

Republiek van Suid-Afrika

Republic of South Africa



Buitengewone
Staatskoerant
Government Gazette
Extraordinary

(As 'n Nuusblad by die Poskantoor Geregistreer)

(Registered at the Post Office as a Newspaper)

(REGULASIEKOERANT No. 289)

Prys 10c Price
Oorsee 15c Overseas
POSVRY - POST FREE

(REGULATION GAZETTE No. 289)

VOL. XI.]

PRETORIA, 24 JANUARIE
24 JANUARY 1964.

[No. 705.]

GOEWERMENTSKENNISGEWING.

**DEPARTEMENT VAN SPOORWEE, HAWENS
EN LUGDIENS.**

No. R. 85.]

[24 Januarie 1964.

TREINBEDRYFSREGULASIES.

Die Staatspresident het, kragtens die bevoegdheid aan hom verleen by artikel *drie* van die Konsolidasiewet op die Beheer en Bestuur van Spoorweë en Hawens, 1957 (Wet no. 70 van 1957), goedkeuring verleen aan die intrekking van die Engelse lesing van die Treinbedryfsregulasies afgekondig by Goewermentskennisgewing No. 1185 van 5 Julie 1929, soos gewysig, en die Afrikaanse lesing van die Treinbedryfsregulasies afgekondig by Goewermentskennisgewing no. 473 van 13 April 1934, soos gewysig, en die vervanging daarvan deur die volgende regulasies, met ingang 27 Julie 1964.

GOVERNMENT NOTICE.

**DEPARTMENT OF RAILWAYS, HARBOURS
AND AIRWAYS**

No. R. 85.]

[24 January 1964.

TRAIN WORKING REGULATIONS.

The State President has, under the powers vested in him by section *three* of the Railways and Harbours Control and Management (Consolidation) Act, 1957 (Act No. 70 of 1957), approved the repeal of the English version of the Train Working Regulations published in Government Notice No. 1185 of 5th July, 1929, as amended, and the Afrikaans version of the Train Working Regulations published in Government Notice No. 473 of 13th April, 1934, as amended, and the substitution thereof of the following regulations, with effect from 27th July, 1964.

DEEL I.

WOORDBEPALINGS EN ALGEMEEN.

WOORDBEPALINGS.—HOOFDE.—VORMS.—VEILIGHEID.—DIENARE MOET TREINBEDRYFSREGULASIES, AANHANGSELS EN BEDRYFSTYDBOEKE HÊ.—DIENARE MOET REGULASIES EN INSTRUKSIES KEN EN NAKOM.—DIENARE MOET SAAMWERK.—VERLORE EKSEMPLEARE VAN REGULASIES, ENS. MOET VERVANG WORD.—NUGTERHEID VAN DIENARE.—DIENARE MET GEBREKKIGE GEHOOR, GESIG OF KLEURWAARNEMING.—DIENARE MOET VERSIGTIG WEES.—SEIN-HUISE EN KANTORE MOET PRIVAAT GEHOU WORD.—SPESIALE OPDRAGTE MOET SKRIFTELIK GEGEE WORD.—TREINBEHEER OOR OOPGESTELDE LYNE.

Woordbepalings.

1. In hierdie regulasies, tensy dit uit die samehang anders blyk, beteken—

- „aangekondigde trein” ’n trein waarvan die looptye aangekondig is in die bedryfstydbboek, in ’n spesiale kennisgewing of deur middel van ’n telegram of telefoonberig;
- „aansluiting” ’n plek waar een of meer looplyne uit ’n looplyn of looplyne uitdraai of daarby aansluit, hetsy treinbeheerinstrumente daar geïnstalleer is of nie;
- „absoluutbedryf” ’n metode van treinbeheer waarvolgens net een trein op ’n keer ’n telegraaftrajek of bloktrajek mag binne loop of beset;
- „absoluutbloktrajek” ’n bloktrajek waarin ’n trein binne gelaat mag word slegs wanneer geen ander trein of voertuig daardie bloktrajek beset nie;
- „absoluutteken” ’n teken waarvolgens net absoluutbedryf toegepas mag word;
- „Administrasie” die gesag wat belas is met die bestuur en beheer van die spoorweë en hawens van die Republiek soos ingestel kragtens die Zuid-Afrika Wet, 1909, of ’n wysiging daarvan;
- „afdeling” een van die nege afdelings waarin die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens verdeel is;
- „afdelingsbestuurder” die amptenaar in beheer van ’n afdeling;
- „afdelingskantoor” die afdelingsbestuurder se kantoor;
- „agterskyf” ’n rooi agterbord met ’n wit rand of rooi vlag bedags, of ’n rooi lig snags, agteraan die laaste voertuig van ’n trein en duidelik sigbaar van die agterkant, om aan te toon dat daardie trein volledig is;
- „baanmeester” die dienaar in beheer van ’n span wat werkzaam is in verband met die onderhoud van looplyne en/of silyne;
- „baanmeester se lengte” ’n bepaalde gedeelte van ’n looplyn en/of silyne wat deur ’n baanmeester en sy span gepatrolleer en onderhou word;
- „beampte in beheer” ’n dienaar wat regstreeks beheer het oor en verantwoordelik is vir die uitvoer van bepaalde pligte, met inbegrip van die behoorlike toesig oor ander dienare onder hom;
- „bedryfsdienaar” die dienaar op diens by ’n stasie of seinhuis, wat beheer het oor en verantwoordelik is vir die bedryf van treine en die bediening van treinbeheerinstrumente en/of sinjale en wissels;
- „beginsel, geen trein volg nie” ’n beginsel van treinbedryf volgens die telegraaforderstelsel van treinbeheer wat voorsiening daarvoor maak dat tot tyd en wyl ’n trein wat in ’n telegraaftrajek moet stilstaan, volledig op die volgende telegraafstasie aangekom het, daardie trein deur geen ander trein in dieselfde telegraaftrajek gevolg mag word nie;
- „binne ’n vaste sinjaal” aan daardie kant van ’n vaste sinjaal wat die naaste is aan ’n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor, tussensylyn of halte met betrekking waartoe sodanige sinjaal opgerig is;
- „bloktrajek” die gedeelte van ’n lyn tussen die vaste sinjaal wat toegang tot die bloktrajek beheer en die vaste sinjaal wat aandui waar daardie trajek eindig;
- „buite ’n vaste sinjaal” aan daardie kant van ’n vaste sinjaal wat die verste is van ’n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor, tussensylyn of halte met betrekking waartoe sodanige sinjaal opgerig is;

PART I.

DEFINITIONS AND GENERAL.

