentoe gestuur moet word onder toesig van die loodsman geneem word wat die voorste gedeelte van die seksie kontroleer. Die trein of treine wat agtertoe gestuur moet word, moet onder toesig van die loodsman geneem word wat die agterste gedeelte van die seksie kontroleer. Nadat elke loodsman met die laaste trein aangekom het op die stasie waar hy aangestel was, moet die vorms insake loodswerk teruggeneem, ingetrek en normale bedryf hervat word ooreenkomstig subklousule (4) hiervan.

(7) WANNEER ONTRUIMING BEWERKSTELLIG KAN WORD DEUR TREINE DEUR MIDDEL VAN TEKENS VORENTOE TE STUUR.—As dit nie uitvoerbaar was om loodswerk van die voorkant van die versperde seksie in te stel nie, kan treine deur middel van tekens vorentoe gestuur word van die plek van versperring as die versperring verwyder is. Die tekens vir hierdie doel moet egter nie uitgereik word nie voordat loodswerk in die agterste gedeelte van die seksie gekanselleer en die toestemming van die bedryfsdienaar by die voorste gedeelte van die seksie verkry is. Die bedryfsdienaar aan die voorste ent van die seksie moet ook 'n versekering gee dat loodswerk nie van sy kant af ingestel is nie. Daarna moet die dienaar wat as loodsman opgetree het die tekens wat oorspronklik weggesluit was, van die bedryfsdienaar aan sy kant van die seksie verkry en elk van die betrokke drywers van die behoorlike teken voorsien.

(8) OMRUILING VAN LOODSMANNE.—Ingeval 'n dienaar die pligte van loodsman oorneem voordat die versperring verwyder is, moet nuwe loodsvorms uitgemaak en die oorspronklike vorms ingetrek word. Die loodsman wat aflos moet geen loodsmansonderskeidingsteken dra of sy pligte aanvaar nie voordat die afgeloste loodsman sy pligte opgegee en sy onderskeidingsteken afgehaal het.

(9) OMRUILING VAN BEDRYFSDIENAARS.—Ingeval 'n bedryfsdienaar deur 'n ander bedryfsdienaar afgelos word terwyl loodswerk aan die gang is, moet die handtekening van die aflossende bedryfsdienaar deur die loodsman op sy vorm verkry word met die eerste geleentheid.

231. Lyn versper.—Waar staf- of tabletinstrumente in orde is, maar telegraaf- en spreekinstrumente misluk het.

(Slegs van toepassing op elektriese treinstaf- en elektriese treintabletstelsels.)

(1) MANIER WAAROP HULP VERLEEN WORD.—Waar 'n versperring ontstaan en verbinding tussen twee betrokke telegraafstasies misluk het, moet die verantwoordelike beampte wat die teken ontvang [sien regulasie No. 227 (3) hiervan],

nadat hy dit weggesluit en die sein „versperringsgevaar” (ses houe)* gegee het, hulp van sy kant stuur as dit uitvoerbaar is. As hulp nie van sy kant verleen kan word nie, moet hy die verantwoordelike beampte aan die ander ent van die betrokke telegraafseksie op die spoedigste manier skriftelik verwittig en volledige besonderhede van die mislukking en die aard van die verlangde hulp verstrek. Die hulp wat verleen word, moet deur middel van loodswerk gekontroleer word.

(2) WANNEER SEKSIE DEUR MIDDEL VAN TEKENS ONTRUIM KAN WORD.—Wanneer die versperring verwyder is, kan treine vorentoe gestuur word van die plek van versperring na die volgende stasie deur middel van die tekens oorspronklik in besit van die drywers van daardie treine [sien regulasie No. 230 (7) hiervan]. As die versperring deur 'n mislukte trein veroorsaak en 'n hulplokomotief of -trein van die stasie agter die versperring gestuur is, moet die hulplokomotief of -trein opgekoppel word met die mislukte trein, en die loodsman moet die gesamentlike trein, as dit die laaste trein is, vergesel na die volgende stasie en daarna op die spoedigste manier na sy huisstasie terugkeer.

(3) LOODSWERK AAN BEIDE ENTE.—As loodswerk van beide ente van 'n telegraafseksie ingestel is deurdat die lyn deur 'n mislukte trein versper is, moet die seksie ontruim word deur middel van loodswerk in 'n voorwaartse rigting waar dit uitvoerbaar is. Beide loodsmanne moet die laaste trein vergesel.

(4) WANNEER NORMALE BEDRYF HERVAT KAN WORD.—Na aankoms van die loodsman of -manne by die voorste punt van die seksie, moet die verantwoordelike beampte op daardie stasie die vorms insake loodswerk terugneem en kanselleer. Nadat hy hom daarvan oortuig het dat al die treine aangekom en die betrokke telegraafseksie vry en veilig is, moet hy die sein „versperring verwyder” (2-1) aan die verantwoordelike beampte aan die ander ent van die betrokke telegraafseksie gee. Laasgenoemde dienaar moet dit erken en daarna kan gewone bedryf hervat word [sien regulasie No. 230 (4), (5) en (6) hiervan].

232. Lyn versper.—Treinkontrole-instrumente en verbinding misluk.

(Van toepassing op alle stelsels van treinkontrole op enkellyne.)

(1) HOE HULP VERLEEN MOET WORD.—(a) Wanneer daar 'n versperring ontstaan en die kontrole-instrumente op en verbinding tussen die twee betrokke telegraafstasies misluk het, moet die verantwoordelike stasiebeampte wat die teken ontvang [sien regulasie No. 227 (3) hiervan], nadat hy dit weggesluit het van sy ent hulp stuur as dit uitvoerbaar is.

(b) As dit nodig is om hulp te stuur van beide ente van die seksie moet hy die verantwoordelike beampte aan die ander ent van die betrokke telegraafseksie op die spoedigste manier skriftelik in kennis stel van volledige besonderhede van die mislukking en die aard van die vereiste hulp. Hy moet ook 'n versekering gee dat die teken weggesluit is en loodswerk ingestel en voortgesit sal word totdat hy in besit is van 'n skriftelike onderneming van die loodsman, soos uiteengesit in subklousule (3) hiervan.

(c) As geen hulp verleen kan word van die ent van die seksie waarheen die teken geneem word nie, moet die verantwoordelike beampte op daardie stasie die teken op die spoedigste

* Sien klousule 25 van Afdeling III en klousule 22 van Afdeling IV van die Algemene Aanhangsel.

manier aan die verantwoordelike beampte aan die ander ent van die betrokke telegraafseksie stuur. Tegelykertyd moet hy skriftelike besonderhede verstrek van die mislukking en die aard van die vereiste hulp, sowel as 'n versekering dat loodswerk nie van sy kant af ingestel sal word nie.

