

HOLLANDSCHE
IJZEREN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

REGLEMENT

VOOR DEN
IJZEREN SPOORWEG
TUSSCHEN
AMSTERDAM EN HAARLEM.

HOOFD-AFDEELINGEN VAN DE DIENST.

ART. 1.

Het algemeen beheer over den IJzeren Spoorweg, tusschen Amsterdam en Haarlem, wordt, volgens de Statuten, uitgeoefend door den Raad van Administratie van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij.

ART. 2.

De dienst des Spoorwegs is afgedeeld in twee hoofdafdeelingen, als:

- 1^o. *Het Technische Departement.*
- 2^o. *Het Administrative Departement.*

Het Technische Departement bevat twee afdeelingen:
a. *De dienst van het onderhoud en de politie van den weg.*
b. *De dienst der Stations en der middelen van vervoer.*

Het Administrative Departement bevat:
De dienst der ontvangsten en uitgaven en de dienst der wagentreinen, voordat dezelve in beweging worden gesteld.

I. TECHNISCH DEPARTEMENT.

EERSTE AFDEELING.

a. DIENST VAN HET ONDERHOUD EN POLITIE VAN DEN WEG.

1^o HOOFDSTUK.

Algemeene Bepalingen.

ART. 3.

Het algemeen beheer over het Technische gedeelte van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, wordt, volgens de Statuten der Maatschappij, uitgeoefend door den Ingenieur-Directeur.

De functiën van den Ingenieur-Directeur bepalen zich over de geheele dienst der Maatschappij, zoowel over het gereed zijnde gedeelte des wegs tusschen Amsterdam en Haarlem, als over de verdere ontworpenen gedeelten, wanneer de concessie tot voortzetting van den Spoorweg zal verkregen worden.

De aan den Ingenieur-Directeur later toe te voegen assistentie voor de voltooiing dezer ontwerpen, wordt alsdan nader bepaald.

Onder de onmiddellijke orders van den Ingenieur-Directeur bevindt zich de Adjunct-Ingenieur-Directeur, provisioneel belast met het Technische gedeelte van de dienst der eerste sectie, zijnde de Spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem.

De Adjunct-Ingenieur-Directeur zal zijn verblijf vestigen te Amsterdam, en aan hem zullen, behalve het gewone dagelijksche beheer van den Spoorweg, tusschen Amsterdam en Haarlem, zoodanige andere werkzaamheden kunnen worden opgedragen, als de Raad van Administratie, op voordragt van den Ingenieur-Directeur, geraden zal oordeelen.

Zoodra de dienst des Spoorwegs op eenen geregelden voet zal zijn gebragt, zal er aan de Stationsplaats te Amsterdam, een lokaal tot bureau van den Adjunct-Ingenieur-Directeur worden ingerigt. Dit lokaal zal alsdan in de plaats komen van de tegenwoordige, bij de Maatschappij in huur zijnde woning op den Haarlemmerdijk.

De bewaarder van deze woning gaat alsdan tot de Stationsplaats over. De werkzaamheden aan het gezegde bureau worden uitgeoefend door den Adjunct-Ingenieur-Directeur, geassisteerd door:

1 Opzigtcr, die aan hem zal worden toegevoegd, en met zoodanige algemeene werkzaamheden kan worden belast, als de Ingenieur-Directeur ten nutte van de dienst zal vermeenen te behooren.

2 Teekenaars, tevens schrijvers, waarvan er één speciaal gedetacheerd zal zijn bij den Ingenieur-Directeur.

Wanneer er eenige meerdere of buitengewone werkzaamheden vereischt mogten worden, zal hierin door den Raad van Administratie, op voordragt van den Ingenieur-Directeur, worden voorzien. Alle noodige kantoor- en teekenbehoefsten zullen geleverd worden door de Administratie van het Hoofdkantoor, op eene aanvraag van den Ingenieur-Directeur, of van den Adjunct-Ingenieur-Directeur. De Adjunct-Ingenieur-Directeur zal voorts voor de dienst des Spoorwegs, voor zoo verre nu noodig is, en later bij den overgang van het onderhoud, onder zijne bevelen hebben:

1 Opzigtcr voor de dienst van het onderhoud en de politie van den geheelen weg.

2 Onder-Opzigtcrs, als: één voor het gedeelte van het Station te Amsterdam tot aan de groote Braak, en de andere voor het gedeelte van de groote Braak tot aan het Station te Haarlem.

En zoodra het noodig geoordeeld wordt:

1 Opzigtcr over de Machineriën en Smederij.

1 Meesterknecht of Smidsbaas voor idem, met de noodige arbeiders.

Voorts:

1 Stations-Opzigtcr voor het Station Amsterdam.

1 Onder-Opzigtcr of Meesterknecht voor idem, tevens belast met de Magazijnen, met de noodige arbeiders.

1 Stations-Opzigtcr voor het Station Haarlem.

1 Onder-Opzigtcr of Meesterknecht voor idem, tevens belast met de Magazijnen, met de noodige arbeiders.

1 Onder-Opzigtcr over de Wagenmakerij, tevens belast met de werkzaamheden van de Modelkamer, met 1 arbeider.

1 Onder-Opzigtcr voor de Coake-fabriek.

5 Stokers of meerder, naarmate der behoefte; 3 Machinisten en 3 Stokers; 21 Weg-, Brug- en Barrièrewachters, en bij den overgang van het onderhoud op de Maatschappij, de noodige Ploegbazen en Wegarbeiders. De verschillende verplichtingen van deze Ambtenaren,

Bedienden en Arbeiders, zullen hierna nader omschreven worden.

ART. 5.

Langs den Spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem worden bepaald de navolgende Weg-, Brug- en Barrièrewachters, en Wachters der Excentriques.

- 1e Wachter. Bij de Stationsplaats te Amsterdam, daar waar het driedubbele Spoor begint, zijnde tevens Wachter bij het Excentrique.
- 2e » In de nabijheid van den Coake-oven.
- 3e » Bij de Brug over de kerkvaart nabij Slooterdijk.
- 4e » In het dorp Slooterdijk bij den overgang van de dorpstraat over den Spoorweg, zijnde tevens Barrièrewachter.
- 5e » In de bogt bij den gewezen Watermolen voorbij Slooterdijk.
- 6e » Bij de uitwijkplaats aan de kleine Braak, zijnde tevens Wachter bij het Excentrique.
- 7e » Bij de Spieringhornerluis, zijnde tevens Brugwachter bij de Ophaalbrug aldaar.
- 8e » Ongeveer 500 ellen bewesten deze sluis.
- 9e » Ongeveer het midden tusschen het laatstgenoemde punt en de uitwijkplaats aan de groote Braak.
- 10e » Bij de uitwijkplaats aan de groote Braak, zijnde tevens wachter aan het Excentrique.
- 11e » Aan het bovengeinde van den Opril, beoosten Halfweg, zijnde tevens Barrièrewachter.
- 12e » Bij de middensluis te Halfweg, tevens Barrièrewachter.
- 13e » Aan het bovengeinde van den Opril, bewesten Halfweg, zijnde tevens Barrièrewachter.
- 14e » Bij de Batterij bewesten Halfweg.
- 15e » Bij de Brug en Overpad voor de woning van den landbouwer Vink, zijnde tevens Barrièrewachter en Lantaarnopstekcr.
- 16e » Bij den Spaarnwouderweg, zijnde tevens Barrièrewachter.
- 17e » Bij de uitwijkplaats bij het brugje van den landbouwer Ruigrok, zijnde tevens Wachter bij het Excentrique.
- 18e » In de bogt nabij de Stationsplaats te Haarlem.
- 19e » Bij het begin van het driedubbele Spoor aan de Stationsplaats te Haarlem, zijnde tevens Wachter bij het Excentrique.
- 20e » Bij de Herberg van ouds genaamd 't Huis ter Hart, op Halfweg.
- 21e » Bij de woning, thans bewoond door den Kastelein de Vries, op Halfweg.

De verschillende verplichtingen dezer Wachters zullen hierna nader omschreven worden.

ART. 9.

Behalve de Ambtenaren van het Technische departement, de Wachters en de Werklieden van den Spoorweg, zal niemand op of over den Spoorweg, of bij de werkplaatsen der Stations mogen komen, dan voorzien van eene schriftelijke vergunning van den Ingenieur-Directeur, den Adjunct-Ingenieur-Directeur, van een der Leden van den Raad van Administratie der Maatschappij, of van den Controleur.

Daar, waar er dwarswegen en overpaden over den Spoorweg zijn toegestaan, zal er nooit op den Spoorweg mogen worden stilgestaan, noch zal men zich immer verder op den Spoorweg mogen begeven. Een en ander verbod zal bij de dwarswegen op borden worden kenbaar gemaakt.

2° HOOFDSTUK.

Dienst van den Adjunct-Ingenieur-Directeur.