DEFINITIONS. — HEADINGS. — FORMS. — SAFETY. — SERVANTS TO BE IN POSSESSION OF TRAIN WORKING REGULATIONS, APPENDICES, AND WORKING TIME BOOKS.— SERVANTS TO KNOW AND COMPLY WITH REGULATIONS AND INSTRUCTIONS.—SERVANTS TO CO-OPERATE.—LOST COPIES OF REGULATIONS, ETC., TO BE REPLACED.—SOBRIETY OF SERVANTS.—SERVANTS WITH DEFECTIVE HEARING, SIGHT OR COLOUR PERCEPTION.—SERVANTS TO EXERCISE CARE.—SIGNAL CABINS AND OFFICES TO BE KEPT PRIVATE.—SPECIAL ORDERS TO BE GIVEN IN WRITING.—CONTROL OF TRAINS ON OPEN LINES.

Definitions.

1. In these regulations, unless inconsistent with the context—

- “absolute block section” means a block section into which a train may be admitted only when there is no other train or vehicle occupying such block section;
- “absolute token” means a token which permits absolute working only;
- “absolute working” means a method of train control which permits one train only at a time to enter or occupy a telegraph section or a block section;
- “Administration” means the authority for the control and management of the railways and harbours of the Republic as established under the South Africa Act, 1909, or any amendment thereof;
- “assisting locomotive” or “banking locomotive” means an additional locomotive coupled to a train to assist such train;
- “barrier” means a gate, a pole-gate, a chain, or other appliance, used for the protection of a level-crossing;
- “block section” means that portion of a line between the fixed signal controlling the entrance to the block section and the fixed signal terminating that section;
- “centre of a halt” means the point opposite the name or number board at a halt;
- “centre of a token station” means the place where the train token apparatus is installed;
- “clearance mark” means a white-washed sleeper or rail laid horizontally between two converging lines;
- “crossing attendant” means the servant on duty in charge of a level-crossing;
- “day” means the period between sunrise and sunset;
- “derail” means any device applied to the track in a siding which will derail vehicles and/or prevent them from fouling the adjacent line in case of irregular movement;
- “double line” means one or more main lines used only for “up” trains, and one or more main lines used only for “down” trains;
- “driver” means the servant on duty in charge of and responsible for the working of a locomotive or motor-powered vehicle;
- “driver’s assistant” or “fireman” means the servant on duty on a locomotive, whether steam, electric or diesel, who is employed to assist the driver by carrying out certain duties under his direction;

NOTE.—Any reference in these regulations to a fireman shall be deemed to be a reference to a fireman or driver’s assistant, as the case may be;

- “footplate” means the cab of a steam locomotive, or the driving compartment from which a diesel locomotive, electric locomotive, electric motor coach or electric driving trailer, is being controlled;
- “ganger” has the same meaning as platelayer;
- “goods train” means any train, other than a mixed train or a passenger train, run principally for the conveyance of goods;
- “guard” means the servant, on duty on a train, who is responsible for the performance of certain specified duties relating to the safe and efficient working of such train;

- „dag ” die tydperk tussen sonop en sononder;
- „deurlyn ” dieselfde as „hooflyn ”;
- „dienaar ” ’n persoon wat uitsluitend in diens van die Administrasie is en ’n salaris of loon ontvang;
- „drywer ” die dienaar op diens wat beheer het oor en verantwoordelik is vir die loop van ’n lokomotief of motoraangedrewe voertuig;
- „drywersassistent ” of „stoker ” die dienaar op diens op ’n stoom-, diesel- of elektriese lokomotief, wat die drywer behulpsaam moet wees deur bepaalde pligte onder toesig van die drywer uit te voer;
- OPMERKING.—’n Verwysing in hierdie regulasies na ’n stoker moet vertolk word as ’n verwysing na of ’n stoker of ’n drywersassistent, na gelang van die geval.
- „dubbellyn ” een of meer hooflyne wat net vir optreine, en een of meer hooflyne wat net vir aftreine gebruik word;
- „eindlooplyn ” ’n lyn in ’n stasie wat by ’n stopblok eindig en gewoonlik vir die ontvangs en vertrek van treine gebruik word;
- „enkellyn ” een hoof- of deurlyn wat gebruik word vir die bedryf van op- en aftreine wat deur middel van tekens en/of vaste sinjale beheer word;
- „fluit ” die fluit, toeter of sirene wat op ’n lokomotief of motoraangedrewe voertuig aangebring is en waarmee ’n hoorbare waarskuwing en/of sein gegee kan word;
- „gemengde trein ” ’n trein wat bestaan uit voertuie vir die vervoer van passasiers en goedere;
- „goederetrein ” ’n trein, behalwe ’n gemengde of passasierstrein, wat hoofsaaklik vir die vervoer van goedere loop;
- „grendelaansluiting ” ’n aansluiting toegerus met vaste sinjale gegrendel met wissels wat bedien word uit een of meer seinhuise;
- „grendelstasie ” ’n stasie of ’n telegraafstasie toegerus met vaste sinjale gegrendel met wissels wat bedien word uit een of meer seinhuise;
- „halte ” ’n plek aan ’n looplyn waar bepaalde treine aangekondig is om stil te hou en waar daar nie ’n bedryfsdienaar of beampte in beheer aangestel is nie (kyk „tekenstasie ”);
- „handwissel ” ’n wissel wat bedien word deur middel van ’n handtuimelaar of ander soort hefboom wat in die onmiddellike nabyheid van daardie wissel opgerig is;
- „hefboombeskutting ” die struktuur waaruit sinjaal- en/of wisselhefbome bedien word; hetsy treinbeheerinstrumente daar geïnstalleer is of nie;
- „hefboomkrae ” toestelle wat deur bedryfsdienare oor sinjaal- of wisselhefbome en beheerskakelaars geplaas moet word om aan te toon dat daardie sinjaal- of wisselhefbome en beheerskakelaars nie gebruik moet word nie;
- „hooflyn ” of „deurlyn ” die vernaamste looplyn of -lyne van ’n trajek of die reguit of vernaamste lyn of lyne deur ’n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor of halte;
- „hulplokomotief ” of „stootlokomotief ” ’n bykomende lokomotief wat aan ’n trein gehaak is om daardie trein te help;
- „kaartjiesondersoeker ” die dienaar op diens op ’n trein, wat hoofsaaklik verantwoordelik is vir die uitreik, ondersoek en insamel van reiskaartjies en die toewys van plekke aan passasiers, maar wat by bepaalde geleenthede die pligte van ’n kondukteur moet uitvoer of met die uitvoering daarvan behulpsaam moet wees;
- „keerwig ” ’n houtwig wat op die spoorstaaf en onder die wiel van ’n stilstaande voertuig geplaas word om te voorkom dat die wiel beweeg;
- „kondukteur ” die dienaar op diens op ’n trein, wat verantwoordelik is vir die uitvoer van bepaalde pligte in verband met die veilige en doeltreffende bedryf van daardie trein;
- „lokomotief ” ’n stoomlokomotief, diesellokomotief, elektriese lokomotief, motorwa, of ’n dryfwa wat aan ’n motorwa gekoppel is;
- „loods ” ’n dienaar wat met ’n onderskeidingsteken en loodsvorm toegerus is en aangestel is om loodsbedryf te beheer;
- „loodsbedryf ” ’n metode van treinbeheer wat in plaas van gewone bedryf ingestel en deur ’n loods beheer word;
- „looplyn ” ’n lyn tussen stasies, ’n hooflyn of ’n uitwykspoor, wat gewoonlik afgesonder is vir die deurgang van treine;
- „lyn ” ’n spoorlyn;
- „lyn vry ” ’n magtiging van die volgende telegraafstasie verkry om ’n trein af te stuur;