- (d) Alle hulp wat verleen word, moet deur die loodsman gekontroleer word.
- (2) WANNEER VOORSTE GEDEELTE VAN SEKSIE DEUR MIDDEL VAN TEKEN ONTRUIM MOET WORD.—Wanneer treine weer kan voortgaan en loodswerk nie op die voorste gedeelte van die betrokke telegraafseksie ingestel is nie, moet uitvoering gegee word aan die bepaling van regulasie No. 231 (2) hiervan.
- (3) LOODSWERK AAN BEIDE ENTE.—As loodswerk van beide ente van 'n versperring ingestel en daardie versperring verwyder is, moet elke loodsman terugkeer na die stasie waar hy aangestel is nadat die een aan die ander 'n skriftelike onderneming gegee het dat loodswerk ingetrek sal word onmiddellik na aankoms by sy huisstasie.
- (4) GEDRAGSLYN WANNEER VERSPERRING VERWYDER IS.—(a) Na aankoms van die loodsmannetjies op hulle onderskeie stasies moet die verantwoordelike stasiebeamptes die vorms insake loodswerk terugneem en kanselleer. Nadat hulle oortuig is dat die versperring verwyder en die lyn vry is, moet die verantwoordelike stasiebeamptes treinbedryf ooreenkomstig die heersende omstandighede hervat. Die drywer wat eerste oor 'n seksie gaan op 'n order „telegraaf misluk” moet skriftelik van die omstandighede verwittig word (sien klousules 37 en 38 van afdeling III, klousules 35 en 36 van afdeling IV en klousules 9 van afdeling VI van die Algemene Aanhangsel).
- (b) As die telegraaf-, spreek- en treinkontrole-instrumente op die afdeling Natal uit orde is nadat die versperring verwyder en die lyn vry is, moet die kontrole van treine deur middel van loodswerk voortduur. Vir hierdie doel moet nuwe loodsvorms uitgemaak en 'n nuwe loodsman aangestel word stip ooreenkomstig die bepaling van klousule 38, afdeling III en klousule 36, afdeling IV van die Algemene Aanhangsel.

233. Mislukking van lokomotief tydens tussenwerking.

(Slegs van toepassing op enkellyne.)

- (1) WANNEER HULP VAN DIE TUSSENUITWYKSPoor VERKRY WORD.—Ingeval 'n lokomotief op 'n enkellyn misluk terwyl dit op weg is om met 'n trein op 'n tussenuitwykspoor te kruis, moet die drywer en kondukteur tot 'n duidelike ooreenkoms kom in verband met die toestand. As die trein kan aangaan, moet die stoker met die teken na die tussenuitwykspoor gaan en dit aan die drywer van die teenoorgestelde trein oorhandig. Die stoker moet ook 'n skriftelike onderneming van die kondukteur van die mislukte trein aan daardie drywer oorhandig dat daardie trein nie beweeg sal word nie totdat hulp daar is.
- (2) BESKIKKING OOR „MISLUKTE” TREIN.—Die drywer van die teenoorgestelde trein moet die „mislukte” trein versigtig nader met sy lokomotief onder toesig van die stoker van die mislukte trein. Nadat die hulplokomotief opgekoppel is met die „mislukte” trein, moet die drywer van die hulplokomotief versigtig voortgaan na die tussenuitwykspoor en die mislukte trein op 'n veilige afstand van die hooflyn daar laat. Die mislukte trein moet nie sonder magtiging beweeg word nie.

- (3) BESKIKKING OOR TEKEN.—As 'n trein die „mislukte” trein volg, moet die kondukteur van die volgende trein die teken van die „mislukte” trein verkry en dit aan die bedryfsdienaar by die volgende stasie oorhandig. As geen trein die „mislukte” trein volg nie, kan die drywer van die teenoorgestelde trein, wat hulp verleen het, sy reis voortsit. Die kondukteur van die teenoorgestelde trein moet die teken van die „mislukte” trein verkry en dit by aankoms op die volgende stasie aan die bedryfsdienaar oorhandig. As hierdie gedragslyn die gebruik van die elektriese treinstaf- of elektriese treintablet-instrumente vir gereelde treinbedryf belet, moet „telegraaforderbediening” van „stasie tot stasie” ingestel word, en die teken of tekens moet dadelik teruggestuur word as 'n waardepakket aan die stasie waaraan hulle behoort.
- (4) HULP VAN VORIGE STASIE.—As die drywer en kondukteur van die „mislukte” trein besluit dat dit nodig is om hulp van die vorige stasie te verkry en nie van die tussenuitwykspoor nie, moet die stoker van die „mislukte” trein na die vorige stasie gestuur word. As hulp van daardie kant verleen kan word, moet die hulplokomotief loop onder toesig van die stoker van die „mislukte” trein op magtiging van die teken wat deur hom ingebring word. As die „mislukte” trein teruggebring word, moet reëlins getref word vir die verwydering van 'n trein of treine wat by die tussenuitwykspoor wag, ooreenkomstig die instruksies insake die besondere manier van treinbedryf wat in werking is. [Sien klousule 46 (13), afdeling III, klousule 42 (18), afdeling IV en klousule 16 (7), afdeling VI van die Algemene Aanhangsel.]
- (5) WANNEER HULP NIE VAN DIE AGTERSTE STASIE VERKRY KAN WORD NIE.—(a) As die stoker van die „mislukte” trein na die agterste stasie gestuur is en hulp nie van daardie stasie verkry kan word nie, moet die verantwoordelike stasiebeampte die teken van die „mislukte” trein, tesame met skriftelike instruksies hoe beskik moet word oor die „mislukte” trein en ook oor die trein of treine wat by die tussenuitwykspoor wag, op die spoedigste manier na die tussenuitwykspoor stuur.
- (b) As daar egter verbinding is tussen die vorige stasie en die tussenuitwykspoor, moet die verantwoordelike stasiebeampte die teken van die „mislukte” trein onder slot en sleutel plaas. Hy kan dan toestemming aan die drywer van die wagtende trein verleen om die „mislukte” trein te help, en hy kan ook instruksies gee vir die latere verwydering van die wagtende trein of treine. Behoorlike boodskappe moet tussen die verantwoordelike amptenaar en die kondukteur en drywer van elke wagtende trein gewissel word. Die kondukteur van elke wagtende trein moet dan 'n manuskriporder uitreik wat die afsending van sy eie trein magtig. [Sien klousule 46 (13), afdeling III, klousule 42 (18), afdeling IV, en klousule 16 (7), afdeling VI, van die Algemene Aanhangsel.]
- (6) HULP VERLEEN DEUR VOLGENDE TREIN.—Ingeval dit moontlik is vir 'n „mislukte” trein om hulp te verkry van 'n volgende trein, hetsy voordat dit die tussenuitwykspoor bereik het of nadat dit daardie plek verbygegaan het, moet die bepaling van regulasie No. 227 (2) gevolg word.
- (7) TREINE MOET DEURLOOP.—Gedurende die tyd wat die „mislukte” trein op 'n tussenuitwykspoor is, moet geen kruisings op daardie plek gereël word nie. Drywers wat oor die betrokke telegraafseksie gaan, moet deur die betrokke

bedryfsdienaars gestop en gewaarsku word dat daar 'n „mislukte” trein op die tussenuitwykspoor staan.

- (8) **VERWYDERING VAN „MISLUKTE” TREIN.**—Die bedryfsdienaars aan weerskante van die betrokke telegraafseksie moet sonder versuim reëlins tref vir die verwydering van die „mislukte” trein van die tussenuitwykspoor.

234. Waar die looplyn versper is weens mislukking van 'n lokomotief, ongeluk of ander oorsaak.

(Slegs van toepassing op absolute blokseksies van dubbellyne.)

