

DE VEILIGHEID



MEER en meer houdt de gemeenschap zich bezig met de veiligheid op de weg. Van haar kant is de maatschappij ertoe genoopt geweest het stelsel van de overwegen te herzien met inachtneming van de dwingende noodzaak : de veiligheid aan de kruisingen « weg-spoor » verhogen door de beveiligingsmaatregelen op te voeren. Met de geldelijke steun van de Staat, moderniseert ze de bestaande installaties en automatiseert ze de onbewaakte overwegen. Tegelijk met de door het Ministerie van Verkeerswezen gesubsidieerde werken, automatiseert ze bovendien bewaakte overwegen waarbij middelen worden aangewend die in staat zijn al de menselijke tekortkomingen bij het bedienen van de installaties uit te schakelen.

AAN DE OVERWEGEN

SOORTEN OVERWEGEN	TOESTAND EINDE :			
	1960	1963	1966	1969
A. Bewaakt ter plaatse en op afstand	1 636	1 353	916	643
B. Beschermd door verkeerstekens bediend :				
1. Door de trein	441	617	927	1 252
2. Door de bestuurder	101	165	255	286
Totaal :	542	782	1 182	1 538
C. Onbewaakte :				
1. Gewone	1 624	1 555	1 425	1 279
2. Met snelheidsvermindering	326	355	388	333
Totaal :	1 950	1 910	1 813	1 612
D. Openbare voetpaden en privé-wegen	1 360	1 284	1 264	1 063
Totaal aantal kruisingen	5 488	5 329	5 175	4 856

Bovenstaande tabel geeft de evolutie weer van het aantal kruisingen, gerangschikt per type, vanaf 1960 tot einde 1969. Ze brengt ons een beeld van de inspanningen die de laatste tien jaar geleverd werden (1).

De vermindering van het totaal aantal kruisingen is het gevolg van de afschaffing van overwegen door het bouwen van kunstwerken of het buiten dienst stellen van bepaalde lijnen.

In tien jaar tijds werden er 996 nieuwe installaties tot stand gebracht.

- In grote trekken tellen wij :
- een kruising per 900 m lijn ;
 - een bewaakte of een door verkeerstekens beschermde overweg per 2 km lijn (A en B) ;
 - een onbewaakte overweg per 2,600 km lijn (C) ;
 - een openbaar voetpad of een privé-weg per 4 km lijn (D).

Rangschikking van de overwegen.

Overeenkomstig het K.B. van 31-12-65 (2) worden de overwegen gerangschikt volgens het uiterlijk voor-

(1) Dat beeld is nochtans onvolledig aangezien het geen gewag maakt van de werken tot aanpassing der installaties aan het K.B. van 31-12-65 : vernieuwing van de oude automatische installaties van de typen « SOGAZ » en « twee elektrische lichtseinen rood en wit » ; afschaffing van de rolhekken ; verdubbeling van de rode lichten aan de bewaakte overwegen.

komen van hun verkeerstekens en niet volgens het type van de uitrusting dat aangewend wordt om hun bescherming te verzekeren.

De rangschikking bevat vier categorieën :

- **De eerste** met slagbomen die over de volle breedte van de openbare weg reiken. Wanneer de overweg uitgerust is met vier gedeeltelijke slagbomen, worden eerst de twee slagbomen gesloten die rechts van de weg opgesteld staan en omvat de seininrichting twee rode lichten. Deze lichten knipperen bij het sluiten wanneer de bediening met de hand bevolen wordt ; wanneer de bediening bevolen wordt door de trein, worden ze met een maanwit licht aangevuld dat knippert tijdens de duur dat de rode lichten gedoofd blijven ;
- **De tweede** met gedeeltelijke slagbomen die, zigzagsgewijs, aan weerszijden van de spoorlijn geplaatst zijn en drie lichten hebben : twee rode lichten die beurtelings knipperen en een maanwit knipper-

(2) De wetgever kwam voor het eerst tussenbeide in 1866 maar het was slechts bij de wet van 25-7-1891 dat het begrip van bewaakte en onbewaakte O.W. juist omschreven werd. De bewaakte O.W. stuit het wegverkeer door middel van slagbomen. Bij K.B. van 26-3-1936 werd een aankondigingsstelsel voorgeschreven voor het sluiten van de slagbomen en voor de doortocht van een trein. Met het K.B. van 18-10-57 werden de overwegen in drie categorieën gerangschikt en werd het nieuw veiligheidssysteem vermeld : automatische lichtseinen en knipperlichten, automatische halve slagbomen.