- “halt” means a place on a running line where certain trains are scheduled to stop and where an operator or an official-in-charge is not appointed (see “token station”);
- “hand-points” means points operated by hand tumbler, or other type of lever, fixed in the immediate vicinity of such points;
- “inside fixed signal” means on that side of a fixed signal nearest to a station, junction, interloop, inter-siding or halt with respect to which such signal is installed;
- “interlocked junction” means a junction equipped with fixed signals interlocked with points operated from one or more signal cabins;
- “interlocked station” means a station, or a telegraph station, equipped with fixed signals interlocked with points operated from one or more signal cabins;
- “interloop” means a place where trains can cross or pass each other and where there is no operator (see “token station”);
- “inter-siding” means any unattended siding, not a crossing place, connected to a running line in a telegraph section (see “token station”);
- “inter-token” means a token which permits inter-working;
- “inter-working” means a method of train control which permits trains to cross or pass each other at one or more interloops in the same telegraph section;
- “junction” means a place where one or more running lines leave or join a running line or lines, whether or not train control instruments are installed there;
- “lever collars” means appliances to be placed over signal or points levers and control switches by operators to indicate that such signal or points levers and control switches must not be used;
- “lever shelter” means the structure from which signal and/or points levers are operated, whether or not train control instruments are installed there;
- “line” means a railway line;
- “line clear” means an authority obtained from the telegraph station in advance to despatch a train;
- “locomotive” means a steam locomotive, diesel locomotive, electric locomotive, electric motor coach or electric driving trailer coupled to an electric motor coach;
- “loop” means a running line, other than a main or through line, connected at both ends to another running line;
- “main line” or “through line” means the principal running line or lines of a section or the straight or principal line or lines through a station, junction, interloop or halt;
- “marker” means a red tail board with a white border or red flag by day, or a red light by night, placed on the back of the last vehicle of a train and clearly visible from the rear, to indicate that such train is complete;
- “mixed train” means a train composed of vehicles for the conveyance of passengers and goods;
- “night” means the period between sunset and sunrise;
- “non-follow” principle” means a principle of train working, according to the telegraph order system of train control, which provides that until such time as a train required to stop in a telegraph section, has arrived complete at the telegraph station in advance, that train may not be followed by any other train in the same telegraph section.
- “non-follow” token” means—
- (1) in the case of the Van Schoor train token system—
 - (a) an absolute tablet; or
 - (b) the crossing tablet (with or without permit);
 - (2) in the case of the wooden train staff and paper ticket system, the train staff;
- “official-in-charge” means any servant in direct control of and responsible for the performance of certain duties, included in which is the proper supervision of other servants placed under him;
- “operator” means the servant on duty at a station or a signal cabin who is in charge of and responsible for the working of trains and the operation of train control instruments and/or signals and points;
- “outside a fixed signal” means on that side of a fixed signal furthest from a station, junction, interloop, inter-siding or halt with respect to which such signal is installed;
- “passenger train” means a train composed of vehicles conveying passengers;

- „middelpunt van 'n halte” die punt regoor die naam- of nommerbord op 'n halte;
- „middelpunt van 'n tekenstasie” die plek waar die treintekenapparaat geïnstalleer is;
- „nag” die tydperk tussen sonder en sonop;
- „ontspoorder” 'n toestel wat op die spoor in 'n sylyn gebruik word en voertuie sal ontspoor en/of wat sal verhinder dat hulle die aangrensende lyn versper in geval van 'n onreëlmatige beweging;
- „oorgangbewaker” die dienaar op diens wat in beheer van 'n spoor-oorgang is;
- „op” en „af”, met betrekking tot treine, die rigting waarin die treine loop, en dit word op dieselfde wyse vertolk met betrekking tot looplyne, sylyne, platforms, sinjale en wissels;
- „passasierstrein” 'n trein wat bestaan uit voertuie wat passasiers vervoer;
- „permissiebedryf” 'n metode van treinbeheer waarvolgens 'n trein 'n ander trein met 'n vasgestelde pouse of op 'n vasgestelde afstand in dieselfde trajek of telegraaftrajek mag volg;
- „permissieteken” 'n teken waarvolgens permissiebedryf toegepas mag word;
- „ploegbaas” dieselfde as baanmeester;
- „rangeerder” die dienaar op diens belas met die koppel en ontkoppel van voertuie en met die beweging van treine of voertuie binne bepaalde grense;
- „rangeerwerk” die beweging van 'n lokomotief, motoraangedrewe voertuig of voertuie, of van 'n lokomotief of motoraangedrewe voertuig met voertuie aangehaak, na, van of op 'n looplyn of sylyn binne bepaalde grense;
- „ruimtemerk” 'n dwarslêer of spoorstaaf wat met kalk gewit en horisontaal tussen twee ineenlopende lyne geplaas is;
- „seinhuis” die struktuur waaruit sinjaal- en/of wisselhefbome bedien word, hetsy treinbeheerinstrumente daar geïnstalleer is of nie;
- „seinwagter” die dienaar op diens wat beheer het oor en verantwoordelik is vir die bediening van sinjale en wissels en/of trein-beheerinstrumente by 'n stasie of seinhuis;
- „sluitpaal” 'n hek of paalhek wat vir die beskerming van 'n spoor-oorgang gebruik word, en sluit ook 'n ketting of ander toestel in;
- „stasie” 'n plek aan 'n looplyn waar daar 'n beampte in beheer is en treine aangekondig is om stil te hou, hetsy 'n bedryfsdienaar daar op diens is of nie;
- „stasiemeester” die senior beampte in beheer van 'n stasie;
- „sylyn” 'n lyn behalwe 'n looplyn;
- „teken” 'n magtiging aan 'n drywer om met sy trein onder bepaalde voorwaardes oor 'n bepaalde enkellyntrajek te ry;
- „teken, geen trein volg nie” —
 - (1) in die geval van die Van Schoortreintekenstelsel—
 - (a) 'n absoluuttablet; of
 - (b) die kruistablet (met of sonder permit);
 - (2) in die geval van die houttreinstaf- en papierkaartjiesstelsel, die treinstaf;
- „tekenstasie” 'n plek waar treinbeheerinstrumente geïnstalleer is wat deur gemagtigde treinpersoneel bedien word wanneer daar nie 'n bedryfsdienaar is nie. In ander opsigte moet so 'n plek as 'n tussenuitwykspoor, tussensylyn of halte, na gelang van die beskikbare fasiliteite, beskou word (kyk betrokke woordbepalings);
- „telegraafstasie” 'n stasie waar daar 'n bedryfsdienaar op diens is;
- „telegraaftrajek” die trajek tussen twee telegraafstasies;
- „trajek” 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;
- „trein” 'n lokomotief of motoraangedrewe voertuig met 'n agterskyf aan, wat stilstaan of oor 'n looplyn of sylyn loop, of 'n voertuig of voertuie met 'n agterskyf aan, gekoppel aan 'n lokomotief of motorvoertuig, wat stilstaan of oor 'n looplyn of sylyn getrek of gestoot word;