- (1) **WANNEER TREIN MOET TERUGGAAN.**—(a) As dit nodig is vir 'n trein om terug te gaan weens ongeluk of versperring of vir die doel om die reis te hervat, moet die kondukteur 'n afstand van minstens 300 jaarts teruggaan en duidelik 'n „gevaarhandsein” vertoon. Hy moet op daardie afstand bly van die agteruitbewegende trein en die „gevaarhandsein” aanhoudend vertoon totdat die trein weer vorentoe kan gaan. As die drywer sy trein laat terugloop, moet hy dit versigtig doen en dikwels die fluitjie laat blaas. Voordat hy weer vertrek, moet die drywer die kondukteur terugroep en laasgenoemde moet een knalpatroon op die spoor plaas voordat hy terugkeer na sy wa.
- (b) As 'n trein terugloop en dit nodig is om 'n stasie binne te gaan, moet die kondukteur die trein stop minstens 100 jaarts duskant die semafoorsinjaal wat die ingang tot die blokseksie kontroleer en 'n knalpatroon op die spoor teenoor daardie sinjaal plaas. Nadat die trein tot staan gebring is, moet dit nie beweeg word nie totdat die kondukteur die toestemming van die bedryfsdienaar verkry het om die stasie binne te gaan.
- (2) **WANNEER DIE TREIN IN TWEE VERDEEL MOET WORD.**—(a) Wanneer 'n trein om een of ander rede op 'n absolute blokseksie van 'n dubbellyn verdeel en in twee afdelings vorentoe geneem moet word, moet die drywer, alvorens sy trein te verdeel, stappe neem om te verhinder dat die tweede gedeelte aan loop gaan. Hy moet die kondukteur ook verwittig van wat hy op die punt staan om te doen. Voordat hy vertrek met die eerste gedeelte van die trein moet die drywer daardie gedeelte 'n endjie vorentoe laat loop om hom daarvan te oortuig dat voertuie, behalwe dié wat bestem is vir die eerste gedeelte, nie volg of saamgeneem word nie. In mistige weer en gedurende die nag moet die drywer 'n wit lig vasheg voor aan die eerste voertuig van die gedeelte van die trein wat agterbly. Die drywer moet ook twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die spoor op 'n afstand van minstens 300 jaarts voor die staande voertuie plaas.
- (b) Wanneer die drywer voortgaan met die eerste gedeelte moet hy die bedryfsdienaar by elke tussenseinhuis wat hy verbygaan en ook die bedryfsdienaar op die stasie waar daardie gedeelte gelaat moet word, in kennis stel. Die betrokke bedryfsdienaars moet besonderhede in hulle treinregisters aanteken en die bedryfsdienaar aan die anderkant van die betrokke blokseksie of -seksies mondeling in kennis stel. Die bedryfsdienaar op die stasie waar die gedeelte gelaat word, kan (behalwe waar anders bepaal is in die Algemene Aanhangsel of plaaslike aanhangsels) die drywer magtig om oor dieselfde spoor vir die tweede gedeelte terug te keer as daardie handelwyse die geskikste is.
- (c) As die drywer vertrek met of terugkeer vir 'n gedeelte van sy trein, moet hy versigtig voortgaan en gereed wees om voor alle kruis- of veiligheidswissels stil te hou. Hy moet nie verby 'n tussenseinhuis gaan nie totdat die nodige vaste sinjale of handseine, na die geval mag wees, deur die bedryfsdienaar gegee is.

- (3) **WANNEER 'N TREIN NIE KAN VOORTGAAN NIE.**—(a) Ingeval 'n trein nie kan voortgaan nie, moet die kondukteur en drywer duidelik ooreenkom in verband met die toestand. In so'n geval is die drywer verantwoordelik vir die finale gedraglyne wat gevolg moet word. Skriftelike besonderhede van die verlangde hulp, tesame met 'n versekering dat die trein nie beweeg sal word nie, moet na die naaste seinhuis gestuur word. As daardie seinhuis agter die trein is dan moet die kondukteur teruggaan. As dit voor die trein is dan moet die stoker na daardie seinhuis gestuur word.

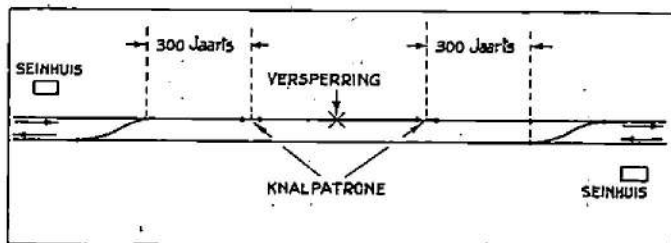
- (b) **HULP VAN AGTER.**—Wanneer hulp van die agterste stasie gestuur word, moet die kondukteur op die lokomotief ry van daardie stasie af of van die plek waar hy die trein beskerm.
- (c) **HULP VAN VOOR.**—Wanneer hulp van voor gestuur word oor die verkeerde lyn, moet die stoker van die voorste seinhuis af op die lokomotief ry. Die drywer van die hulplokomotief moet versigtig voortgaan en gereed wees om voor alle kruis- of veiligheidswissels stil te hou. Hy moet nie verby 'n tussenseinhuis gaan nie totdat die nodige handseine deur die bedryfsdienaar gegee is.
- (d) **SKRIFTELIKE MAGTIGING VIR HULPLOKOMOTIEF.**—Die verantwoordelike beampte wat die berig ontvang, moet die verantwoordelike beampte aan die teenoorgestelde ent van die blokseksie in kennis stel. Die bedryfsdienaar aan die ent vanwaar hulp gestuur word, moet die drywer van die hulplokomotief skriftelike magtiging gee om op die versperde spoor te gaan. Tensy 'n vaste sinjaal vir die doel gebruik kan word, moet die bedryfsdienaar 'n handsein „alles reg” vertoon as 'n aanduiding vir die drywer dat die wissels reg gestel is.
- (e) **WANNEER HULP DEUR MIDDEL VAN 'N HULPTREIN VERLEEN WORD.**—Ingeval dit nodig is om hulp van die hulptrein te verkry en daardie trein die lyn wat nie versper is nie moet gebruik, moet die beweging deur middel van loodswerk gekontroleer word. (Sien regulasie No. 235 hiervan.)

235. Loodswerk.

(Slegs van toepassing op dubbellyne.)

- (1) **INSTELLING VAN LOODSWERK.**—(a) Wanneer dit nodig is om treine in beide rigtings slegs oor een lyn van 'n dubbellyn te laat loop; gedurende herstellings of versperring, moet die bedryfsdienaars aan beide ente van die blokseksie reël wie van hulle loodswerk moet instel. Wanneer dit moontlik is, moet die bedryfsdienaar anderkant die versperring 'n bevoegde dienaar aanstel om as loodsman op te tree en daardie dienaar moet so spoedig moontlik met die nodige vorms langs die lyn loop na die teenoorgestelde ent van die blokseksie. As 'n trein dadelik in die regte rigting loop, kan die dienaar wat aangestel is om as loodsman op te tree, met daardie trein reis met die doel om die vorms insake loodswerk af te lewer.
- (b) As 'n bevoegde dienaar nie beskikbaar is by die stasie anderkant die versperring nie, moet die verantwoordelike stasiebeampte duskant die versperring 'n loodsman aanstel en daardie loodsman moet met die nodige vorms langs die lyn loop na die ander ent van die blokseksie.
- (c) As die dienaar wat gekies is om as loodsman op te tree, by die stasie anderkant die versperring aangestel word en daardie dienaar die stasie met die nodige vorms verlaat het, kan treine nie van daardie ent die blokseksie wat deur loodswerk gekontroleer moet word, binnegaan nie totdat hy in die loop van sy pligte as loodsman teruggekeer het.