DE VEILIGHEID AAN DE OVERWEGEN

licht dat werkt tijdens de duur dat de rode lichten gedoofd blijven ;

- **De derde** die alleen maar voorzien zijn van lichten, d.w.z. twee rode die beurtelings knipperen, of twee rode, aangevuld met een maanwit knipperlicht dat werkt tijdens de duur dat de rode lichten gedoofd blijven. Dat maanwit licht wordt steeds geplaatst op lijnen waar de snelheid hoger is dan 40 km/u. : ingeval de veiligheid verhoogd zou moeten worden (overgang naar tweede categorie), zouden alleen nog maar de gedeeltelijke slagbomen en de daarbij behorende bedieningsonderstellen dienen geplaatst te worden ;
- **De vierde**, zonder lichten noch slagbomen.

Al de kruisingen zijn uitgerust met :

- een St.-Andrieskruis dat enkel of dubbel is naargelang de kruisingen één of meer sporen bevatten ;
- een wegsein op afstand : bakenpalen en gevarendriehoeken waarop een slagboom is afgebeeld voor de twee eerste categorieën en een stoomlocomotief voor de twee laatste.

De uitrustingen.

Voor de automatische bediening van de verkeerstekens, worden twee soorten uitrustingen gebruikt :

- de uitrustingen zonder spoorseinen met melding van de automatische werking aan het seinhuis ;
- de uitrustingen die ter plaatse gecontroleerd worden door de treinbestuurder met behulp van spoorseinen ; die uitrustingen worden doorgaans « wegspoor » uitrustingen genoemd.

De eerste soort uitrusting wordt gebruikt op lijnen waar de snelheid hoger is dan 70 km/u.

De installaties moeten dus zo opgevat worden dat ze nooit een gevaarlijke toestand kunnen scheppen die de weggebruikers niet duidelijk zou worden aangekondigd. De bestanddelen van die uitrustingen moeten de hoogste graad van veiligheid bezitten, en elk defect in de bediening moet gepaard gaan met de onmiddellijke aansteking van twee rode verkeerslichten en met het geven van een informatiemelding die de dichtst zijnde seinpost van het defect op de hoogte brengt.

De tweede soort uitrusting wordt in principe enkel gebruikt op lijnen die bereden worden met een snelheid van 70 km/u. en minder, d.w.z. op die waar de waarschuwing van het spoorsein de treinbegeleider altijd in staat stelt, rekening houdend met de snelheid, ten gepaste tijd op de door het sein ingenomen stand te reageren : het openstellen van dit sein is ondergeschikt aan het aanslaan van de twee rode lichten van de wegverkeerstekens en, indien de installatie met halve slagbomen uitgerust is, aan het sluiten van deze laatste.

Wanneer de uitrusting uitvalt, wordt er aan de treinbestuurder een snelheidsbeperking opgelegd ; hij mag

de overweg slechts overschrijden met een snelheid die niet hoger is dan 5 km/u.

Ongevallen.

Al te vaak is de pers er als de kippen bij om het relaas te brengen van ongevallen aan de overwegen, en wel zo dat de lezer eruit afleidt dat de Maatschappij verantwoordelijk is. En toch zijn de meeste ongevallen aan de kruisingen « weg-spoor » uitsluitend de schuld van de weggebruikers die ofwel onoplettend zijn ofwel al te onbezonnen te werk gaan. Ook de overdreven snelheid bij het oversteken van de overwegen en de gewoonte risico's te nemen zijn twee factoren die aan de basis liggen van talrijke ongevallen.

Eigenlijk zijn de oorzaken van ongevallen aan de overwegen dus precies dezelfde als die van de ongevallen op de weg. Helaas, de ongevallen aan de kruisingen « weg-spoor » zijn vaak spectaculairder en tragischer. Zelfs het personeel van de Maatschappij is er soms het slachtoffer van.

Tabel II geeft, voor de jaren 1960 tot 1969, de cijfers die betrekking hebben op de dodelijke ongevallen op de weg en aan de overwegen alsmede de evolutie van het voertuigenpark en de mogelijkheid van kruising met de spoorbaan. Wij stellen vast dat het verschil tussen de cijfers aangaande de mogelijkheid van kruising en het aantal doden belangrijker is aan de overwegen die door verkeerstekens gedekt zijn.

De houding van de gebruikers.

Het is zonneklaar dat al onze inspanningen op het stuk van de veiligheid alleen maar met succes bekroond kunnen worden wanneer de weggebruikers ons hun medewerking verlenen.

Al te veel weggebruikers houden geen voldoende rekening met de technische verschillen tussen het rijden op een spoor en het rijden op de weg (adhesie, remming, aandrijvingskracht). Dat is een algemene vaststelling. Een betere kennis van de gedragingen van de weggebruikers zou beslist nuttig zijn. Specialisten houden zich hiermee bezig en prijzen hulpmiddelen aan om de jeugd reeds vanaf de lagere school tot correcte weggebruikers op te voeden. Beteurenswaardige gedragingen worden liefst zo jong mogelijk uitgeroeid.