ART. 10.

De Adjunct-Ingenieur-Directeur inspecteert opletend en

steeds te voet, ten minste eenmaal in acht dagen, de geheele lijn tusschen Amsterdam en Haarlem; en verzekert zich, in persoon, van de goede uitvoering der nog in vigeur zijnde bestekker, van aanneming, van de reglementen, en de naauwkeurigheid der Ambtenaren, die onder zijne orders geplaatst zijn.

Hij onderzoekt al de werken in détail, zoo wel langs den geheelen weg, als bij de Stations, bepaalt de hoeveelheid en het gebruik der matérialen; maakt de noodige staten der werkzaamheden, voor zoo veel dit noodig is op, viseert dezelve, en regelt de verrekening der te doene uitgaven.

Hij maakt de ontwerpen der werken en verder benooodigde zaken op, en onderwerpt aan den Ingenieur-Directeur al de voordragten, die hij voor het welzijn van de dienst noodig oordeelt.

3^e. HOOFDSTUK.

Dienst van den Opzigtcr bij het Onderhoud en de Politie van den Weg.

ART. 14.

De Opzigtcr is bepaaldelijk belast met het opzigt over het onderhoud des wegs, en hij is bijzonder verantwoordelijk voor den goeden staat des wegs, en voor de zekerheid van het gebruik van denzelfven over de geheele lengte, die aan zijne zorgen is toevertrouwd.

ART. 15.

Hij is verplicht om te voet, ten minste eens om de twee dagen, de geheele lengte des wegs na te gaan, om met oplettendheid den Spoorweg in al zijne deelen te onderzoeken, de afheiningen, barrières en overtogten der dwarswegen na te zien, het goede onderhoud van de aanaardingen, beschulpingen *), aarden baan, glooijingen, bermen en bermsslotten te bezigtigen; zich van den staat der bruggen, duikers, vondels, afschuttingen, afrasteringen, beschoeiingen te verzekeren, en bijzonderlijk de werktuigelijke deelen der beweegbare bruggen, uitwijkplaatsen, spoorverwisselingen, na te gaan en te beproeven.

Hij laat onmiddellijk, het zij door den onderhouds-Aannemer, het zij later op eene andere wijze, al de dadelijk noodige herstellingen uitvoeren, die hij oordeelt volstrekt noodzakelijk te zijn voor de zekerheid van den weg.

Hij zal zich in persoon en herhaalde malen verzekeren, dat de opneming en herplaatsingen der roosterwerken en sporen, bij herstellingen met juistheid op de voldoende hoogten en met stevigheid volgens de regelen der kunst ten uitvoer worden gebracht.

Hij zal tevens nagaan of men in de vervoerbare werkplaatsen en bij de Wachters, steeds voorzien zij van de noodige werktuigen, matérialen en seinen.

Hij zal bij de verschillende depôts het werkelijk daarzijn van de vereischte hoeveelheid van iedere soort behoorlijk constateren.

ART. 16.

De voornaamste pligt van dezen Opzigtcr strekt, om alle mogelijke oorzaken van ongelukken te voorkomen, en hij zal daaromtrent met de meeste naauwgezetheid te werk gaan bij de Onder-Opzigtcrs, die onder zijne orders geplaatst zijn.

Hij zal dadelijk iederen Wachter, Ploegbaas of Arbeider, die zijnen pligt verzuimt of van een slecht gedrag is, in hunne betrekking schorsen, en onmiddellijk door een' ander doen vervangen, waarvan hij echter terstond kennis zal geven aan den Adjunct-Ingenieur-Directeur, zullende alsdan daaromtrent door den Ingenieur-Directeur worden beslist.

Hij zal alle acht dagen een rapport van zijne bevindingen aan den Adjunct-Ingenieur-Directeur inzenden, en daarbij de verbeteringen voordragen, die hij meent noodig te zijn.

*) De aarden baan was bedekt met een laag schelpen, om het stuiven te voorkomen.

In dit rapport zal tevens een berigt omtrent den ijver of de verzuimen der Onder-Opzigtcrs, Wachters en Ploegbazen begrepen worden.

ART. 17.

Wanneer er eenig ongeluk of eenige verandering aan den weg geseind wordt, zal deze Opzigtcr zich onmiddellijk naar de plaats van het gebeurde begeven, hetzij zulks bij nacht of bij dag plaats hebbe. Hij zal met alle in zijne magt zijnde middelen de noodige hulp verleen, en hij zal zorgen dat zijne onderhebbenden, bij deze gelegenheid, dadelijk voldoen aan de vorderingen van de Conducteurs der Wagentreinen.

Er moet zoo spoedig doenlijk een gedetailleerd rapport van zoodanig ongeval, en de oorzaken daarvan aan den Adjunct-Ingenieur-Directeur worden toegezonden, die daarvan onmiddellijk berigt geeft aan de Hoofddirectie.

4^e. HOOFDSTUK.

Pligten der Onder-Opzigtcrs van den Weg.

ART. 20.

De dienst der Onder-Opzigtcrs bestaat in eene groote oplettendheid, om den weg in eenen standvastigen staat van rijbaarheid te houden, en om alle ongelukken voor te komen.

ART. 21.

De Onder Opzigtcrs zijn verplicht, om dagelijks te voet de geheele lengte des wegs na te gaan, die aan hunne onmiddellijke zorgen is toevertrouwd, om naauwkeurige aantekeningen te houden van de aan den weg werkende Arbeiders, om de werkzaamheden te onderzoeken; zich te verzekeren, dat alles op eene stevige en volmaakte wijze gemaakt wordt; de matérialen te keuren, en voor de verzorging daarvan te waken; alsmede omtrent de bewaring en het onderhoud der werktuigen en der seinen, die bij de werkplaatsen voorhanden, of aan de Wachters toevertrouwd zijn.

Zij teekenen naauwkeurig per datum aan, alle herstellingen, die gedaan worden, en geven daarvan iedere 8 dagen rapport aan den Opzigtcr.

Wanneer de dienst het vereischt, zijn de Onder Opzigtcrs verplicht om zoo wel bij nacht als bij dag het gedeelte van hunnen weg na te gaan, en zij moeten, het geval voorkomende, des noods eene behulpzame hand bieden, aan den Werkman of Wegwachter, die hulp noodig mogt hebben, om dadelijk eene gebrokene of onordelijk geraakte rail te herstellen.

5^e. HOOFDSTUK.

Verplaatsbare Werkplaatsen. Pligten der Ploegbazen.

ART. 24.

Nadat het onderhoud van den weg van den tegenwoordigen Aannemer op de Maatschappij zal zijn overgegaan, zullen er, tot verzekering van de goede uitvoering van het onderhoud, langs de geredc zijnde gedeelten van den Spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem, worden geplaatst, minstens op eenen afstand van 2000 ellen van elkander, de noodige mobiele werkploegen, bestaande iedere werkploeg uit drie Arbeiders, waarvan de Chef den naam draagt van Ploegbaas.

Deze Werklieden zijn geheel ter beschikking van de Onder-Opzigtcrs, die iederen dag het dringendste werk zal opgeven, dat door hun zal moeten worden gedaan.

ART. 25.

De Ploegbaas en zijne Arbeiders zullen zich op het werk bevinden, ten minste een uur voor de passage van den eersten geregelden Wagentrein, en zij kunnen, onder geen voorwendsel hoegenaamd, den weg verlaten, dan ten minste een kwartier uurs na de passage van den Wagentrein.

Daar zij den geheelen dag den weg geen oogenblik mogen

verlaten, zoo zullen zij hun levensmiddelen medenemen. Des morgens wordt hun een half uur, des middags een uur, en des namiddags een half uur schofttijd toegestaan.

ART. 26.

Wanneer er eene rail gebroken, of in desorde geraakt is, zoodanig, dat het gebruik des wegs daardoor verhinderd wordt, zal de Ploegbaas dadelijk eene roode vlag, in het midden des wegs opsteken, ter plaatse, waar het gebrek plaats heeft, en hij moet onmiddellijk zijne Arbeiders, aan weerszijden tot op 500 ellen van de plaats, afzenden, om eene roode vlag op te steken en de Wegwachters te waarschuwen, om even zoo hetzelfde sein te doen. Deze waarschuwing zal dadelijk door al de Wachters herhaald, de seinvlaggen uitgestoken worden, en de aankomende Wagentrein zal zoo lang stil houden, totdat de roode seinvlaggen wederom zullen zijn ingetrokken.

Er zal geene rail opgenomen mogen worden, dan nadat de Ploegbaas zich voldoende verzekerd zal hebben, dat de seinvlaggen op eene zichtbare wijze op de plaats der herstelling zijn opgestoken, en op minstens 500 ellen afstands aan weerszijden, zoo als zulks is voorgeschreven.

ART. 27.