- (d) As die dienaar egter aangestel word by die stasie duskant die versperring, kan treine afgestuur word op die „regte” lyn van die ander ent af terwyl die dienaar deur die blokseksie gaan. Sodanige treine moet egter gestop en die drywers gewaarsku word. Na aankoms van die dienaar by die volgende stasie, kan daar, dadelik nadat voldoen is aan die bepalinge van paragraaf (e) hiervan, 'n aanvang met loodswerk van daardie ent af gemaak word.
- (e) Daar moet duidelik verstaan word dat sodra die dienaar wat aangestel is om as loodsman op te tree by die teenoorgestelde ent van die seksie waar hy aangestel is aangekom het, en hy daarvan oortuig is dat al die vorms wat oorspronklik in sy besit was, oorhandig is aan en geteken is deur die betrokke dienare, daar 'n aanvang gemaak kan word met en loodswerk voortgesit kan word stip ooreenkomstig hierdie regulasies.
- (f) Onder geen omstandighede moet toegelaat word dat 'n trein of trolle op die verkeerde spoor loop nie totdat die loodsvorms afgelewer is aan en die handtekenings daarvoor verkry is van almal wat by die saak betrokke is.
- (g) Flikkerligsinjale by spoorwagoorgange wat nie voorsien is van sluitpale en ligte ooreenkomstig treinbedryfsregulasie No. 150 nie, moet gedurende die tydperk wanneer enkellynbediening aan die gang is, buite werking gestel en 'n vlagman aangestel word om padverkeer te kontroleer.
- (2) **VORMS MOET GETEKEN EN UITGEDEEL WORD.**—Minstens twaalf vorms (T. 392) insake loodswerk moet beskikbaar wees by elke stasie en seinhuis waar daar 'n wisselspoor is vir die doel om loodswerk in te stel waar nodig. Wanneer loodswerk ingestel moet word, moet die nodige vorms ingevul en geteken word deur die beampte wat hierdie stelsel van bediening reël. Elke vorm wat uitgemaak is, moet ook deur die loodsman geteken word, en laasgenoemde moet die een hou wat aan hom geadresseer is. Een vorm moet aan die bedryfsdienaars in teenwoordigheid van die verantwoordelike stasiebeampte en die loodsman oorhandig word. Die orige vorms moet deur die loodsman na die ander ent van die blokseksie geneem word wat deur middel van loodswerk gekontroleer moet word. Die loodsman moet oorgangwagters, ploegbase en andere wat werk op die lyn mondeling verwittig van wat nou gedoen gaan word. Onderweg moet die loodsman ook 'n volledige vorm by elke tussenseinhuise en stasie laat. Na aankoms aan die ander kant van die betrokke blokseksie moet afskrifte van die ingevulde vorms aan die verantwoordelike stasiebeampte en aan die bedryfsdienaars oorhandig word. Elke dienaar moet die afskrif teken wat aan hom oorhandig is, sowel as die een wat die loodsman in sy besit het. Die verantwoordelike stasiebeampte aan elke ent van die betrokke blokseksie moet hom daarvan oortuig dat die dienare onder hom vertrouwd is met die pligte wat hulle moet verrig in verband met loodswerk. Wanneer 'n verantwoordelike stasiebeampte as loodsman optree, moet hy 'n afskrif van die ingevulde vorm aan die dienaar oorhandig onder wie se toesig sy stasie gelaat word.
- (3) **LENGTE VAN SPOORLYN WAT GEKONTROLEER MOET WORD.**—Loodswerk moet beperk word tot die kortste afdeling spoorlyn, aan elke ent waarvan daar vaste sinjale sowel as wisselspore is.
- (4) **STAKING VAN ABSOLUTE BLOKBEDIENING.**—Absolute blokbediening moet gestaak word gedurende die tydperk wat loodswerk aan die gang is.
- (5) **LOODSMAN MOET 'N ARMBAND DRA EN 'N TREINE AFSTUUR.**—(a) Die loodsman moet 'n rooi armband* of ander rooi onderskeidingsteken aan sy linkerarm dra en moet bekend wees aan die bedryfsdienaars aan elke kant van die blokseksie wat deur middel van loodswerk gekontroleer word.
- (b) Wanneer 'n trein wat nie deur 'n ander trein gevolg word nie op en deur 'n afdeling spoorlyn moet gaan wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, moet dit vergesel wees van 'n loodsman wat op die lokomotief moet ry.
- (c) Wanneer twee of meer treine in dieselfde rigting oor die afdeling spoorlyn moet gaan wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, moet die loodsman elke trein loods tot op 'n veilige afstand van die ingang wat deur hom gekontroleer word, en voordat hy die trein verlaat, moet hy 'n loodskaartjie uitreik aan die drywer van die lokomotief van elke trein behalwe die laaste. Die loodsman moet vir die hele lengte van die seksie op die lokomotief van die laaste trein ry. (Sien subklousule 13 hiervan.)
- (d) Die loodsman moet die seinwagter van sy aanwezigheid in kennis stel wanneer hy by 'n seinhuis verbygaan.
- (6) **WISSELSPORE MOET BESKERM WORD.**—Die verantwoordelike beampte aan elke ent van die betrokke blokseksie moet 'n handseinwagter aanstel wat sy plek moet inneem minstens 300 jaarts van die onderskeie wisselspore (sien onderstaande diagram). Die handseinwagter moet twee knalpatrone, 20 jaarts van mekaar, op die versperde lyn plaas en gereed wees om „gevaarhandseine” te vertoon wanneer nodig. Wanneer die versperring minder as 300 jaarts van die wisselspoor is, moet die knalpatrone op die spoor geplaas word so ver moontlik van die wisselspoor. Die wisselspoor aan elke ent van die betrokke afdeling spoorlyn moet vry gehou word tensy die loodsman teenwoordig is.



- (7) **DRYWERS MOET GEWAARSKU WORD VOORDAT HULLE AANGRENSENDE BLOKSEKSIES BINNEGAAN.**—Gedurende loodswerk moet die bedryfsdienaars aan weerskante van die seksie wat deur middel van loodswerk gekontroleer word slegs treine aanneem van die bedryfsdienaars by die seinhuise aan die ente van die aangrensende onversperde blokseksies onder die „waarskuwingsreëling” (3-5-5).^{*} Die bedryfsdienaars by die aangrensende seinhuise moet treine stop wat op weg is na die seinhuis waar loodswerk begin, en hulle moet drywers waarsku om versigtig voort te gaan en gereed te wees om voor die huissinjal by die volgende seinhuis of stasie stil te hou.
- (8) **BEDIENING VAN SINJALE.**—Die bedryfsdienaars aan weerskante van die blokseksie wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, moet al die sinjale op „gevaar” hou. Nadat 'n trein tot staan gebring is by die huissinjal op „gevaar”, moet daardie sinjal nie op „alles reg” gestel word gedurende die afwesigheid van die loodsman nie, tensy dit moontlik is om die trein te stop op 'n veilige afstand van die

* Sien tekening van loodsman se onderskeidingsteken in regulasie No. 230 (1) hiervan.

* Opmerking.—Sien klousule II, afdeling VII van die Algemene Aanhangsel.

