

*Vertrek!*



*In Zuid-Afrika belt men éénmaal om de reizigers te verwittigen, en tweemaal op het ogenblik dat het stel startklaar is. Een bediende van het station toont bij dag aan de hoofdwachter een witte vlag en bij nacht een wit licht. Op zijn beurt geeft de hoofdwachter het vertreksein aan de bestuurder met een groene vlag bij dag en met een groen licht 's nachts.*



*In Italië geeft de « chef van de veiligheid » het vertreksein met een « vertrekschijf » die langs de ene zijde grijskleurig en langs de andere groen geschilderd is; in het midden draagt zij een witte cirkel waarin zich een lampje bevindt dat, wanneer het brandt, een groen licht verspreidt. Wanneer de chef van de veiligheid de voorkant of het groene licht van de vertrekschijf aan de bestuurder toont, mag de trein vertrekken.*



*Bij de Duitse Bondsspoorwegen laat de « chef van de toezichtsdienst », nadat de hoofdwachter heeft aangekondigd dat het stel klaar is voor het vertrek, een korte fluittoon horen en steekt hij een startschijf in de hoogte om het vertreksein te geven. In sommige stations geeft de hoofdwachter het vertreksein met de opgeheven arm terwijl hij twee fluittonen van gemiddelde duur laat horen. In Griekenland hanteert de stationschef in dezelfde omstandigheden : bij dag een groene vertrekschijf met witte rand en 's nachts een groene lantaarn.*



Op het net van de Spoorwegmaatschappij van Neder-Kongo in Katanga, geeft de stationschef het vertreksein met twee langgerekte fluittonen. Vanuit de pakwagen herhaalt de hoofdwachter dit sein terwijl hij, of de wachter, de groene vlag of het groen licht toont.

De wijzen waarop het vertrek aan de treinen gegeven wordt, verschillen van het ene tot het andere net. Die waarover wij hierna — zo beknopt mogelijk — zullen spreken, worden in de grote stations vaak aangevuld met vaste seinen die nabij de sporen zijn aangebracht.

Wij zullen deze laatste systemen niet aanroeren, en zullen ook niet handelen over het nieuwe bel- of zoemer-systeem waarmee de treinchef, op sommige netten, de bestuurder van elektrische- of motortreinen ervan verwittigt dat het stel mag vertrekken.

Wij houden het alleen bij enkele traditionele methoden waarbij bekende gebaren, seinschijven, seinstaven en fluittonen te pas komen.



Op de « Canadian national » geeft de hoofdwachter, wanneer het stel klaar is, het startsein met een fluit, maar dan met een stoomfluit die zich in de stuurhut van de machinist bevindt. Deze fluit wordt in werking gesteld door middel van een koord die zich aan de kop van elk rijtuig bevindt : twee trekken aan de koord, telkens gedurende drie seconden, geven het overeengekomen sein.



In Marokko geeft de stationschef het sein aan de hoofdwachter met een fluitsignaal dat door deze laatste aan de machinist overgemaakt wordt met een langgerekte hoorntoet.

Nadat de op het perron van dienst zijnde bediende hem ervan verwittigt heeft dat de trein mag vertrekken, geeft de wachter van de Britse Spoorwegen het vertrek door middel van een groene vlag waarmee hij met opgestoken arm zwaait. Wanneer het duister is, gebruikt hij een groene lamp die hij onbeweeglijk boven het hoofd houdt. De wachter mag bovendien, in ieder geval, het vertrek met een fluittoon geven.



Op het Oostenrijkse net gebruikt de onderstationschef een witte vertrekschijf met groene rand ('s nachts een lantaarn met groen licht). Hij nodigt de reizigers uit in te stappen door de schijf schuin naar beneden te houden en fluit indien nodig. Om het vertreksein te geven steekt hij de schijf in de hoogte en beweegt ze van links naar rechts. Wanneer de hoofdwachter het vertrek dient te geven laat hij een langgerekte fluittoon horen om de reizigers te doen instappen, daarna steekt hij een vlag of zijn arm in de hoogte (een wit licht gedurende de nacht) om te beduiden dat het instappen geëindigd is, en ten slotte geeft hij twee langgerekte fluittonen terwijl hij, met een licht wuivende beweging, de arm in de hoogte steekt ('s nachts het witte licht).



De Franse en Luxemburgse spoormannen gebruiken de groen-witte seinstaf (tijdens de nacht, het groene licht van de lantaarn). Wanneer de van dienst zijnde bediende de seinstaf in de hoogte steekt en hem in dwarse richting over en weer zwaait, weet de bestuurder dat hij mag vertrekken.



Aan de Zwitserse treinen (C.F.F.) wordt het vertreksein gegeven met een groen-witte vertrekschijf, gehanteerd door de stationschef of zijn plaatsvervanger die rechtstreeks de trein bestuurder beveelt. Tijdens de nacht gebruiken men een verlichte vertrekschijf of een lantaarn met groen licht.

In de stopplaatsen geeft de treinchef het vertrek met een fluitje.



Op het Deense net geeft de bediende die verantwoordelijk is voor de veiligheid, het startsein door aan de treinchef een vertrekschijf te tonen ('s nachts knippert een groen licht in het midden van de schijf). Deze laatste bediende geeft op zijn beurt de toelating tot vertrekken aan de machinist door zijn arm horizontaal te strekken en tevens door een lang en een kort fluitsignaal. 's Nachts gebruikt hij bovendien een groen licht.



In Nederland geeft de opzichter op het perron het vertrek aan de treinen, over dag, door een groene vertrekschijf omringd met een witte rand omhoog te houden, 's nachts door een groen licht loodrecht op en neer te bewegen. In de onbediende halten geeft de hoofdconductor het vertrek met twee matig lange fluittonen.



*In Chili klap de wachter in de handen om de reizigers te verwittigen dat het vertrek van de trein nakend is. De hoofdwachter beveelt met een fluitsignaal de bestuurder te vertrekken.*



*In Finland wordt het vertrek met een vertrek-schijf gegeven. Bij nacht of bij mistig weer gebruiken de spoormannen het licht van een zaklamp.*



HET SPOOR



*In de grote stations van het New York Central System, geeft de onderstationschef het vertreksein aan de hoofdwachter die het op zijn beurt doorgeeft aan de treinbestuurder door middel van een seinstaf met wit licht. In de kleine stations geeft de hoofdwachter het vertreksein aan de bestuurder, door de hand rechtop te steken terwijl hij met de arm een halve cirkel beschrijft; dit noemt men de « high ball ».*

*In Spanje geeft de stationschef een langgerekt fluitsein (met twee tonen!) en toont, bij dag, aan de bestuurder een verticaal opgestoken, opgerolde rode vlag, bij nacht het groene licht van een lantaarn.*

*In de stopplaatsen geeft de treinchef een langgerekte hoorntoet.*