De Ploegbazen en Arbeiders zullen waken, dat geenerlei matérialen worden gelegd tusschen de sporen, of op de aanarding van het roosterwerk, kunnende alles op het lagere gedeelte van de aarden baan worden nedergelegd.

Zij zullen zorg dragen, om bij het naderen van de Wagentreinen, even zoo alle gereedschappen en werktuigen te verwijderen, en zij mogen in geen geval op de baan eenige schoppen, spaden, hefboomen, of andere voorwerpen hoegenaaand, regt op staande laten staan. De Aardewerkers, Metselaars, Straatmakers, Timmerlieden, enz. die tijdelijk aan den weg gebruikt worden, mogen even zoo, niets op den weg en baan laten slingeren, zoo als kruiwagens, planken, gereedschappen, metselsteenen, straatkeijen, rijswerk en andere zaken. De gereedschappen en matérialen, zonder onderscheid, moeten des avonds in de door de Onder-Opzigtters en Ploegbazen aan te wijzene wachtershuisjes behoorlijk worden geborgen.

Bij de passage van de Wagentreinen moeten de Arbeiders, wanneer dezelve tot ongeveer 200 ellen genaderd zijn, zich op de naastbijzijnde zijwegen of taluds begeven, zonder ooit de Spoorbaan over te gaan.

ART. 28.

Iedere werkploeg zal voorzien zijn van de volgende werktuigen en gereedschappen:

- 2 Kruiwagens.
- 10 Schuifdeelen.
- 1 Spade.
- 1 beslagene Schop.
- 1 Handspaak, om het roosterwerk te ligten.
- 2 Stampers.
- 1 Baggerbeugel met toebehooren.
- 1 Sleg met ijzeren banden.
- 1 gewoon houten Waterpas, lang 2 el 50 d.
- 1 Handzaag.
- 1 Schulpzaag met toebehooren.
- 1 Bijl.
- 1 Dissel.
- 1 Hamer.
- 1 Passer.
- 1 Winkelhaak.
- 1 ijzeren Moker of Vuist.
- 1 Nijptang.
- 1 Breek-Ijzer of Koevoet.
- 1 getande Avegaar of Boor.
- 1 Schroeftang.
- 1 Schroefsleutel.
- 1 Wiel of Aanzetter met Ijzerboor en toebehooren.

1 Bezem.

2 Vlaggen, 1 rood en 1 wit, in eenen Koker van gewascht linnen.

1 Lantaarn en 1 Flambouw.

Al deze voorwerpen zullen gemerkt worden met de letters II. S. M.

Behalve deze werktuigen zal ieder Arbeider nog moeten voorzien zijn van eene eigene spade of schop.

De Ploegbazen zijn verantwoordelijk voor de gereedschappen en matérialen, die hun worden toevertrouwd: zij zullen dezelve alle avonden in de wachthuisjes der naastbijzijnde Wachters nederleggen.

Deze gereedschappen zullen bij het einde van iedere week, in tegenwoordigheid van den Ploegbaas, worden onderzocht door den Onder-Opzigter, die zorgen zal, dat alle defecte of verlorene gereedschappen, dadelijk hersteld of vernieuwd worden.

ART. 30.

De Ploegbaas is verantwoordelijk voor al de misslagen van de manschappen van zijnen werkploeg; bij het minste verzuim zal hij weggezonden worden.

Hij is, met de onder zijne orders staande Arbeiders, verplicht, om zijne dienst te leenen tot alles, wat eene dadelijke dienst kan doen verlangen, onder welke omstandigheden zulks ook mogt voorkomen, hetzij bij nacht of bij dag.

Hij geeft des noodig hulp aan de Brug- en Wegwachters, die met de politie over den weg belast zijn.

ART. 31.

Bij sneeuw zullen alle Werklieden langs den weg, onverschillig welken, voorzien zijn van eenen bezem, om den weg steeds schoon te houden. Zij zijn verplicht, als de dienst zulks vereischt, om den ganschen nacht te blijven waken, terwijl het toeverzigt in dat geval nog strenger dan anders moet worden uitgeoefend.

ART. 32.

Bij eenig ongeval, dat er aan eenen Wagentrein mogt overkomen zijn, zullen de Ploegbazen en de Arbeiders dadelijk de door den Machinist of den Conducteur des Treins verlangde hulp moeten verleen. Gedurende den dag zullen de Ploegbazen de vlaggen opsteken en de seinen doen, in de rigting, die hun door den Conducteur des Treins zal worden opgegeven, ten einde hulp te vragen, hetzij door de Locomotief alleen, of door de Locomotief en verdere reserve-waggons, en onmiddellijk zal hetzelfde sein van punt tot punt herhaald worden tot aan het Station, waarvan men hulp verlangt. De seinen worden bepaald, als volgt:

SEINEN BIJ DAG.

De roode vlag, vóór den Trein uitgestoken, beteekent op te letten, en eene vermindering en ophouding van den aankomenden Wagentrein.

De roode vlag, achter aan den Trein uitgestoken, is een teeken, dat er een tweede Trein volgt.

De roode en witte vlag te zamen uitgestoken, beteekenen eenig ongeval en vragen de hulp van eene Locomotief.

De witte vlag alleen uitgestoken, beteekent dat alles in orde is.

SEINEN BIJ AVOND OF NACHT.

Eene rood gekleurde lantaarn, vóór den Wagentrein geplaatst, beteekent op te letten, en vermindering en ophouding van den aankomende Wagentrein.

Eene rood gekleurde lantaarn, achter aan den Trein geplaatst, beteekent dat er een tweede Trein volgt. Eene rood gekleurde lantaarn, die op en neder bewogen wordt, beteekent eenig ongeval en vraagt om de hulp van eene Locomotief.

Eene gewone lantaarn beteekent dat alles in orde is.

Wanneer er bij dag of nacht twijfeling ontstaat omtrent de overbrenging der seinen, zullen de Ploegbazen dadelijk van post tot post en met geforceerde gangen de orders en

waarschuwingen overbrengen, die zij van den Machinist of van den Conducteur des Wagentreins zullen hebben ontvangen.

Bij het overbrengen van orders of waarschuwingen van de Machinisten of Conducteurs der Wagentreinen, zullen de Ploegbazen altoos ieder bij den naastbijzijnden post of werkplaats, de terugkomst afwachten van dengenen, die belast is om de order verder op te brengen; zij zullen bij het terugkeeren een reçu of wel het antwoord van den Chef van het Station medebrengen. Wanneer een Ploegbaas, die een berigt overbrengt, onderweg de Hulp-Loocomotief tegenkomt, zal hij zijn berigt aan den Machinist of den Conducteur mededeelen, en hij zal alsdan de order ontvangen, om, of met zijn berigt door te gaan, of wel om te kunnen terugkeeren.

6^e. HOOFDSTUK.

Plichten van de Wachters bij de Dwarswegen, Barrières, de gewone Wegwachters enz.; Wachters bij de Excentriques en Brugwachters.

ART. 33.

Overal, waar de Spoorweg door andere gewone wegen doorsneden wordt, zal er eene beweegbare Barrière met eenen Wegwachter worden geplaatst.

ART. 34.

De Wachters bij de Dwarswegen, Barrières, Bruggen enz. en de daartusschen zijnde gewone Wegwachters zullen met een zichtbaar Nummer voorzien zijn.

ART. 35.

Zij moeten zich op hunnen post bevinden des morgens minstens één uur vóór het vertrek van den eersten Wagentrein, en zij mogen den weg geen oogenblik van den dag verlaten, op poene van onmiddellijk voor te dragen ontslag, en zij mogen zich niet naar huis begeven, dan minstens een kwartier uurs na de passage van den laatsten Wagentrein, wanneer er geenerlei buitengewoon Convooi is aangekondigd, of dat er geenerlei sein geweest is, in welk geval de Wachters beschikbaar blijven tot de terugkomst van de Hulp-Loocomotief.

ART. 37.

De Barrière-Wachters zullen de Sporen en goten bij de Dwarswegen iederen dag verscheidene malen volkomen zuiver schoonmaken en schoonhouden.

ART. 38.

De Barrière-Wachters en de gewone Wegwachters zullen na iedere passage van eenen Wagentrein, de geheele uitgestrektheid van den Spoorweg nazien, die hun door den Opzigtter is aangewezen, om zich te verzekeren, dat er niets aan de Sporen als anderszins gebroken of van zijne plaats geraakt is. Zoodra iemand hunner een gebrek mogt vinden, dat de passage kan beletten, zal hij dadelijk op het midden des wegs zijne roode vlag opsteken, of des avonds en 's nachts zijne roode lantaarn; en hij zal zonder uitstel de naastbijzijnde werkplaats waarschuwen, ten einde de gevondene gebreken dadelijk te herstellen.

ART. 39.