- ingang van die afdeling spoorlyn wat deur middel van loodswerk gekontroleer word. In daardie geval moet die trein voor die wissel-spoor gestop word.
- (9) TREINPERSONEEL MOET KENNIS KRY.—Alvorens op die afdeling spoorlyn wat deur middel van loodswerk gekontroleer word in te gaan, moet die treinpersoneel van elke trein deur die loodsman in kennis gestel word waar daardie afdeling spoorlyn begin en waar dit eindig.
- (10) VERBYGAAN VAN VASTE SINJALE OP „GEVAAR”.—
(a) Wanneer drywers van een of ander ent 'n afdeling spoorlyn binnegaan wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, kan hulle op magtiging van die loodsman verby die vertrek-en voorste vertreksinjal op „gevaar” gaan.
(b) Nadat magtiging verkry is van die loodsman om verby die vertrek- en/of voorste vertreksinjal te gaan, kan drywers van treine wat in een of ander rigting oor 'n afdeling spoorlyn gaan wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, alle ander vaste sinjale op „gevaar” verbygaan behalwe soos bepaal in subklousule (11) hiervan. Hulle moet voor die wisselspoor na die gewone looplyn stilhou. Drywers moet versigtig voortgaan en dikwels die lokomotief-fluit laat blaas.
(c) As daar 'n tussenseinhuis is, moet die bedryfsdienaar die vaste sinjale op „gevaar” hou en 'n handsein „alles reg” by sy seinhuis aan die drywer van elke trein vertoon as die lyn vorentoe vry is. Waar daar outomatiese tussensinjale is, moet daardie sinjale as nie-bestaande beskou word gedurende die tydperk wat loodswerk aan die gang is.
- (11) WANNEER VASTE SINJALE GEBRUIK MOET WORD.—Vaste sinjale kan gebruik word vir treine wat die afdeling spoorlyn onder loodsbediening verlaat, as daardie treine in die regte rigting loop.
- (12) SEINE VIR BEWEGINGS OOR WISSELSPORE.—In die afwesigheid van vaste sinjale moet alle treinen rangeerbewegings wat geskied oor die wisselspoor na die gewone looplyn van een of ander kant van die afdeling spoorlyn wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, deur handseinwagters onder toesig van die bedryfsdienaar gekontroleer word.
- (13) POUSE TUSSEN TREINE.—Wanneer twee of meer treine in dieselfde rigting op die voorgeskrewe pouse moet vertrek, moet die loodsman voldoen aan die bepalings van subklousule (5) van hierdie regulasie. Tensy daar verneem is dat die voorste trein verby die afdeling spoorlyn is wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, moet die pouse tussen treine minstens vyf minute wees.
- (14) VEILIGHEID VAN WISSELS.—Agterwissels wat puntwissels word vir treine wat oor die afdeling spoorlyn loop wat deur middel van loodswerk gekontroleer word, moet gesluit word om die veilige deurgang van treine te verseker.
- (15) WAAR BEIDE LYNE VERSPER IS.—Wanneer beide lyne van 'n dubbellyn versper is en treine aan weerskante van die versperring moet loop om passasiers te laat oorklim of vir 'n ander doel, moet loodsmanne aangestel word om diens te doen tussen die versperring en die naaste wisselspoor aan elke kant. 'n Bevoegde dienaar moet aan elke kant van die versperring aangestel word om die nodige beskerming te verleen.
- (16) WANNEER EEN LYN ONTRUIM IS.—Sodra een lyn ontruim is, moet beide loodsmanne na die naaste seinhuis gaan. Na aankoms daar moet die vorms insake loodswerk teruggeneem en gekanselleer word. Daarna moet 'n loodsman aangestel word vir die doel om op- en af-treine te bedien oor die onversperde lyn, stip ooreenkomstig subklousules (1), (2) en (18) hiervan.
- (17) OMRUILING VAN LOODSMAN.—Ingeval 'n dienaar die pligte van 'n loodsman oorneem voordat die versperring verwyder is, moet nuwe vorms insake loodswerk uitgemaak en die oorspronklike vorms teruggeneem en gekanselleer word. Die aflosloodsman moet geen loodsmansonderskeidingsteken dra nie, en moet sy pligte nie aanvaar nie totdat die afgeloste loodsman sy dienste gestaak en sy onderskeidingsteken afgehaal het.
- (18) OMRUILING VAN BEDRYFSDIENAAR.—Ingeval 'n bedryfsdienaar afgelos word deur 'n ander bedryfsdienaar terwyl loodswerk aan die gang is, moet die handtekening van die bedryfsdienaar wat aflos met die eerste geleentheid deur die loodsman op sy vorm verkry word.
- (19) OPENING VAN TUSSENSEINHUIS.—Ingeval 'n tussenseinhuis of stasie oopgemaak word nadat loodswerk ingestel is, moet die loodsman met die eerste geleentheid die verantwoordelike be-ampte verwittig, 'n afskrif van die vorm insake loodswerk aan hom oorhandig en sy handtekening op sy (die loodsman se) afskrif verkry. [Sien subklousule (10) (c) hiervan.]
- (20) WANNEER GEWONE BEDRYF HERVAT KAN WORD.—Wanneer 'n blokseksie wat versper was, ontruim en loodswerk gestaak kan word, moet die vorms insake loodswerk teruggeneem word deur die loodsman aan wie dit uitgereik was. Vir hierdie doel moet die loodsman oor die enkellynafdeling met die laaste trein reis. Na aankoms by die ander ent van die seksie moet hy al die vorms wat hy ingesamel het, met inbegrip van sy eie vorm, aan die verantwoordelike stasiebeampte oorhandig, 'n versekering gee dat die versperring verwyder is en dat die versperde lyn weer veilig is vir die deurgang van treine. Na ontvangs van hierdie versekering moet die verantwoordelike beampte die verantwoordelike beampte aan die ander ent van die afdeling spoorlyn wat deur middel van loodswerk gekontroleer word in kennis stel, en sodra daar 'n duidelike verstandhouding getref is, moet die vorms insake loodswerk gekanselleer en gewone bedryf hervat word. Die gekanselleerde vorms moet daarna na die afdelingskantoor gestuur word.

236. Skade aan lyn.

Ingeval die lyn beskadig word as gevolg van ontsporing van of ongeluk aan 'n trein, moet die kondukteur een knalpatroon op die spoor plaas minstens 300 jaarts aan elke kant van die beskadigde gedeelte van die lyn as 'n waarskuwingsein vir ander treine. Die drywer moet die saak rapporteer by die eerste ploegbaashuis of aan die eerste span, en die ploegbaas moet onverwyld na die plek gaan en die maatreëls aanvaar wat vasgestel is in regulasie No. 242 hiervan. Die drywer moet ook rapport maak by die eerste stasie of seinhuis. (Sien regulasie No. 201 hiervan.) Ingeval ander treine die knalpatrone laat ontplof voordat aandag aan die spoorbaan verleen is, moet die kondukteurs van daardie treine ander knalpatrone in die plek stel.

237. As die trein aan brand is.

Ingeval 'n gedeelte van 'n trein aan brand slaan, moet die trein gestop en indien nodig beskerm word. Onmiddellike stappe moet gedoen word om die brand op die plek uit te blus, of as dit nie gedoen kan word nie, moet die trein na die naaste standpyp of tenk geneem word. As geeneen van hierdie maatreëls uitvoerbaar is nie, moet die stoker die brandende voertuig of voertuie afhaak, en 'n ruimte van minstens vyftig jaarts tussen hulle en die voertuie aan weerskante gelaat word. (Sien regulasie No. 202 hiervan.)

DEEL VII.

ONDERHOUD VAN SPOORBAAN EN WERKE.

