



# MEDEDELINGEN



van de

## NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

*Leuvense weg, 21, Brussel.*

Uitgegeven door de PERS- EN DOCUMENTATIEDIENST

Tel. 13.18.70 — toestellen 3013 en 3057

92913

Nr 82

17/12/1957

NADRUK GEWENST.

### Nieuwe automatische halve sluitbomen aan overwegen.

Het Koninklijk Besluit van 18 October 1957 bepaalt dat overwegen kunnen voorzien worden van gedeeltelijke sluitbomen (halve sluitbomen). Zig-zag geplaatst aan weerszijden van de spoorweg, zullen zij voor het verlaten van de overweg een vrije doorgang laten die ten minste 3 meter breed en hoogstens half zo breed is als de rijbaan.

Deze sluitbomen zullen bewerkt kunnen worden, hetzij door een wegwachter, hetzij door een door de trein bewerkt automatisch toestel.

De N.M.B.S., bezorgd om in de mate van het mogelijke en met al haar middelen de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren en tezelfdertijd de ophoudingen van het wegverkeer tot het noodzakelijk minimum te beperken, is vastbesloten de krachtinspanningen voort te zetten die zij aanwendt om de uitrusting van het spoorwegnet te moderniseren.

Het is in die geest dat een aantal overwegen zullen voorzien worden van automatisch bewerkte halve sluitbomen.

Deze installaties bezitten een grote bedrijfsveiligheid en houden het wegverkeer slechts op gedurende de hoogst noodzakelijke tijd om de veiligheid der weggebruikers te verzekeren.

Wanneer er geen treinverkeer is, zijn de sluitbomen in verticale stand en flikkert een maanwit licht met een frequentie van ongeveer 40 flikkeringen per minuut.

Bij het naderen van een trein begint een schelinrichting aan de overweg te werken en wordt het maanwit licht door rode lichten vervangen. De flikkerfrequentie der rode lichten is het dubbel van die van het maanwit licht.

Vervolgens worden de halve sluitbomen in horizontale stand neergelaten en verbieden aldus het doorrijden.

Tussen het aansteken der rode lichten en het doorrijden van de trein aan de overweg verlopen er ongeveer 25 seconden.

Onmiddellijk na het doorrijden van de trein komen de sluitbomen opnieuw in verticale stand terwijl het maanwit licht begint te flikkeren na het uitdoven van de rode lichten.

Er dient opgemerkt dat het neerlaten van de sluitbomen enkele seconden na het aansteken van de rode flikkerlichten begint, zodat een autovoerder zijn weg kan voortzetten indien hij, op het ogenblik van het aansteken dezer lichten, de overweg te dicht genaderd is om nog tijdig te kunnen stoppen.

Van het ogenblik af dat de halve sluitboom, die het wegverkeer op de rechterhelft van de baan verbiedt, voorbijgereden is, bestaat er voor de weggebruiker geen enkele hinder meer om door te rijden en de overweg vrij te maken. Hij loopt aldus geen gevaar door de sluitbomeningesloten te worden.

Gezien de snelheid waarmee het aansteken der rode lichten, het neerlaten van de sluitbomen en het voorbijrijden van de trein elkaar opvolgen, is het zeer gevaarlijk te trachten de overweg nog over te steken zodra het naderen van een trein is gesignaleerd.

Het is te hopen dat de automobilisten zich de nodige tucht zullen weten op te leggen om de ontwikkeling toe te laten van een schikking die bestemd is om hun veiligheid te verzekeren en tezelfdertijd de duur der ophoudingen van het wegverkeer tot het hoogst noodzakelijke te beperken.

+  
+ +

Het Koninklijk Besluit waarvan hierboven sprake bepaalt dat de overwegen die van automatische halve sluitbomen voorzien zijn, moeten gesignaleerd worden door een plaat met de silhouet van een locomotief (sein nr 5 van de wegcode) die geplaatst is op ongeveer 150 m van de overweg op een bakkenpaal (sein nr 15 a van de wegcode). De bakkenpalen 15b en 15c moeten respectievelijk geplaatst worden op 100 en 50 m van de overweg.

Aan de overweg zelf is de paal geplaatst met de automatische lichten waarboven zich het Sint-Andrieskruis bevindt (sein 16a en 16b van de wegcode).

Een eerste installatie zal beproefd worden te Kalmthout, aan de overweg die de kruising vormt van de spoorlijn Antwerpen-Essen met de weg van Kalmthout naar Huibergen.