De Wachters zullen des daags steeds voorzien zijn van twee Seinvlaggen, eene roode en eene witte, in eenen blikken koker; zij zullen steeds het gezigt hebben op den Trein, die even gepasseerd is, of die komen moet, ten einde nauwkeurig en zonder uitstel de seinen te kunnen herhalen, die de naastbijzijnde Ploegbaas of Wachter door middel van Seinvlaggen zou kunnen doen.

ART. 40.

Voor het opgaan en na het ondergaan van de zon, is ieder Wachter verplicht om zijne lantaarns aan te steken, en dezelve buiten zijn wachthuis te hangen; de fakkels of flambouw,

waarvan hij voorzien moet zijn, moet gereed zijn, om bij het eerste teeken aangestoken te kunnen worden; in afwachting van den Trein, of gedurende het half uur na deszelfs passage, zal hij zich even zoo op zijne hoede houden, hetzij op zijnen post, hetzij door het gedeelte des wegs, dat hem is toevertrouwd te onderzoeken, ten einde door het aansteken van zijne flambouw het sein te kunnen herhalen, dat hem op dezelfde wijze mogt gegeven worden.

Voor iedere lantaarn, die niet is aangestoken, wanneer de avondschemering begint, bij de aankomst of de passage van den Trein, zal de Wachter eene boete betalen van 3 gulden, die hem van zijn loon zal worden ingehouden, terwijl hij bij eene tweede reize finaal zal worden ontslagen.

ART. 41.

Behalve de aanhoudende zorgen, die de Wachters aan het behoud en goed onderhoud van den Spoorweg moeten ten koste leggen, zijn zij tevens belast, om van den Spoorweg te verwijderen allerlei vee, (paarden, koeijen, kalveren, schapen, varkens enz.) dat zich door onachtzaamheid op de glooijingen of bermnen van de aardenbaan mogt bevinden. Zij waken, dat dit vee den Spoorweg niet overkomt, dan op die plaatsen en in die oogenblikken, dat de passage geoorloofd is.

ART. 42.

Zij zullen even zoo van den weg doen verwijderen ieder' persoon, die niet aan het onderhoud des wegs verbonden is, en die niet voorzien is van een voldoende bewijs van toegang.

ART. 43.

In de nabijheid der Stations, dorpen of woningen, zullen de Wachters zorgen, dat er nimmer kinderen op de glooijingen of bermnen spelen, en zij zullen dezelve uit de nabijheid van den Spoorweg verwijderen.

Indien zij voorzien, dat het moeilijk zal zijn, om in dit opzigt behoorlijk de orde te handhaven, bij voorbeeld bij Zon- en Feestdagen, of andere tijden, die eene meer dan gewone menigte volks in de nabijheid van den Spoorweg zouden voeren, zullen zij hiervan bij tijds aan den Onder-Opzigtter kennis geven, die hun alsdan des noodig voor tijdelijke hulp, een of meerdere Arbeiders, van den naastbijzijnden werkpost zal kunnen toevoegen.

ART. 44.

De Wachters zijn even als de Ploegbazen verplicht, om hulp te verleenen aan de Machinisten en de Conducteurs van den Trein, wanneer zulks gevorderd wordt. Zij geven bij ongelukken de bevolen wordende seinen, en brengen met geforceerde marschen, van post tot post, zoowel bij nacht als bij dag, de berigten over, en vragen om hulp.

ART. 45.

Zij sluiten iederen avond in hun wachthuis de werktuigen en gereedschappen, die hun door de Ploegbazen en Werklieden zullen worden gebragt.

ART. 46.

Alle goederen van de reizigers, pakgoederen enz., die van de rijtuigen mogten vallen gedurende de reis, zoo als ook al de bouten, schroeven, moeren of andere voorwerpen, die van het matériëel mogten afraken, zullen met naauwgezetheid door de Wachters, Ploegbazen en verdere Arbeiders worden verzameld, en zoo spoedig mogelijk tegen reçu, door den Onder-Opzigtter ter hand gesteld worden aan den Stations-Opzigtter of den Ontvanger van het naastbijzijnde Station.

ART. 47.

Bij iedere spoorverwisseling en uitwijkplaats, waar zich Excentriques bevinden, zal er een Wachter zijn, die bijzonder belast zal zijn met de manoeuvres van de Excentriques; hij zal in geen geval zijnen post kunnen verlaten, zonder dat de Opzichter, of, bij zijne afwezigheid, de Onder-Opzigtter in zijne plaatsvervangning zal hebben voorzien.

ART. 48.

Zij zullen zorg dragen om de beweegbare Sporen nauwkeurig in de voorgeschrevene rigting te plaatsen; zij zullen de kruk afsluiten en den sleutel onder hunne bewaring houden; zij zullen even als de andere Wachters in hunne wachthuizen voorzien zijn van eene lantaarn, flambouw en Scinvlaggen; ingeval van ongelukken, die aan de Treinen mogten overkomen, zullen zij, des gevorderd wordende, zoo veel als in hun vermogen is, hulp en bijstand verleenen aan de Ploegbazen en verdere Wachters van den weg, zonder zich echter van hunne Excentriques te verwijderen.

ART. 49.

De Wachter bij de Spieringhornersluis zal tevens zorgen voor het des noodig zijnde op- en nederlaten van de valbrug aldaar. Hij zal zich altijd bij deze sluis bevinden, zoowel bij de aankomst, hetzij van den Trein, hetzij van door deze sluis passerende vaartuigen.

Hij is belast met het op- en nederhalen der brug, zoo dikwijls als zulks door de Landeigenaren voor de Scheepvaart zal worden gevorderd. Hij zal echter deze brug niet mogen openen, dan nadat hij zich verzekerd heeft, dat er geen Wagentrein verwacht kan worden.

Hij zal de brug onmiddellijk daarna wederom nederlaten, en voor de goede sluiting nauwkeurig zorg dragen.

ART. 50.

Er zal een zichtbaar baken bij deze brug worden opgerigt, rood en wit gekleurd, en des avonds en 's nachts voorzien zijn van eene lantaarn, met glazen van dezelfde kleuren, om aan de Treinen op eenen afstand van ten minste 500 ellen aan weerszijden aan te kondigen, of de brug open of digt is.

De witte kleur zal het digt zijn, en de roode kleur het open zijn van de brug aankondigen.

ART. 51.

De Wachter bij deze brug zal dagelijks met alle zorg en herhaalde malen, al de werktuigelijke deelen van de brug nazien, en bijzonder ook de goede en onbewegelijke sluiting van de val of klep, zoodat dezelve bij het passeeren van den Trein niet het minste kan opwippen, en hij zal nauwkeurig letten op de volmaakte overeenkomst van de daarop zijnde Sporen met de vaste Sporen van den weg.

Bij de passage van den Trein zal de Wachter zich voor zijn wachthuis bij de brug bevinden.

ART. 52.

De Wachter, tusschen de sluizen op Halfweg, zal tevens zorg dragen voor de goede passage over de bruggen der sluizen aldaar.

Er zal een zichtbaar baken bij de Oost- en Westsluis worden geplaatst, rood en wit gekleurd, en des avonds en 's nachts voorzien zijn van eene lantaarn, met glazen van dezelfde kleuren, om aan de Treinen aan te kondigen, of de kleppen der bruggen aldaar open of digt zijn.

De witte kleur zal het digt zijn, en de roode kleur het open zijn der kleppen aankondigen.

ART. 53.

Hij zal aan den Opziener van het Hoogheemraadschap van Rijnland te Halfweg, steeds de noodige hulp verleenen, wanneer de kleppen der bruggen voor de werking der sluizen geopend moeten worden.

Bij de door het bestuur van Rijnland noodig geoordeeld wordende opening der kleppen, zal hij dadelijk het noodige sein voor de dienst des Spoorwegs bewerkstelligen.

Bij de passage van den Trein zal deze Wachter zich bij de middensluis bevinden.

ART. 54.

Wanneer het blijkt, dat de Weg- en Brugwachters, en Wachters bij de Excentriques niet aan de verplichtingen, in

de vorige Artikelen bepaald, zullen voldoen, zal dit voor de eerste reis gestraft worden met eene inhouding van 14 dagen tractement, en voor de tweede maal met wegzending uit de dienst der Maatschappij.

7^e. HOOFDSTUK.

Matériel, enz.

ART. 55.

Zoodra de verplichting van het onderhoud van den Aanemer geëindigd is, en op de Maatschappij zelve zal zijn overgegaan, zullen er bij ieder Station door de zorgen van den Adjunct-Ingenieur-Directeur, aan wien de directie van het onderhoud is opgedragen, een depôt of magazijn onderhouden worden van de noodige overcomplete matérielen, rails, schroevenplaatjes, enz., benevens de werktuigen, die in dit gedeelte gebruikt worden, en die er voor eene reserve en verwisseling noodig zijn; voorts flambouwen en andere middelen van verlichting, welke ter beschikking moeten zijn van den Opzichter en den Onder-Opzichter van den weg.