238. Onderzoek en instandhouding van ploegbaasbaanvakke.

- (1) VERANTWOORDELIKHEID VAN PLOEGBASE.—Ploegbase is verantwoordelik om die totale lengte van hulle baanvakke en die werke wat daarop is, in goeie orde te hou.
- (2) BAANVAK MOET GEPATROLLEER WORD.—Elke baanvak moet by gereelde tussenpose deur die ploegbaas of 'n behoorlik gemagtigde arbeider besigtig word ooreenkomstig die instruksies vervat in die boek van „SPECIALE INSTRUKSIES VIR BAANINSPEKTEURS, PLOEGBASE EN ANDERE”.

239. Onderzoek van spoorbaan gedurende stormagtige weer.

- (1) ADDISIONELE VOORSORGSMAATREËLS GEDURENDE STORMAGTIGE WEER.—Spoorbaaninspekteurs, ploegbase en ander betrokke dienare moet besonder waaksaam wees gedurende nat weer en wanneer oorstromings verwag kan word. Gedurende sulke tye moet hulle elke gedeelte van die lyn inspekteer wat waarskynlik deur vloedwater beskadig kan word en, indien moontlik, ook voordat 'n trein verbygaan, op die uitwerking van die water op duikers en brugge let. As die nat weer aanhou, moet ploegbase reëlins tref om hulle baanvakke gedurende die dag en nag te laat patroleer en om wagters te stel by daardie plekke waar skade verwag kan word. Hierdie voorsorgsmaatreëls moet voortduur totdat die gevaar verby is.
- (2) PATROLMAN MOET RAPPORTEER.—Wanneer 'n dienaar die lyn na werksure patroleer, moet hy hom by die bedryfsdienaar aanmeld elke keer wat hy verby 'n stasie loop, en die bedryfsdienaar moet 'n aantekening maak in die treinregister hoe laat die dienaar hom aangemeld het.

240. Uitrusting van ploegbase: Handsein moet beskikbaar wees.

- (1) Elke ploegbaas moet, terwyl hy op diens is, die nodige uitrusting soos vasgestel in die „Speciale instruksies vir baaninspekteurs, ploegbase en andere” in sy besit hê. Hy moet ook sorg dat die span wat onder hom werk die nodige uitrusting het.
- (2) Elke ploegbaas moet handseintoestelle en knalpatrone by hom hê in gereedheid vir onmiddellike gebruik.

241. Beskerming van dienare wat op of naby die spoorbaan werk.

- (1) SPOORBAANPERSONEEL MOET GEREED WEES VIR SPECIALE TREINE.—As spesiale of voorwaardelike treine sonder voorafgaande kennisgewing moet loop, moet die spoorbaanpersoneel en andere te alle tye gereed wees vir die loop van daardie treine. (Sien regulasie No. 223 hiervan.)
- (2) VLAGMAN MOET AANGESTEL WORD.—Die ploegbaas of ander verantwoordelike beampste moet, as daar in stasieterreine of op of naby die spoorbaan gewerk word waar naderende treine nie duidelik gesien kan word nie, een of indien nodig twee dienare uitkies om as vlagman op te tree. Hierdie vlagman moet voorsien word van vlac of handlamp en knalpatrone. Hy moet op 'n geskikte plek staan met instruksies om die span of ander dienare wat op of naby die spoorbaan werk te waarsku wanneer treine van een of beide rigtings nader.

(3) DIENARE MOET HULLE OP 'N VEILIGE AFSTAND VAN TREINE HOU.—Wanneer treine aankom, moet dienare wat op die spoorbaan werk, padgee. As daar meer as een lyn is, moet dienare padgee van al die lyne en nie weer daarvoor loop nie totdat hulle oortuig is dat daar geen treine aankom nie. As dienare hulle tussen twee spoorlyne bevind op 'n plek waar treine op die punt staan om mekaar verby te gaan of te kruis, moet hulle gaan lê.

(4) WAAR DAAR IN TONNELS GEWERK WORD.—As treine aankom, moet dienare wat in 'n tunnel werk in een van die skuilplekke gaan wat daarin verskaf is, maar as daar geen tyd is om dit te doen nie, moet hulle so na moontlik aan die kant van die muur gaan lê.

(5) ONGUNSTIGE WEER.—As dienare wat op die spoorbaan werk weens mistige of ongunstige weerstoestande nie voldoende waarskuwing kan kry van die aankoms van treine nie, moet die werk gestaak word tensy die veilige loop van treine van die voortsetting van die werk afhang.

242. Beskerming van treine terwyl die spoorbaan herstellings ondergaan.

(1) „GEVAARSEIN”: HOE EN WANNEER DIT VERTOON MOET WORD.—Wanneer dit nodig is om 'n trein te stop omdat die lyn onveilig is of weens herleggings- of ander werk, moet 'n rooi vlag of ander „gevaarhandsein” vertoon word op 'n afstand van minstens 300 jaarts, of verder as die uitsig beperk is, van beide ente van die betrokke gedeelte van die spoor, en drie knalpatrone moet ook op die spoor geplaas word, 20 jaarts van mekaar, op 'n afstand van minstens 100 jaarts aan die buitekant van daardie „gevaarsein”. Hierdie voorsorgsmaatreëls moet in elke rigting na gelang van omstandighede geneem word en voortduur totdat die lyn veilig is vir die deurgang van treine.

(2) SEIN „VERSIGTIG”: HOE EN WANNEER DIT VERTOON MOET WORD.—Wanneer dit nodig is om die snelheid van 'n trein te verminder weens herstellings aan die spoorbaan of om ander oorsake, moet 'n groen handsein vertoon word op 'n afstand van minstens 300 jaarts, of verder as die uitsig beperk is, van een of beide ente van die betrokke gedeelte spoorlyn, na gelang van omstandighede, en 'n knalpatroon moet op die spoor geplaas word naby daardie handsein. As dit nodig is om die snelheid tot minder as agt myl per uur te verminder, moet die trein in die afwesigheid van 'n snelheidsvermindringsbord, gestop en die drywer dienoreenkomstig gewaarsku word.

(3) WANNEER BEDRYFSDIENAAR IN KENNIS GESTEL MOET WORD.—As daar 'n stasie of seinhuis binne 300 jaarts of 'n bietjie verder van die betrokke afdeling spoorlyn is, moet die vlagman wat in daardie rigting gestuur word om die handsein te gee, die bedryfsdienaar verwittig van die toestand en waar daar 'n vaste sinjaal is, moet die bedryfsdienaar volgens die heersende toestande elke trein deur middel daarvan stop of die snelheid laat verminder. Voordat die vaste sinjaal op „alles reg” gestel word vir 'n trein om stadig voort te gaan, moet die vlagman 'n „gevaarhandsein” vertoon en 'n knalpatroon op die spoor plaas.

(4) HERSTELLINGS AAN SPOORBAAN BINNE 'N GEBIED WAT DEUR MIDDEL VAN VASTE SINJALE BESKERM IS.—Alvorens 'n aanvang te maak met herstelwerk aan die spoorbaan binne die gebied wat deur middel van vaste sinjale op 'n stasie beskerm is, moet die ploegbaas die toestemming van die bedryfsdienaar verkry. As dit nodig is om treine te stop, moet die bedryfsdienaar verwittig word en hy moet die vaste sinjale,

waar dit bestaan, op „gevaar” hou totdat dieselfde ploegbaas hom in kennis gestel het dat die lyn veilig is. Waar ’n vermindering van snelheid alleen nodig is, kan die vaste sinjaal op „alles reg” gestel word nadat die trein gestop het of sy snelheid voldoende verminder is. In alle gevalle moet die dienaar wat toesig het oor die herstelwerk sorg dat die nodige handseine en knalpatrone op die voorgeskrewe manier gebruik word.