- “permissive token” means a token which permits permissive working;
- “permissive working” means a method of train control which permits a train to follow another at a given interval of time or distance in the same section or telegraph section;
- “pilotman” means a servant equipped with a distinctive badge and pilot-working form, appointed to control pilot-working;
- “pilot-working” means a method of train control introduced instead of normal working and controlled by a pilotman;
- “platelayer” means the servant in charge of a gang employed in connection with the maintenance of running lines and/or sidings;
- “platelayer’s length” means a prescribed portion of a running line and/or sidings patrolled and maintained by a platelayer and his gang;
- “reminders” has the same meaning as “lever collars”;
- “running line” means a line between stations, a main line, or a loop line, set apart normally for the passage of trains;
- “scheduled train” means a train for which running times have been announced either in the working time book, in a special notice, or by telegram or telephone message;
- “scotch” means a wooden sprag placed on the rail and under the wheel of a stationary vehicle to prevent it from moving;
- “section” means that portion of the running line between—
- (a) two telegraph stations;
 - (b) two token stations;
 - (c) two interloops;
 - (d) a telegraph station and a token station;
 - (e) a telegraph station and an interloop; or
 - (f) a token station and an interloop;
- “servant” means any person, exclusively employed under the Administration, who is remunerated by salary or wages;
- “shunter” means the servant engaged in coupling and uncoupling vehicles, and in moving trains, or vehicles within certain prescribed limits;
- “shunting” means the movement of a locomotive, motor-powered vehicle or vehicles, or of a locomotive or motor-powered vehicle with vehicles attached, to, from, or on a running line or siding within certain prescribed limits;
- “siding” means any line other than a running line;
- “signal cabin” means the structure from which signal and/or points levers are operated, whether or not train control instruments are installed there;
- “signalman” means the servant on duty in charge of and responsible for the operation of signals and points and/or train control instruments at a station or signal cabin;
- “single line” means one main or through line used for working “up” and “down” trains controlled by tokens and/or fixed signals;
- “station” means a place on a running line where trains are scheduled to stop, with an official in charge, whether or not an operator is on duty there;
- “station master” means the senior servant in charge of a station;
- “System” means one of the nine areas into which the South African Railways and Harbours are divided;
- “System Manager” means the officer in charge of a System;
- “System Office” means the office of the System Manager;
- “telegraph section” means that section between two telegraph stations;
- “telegraph station” means a station where there is an operator on duty;
- “terminal running line” means a line in a station terminating at a stop block and used normally for the reception and departure of trains;
- “through line” has the same meaning as is assigned to “main line”;
- “ticket examiner” means the servant, on duty on a train, who is responsible primarily for the issue, examination and collection of passenger tickets and the seating of passengers, but who, on certain occasions, is required to perform or assist in performing the duties of a guard;
- “token” means an authority given to a driver permitting him to proceed over a prescribed section of a single line under specified conditions;

- „treinbeweging” die loop van ’n trein op ’n spoorlyn;
- „treinbeheer” die metode waarvolgens die beweging van treine gemagtig word;
- „treinbeheerinstrument” ’n toestel waarmee ’n trein- of rangeerbeweging in ’n trajek gemagtig word;
- „treinpersoneel” die drywer, die drywersassistent of die stoker en die kondukteur en/of kaartjiesondersoeker wat op ’n trein diens doen;
- „tussenbedryf” ’n metode van treinbeheer waarvolgens treine mekaar by een of meer tussenuitwykspore in dieselfde telegraaftrajek mag kruis of by mekaar mag verbygaan;
- „tussensylyn” ’n onbediende sylyn, nie ’n kruisplek nie, wat met ’n looplyn in ’n telegraaftrajek verbind is (kyk „tekenstasie”);
- „tussenteken” ’n teken waarvolgens tussenbedryf toegepas mag word;
- „tussenuitwykspoor” ’n plek waar treine mekaar kan kruis of by mekaar kan verbygaan en waar daar geen bedrygsdienaar is nie (kyk „tekenstasie”);
- „uitwykspoor” ’n looplyn, behalwe ’n hooflyn of deurlyn, wat aan beide ente met ’n ander looplyn verbind is;
- „verkeerde lyn” of „verkeerde spoor” ’n oplyn of ’n gedeelte daarvan wat as ’n aflyn, of ’n aflyn of ’n gedeelte daarvan wat as ’n oplyn gebruik word;
- „verkeerdespoorbedryf” ’n metode van treinbeheer waarvolgens ’n optrein oor ’n aflyn, of ’n aftrein oor ’n oplyn mag loop;
- „voertuig” ’n passasierswa, trok, kondukteurswa of ander vervoermiddel (behalwe ’n stootrollie) wat vir die vervoer van passasiers of goedere oor ’n spoorlyn bedoel of ontwerp is;
- „voetplaat” die kap van ’n stoomlokomotief of die dryfkompartement waaruit ’n diesellokomotief, e’ektriese lokomotief, motorwa of dryfwa beheer word;
- „waarskukrae” dieselfde as „hefboomkrae”.

2. ’n Hoof van ’n regulasie is nie ’n deel van daardie regulasie nie, maar word aangegee alleen om die naslaan te vergemaklik.

Vorms.