De gebrokene en buiten dienst gestelde ijzerwerken zullen iedere week naar deze depôts worden toegezonden, en aan de Stationsplaatsen te Amsterdam en Haarlem, in het daarvoor bestemde magazijn, worden nedergelegd. De andere middelen van onderhoud zullen, na de oplevering van den tegenwoordigen Aanemer, nader worden bepaald.

ART. 56.

Voor iedere gebrokene rail, die niet dadelijk door de Wachters, de Ploegbazen en zijne Arbeiders wordt aangegeven, zal van ieder hunner 8 dagen van hun tractement worden afgehouden, wanneer de niet aangifte daarvan geen ongeluk heeft ten gevolge gehad; wanneer echter hierdoor enig ongeluk mogt voortkomen, zal de straf daaromtrent strenger zijn, zelfs onder voorbehoud van daaromtrent te doene Criminele vervolging.

TWEEDE AFDEELING.

DE DIENST DER STATIONS EN DER MIDDELEN VAN VERVOER.

1^e. HOOFDSTUK.

Algemeene Bepalingen.

ART. 57.

De dienst der Stations en der middelen van vervoer bevat:

- 1^o. De Stationsdienst, zijnde het onderhoud der gebouwen en werkplaatsen der verschillende werktuigen, pompen, reservoirs, en het beheer over de politie der Stations, mitsgaders de Magazijnen.
- 2^o. De Smederij, het onderhoud der Locomotief en de dienst der Machinisten.
- 3^o. De Wagenmakerij, met het onderhoud der rijtuigen en de modellen.
- 4^o. De Coake-fabriek.

ART. 58.

Ieder dezer verschillende diensten zal worden opgedragen aan Ambtenaren, die onder de onmiddellijke orders zullen staan van den Adjunct-Ingenieur-Directeur, die daaromtrent de bevelen zal ontvangen van den Ingenieur-Directeur.

ART. 59.

De Stationsdienst zal op ieder der Stations te Amsterdam en te Haarlem, onder de orders, als in art. 58 gezegd is, worden uitgeoefend, door:

1 Stations-Opzichter.

Ieder Stations-Opzichter zal onder zijne bevelen hebben 1

Onder-Opzigtcr of Meesterknecht voor de betimmeringen en voor het schoonhouden, smeren, enz. van de rijtuigen, tevens belast met de Magazijnen.

ART. 60.

De Smederij en het werktuigkundige gedeelte zal later als boven worden bestuurd, door:

1 Opzigtcr over de Smids-werken, zoo der Locomotiven als anderzins.

1 Meesterknecht of Smidsbaas; voorts:

3 Machinisten met hunne Stokers.

ART. 61.

De Wagenmakerij zal onder de orders als boven worden behandeld, door:

1 Onder-Opzigtcr of Meesterknecht-Wagenmaker, tevens belast met de werkzaamheden van de Modelkamer, en
1 Modelmaker.

ART. 62.

De verzorging der Coake zal als boven worden behandeld, door:

1 Onder-Opzigtcr of Meesterknecht over de Coake-fabriek-kaadje.

5 Stokers.

2°. HOOFDSTUK.

Dienst van den Stations-Opzigtcr.

ART. 66.

De Stations-Opzigtcrs zorgen voor de goede orde van het Station, voor de zekerheid der Wagentreinen en voor alles, wat het gebruik des wegs aangaat; en zij zorgen, dat de goede behandeling van een en ander door hunne onderhebbenden worde nagekomen.

ART. 72.

Iedere 8 dagen zullen zij een gedetailleerd rapport opmaken, en aan den Adjunct-Ingenieur-Directeur inzenden, van de uit hunne Magazijnen afgeleverde en verbruikte Coake en verdere matérialen, en tevens een gedetailleerd rapport doen van den loop der Wagentreinen, en het getal rijtuigen en Locomotiven, die er gebezigd zijn, hoeveel Coake en water er bij iedere reis is gebruikt, waarvan dagelijksche aantekeningen moeten worden gehouden; zullende dit rapport tevens den staat der gebouwen en herstellingen, alsmede het gedrag der Onder-Opzigtcrs enz. moeten inhouden.

ART. 75.

De Stations-Opzigtcrs moeten op, of in de nabijheid van het Station wonen, zij zullen zich den geheelen dag op het Station moeten bevinden, behalve gedurende de nader te bepalen etensstijd, wanneer zij een Onder-Opzigtcr in hunne plaats zullen moeten stellen.

Iedere reis, dat zij zich daartoe van het Station verwijderen, zullen zij eenen Arbeider daar laten, aan wien zij de plaats bekend maken, waar zij te vinden zijn.

ART. 76.

Zij zullen zorgen, dat er op ieder Station steeds eene reserve Locomotief gereed staat van het vertrek van den eersten Trein des morgens, tot de aankomst van den laatsten Trein des avonds.

De stoom zal daarbij gehouden worden op eene drukking van 35 lb; een tender vol water en Coake moet even zoo altijd gereed staan.

ART. 77.

Bij een der Stations, of des noodig geoordeeld wordende op beide, zal er op een afzonderlijk Spoor gereed staan: een Hulpwaggon, beladen met verschillende in cas van ongeval benoedigde werktuigen en middelen, als:

1 Bok met zijn touw over de rol en door de katrollen loopende.

2 Dommekrachten.

2 Handspaken.

2 Mokers.

12 Stuks schoorhouten.

2 Breek-IJzers

1 Schop en Spade.

2 Kettingen voor het optrekken der Locomotiven.

Op ieder Station zullen er noodzakelijk steeds voorhanden moeten zijn:

1°. Een voldoende brandspuit.

2°. Een groote bok met zijne twee katrollen en touw.

3°. Twee kettingen tot oprigting der Locomotiven.

4°. Een perspomp tot schoonmaking der ketels.

En zullen voorts op ieder Station de noodige andere hulpmiddelen voor ongevallen of herstellingen voorhanden moeten zijn.

ART. 79.

De Stations-Opzigtcrs verzekeren zich voor het vertrek of de Locomotiven en de rijtuigen in goeden staat zijn; zij onderzoeken de verbindingssijzers, kettingen en haken, en de remschoen van den tender.

Bij avond, nacht of mist verzekeren zij zich van de Seintlantaarn, die vóór en achter de Treinen worden opgestoken.

ART. 82.

De Stations-Opzigtcrs zorgen, dat er geen rijtuig zwaarder geladen wordt, dan zulks bij de reglementen zal worden voorgeschreven.

ART. 83.

De uren van vertrek, die door den Raad van Administratie zullen worden vastgesteld, kunnen niet veranderd of verlaat worden, dan ten gevolge van eenig ongeval aan den weg, of aan den voorlaatsten Trein overgekomen.

Geen Trein kan het Station verlaten, dan na het daartoe door den opzigtcr gegeven sein, nadat de Ontvanger hem berigt zal hebben gegeven, dat alles tot het vertrek gereed is.

ART. 84.

Bij de aankomst van iederen Wagentrein zal de Opzigtcr van het Station, vergezeld van den Onder-Opzigtcr of Meesterknecht, met het smeren belast, al de rijtuigen onderzoeken, en het opzigt houden over de smering. Ieder gebrekkig rijtuig, of waaraan eenig gebrek vermoed wordt, dat de zekerheid der reizigers in gevaar zou kunnen brengen, zal onmiddellijk uit den trein worden verwijderd, en de Opzigtcrs van het Station zullen het dadelijk door een ander rijtuig van de daarvoor zijnde reserve doen vervangen.

De buiten dienst gestelde rijtuigen zullen naar de Wagenmakerij vervoerd en dadelijk door anderen vervangen worden.

ART. 85.

De wielen der rijtuigen moeten alle vijf dagen onderzocht worden, door dezelve, des noodig geoordeeld wordende, onder uit te nemen, ten einde de buizen en assen goed schoon te maken.

De Conducteur van den Trein zorgt voor de smering der Locomotiven, dat na iedere reis zal moeten worden gedaan.

ART. 86.

Aan de Stations zal steeds de grootste zindelijkheid in acht moeten worden genomen.

Er mag geene Coake, steenkolen of andere voorwerpen binnen de afsluiting der Stations gevonden worden, dan op de daartoe bestemde plaatsen. De Arbeiders, Smeeders, zijn belast om de rijtuigen en de bergplaats der rijtuigen en afgeslotene plaatsen schoon te houden, en om de Coake op te zamelen, die door de Machines verstrooid wordt, en deze in de loods en te brengen.

De Arbeiders der Locomotiven, zullen de bergplaats der Locomotiven schoonhouden, alsmede de loodsen tot bewaring van de Coake.

De Opzigtcr van het Station moet hieromtrent zijne rapporten indienen, wanneer deze dienst niet naar behooren mogt worden waargenomen.

ART. 89.