- (5) **WANNEER UITWYKSPOR OF SYLYNE NIE GEBRUIK MOET WORD NIE.**—Wanneer herstelwerk op ’n uitwykspoor of sylyn onklaar gelaat moet word, moet die ploegbaas, voordat hy van diens gaan, elke stel wissels met twee skroefspylers bevestig om te verhoed dat treine die uitwykspoor of sylyn binnegaan. As daardie uitwykspoor of sylyn op ’n stasie is, moet die bedryfsdienaars deur die ploegbaas in kennis gestel word dat treine die uitwykspoor of sylyn, na die geval mag wees, *nie moet binnegaan nie*. As die stasie egter gesluit of daar niemand op diens is by die uitwykspoor of sylyn nie, moet die bedryfsdienaars aan weerskante van die telegraafseksie dienooreenkomstig verwittig word deur die ploegbaas.

- (6) **HERSTELLINGS AAN SPOORBAAN BY TUSSENUITWYKSPOR.**—Voordat daar ’n aanvang gemaak word met werk op ’n tussenuitwykspoor wat die kruising van treine daar sal belet, moet die ploegbaas die bedryfsdienaars aan elke ent van die telegraafseksie in kennis stel. Die kruising van treine op daardie tussenuitwykspoor moet nie gereël word nie, totdat die bedryfsdienaars in kennis gestel is dat die tussenuitwykspoor weer vry is vir daardie doel.

243. Vervoerbare snelheidbeperkingsborde.

- (1) **VERVANGING VAN HANDSEINE DEUR SNELHEIDSBORDE.**—Wanneer vermindering van snelheid vir ’n lang tyd duur, kan snelheidbeperkingsborde in die plek van knalpatrone en handseine „versigtig” gestel word nadat die kennisgewing waarin die betrokke gedeelte spoorlyn omskryf word, uitgereik is. (Sien regulasie No. 63 hiervan.)
- (2) **WANNEER VLAGMAAN GESTASIONEER MOET WORD.**—As dit nodig is moet die afdeling van die spoorlyn waaroor die snelheid verminder moet word deur ’n vlagman, naby die snelheidbeperkingsbord gestasioneer, aangetoon word. Gedurende mistige weer moet ’n knalpatroon op die spoor naby die snelheidbeperkingsbord gehou word.

244. Wanneer herstelwerk aan spoorbaan uitgevoer moet word.

- (1) **WANNEER HERSTELWERK GEDOEN MOET WORD.**—Herstelwerk aan die spoorbaan moet, indien moontlik, gedoen word wanneer dit treine nie sal vertraag nie.
- (2) **VERKEER MOET NIE VERTRAAG WORD NIE.**—Wanneer die stop of vertraging van treine nie vermy kan word nie, moet herstelwerk uitgevoer word gedurende tydperke wat die minste vertraging van verkeer sal veroorsaak.
- (3) **HERSTELWERK GEDURENDE MISTIGE WEER.**—Herstelwerk moet nie gedurende mistige weer gedoen word nie, tensy dit van ’n dringende aard is.

245. Wissels, sinjale, ens., moet in orde gehou word.

- (1) **WISSELE EN SINJALE.**—Ploegbase moet sorg dat die werkende dele van wissels, sinjale en ander spoorbaantoebehore skoon en in goeie orde gehou word, behalwe soos bepaal in klousule 10, afdeling VIII, van die Algemene Aanhangsel. (Sien ook regulasies Nos. 100 tot en met 104 hiervan.)

- (2) **DRAAISKYWE EN STANDTYPE.**—Ploegbase moet sorg dat geen vullis of ander los materiaal die meganisme van draaiskywe, weegbrugge en standtype belemmer nie.

- (3) **STOPBLOKKE EN ONTSPORINGSTOESTELLE.**—Ploegbase moet alle stopblokke, keerblokke en wisselslotte in goeie orde hou. Hulle moet ook sorg dat alle ontsporingstoestelle in behoorlike werkende orde is.

246. Spoorwegoorgange moet in goeie orde gehou word.

Ploegbase is verantwoordelik om spoorwegoorgange in goeie orde en veilig te hou vir die oorgang van pad- en spoorwegverkeer. Die ruimte tussen die loop- en keerspoorstaaf moet vry van klippe, vullis en ander versperrings gehou word.

247. Brandpaaie moet skoon gehou word.

Ploegbase moet brandpaaie skoon hou. Hulle moet ook die kante van die spoorbaan sover moontlik skoon hou van droë gras of ander stowwe wat aan brand kan slaan. As ’n vuur aangesteek word vir die doel om gras af te brand, moet dit onder beheer en binne veilige perke gehou word. Alle ander brande wat op of naby die spoorbaan uitbreek, moet onmiddellik geblus word.

248. Afstand tussen treine.

As ’n ploegbaas een trein ’n ander trein sien volg met minder as die voorgeskrewe pouse, moet hy ’n handsein „versigtig” aan die drywer van die tweede trein vertoon. (Sien regulasie No. 195 hiervan.)

249. Verontagsaming van handseine moet gerapporteer word.

’n Ploegbaas moet elke geval wat onder sy aandag kom waar ’n handsein of ’n snelheidbeperkingsbord deur ’n drywer verontagsaam word aan die spoorbaaninspekteur rapporteer.

250. Springwerk.

- (1) Behalwe soos bepaal in subklousule (2) hiervan kan springwerk alleen op magtiging van die afdelingsbestuurder uitgevoer word.
- (2) Ingeval rotse of klippe neerstort en die lyn versper, kan ’n spoorbaaninspekteur of ploegbaas, nadat hy die nodige voorsorgsmaatreëls getref het, springwerk uitvoer ten einde die versperring te verwyder. (Sien regulasie No. 242 hiervan.)

251. Ongelukke moet gerapporteer word.

Treinongelukke, onreëlmatighede in bedryf en ernstige gebreke wat moontlik die veilige gebruik van die lyn kan belemmer, moet onverwyld deur die ploegbaas aan die naaste verantwoordelike stasiebeampte en aan die spoorbaaninspekteur gerapporteer word.

252. Versperrings wat op die spoorlyn geplaas word, moet onverwyld gerapporteer word.

Elke dienaar moet die uiterste waaksaamheid aan die dag lê ten einde te verhoed dat versperrings op die spoorlyn geplaas word en om alle persone wat versperrings op die spoorlyn plaas of kwaadwillig peuter aan die wissels, sinjale, bouwerke of toebehore op te spoor om gestraf te word. Alle gevalle van daardie aard moet onverwyld aan die naaste polisiebeampte met volledige besonderhede gerapporteer word. (Sien afdeling XI van die Algemene Aanhangsel.)

GEBRUIK VAN TROLLIES.