3. ’n Verwysing in hierdie regulasies na ’n vorm moet vertolk word as ’n verwysing na die betrokke vorm waarvan ’n voorbeeld in die bylae van hierdie regulasies ingesluit is.

Veiligheid.

4. DIE VEILIGHEID VAN DIE PUBLIEK EN VAN ANDER DIENARE MOET IN TREINBEDRYF ALTYD DIE EERSTE OORWEGING BY DIENARE WEES. HULLE MOET HULLE PLIGTE ALTYD VERSIGTIG UITVOER EN HULLE NIE ONNODIG AAN GEVAAR BLOOTSTEL NIE; HULLE MOET OOK SOVER MOONTLIK VERHINDER DAT HULLE MEDEDIENARE HULLE EN ANDERE AAN GEVAAR BLOOTSTEL.

Dienare moet treinbedryfsregulasies, aanhangsels en bedryfstydboeke hê.

5. (1) *Treinbedryfsregulasies en aanhangsels.*—Aan elke dienaar wat deur hierdie regulasies en die betrokke aanhangsels geraak word, moet eksemplare daarvan verskaf word. Hy moet ontvangsbewyse daarvoor gee en die boeke toon wanneer hy daarom versoek word. Hy, en alle dienare van ander spoorwegadministrasies of private maatskappye wat oor die Administrasie se lyne werk, moet hierdie regulasies en die instruksies in die Algemene Aanhangsel en plaaslike aanhangsels nakom.

(2) *Bedryfstydboeke.*—Behalwe waar anders in die Algemene Aanhangsel bepaal word, moet die dienare genoem in subklousule (1) van hierdie regulasie voorsien word van ’n eksemplaar van die lopende bedryfstydboek wat betrekking het op daardie gedeelte van die afdeling waaroor hulle werk. Hulle moet die boeke toon wanneer hulle daarom versoek word, en hulle is verplig om die instruksies uit te voer wat daarin vervat is.

(3) *Uitdeel van regulasieboeke en kennisgewings.*—Beamptes in beheer moet seker maak dat die dienare [genoem in subklousule (1) hiervan] onder hulle beheer, voorsien word van eksemplare van hierdie regulasies en van aanhangsels, bedryfstydboeke, kennisgewings insake spesiale treine en alle ander kennisgewings en instruksies wat betrekking het op hulle en hulle pligte. Handtekenings moet ooreenkomstig die instruksies in die Algemene Aanhangsel van die betrokke dienare verkry word.

Servants to Know and Comply with Train Working Regulations and Instructions.

6. Every servant supplied with copies of these regulations and of the other publications referred to in regulation No. 5 (3), must make himself thoroughly acquainted with the contents thereof, and must comply with the whole of the regulations and instructions affecting him in the discharge of his duties.

Servants to Co-operate.

7. Servants must render every assistance and co-operate in carrying out regulations and instructions affecting the working of trains whether over the railways or at the harbours. Any infringement of such regulations or instructions which may come to the notice of a servant, must immediately be reported by him to his superior officer.

Lost Copies of Regulations, Appendices, etc., to be Replaced.

8. It shall be the duty of every servant mentioned in regulation No. 5, to apply to his superior officer for copies of these regulations or of relative appendices, working time books or other publications, of which he should be in possession, in the event of his copy thereof being lost, mislaid, destroyed or damaged so as to be incomplete.

Sobriety of Servants.

9. A servant shall not hand over his duties to another servant unless he is satisfied as to that person's sobriety and general fitness for duty.

Servants with Defective Hearing, Sight, or Colour Perception.

10. (1) *Employment Restricted.*—A servant whose hearing, sight, or colour perception is defective, must not be employed in any capacity in which, owing to his disability, life or property may be endangered.

(2) *Servants to Report Disability.*—Any servant who finds that his hearing, sight, or colour perception has become impaired, must report the matter immediately to his superior officer.

(3) *Re-examination of Servants.*—Any servant who has cause to suspect that a servant working under him is afflicted with any disability mentioned in sub-clause (1) hereof must take immediate steps to have such servant medically re-examined.

Signal Cabins and Offices to be kept Private.

11. Signal cabins, telegraph offices and booking offices, as well as rooms or offices in which train control instruments are operated, must be kept strictly private. Admittance to such places is only allowed to servants whose duties require their presence therein.

Special Orders to be given in Writing.

12. Special orders and instructions connected with the working of the railways must, when practicable, be given in writing.

Control of Trains.

13. The running of trains on lines other than those under construction, is under the control of the System Manager of the System over which the trains are running.

PART II.**OPERATION AND OBSERVANCE OF FIXED SIGNALS.**

FIXED SIGNALS.—APPLICATION OF FIXED SIGNALS, SIGNALS IMPERFECTLY SHOWN.—FIXED SEMAPHORE AND COLOUR-LIGHT SIGNALS NOT IN USE.—USE, OPERATION AND OBSERVANCE OF COLOUR-LIGHT SIGNALS.—USE, OPERATION AND OBSERVANCE OF HOME, INTERMEDIATE HOME, OUTER-HOME, DISTANT, STARTING, ADVANCE STARTING, ROUTE, GOODS OR SIDING, CALLING-ON, SHUNT, POSITION-LIGHT SHUNT, DEAD-END, WRONG-ROAD, DWARF, SEMAPHORE AND COLOUR-LIGHT REPEAT SIGNALS, WARNING BOARDS AND WATERING BOARDS.—FIXED INDICATORS.—USE, OPERATION AND OBSERVANCE OF TWO-WAY POINTS, ONE-WAY POINTS AND GROUND INDICATORS.—USE AND OBSERVANCE OF CLEARANCE MARK, TEMPORARY SPEED-REDUCTION BOARDS AND PERMANENT SPEED-RESTRICTION BOARDS.—USE AND OBSERVANCE OF HAND-SIGNALS AND RED BANNERS.—USE OF DETONATORS.—FOG SIGNALLING.—TRAIN INDICATORS.

Fixed Signals.

14. (1) *Semaphore Signals.*—Semaphore signals are fixed signals and comprise the following:—Home, intermediate home, outer-home, distant, starting, advance starting, route, goods or siding, calling-on, shunt, dead-end, wrong-road, dwarf, repeat, level-crossing and tram crossing signals.