De Stations-Opzigtcrs teekenen geregeld aan de uren van vertrek en aankomst van de verschillende Treinen, die aan hun Station aankomen of afgaan, met aanwijzing van den naam der Locomotiven en van den Machinist, zoo als ook het aantal en de soort der rijtuigen.

Zij teekenen in hun dagrapport naauwkeurig aan, al de aanmerkingen of klagten over de onoplettendheid op de reglementen door de Brugwachters, Wachters der Excentriques en verdere Wachters en Arbeiders. Zij houden een dagboek van alles, wat er aan den Spoorweg voorvalt. Alle dienst-orders worden daarin opgenomen.

Dit journaal zal door den Adjunct-Ingénieur-Directeur onderzocht en gearapheerd worden bij iedere inspectie.

4^e. HOOFDSTUK.

Dienst van de Machinisten en van de Stokers,

ART. 108.

De Machinist is gehouden om zich ten minste één uur voor de afreis van den Trein, die hij geleiden moet, op het Station te bevinden.

Hij moet een naauwkeurig onderzoek doen van zijne Locomotief, de veiligheidskleppen, de zuigers en voedings-pompen, de raderwerken, krukken, enz. de wielen en assen, de aanhechtschroef en den remschoen van den tender, alsmede de buizen van aanvoer; hij verzekert zich, dat de buizen en pijpen en de ketel goed schoon gemaakt zijn, en dat de tender eene genoegzame hoeveelheid water en Coake geladen heeft.

Hij is mede verantwoordelijk voor de insmering van de Locomotief en den Tender.

Iedere Machinist zal te alien tijde in eene wel afgeslotene kist in zijnen tender hebben de volgende werktuigen:

- 1 volkomen assortiment Bouten, Sleutels en Moeren.
- 1 grooten en kleinen Schroevendraaijer.
- 3 Ijzerscharen en 1 Hamer.
- 1 Nijptang en ijzeren Handspaak.
- 1 lange Ketting en 2 korte, en 1 Vereenigings-Ketting met hunne haken.

Verschillende Kurken, Werk, Vlas en Touwen.

1 kleinen voorraad Olie voor de insmering der werktuigen.

1 Seinlantaarn en 3 Flambouwen.

De Machinist is voor deze voorwerpen verantwoordelijk.

ART. 109.

Niemand, uitgezonderd de Machinist en de Stoker, mag op de Locomotief of den Tender komen, zonder bijzondere vergunning van de Hoofddirectie.

ART. 110.

Drie minuten voor het vastgestelde uur begeeft de Machinist zich met zijne Machine voor den Trein, en hij gaat met voorzigtigheid terug, om er zich aan vast te maken. Bij deze manoeuvre staat de Stoker bij den remschoen gereed om stil te doen houden. Iedere onvoorzigtige schok van de Locomotief tegen den Trein, zal gestraft worden met inhouwing van 8 dagen tractement, of bij eenig daardoor veroorzaakt ongeval, wanneer er voldoende redenen bestaan, ontslag uit de dienst der Maatschappij.

Bij den laatsten klokslag van het vertrek zal de remschoen van den tender worden opgeheven, en de Machine zal zich zonder schok in beweging moeten stellen.

ART. 111.

Men mag zonder volstrecte noodzakelijkheid geene Locomotief achter aan den Trein brengen om ze voort te stuwen. Zonder noodzakelijkheid zal men mede den tender niet voor de Locomotief mogen brengen. Gedurende den avond, nacht of bij zwaren mist moet eene Wacht met eene brandende flambouw op den tender staan.

ART. 112.

Zonder volstrecte noodzakelijkheid zullen de uitwijkplaatsen niet bereiden mogen worden.

ART. 113.

De Machines, die in dezelfde rigting voortloopen, zullen zich op 400 ellen afstands van elkander houden; dat wil zeggen: dat de Locomotief van den tweeden Trein 400 ellen afstands moet hebben van het laatste rijtuig van den voorsten Trein

ART. 114.

Iedere Machinist en iedere Stoker, wanneer deze niet op eene andere wijze werkzaam is, zal zich staande plaatsen, de eerste op de platte forme van de Locomotief, en de Stoker op den tender, dicht bij de kruk van den remschoen; zij zullen oplettend langs de lengte des wegs uitzien en hooren naar het trompetsein van den Conducteur des Treins.

De Machinist mag zijne Machine onder geen voorwendsel hoegenaamd verlaten.

ART. 115.

De Machinist zal getrouwelijk letten op de stoomspanning en den waterstand in den ketel; hij zal waken dat niets de manoeuvre met den remschoen kan beletten, ten einde te kunnen ophouden, zoodra hij de roode vlag van de Wegwachters ziet, of dat hij de trompet hoort van den Conducteur des Treins.

Zoodra hij heeft opgehouden, zal hij de reden van het sein onderzoeken, en hij zal zijnen weg niet dan na bekomene goede inlichtingen, in overeenstemming met den Conducteur des Treins, mogen vervolgen.

ART. 116.

Bij de beweegbare bruggen, bij de overtogten van andere wegen, bij de op- en afrillen en in de bogten, zal de Machinist opletten, dat de Stoker zich gereed houde om den remschoen aan te sluiten.

Bij het naderen der Stations zullen de Locomotiven niet sneller mogen gaan, dan 1 el per seconde.

ART. 117.

De gang der Locomotiven op de Stations, hetzij alleen, hetzij met den Trein zal met voorzigtigheid geschieden, de Stoker zal altoos gereed staan om ze met den remschoen op te houden.

ART. 118.

De Machinist zal mede de snelheid iets moeten verminderen in de sterke bogten, voorts bij de oprillen en over Halfweg, en bij de nadering der overgangen van dwarswegen; bij het aankomen aan de passage over Halfweg zal hij de stoomfluit in werking brengen.

ART. 119.

Wanneer de Machinist bij het naderen der uitwijkplaatsen en der Stations eenen anderen Trein, of een gedeelte daarvan ziet staan, zal hij dadelijk zijne snelheid verminderen, ten einde dezen Trein langzaam te passeren, of wel geheel te kunnen ophouden als het noodig is.

ART. 120.

Wanneer het gezigt over den weg door stoom, rook of op eene andere wijze belet wordt, zal men moeten ophouden, en

niet wederom voortgaan, voor dat men verzekerd is, dat zulks ongehinderd kan geschieden.

ART. 121.

Bij mist zal de Machinist bij het naderen van de Stations in snelheid verminderen, zoodanig, dat hij zijne Machine met zekerheid kan doen stilstaan, wanneer zulks noodig is.

ART. 122.

Bij het daarstellen van grootere werkzaamheden aan den weg, of belangrijke herstellingen, waarbij een groot aantal Werklieden vereischt wordt, zullen de Treinen mede hunne snelheid verminderen in de nabijheid der werkzaamheden.

ART. 123.

Wanneer gedurende de reis de Machinist door eenig gebrek aan de Machine of ook aan den weg verhinderd wordt om voort te gaan, zal hij zich met den Conducteur van den Trein verstaan, om het sein voor de Hulp-Loocomotief naar het naaste Station te doen overbrengen.

Wanneer er op dat gedeelte des wegs geen Wachter voorhanden is, zal de Stoker en een Conducteur zich op 300 ellen afstands voor- en achterwaarts begeven, ten einde eene aankomende Machine te waarschuwen; — te gelijker tijd zal de Machinist de stoomfluit doen fluiten.

ART. 124.

Bij de aankomst van den Trein aan het Station zal er altijd een rapport aan den Stations-Opzichter worden gemaakt van een onverhoopt ongeluk, dat er gedurende de reis is voorgekomen; ook zelfs wanneer dit reeds door den Machinist en den Conducteur des Treins, zonder bijstand van de Hulp-Loocomotief was hersteld.

De Stations-Opzichter zal daarvan dadelijk rapport indienen aan den Adjunct-Ingénieur-Directeur.

De verzwijging daarvan zal altijd gestraft worden met inhouding van tractement als anderszins, en bij herhaling door wegzending uit de dienst der Maatschappij.

ART. 125.

Geen Machinist zal immer, op welk oogenblik, of onder welke omstandigheden dit ook zij, zijne Machine mogen verlaten, of zijnen Trein of een gedeelte van denzelfden losmaken, zonder, in overeenstemming met den Conducteur des Treins, een van de Wachters op de wacht te zetten, ten einde alle ongelukken voor te komen. Des nachts of 'savonds zal zulks door brandende fakkels worden kenbaar gemaakt.

ART. 126.

Bij eenig onvoorzien toeval, dat den Machinist mogt overkomen, zal de Stoker den remschoen onmiddellijk vastzetten, en de Machine terstond doen ophouden, ten einde de Conducteur des Treins handele naar gelang van omstandigheden.

ART. 127.

De Stokers zijn onder de onmiddellijke orders der Machinisten, en moeten ten hunnen genoegen zijn. De Machinisten zullen aan de Stokers de manoeuvre met de Machine onderwijzen, ten einde hen bekwaam te maken, om ze, des noodig, te kunnen geleiden.