253. Trollies: Hoe en wanneer hulle gebruik moet word.

- (1) **MAGTIGING OM TROLLIES TE GEBRUIK.**—(a) Trollies, met inbegrip van stoot- en pomp-trollies, kan alleen deur 'n gemagtigde dienaar wat 'n sertifikaat het om daardie trollies te gebruik op die looplyn geplaas en gebruik word.
- (b) As 'n ligte motortrollie nie as 'n trein loop nie, kan dit op dieselfde wyse en onder dieselfde voorwaardes as 'n stoot- of pomptrollie loop. (Sien klousule No. 46, afdeling II, van die Algemene Aanhangsel.)
- (2) **LYN MOET VRY WEES.**—Die dienaar wat toesig het oor 'n trollie moet sorg dat die lyn vry en al die wissels waaroor die trollie moet loop, reg gestel is.
- (3) **DIE DIENAAR OP DIE TROLLIE MOET BEKEND WEES MET DIE LOOP VAN TREINE.**—Voordat die dienaar wat toesig het oor 'n trollie van of deur 'n stasie gaan, moet hy die looptye van treine van die bedryfsdienaar uitvind.
- (4) **'N TROLLIE MOET NIE AAN 'N TREIN GEHAAK WORD NIE.**—'n Trollie moet nie aan 'n trein gehaak of deur 'n trein gestoot word nie.
- (5) **WANNEER DIE TROLLIE NIE IN GEBRUIK IS NIE.**—Wanneer 'n trollie nie in gebruik is nie, moet dit op 'n veilige afstand van die spoorlyn geplaas en behoorlik vasgemaak word.
- (6) **LOOP OP DUBBELLYNE.**—Op dubbellyne kan 'n trollie alleen in die rigting geneem word waarin die treine loop, behalwe waar anders bepaal is in plaaslike aanhangsels.
- (7) **BESKERMING OP DUBBELLYNE.**—(a) Terwyl materiaal op dubbellyne gelaai, afgelaai of vervoer word op 'n trollie, moet die voertuig in die agterkant beskerm word deur 'n dienaar met 'n „gevaarhandsein” en uitgerus met knalpatrone op 'n afstand van 'n halfmyl.
- (b) Wanneer 'n trollie alleen manne vervoer en daar 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl agter die trollie is, moet dit beskerm word deur 'n „gevaarhandsein” wat bokant die trollie vertoon word.
- (c) As daar nie 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl is nie, moet 'n trollie wat loop onder die voorwaardes genoem in paragraaf (b) hiervan, beskerm word deur 'n dienaar met 'n „gevaarhandsein” en uitgerus met knalpatrone, wat die trollie volg op 'n afstand van 'n halfmyl.
- (8) **BESKERMING OP ENKELLYNE.**—(a) Terwyl materiaal op enkellyne gelaai, afgelaai of vervoer word op 'n trollie, moet die voertuig in beide rigtings beskerm word deur dienare met „gevaarhandseine” en uitgerus met knalpatrone op 'n afstand van 'n halfmyl van die trollie.
- (b) Wanneer 'n trollie alleen manne vervoer en daar 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl in beide rigtings is, moet dit beskerm word deur 'n „gevaarhandsein” wat bokant die trollie vertoon word.
- (c) As daar 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl slegs in een rigting is, moet 'n trollie wat loop onder die voorwaardes genoem in paragraaf (b) hiervan uit die ander rigting beskerm word deur 'n dienaar met 'n „gevaarhandsein” en uitgerus met knalpatrone op 'n afstand van 'n halfmyl van die trollie en deur 'n „gevaarhandsein” wat bokant die trollie vertoon word.
- (d) As daar nie 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl in enige rigting is nie wanneer 'n trollie slegs manne vervoer, moet dit beskerm word in beide rigtings deur dienare met „gevaarhandseine” en uitgerus met knalpatrone op 'n afstand van 'n halfmyl van die trollie.
- (9) **SNELHEIDSPERKING GEDURENDE BESKERMING.**—Die dienaar wat toesig het oor 'n trollie moet nie toelaat dat die trollie teen 'n snelheid loop wat sal verhinder dat die dienaar of dienare wat dit beskerm op die voorgeskrewe afstand van die trollie bly nie.
- (10) **STAPPE WAT GEDOEN MOET WORD WANNEER DIE TREIN SIGBAAR IS.**—Wanneer 'n trein nader, moet die dienaar wat 'n trollie beskerm twee knalpatrone op die spoor plaas en voortdurend „n „gevaarhandsein” vertoon totdat die trollie verwyder of die trein tot staan gebring is. As die trollie nie sigbaar is wanneer die trein stilhou nie, kan die drywer langsaam voortgaan en die lokomotieffluit dikwels laat blaas. Hy moet egter voor die trollie stilhou tensy hy 'n handsein „alles reg” van die dienaar wat toesig het oor die trollie verkry om voort te gaan.
- (11) **VERWYDERING VAN TROLLIE OM TREIN TE LAAT VERHYGAAN.**—Die dienaar wat toesig het oor 'n trollie moet sorg dat dit op die voorgeskrewe manier beskerm word, ooreenkomstig hierdie regulasies, en dat dit op 'n veilige afstand van die spoor verwyder word betyds vir treine om verby te gaan.
- (12) **WANNEER TROLLIE VIR LOODSMAN GEBRUIK WORD.**—Wanneer 'n trollie op 'n enkellyn gebruik word om 'n loodsmen te vervoer, is dit nie nodig om dit te beskerm nie.
- (13) **WAAR EEN TROLLIE 'N ANDER VOLG.**—Wanneer een trollie 'n ander op enkel- of dubbellyne volg, moet hulle op 'n afstand van minstens 'n kwartmyl van mekaar bly en die snelheid van trollies onder sulke omstandighede moet nie meer as agt myl per uur wees nie. Ingeval die snelheid van 'n trollie wat deur 'n ander gevolg word, verminder moet word, moet 'n rooi vlag vertoon word oor die trollie waarvan die snelheid verminder moet word.
- (14) **WAAR 'N TROLLIE DEUR ANDER GEVOLG WORD OP DUBBELLYNE.**—Wanneer een trollie op dubbellyne deur ander gevolg word op die regte lyn, moet die laaste trollie van die reeks alleen van agter beskerm word op die voorgeskrewe manier [sien subklousule (7) hiervan]. Wanneer magtiging verkry is om een of meer trollies op die verkeerde lyn te laat loop, moet die trollie (die voorste trollie as ander volg) van voor beskerm word op die voorgeskrewe manier.
- (15) **WAAR 'N TROLLIE DEUR ANDER GEVOLG WORD OP ENKELLYNE.**—Wanneer een trollie deur ander gevolg word op 'n enkellyn, moet die voorste trollie van voor en die laaste trollie van agter beskerm word op die voorgeskrewe manier.
- (16) **REMME MOET IN GOEIE ORDE WEES.**—Ploegbase moet hulle trollies in goeie orde hou. Hulle moet hul remme toets en seker maak dat die remme doeltreffend is voordat hulle 'n reis aanvaar.
- (17) **TROLLIES MOET GEDURENDE DIE DAG ALLEEN GEBRUIK WORD.**—Trollies moet nie gedurende die nag of in mistige weer gebruik word nie behalwe in die geval van treinongelukke of ander buitengewone omstandighede wat die veilige deurgang van treine tref. Onder sulke omstandighede moet trollies op die voorgeskrewe manier beskerm word deur middel van rooi ligte en knalpatrone, behalwe soos bepaal in subklousule (12) hiervan.
- (18) **ONREËLMATIGE GEBRUIK VAN TROLLIES.**—Trollies moet nie vir plesier gebruik word nie, ook mag ongeoorloofde persone nie daarop ry nie.