- "token station" means a place where train control instruments are installed and where they are operated by trainmen authorised to do so in the absence of an operator. In other respects, such place must be regarded as an interloop, inter-siding, or halt, according to the facilities available (see relevant definitions);
- "train" means a locomotive or motor-powered vehicle, with marker attached, at a stand or passing over a running line or siding, or any vehicle or vehicles, with marker attached, coupled to a locomotive or motor vehicle, at a stand, or drawn or propelled over a running line or siding;
- "train control" means the method authorising the movement of trains;
- "train control instrument" means an appliance used in authorising a train movement or a shunting movement in a section;
- "trainmen" means the driver, the driver's assistant or the fireman, the guard and/or ticket examiner, employed on a train;
- "train movement" means the working of a train on any railway line;
- "Up" and "Down" in relation to trains, means the direction in which the trains run, and shall be interpreted in like manner when used in relation to running lines, sidings, platforms, signals and points;
- "vehicle" means any coach, truck, van or other conveyance (excluding a push trolley) intended or designed for the transport of passengers or goods on a railway line;
- "whistle" means the whistle, hooter or siren fitted on a locomotive or motor-powered vehicle, by means of which an audible warning and/or signal may be given;
- "wrong line" or "wrong road" means an "up" line, or a portion thereof, used as a "down" line, or a "down" line, or portion thereof, used as an "up" line;
- "wrong road working" means a method of train control which permits an "up" train to run over a "down" line, or a "down" train to run over an "up" line.

Headings.

2. A heading to a regulation is not part of that regulation, and is given merely to facilitate reference.

Forms.

3. Any reference in these regulations to a form shall be deemed to be a reference to the appropriate form, a specimen of which is contained in the schedule to these regulations.

Safety.

4. IN THE WORKING OF TRAINS, SERVANTS SHALL AT ALL TIMES REGARD THE SAFETY OF THE PUBLIC AND OF OTHER SERVANTS AS THE FIRST CONSIDERATION. THEY MUST AT ALL TIMES EXERCISE CARE IN THE PERFORMANCE OF THEIR DUTIES AND MUST NOT EXPOSE THEMSELVES UNNECESSARILY TO DANGER AND THEY MUST, AS FAR AS POSSIBLE, PREVENT THEIR FELLOW SERVANTS FROM EXPOSING THEMSELVES AND OTHERS TO DANGER.

Servants to be in Possession of Train Working Regulations, Appendices and Working Time Books.

5. (1) *Train Working Regulations and Appendices.*—Every servant who is affected by these regulations and relative appendices must be supplied with copies thereof, for which he must give receipts and produce the books when required to do so. He, as well as all servants of other railway administrations or private companies working over the lines of the Administration, shall observe these regulations and the instructions contained in the General Appendix and local appendices.

(2) *Working Time Books.*—Except where otherwise laid down in the General Appendix, the servants referred to in sub-clause (1) hereof must be supplied with, and produce when required, a copy of the current working time book applicable to that portion of the system over which they work. They shall be bound to carry out the instructions therein contained.

(3) *Distribution of Books of Regulations and Notices.*—Officials in charge must ensure that the servants [referred to in sub-clause (1) hereof] under them are supplied with copies of these regulations and of appendices, working time books, special train notices and all other notices and instructions affecting them and their duties. Signatures must be obtained from the servants concerned, in accordance with the instructions contained in the General Appendix.

Dienare moet die treinbedryfsregulasies en instruksies ken en nakom.

6. Elke dienaar wat voorsien is van eksemplare van hierdie regulasies en van die ander publikasies genoem in regulasie no. 5 (3), moet hom deeglik vertrouwd maak met die inhoud daarvan en moet al die regulasies en instruksies nakom wat hom raak in die uitvoering van sy pligte.

Dienare moet saamwerk.

7. Dienare moet alle hulp verleen en saamwerk in die uitvoering van regulasies en instruksies wat op die eksploitasie van die spoorweë en hawens betrekking het. Enige skending van die regulasies of instruksies wat onder die aandag van 'n dienaar kom, moet onmiddellik deur hom aan sy hoër amptenaar gerapporteer word.

Verlore eksemplare van regulasies, aanhangsels, ens. moet vervang word.

8. Dit is die plig van elke dienaar genoem in regulasie no. 5 om by sy hoër amptenaar aansoek te doen om eksemplare van hierdie regulasies of van die betrokke aanhangsels, bedryfstydboeke of ander publikasies wat hy behoort te hê, indien sy eksemplaar verlore raak, verlê, vernietig of sodanig beskadig word dat dit onvolledig is.

Nugterheid van dienare.

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

Dienare met gebrekkige gehoor, gesig of kleurwaarneming.

10. (1) *Beperking van dienspligte.*—'n Denaar wie se gehoor, gesig of kleurwaarneming gebrekkig is, moet nie werksaam wees in 'n hoedanigheid waarin lewe of eiendom weens sy gebrek in gevaar gebring kan word nie.

(2) *Dienare moet gebreke rapporteer.*—'n Denaar wat ontdek dat sy gehoor, gesig of kleurwaarneming verswak het, moet die saak dadelik aan sy hoër amptenaar rapporteer.

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

Seinhuse en kantore moet privaat gehou word.

11. Seinhuse, telegraafkantore en kaartjieskantore, sowel as kamers of kantore waarin treinbeheerinstrumente bedien word, moet streng privaat gehou word. Net dienare wie se pligte hulle aanwesigheid daarin vereis, mag in daardie plekke toegelaat word.

Spesiale opdragte moet skriftelik gegee word.

12. Spesiale opdragte en instruksies met betrekking tot die bedryf van die spoorweë moet waar doenlik skriftelik gegee word.

Treinbeheer.

13. Die loop van treine oor lyne behalwe dié wat nog aangelê word, is onder die beheer van die afdelingsbestuurder van die afdeling waaroor die treine loop.

DEEL II.

BEDIENING EN INAGNEMING VAN VASTE SINJALE.

VASTE SINJALE.—GEBRUIK VAN VASTE SINJALE, ONDUIDELIKE SINJALE.—VASTE SEMAFOOR- EN KLEURLIG-SINJALE NIE IN GEBRUIK NIE.—GEBRUIK, BEDIENING EN INAGNEMING VAN KLEURLIGSINJALE. — GEBRUIK, BEDIENING EN INAGNEMING VAN HUIS-, TUSSENHUIS- EN BUITEHUISINJALE, AFSTAND-, VERTREK-, VOORVERTREK-, ROETE-, GOEDERE-OF-SYLYN-, INROEP-, RANGEER-, STAND-LIGRANGEER-, DOODLOOPSPoor-, VERKEERDESPoor- EN DWERGSINJALE, SEMAFOORHERHAAL- EN KLEURLIG-HERHAALSINJALE, WAARSKU- EN WATERBORDE.—VASTE AANWYSERS.—GEBRUIK, BEDIENING EN INAGNEMING VAN TWEEWEGWISSEL-, EENWEGWISSEL- EN GRONDAANWYSERS.—GEBRUIK EN INAGNEMING VAN RUIMTEMERK, TYDELIKE SNELHEIDVERMINDERINGSBORDE EN VASTE SNELHEID-BEPERKINGSBORDE.—GEBRUIK EN INAGNEMING VAN HANDSEINE EN ROOI BANIERE.—GEBRUIK VAN KNAL-PATRONE.—MISSEINE.—TREINAANWYSERS.