ART. 128.

Bij de aankomst van eenen Trein op zijne bestemde plaats, zal de Machinist rapport doen aan den Stations Opzichter, of hij de Weg- en Brugwachters, en die van de Excentriques, Ploegbazen, Arbeiders, enz. op hunne posten gevonden heeft.

ADMINISTRATIEF DEPARTEMENT.

2^e HOOFDSTUK.

Dienst van Ontvangsten en Uitgaven. Verplichtingen van den Contrôleur, Ontvangers, Commiesen en verdere Geëmploijerden.

ART. 154.

Er is onder het onmiddellijk toezigt van den Raad van Administratie een Beambte of Employé aangesteld, die, onder den titel van Contrôleur, belast is met het opzigt over de beide Stations-Kantoren van Ontvangst, zoo te *Amsterdam* als te *Haarlem*. Op ieder der beide plaatsen zal een Ontvanger belast zijn met de directie over de inning der gelden, welke aldaar voor de plaatsen der rijtuigen en de te vervoeren goederen betaald worden, en aan ieder hunner toegevoegd worden *vier* of *meerdere* Commiesen en Adjunct-Commiesen naar gelang de werkzaamheden zulks vereischen.

ART. 155.

De Ontvangers zullen verplicht zijn, om, tot verzekering van het rigtige beheer, eenen borgtogt te stellen, ten bedrage van *f* 5000.

ART. 157.

De Ontvangers zullen zich aan hunne kantoren moeten bevinden, en bij ieder vertrek van eenen Wagentrein, ten minste $\frac{1}{4}$ uurs te voren daar tegenwoordig moeten zijn; zij zullen zich niet van hunne vaste woonplaats mogen verwijderen, dan op vergunning van den Raad van Administratie, door hun bij den Contrôleur schriftelijk aan te vragen, welke in dit geval den persoon moet benoemen, die gedurende hun afzijn hunne betrekking zal waarnemen; hetzelfde heeft plaats ingeval van ziekte of andere onvoorziene gevallen van aanwezigheid.

ART. 158.

De Contrôleur heeft te allen tijde toegang tot de kantoren van de Ontvangers, om *inzage te nemen* van *al* de boeken en registers, die aldaar gehouden worden, en de staat van de *kas* met dezelve te *verifiëren*, hetgeen hij ten minste eenmaal in de 14 dagen zal moeten verrigten, en bij iedere verificatie in de registers aantekening daarvan doen; ingeval hij abuizen in dezelve meent te ontdekken, zal hij daarvan den daarbij betrokken Ontvanger verwittigen, en de abuizen verbeteren; hij heeft ook het regt om een of meerdere Employés, welke onder het onmiddellijk gezag van den Ontvanger staan, of den Ontvanger zelve, ingeval er een *deficit* in de *kas* door hem mogt worden ontdekt (waarvan onmiddellijk in dit geval een staat moet worden opgemaakt) bij slecht gedrag of verzuim van de dienst, in hunne betrekking te schorsen, mits daarvan dadelijk verslag doende aan den Raad van Administratie, die deswege nader uitspraak zal doen; in dit geval zal hij den in zijne betrekking geschorsten Employé dadelijk door een' ander' doen vervangen. Dezelfde magt is ook aan den Ontvanger over zijne onderhoorigen onder dezelfde bepalingen toegestaan.

ART. 159.

Iedere rectificatie van abuizen in de boeken of registers, zal met rooden inkt geschieden en door middel van renvoyen, welke door den Ontvanger worden gearapheerd.

ART. 160.

Bij iedere verificatie van den Contrôleur zal hij zich het klagtenboek der reizigers, dat te allen tijde ter beschikking van dezelve moet gereed liggen in de kantoren van ontvangst, om hunne klagten, zoo zij vermeenen die te hebben, daarin op te teekenen, doen overleggen, en aan den Raad van Administratie van dezelve kennis geven, ten einde

daarop regt te verschaffen, zoo daartoe termen voorhanden zijn. Hij zal het bedoelde register van zijn visa voorzien.

ART. 161.

De Ontvangers zijn belast, onder hunne persoonlijke verantwoordelijkheid, met de directie over de dienst van het vervoer der reizigers en goederen, zoo lang die zich op de Stations bevinden.

ART. 162.

De Ontvangers verdeelen naar hun goedvinden het werk onder de Commiezen, naar dat de dienst zulks vereischt, en dragen zorg, dat deze zich met getrouwheid en beleefdheid van hunne verplichting kwijten.

Zij bepalen het aantal rijtuiggen, hetwelk bij ieder' Wagentrein moet vertrekken, en doen deswegen aanvraag bij den Stations-Opzigter; zij houden een wakend oog over de Conducteurs; zij geven het teeken tot het vertrek der Treinen aan den Stations-Opzigter.

ART. 163.

Op ieder Station zal de Ontvanger zich met den Stations Opzigter, moeten verstaan, over de dagelijksche dienst der rijtuigen en Locomotiven.

Ingeval van verschil van gevoelen, zal dat van den Ontvanger beslissend zijn; doch zal in dit geval hiervan kennis worden gegeven aan den Raad van Administratie, die dan nader uitspraak zal doen.

ART. 164.

De Kantoren van Ontvangst zullen geopend zijn ten minste een half uur voor het eerste dagelijksch vertrek, en gesloten worden na den aankomst van den laatsten Wagentrein.

ART. 165.

Gedurende het laatste half uur, dat ieder vertrek voorafgaat, zullen er geene plaatsbriefjes worden afgegeven voor andere uren van vertrek; ook zullen er geene plaatsbriefjes voor den volgende dag worden afgegeven.

ART. 166.

De plaatsbriefjes worden afgesneden van bladen, voorzien van Souches, welke bladen door den Ontvanger bij den Controleur moeten worden aangevraagd, en door dezen tegen regu worden afgegeven; de Contrôleur zal er een' stempel of zijne paraphe opstellen, en zullen deze bladen door den Ontvanger even als het geld moeten worden verantwoord, in de te houden boeken en registers.

ART. 169.

Alleen in de volgende gevallen kunnen de plaatsbriefjes weder ingetrokken en aangehecht worden, en de daarvoor betaalde gelden aan de belanghebbenden worden gerestitueerd:

- 1°. Ingeval door een of ander beletsel de Trein niet vertrekken kan op den bepaalden tijd en de reiziger niet verkiest om later te vertrekken.
- 2°. Indien er soms meerder plaatsbriefjes mogten afgegeven zijn, dan er plaatsen in de rijtuigen voorhanden zijn.
- 3°. Indien de reiziger, nadat hij reeds op het Station mogt zijn aangekomen, door de Conducteurs mogt worden afgewezen om plaats te nemen in de rijtuigen, doordien hij zich in staat van dronkenschap bevindt, of door eene plotselinge ongesteldheid aangetast wordt.
- 4°. Ingeval de reiziger zijn eenmaal genomen plaatsbiljet wenscht te verwisselen met bijbetaling tegen eene hoogere klasse van rijtuigen. In deze gevallen zullen de briefjes weder aan de Souche worden gehecht en door den Ontvanger daarop worden vermeld, de redenen, voorzien van zijne handteekening.

ART. 173.

De bagage van de reizigers en de goederen zullen gewogen

worden en op bladen, voorzien van Souches, even als de plaatsbriefjes, worden opgeschreven, waarvan de rekening even zoo als van de reizigers zal worden gehouden, nogtans met dit onderscheid, dat deze in triplo zijn, als een, hetwelk aan het Kantoor van vertrek blijft, een, dat aan den reiziger wordt uitgereikt tot regu, en een hetwelk voor den Conducteur ten geleide verstrekt; dat, hetwelk aan het kantoor van vertrek blijft, wordt door den Conducteur onderteekend, ten blijke hij de daarop vermelde bagage en goederen heeft overgenomen, waarvoor hij aansprakelijk is.

Ieder reiziger, die goederen wenscht te vervoeren, ontvangt een briefje, waarop het gewigt of de cubieke meting en de daarvoor ontvangene gelden zijn uitgedrukt.

Ieder reiziger heeft 20 Ned. fl. vrij, of $\frac{1}{4}$ Ned. el cubiekinhoud ligte goederen, welke minder mogten wegen; 100 Ned. fl. wordt gerekend voor iedere $\frac{1}{4}$ Ned. El meerder omvang, en een gedeelte wordt voor een geheel $\frac{1}{4}$ gerekend, even als van het gewigt van 10 tot 10 Ned. fl.

Voor het meerder gewigt of meting zal betaald worden volgens het tarief.

ART. 174.