Gedurende enkele jaren hebben wij aan bepaalde overwegen een systematische fotografische controle uitgeoefend ; wij zijn verbaasd geweest over de afmetingen die deze kwaal heeft aangenomen.

Een controlemiddel.

Aanvankelijk werkte het daartoe gebruikte toestel automatisch zodat het dus ter plaatse kon blijven. Om het toestel buiten het bereik van het publiek te houden, diende er echter een mast van een bepaalde hoogte te worden geplaatst ; bovendien diende er een kabel op de weg gelegd te worden om de afsluiter te ontladen en een flits in werking te stellen.

Die detectiekabels welke over de weg liepen, waren vlug beschadigd, ofwel als gevolg van het drukke ver-

keer, ofwel door het plotseling en hevig remmen op die plaats. Bovendien waren er, helaas, ook kinderen die het prettig vonden de flits te zien werken en hiertoe de apparatuur met allerhande middeltjes bedienden.

Thans worden de controles nog slechts sporadisch uitgevoerd en de bediening van het toestel geschiedt half automatisch : het in werking stellen wordt door een daartoe aangewezen bediende bevolen.

Het geheel dat in een metalen omhulsel gemonteerd is, omvat een fotografische kast met elektromagnetische ontspanner, een chronograaf en een secondenteller.

Het fotoapparaat is voorzien van een bijkomende optische inrichting voor het gelijktijdig aantekenen van de referenties van de opname : datum — uur aangeduid door de chronograaf — plaats — seconden aangeduid op de teller. Deze teller treedt automatisch in werking op het punt 0 zodra de rode lichten verschijnen en, zes seconden later, ontbrandt er op de bedieningsinrichting een lichtsein, waarna de betrokken bediende met de hand, doch op afstand, de fotografische opname mag laten starten. Telkens als het toestel in werking treedt worden er twee opnamen gemaakt : de ene ogenblikkelijk, de andere automatisch, één seconde later.

Daar de met de opnamen belaste bediende beëdigd is, kunnen wij, in geval van overtredingen, steeds proces-verbaal opmaken.

Moeten er andere maatregelen getroffen worden ?

De ideale oplossing zou erin bestaan al de overwegen door kunstwerken te vervangen. Aangezien de desbetreffende uitgaven zo enorm zijn, blijft het afschaffingsprogramma tot de dringendste gevallen beperkt.

Het staat nochtans vast dat, zowel op de kruisingen « weg-spoor » als op de weg zelf, de gebruikers het verkeersreglement moeten naleven. Wij kunnen hun niet genoeg herhalen dat ze :

- **Doordringen** moeten zijn van de voorrang van het spoor. Inderdaad, indien een wegvoertuig in staat is over een zeer korte afstand te stoppen voor een hindernis, dan is zulks niet het geval voor een trein die met een hoge snelheid rijdt ;
- De afstandsverkeerstekens moeten **in acht nemen** die het naderen van een overweg aangeven (gevaarstekens waarop ofwel een slagboom ofwel een locomotief afgebeeld is) ;
- De door de rode lichten opgelegde stilstand **naleven** ;
- Het doven van deze rode lichten **afwachten** want indien ze rood blijven en het wit maanlicht niet verschijnt, betekent zulks, althans op een lijn met dubbelspoor, dat er kort daarop een trein uit de tegenovergestelde richting zal voorbijrijden.

R. VANDEPEUTTE.

DODEN OP DE WEG	1960		1961		1962		1963		1964		1965		1966		1967		1968		1969	
	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index	Absoluut getal	Index
A { Voertuigenpark (10 ³)	1159	100	1236	106	1314	114	1343	116	1372	118	1522	131	1672	144	1742	150	1813	155	2525	218
	Dodenter plaatse	1097	100	1079	98	1127	103	1207	110	1351	123	1392	127	1296	118	1350	123	1395	127	1621
B { Onbewaakte of door een autom. seininrichting be- veiligde O.W. . .	2178	100	2166	99	2167	99	2135	98	2112	97	2081	97	2098	96	2144	98	2158	99	2181	100
	Mogelijkheid van kruising met O.W. (O.W. × park) (10 ⁶)	2524	100	2677	106	2847	113	2867	113	2897	115	3168	125	3507	138	3735	148	3912	155	5507
Doden	30	100	15	50	35	117	27	90	38	126	41	137	31	105	36	120	30	100	32	107
C { Gewone onbe- waakte O.W. . .	1950	100	1931	99	1931	99	1910	98	1906	97	1905	97	1813	93	1734	89	1666	85	1612	83
	Mogelijkheid van kruising met O.W. (O.W. × park) (10 ⁶)	2260	100	2387	105	2537	113	2565	113	2615	116	2899	128	3031	134	3020	134	3020	134	4070
Doden	18	100	16	89	10	56	20	111	12	66	17	94	23	128	27	150	20	111	21	117