Vaste sinjale.

14. (1) *Semafoorsiniale.*—Semafoorsiniale is vaste sinjale en bestaan uit die volgende: Huis-, tussenhuis-, buitehuis-, afstand-, vertrek-, voorvertrek-, roete-, goedere-of-sylyn-, inroep-, rangeer-, doodloopspoor-, verkeerdspoor-, dwerg-, herhaal-, spooroorgang- en tremspooroorgang-siniale.

(2) *Ligsinjale*.—(a) Kleurligsinjale is vaste sinjale en bestaan uit beheerde, halfoutomatiese en outomatiese sinjale. Die seine word gegee deur middel van kleurligte, wat „aspekte” genoem word, en is bedags dieselfde as snags.

(b) Standligrangeersinjale wat in gebiede gebruik word waar daar kleurligsinjale is, is ook vaste sinjale.

(3) *Waarsku- en waterborde*.—Waarsku- en waterborde is vaste sinjale en moet as sodanig in ag geneem word.

Semafoorarms en -ligte.

15. (1) Semafoorsinjaalpale het vir seindoeleindes arms vir die dag en onderskeidingskleurligte vir die nag, behalwe soos bepaal in subklousule (2) hiervan. Die arms wat deur 'n drywer in ag geneem moet word, is dié aan die linkerkant van die sinjaalpale waaraan hulle vas is.

(2) Op sommige plekke wat in die plaaslike aanhangsels bepaal word, waar die uitsig beperk is, word onderskeidingskleurligte saam met semafoorsinjale gedurende die dag gebruik.

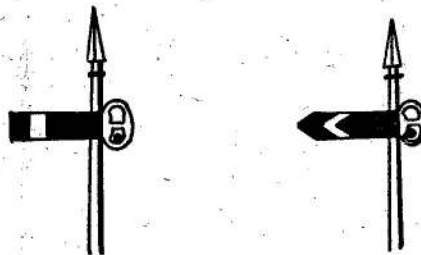
(3) *Agterligte van vaste semafoorsinjale*.—Waar die lampe van vaste semafoorsinjale agterligte het, is dié ligte wit wanneer die vaste semafoorsinjale op „gevaar” of, in die geval van afstandsinjale, op „versigtig” is. Wanneer die sinjale op „alles reg” is, kan die agterligte nie van die seinhuis af gesien word nie. [Kyk regulasie no. 80.]

Gewone stand van vaste semafoorsinjale.

16. Die gewone stand van vaste semafoorsinjale is op „gevaar”, behalwe in die geval van sinjale wat tremspooroorgange beheer en dié wat in regulasies nos. 17 (2), 88 en 89 hiervan vermeld word, of waar die Hoofbestuurder ander magtiging verleen.

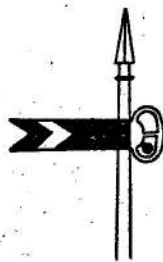
Semafoorsinjale op „gevaar”, „versigtig” en „alles reg”.

17. (1) *Semafoorsinjaal op „gevaar”*.—'n Semafoorsinjaal op „gevaar” word bedags deur middel van die arm in die horisontale stand vertoon, aldus—



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

(2) *Semafoorsinjaal op „versigtig”*.—'n Semafoorsinjaal op „versigtig” is beperk tot die afstandsinjaal en word bedags vertoon wanneer die arm van die afstandsinjaal in die horisontale stand is, aldus—



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

(3) *Semafoorsinjaal op „alles reg”*.—'n Semafoorsinjaal op „alles reg” word bedags vertoon deur middel van die arm halfpad opgelig uit die horisontale stand, aldus—



en snags deur middel van die sinjaallamp met 'n groen lig of, in die geval van 'n verkeerdespoorsinjaal, 'n pers liggie.

Servants to Know and Comply with Train Working Regulations and Instructions.

6. Every servant supplied with copies of these regulations and of the other publications referred to in regulation No. 5 (3), must make himself thoroughly acquainted with the contents thereof, and must comply with the whole of the regulations and instructions affecting him in the discharge of his duties.

Servants to Co-operate.

7. Servants must render every assistance and co-operate in carrying out regulations and instructions affecting the working of trains whether over the railways or at the harbours. Any infringement of such regulations or instructions which may come to the notice of a servant, must immediately be reported by him to his superior officer.

Lost Copies of Regulations, Appendices, etc., to be Replaced.

8. It shall be the duty of every servant mentioned in regulation No. 5, to apply to his superior officer for copies of these regulations or of relative appendices, working time books or other publications, of which he should be in possession, in the event of his copy thereof being lost, mislaid, destroyed or damaged so as to be incomplete.

Sobriety of Servants.

9. A servant shall not hand over his duties to another servant unless he is satisfied as to that person's sobriety and general fitness for duty.

Servants with Defective Hearing, Sight, or Colour Perception.

10. (1) *Employment Restricted.*—A servant whose hearing, sight, or colour perception is defective, must not be employed in any capacity in which, owing to his disability, life or property may be endangered.

(2) *Servants to Report Disability.*—Any servant who finds that his hearing, sight, or colour perception has become impaired, must report the matter immediately to his superior officer.

(3) *Re-examination of Servants.*—Any servant who has cause to suspect that a servant working under him is afflicted with any disability mentioned in sub-clause (1) hereof must take immediate steps to have such servant medically re-examined.

Signal Cabins and Offices to be kept Private.

11. Signal cabins, telegraph offices and booking offices, as well as rooms or offices in which train control instruments are operated, must be kept strictly private. Admittance to such places is only allowed to servants whose duties require their presence therein.

Special Orders to be given in Writing.

12. Special orders and instructions connected with the working of the railways must, when practicable, be given in writing.

Control of Trains.

13. The running of trains on lines other than those under construction, is under the control of the System Manager of the System over which the trains are running.