Het staat aan de Administratie des Spoorwegs vrij, om meerder bagage dan 150 Ned. fl., door eenen reiziger aangebragt wordende, te weigeren, of het vervoer daarvan tot een volgend Convooi uit te stellen; en brekende, gevaarlijke of aan bederf onderhevige goederen, waarvoor zij nimmer en in geen geval verantwoordelijk is, te weigeren.

ART. 175.

Men is verplicht om zijne bagage, waarop de naam en woonplaats van den eigenaar moet zijn gesteld, of eenige andere goederen, ten minste $\frac{1}{4}$ uurs voor het vertrek aan te brengen in het daartoe ingerigte Kantoor, alwaar een regu zal worden uitgereikt, als in Art. 173 beschreven is, in welk geval de daarin vermelde bagage of goederen, onder het geleide der Administratie vervoerd worden. Van de bagage, welke later dan het voorgeschreven $\frac{1}{4}$ uur aan het Kantoor wordt ingeleverd, zal geen regu worden uitgereikt, ten ware dat de eigenaar mogt goedvinden, dat zijne goederen met een volgend Convooi of Wagentrein vertrekken; indien echter de bagage geen 20 Ned. fl. weegt, en hij zich wil vergenoegen om geen regu te ontvangen, zal dezelve nog worden overgevoerd met hetzelfde Convooi als zijn persoon. De ingeschrevene goederen worden bij de aankomst niet afgegeven, dan tegen teruggave aan den Conducteur van het bekomen regu. Het is den reiziger toegestaan, om een klein pakje, valies, doos of anderzins, welke geene noemenswaardige plaats innemen en onder de bank kunnen geborgen worden, bij zich in den wagen te houden, dat in dit geval niet gewogen, en waar ook geen regu van afgegeven wordt.

ART. 178.

Een kwartier uurs voor ieder vertrek doet de Ontvanger de klok gedurende 5 minuten luiden, en 2 minuten voor het vertrek door een sneller geluid de laatste waarschuwing geven; wanneer de deuren der wachtzalen of rasters worden gesloten, en gesloten blijven tot het vertrek van eenen volgende Trein; terstond na het ophouden van het tweede geluid, blaast de Conducteur op zijne trompet of hoorn*), ten teeken voor den Machinist, dat de lieden in de wagens geplaatst, en de portieren door hem gesloten zijn, waarna zich de Trein langzaam in beweging begint te stellen.

*) Dit signaal bestond uit het volgende:



Lo-co-mo-tief ga voort.

ART. 179.

De Stations-Opzichter, of bij deszelfs afwezigheid de Ontvanger, is belast om de Conducteurs te designeren, die moeten vertrekken, en hun ieder hunne plaats aan te wijzen, zoo nabij mogelijk het portier.

ART. 180.

Er zal door den Conducteur van iederen Wagentrein nauwkeurige aanteekening worden gehouden van het getal minuten, dat er zal blijken verloop te zijn, tusschen het vertrek en de aankomst op ieder Station, met bijvoeging van den naam der Locomotief, het aantal rijtuigen, en den naam van den Machinist, waarvan door de Stations-Opzigers op de plaats van aankomst een register moet worden gehouden, zoo als bij Art. 89 is bepaald.

Ook zullen de Conducteurs aan de reizigers, alvorens die vertrekken, hunne plaatsbriefjes moeten afvorderen, en deze aan den Ontvanger op de plaats van aankomst, door hem worden overgelegd.

ART. 181.

De Conducteurs staan onder het onmiddellijk gezag van den Stations-Opzichter, en, bij deszelfs afwezigheid, van den Ontvanger van het Station, alwaar zij zich bevinden.

ART. 182.

De Conducteurs moeten ten minste $\frac{1}{2}$ uur voor hun vertrek op de Stationsplaats tegenwoordig zijn, op verbeurte zoo als bij het slot van Art. 188 is bepaald.

ART. 183.

De Conducteurs moeten de reizigers met de meeste beleeftheid handelen, en, ingeval van verschil tusschen deze en de Conducteurs, moet de beslissing daarvan aan den Ontvanger worden overgelaten.

ART. 184.

De Conducteurs en de Portiers op de beide Stations te Amsterdam en te Haarlem, zullen aanvankelijk voor rekening der Administratie gekleed worden, in de door dezelve bepaalde kleederdragt, en zal een hoorn of trompet aan de eerstgenoemden worden uitgereikt, dat aan een groen koord om den rug en schouders moet gedragen worden, voor welk een en ander zij verantwoordelijk zijn. Het onderhoud der uitgereikte kleederen is voor rekening der belanghebbenden. Het is den Conducteurs toegestaan, om eene lakenschen pet volgens model te dragen, mits dezelve te hunnen koste aan te schaffen. De Werklieden zullen voorzien zijn van eenen lederen armband met een nummer of merk, aan hen door de Administratie uit te reiken, en aan den linkerarm te dragen. Zij zullen verplicht zijn om deze distinctieve teekenen altijd te dragen, voor zooverre zij in dienst zijn, op verbeurte van f 1.50, telken reize te verbeuren, en op hun tractement in te houden.

ART. 185.

Het rooken in de 1ste en 2de klasse van rijtuigen is verboden; men is verplicht stil te blijven zitten en niet op te staan gedurende den overtocht, en vermog men de portieren bij aankomst of ophouden niet te openen, doch af te wachten tot zulks door den Conducteur geschiedt.

ART. 186.

Het is wel expresselijk verboden aan de Portiers, Conducteurs, Bestellers, Arbeiders of eenige Employés, om eenige fooijen of geschenken hoegenaamd aan te nemen, op verbeurte eener boete van f 5, op hun tractement in te houden.

ART. 187.

Het is aan de Employés wel expresselijk verboden om

iemand op de Stationsplaatsen, welke aldaar in geene betrekking zijn, toe te laten of den toegang te verleen, ten ware zoodanig persoon houder was van een bewijs van toegang, zoodaas bij Art. 9 is omschreven. Op de dagen, dat er een groote toevloed van reizigers mogt zijn, kan de toegang echter gedurende eenigen tijd geweigerd worden, waartoe de Ontvanger gemachtigd is, en door aanplakking het publiek daarvan zal verwittigen.

ART. 188.

De Employés van de Stations-Kantoren, welke zich aan wangedrag schuldig maken, ter beoordeeling van den Contrôleur of Ontvanger, zullen daarvoor zonder oogluiking worden gestraft, voor de eerste reize met f 10 boete, op hun tractement in te houden, en voor de tweede reize met wegzending uit de dienst der Maatschappij. Op gelijke wijze zullen gestraft worden, die te laat komen op hunnen post, of zich zonder verlof van hunne Supérieurs vandaar verwijderen. Aan de Kantoren van Ontvangst zal door den Ontvanger nauwkeurige aanteekening worden gehouden van alle opgelegde boeten en straffen, in het daartoe ingerichte strafregister.

ART. 189.

Niemand zal in dienst der Maatschappij kunnen treden, zonder vooraf bekend te zijn gemaakt door den Ingenieur-Directeur, den Contrôleur of Ontvanger, voor zoo verre elks departement betreft, met den inhoud dezer reglementaire bepalingen, aan de stipte nakoming waarvan de aangestelde Employé zich moet verbinden te zullen voldoen en gehoorzamen; zullende hiervan door den Ingenieur-Directeur, Contrôleur of Ontvanger schriftelijk kennis worden gegeven aan den Raad van Administratie, en deze kennisgeving aan den Raad door den aangestelden Employé worden bekrachtigd door deszelfs onderteekening.

ART. 190.

Kommissarissen en Dienaren van Politie zullen, nadat daaromtrent met de daarbij betrokkene besturen zal zijn overeengekomen, behooren zorg te dragen, dat de goede orde niet gestoord wordt.

ART. 191.

Er zal in de Kantoren van Ontvangst voorhangen eene lijst met vermelding der namen van diegenen, welke krachtens Art. VII van de bewijzen van aandeel in de *Negotiatie voor de bestrijding der onkosten van het daarstellen van het ontwerp van den spoorweg*, regt hebben, om vrachtvrij op dezen weg gedurende 10 jaren te reizen. Deze zullen verplicht zijn om telken reize hunne namen in een daartoe aan te leggen boek te teekenen, waartegen hun een plaatsbiljet voor die klasse van rijtuigen zal worden uitgereikt, welke zij verkiezen, voor zooverre daarin nog plaats beschikbaar is, waarvan zij alleen persoonlijk gebruik kunnen maken; en zal van deze omstandigheid op de Souche aanteekening gehouden worden, en voor non valeur worden uitgetrokken.

SLOT-ARTIKEL.

De Raad van Administratie der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij behoudt zich voor, om dit tegenwoordig Reglement zoodanig te veranderen en te wijzigen, als dezelve in het belang der Maatschappij nader mogt oordeelen te behooren.

Aldus in de 144^{ste} Vergadering van den Raad van Administratie van bovengenoemde Maatschappij goedgekeurd en gearresteerd te Amsterdam, den 4 Julij 1839.