PART II.**OPERATION AND OBSERVANCE OF FIXED SIGNALS.**

FIXED SIGNALS.—APPLICATION OF FIXED SIGNALS, SIGNALS IMPERFECTLY SHOWN.—FIXED SEMAPHORE AND COLOUR-LIGHT SIGNALS NOT IN USE.—USE, OPERATION AND OBSERVANCE OF COLOUR-LIGHT SIGNALS.—USE, OPERATION AND OBSERVANCE OF HOME, INTERMEDIATE HOME, OUTER-HOME, DISTANT, STARTING, ADVANCE STARTING, ROUTE, GOODS OR SIDING, CALLING-ON, SHUNT, POSITION-LIGHT SHUNT, DEAD-END, WRONG-ROAD, DWARF, SEMAPHORE AND COLOUR-LIGHT REPEAT SIGNALS, WARNING BOARDS AND WATERING BOARDS.—FIXED INDICATORS.—USE, OPERATION AND OBSERVANCE OF TWO-WAY POINTS, ONE-WAY POINTS AND GROUND INDICATORS.—USE AND OBSERVANCE OF CLEARANCE MARK, TEMPORARY SPEED-REDUCTION BOARDS AND PERMANENT SPEED-RESTRICTION BOARDS.—USE AND OBSERVANCE OF HAND-SIGNALS AND RED BANNERS.—USE OF DETONATORS.—FOG SIGNALLING.—TRAIN INDICATORS.

Fixed Signals.

14. (1) *Semaphore Signals.*—Semaphore signals are fixed signals and comprise the following:—Home, intermediate home, outer-home, distant, starting, advance starting, route, goods or siding, calling-on, shunt, dead-end, wrong-road, dwarf, repeat, level-crossing and tram crossing signals.

(2) *Light Signals.*—(a) Colour-light signals are fixed signals and comprise controlled, semi-automatic and automatic signals. The signals are given by means of coloured lights, which are termed “aspects”, and are the same by day as by night.

(b) Position-light shunt signals, used in areas where colour-light signalling is installed, are also fixed signals.

(3) *Warning Boards and Watering Boards.*—Warning boards and watering boards are fixed signals and must be observed as such.

Semaphore Arms and Lights.

15. (1) Except as provided in sub-clause (2) hereof, the posts carrying semaphore signals have arms for day signalling and distinctive coloured lights for night. The arms to be observed by a driver are those on the left-hand side of the signal posts to which they are connected.

(2) At certain places, as provided in local appendices, where visibility is restricted, distinctive coloured lights are used in conjunction with semaphore signals for day signalling.

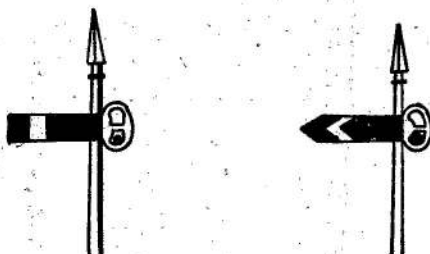
(3) *Back Lights of Fixed Semaphore Signals.*—Where the lamps of fixed semaphore signals are provided with back lights, the back lights show white when the fixed semaphore signals are at “danger” or, in the case of distant signals, at “caution”. When the signals are at “all-right”, the back lights are not visible from the signal cabin. (See regulation No. 80.)

Normal Position of Fixed Semaphore Signals.

16. The normal position of fixed semaphore signals is at “danger”, except signals which control tram crossings, and those referred to in regulations Nos. 17 (2), 88 and 89, or where otherwise authorised by the General Manager.

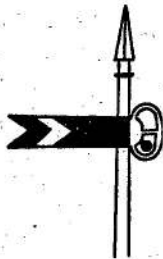
“Danger”, “Caution” and “All-right” Positions of Semaphore Signals.

17. (1) *Semaphore “Danger” Signal.*—A semaphore “danger” signal is shown during the day by means of the arm in the horizontal position, thus—



and at night by means of a signal lamp with a red light.

(2) *Semaphore “Caution” Signal.*—A semaphore “caution” signal is restricted to the distant signal, and is shown during the day by the arm of the distant signal in the horizontal position, thus—



and at night by means of a signal lamp with a yellow light.

(3) *Semaphore “All-right” Signal.*—A semaphore “all-right” signal is shown during the day by means of the arm raised half-way from the horizontal position, thus—



and at night by means of a signal lamp with a green light or, in the case of a wrong-road signal, a small purple light.

Gebruik van vaste semafoor- en kleurligsinjale.

18. *Vaste semafoor- en kleurligsinjale.*—Vaste semafoor- en kleurligsinjale dui aan op watter lyn en in watter rigting trein- of rangeerbewegings ooreenkomstig hierdie regulasies uitgevoer mag word of nie. Die sinjale moet vir geen ander doel gebruik word nie, behalwe wanneer dit getoets word.

Sinjale moet in geval van ongelukke op „gevaar” wees.

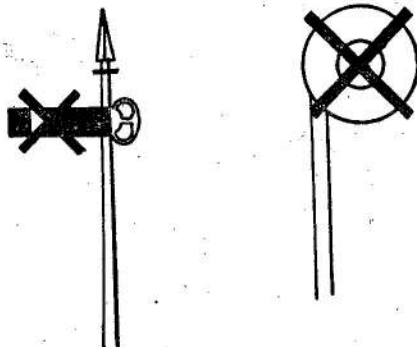
19. In geval van 'n ongeluk of ander onvoorsiene omstandigheid wat moontlik die veilige loop van treine kan belemmer, moet alle sinjale wat op „gevaar” is in daardie stand gehou word, en alle sinjale wat op „alles reg”, „ry” of „versigtig” is, moet dadelik op „gevaar” of, in die geval van die afstandsinjaal, op „versigtig” gestel word.

Sinjale wat nie gesien nie of onduidelik gesien word.

20. 'n Sinjaal wat onduidelik vertoon, of twee of meer sinjale op „alles reg”, „ry” of „versigtig” waar daar net een sinjaal in daardie stand moet wees, of as daar nie 'n sinjaal gesien word waar daar gewoonlik een is nie, moet dit as 'n sinjaal op „gevaar” beskou en die omstandighede dadelik gerapporteer word. [Kyk regulasies nos. 22 (5) en 23.]

Vaste sinjale nie in gebruik nie.

21. (1) 'n Sinjaal wat geïnstalleer word of wat weens veranderings nie gebruik word nie, moet 'n kruis aan die voorkant hê, aldus—



(2) Behalwe wanneer 'n sinjaal genoem in subklousule (1) hiervan getoets word en die treinpersoneel vooraf daarvan verwittig is, moet die ligte nie aangeskakel of aangesteek en die kruis nie verwyder word nie.

(3) 'n Sinjaal met 'n kruis aan, moet nie in ag geneem word nie.

Kleurligsinjale.

22. (1) *Beskrywing.*—(a) Beheerde of halfoutomatiese kleurligsinjale word uit 'n hefboomraam, beheerpaneel of konsol beheer en word sowel op dubbel- as op enkellyntrajekte gebruik. Elke beheerde of halfoutomatiese kleurligsinjaal het 'n onderskeidingsnommer wat voorafgegaan word deur 'n kodeletter.

(b) Outomatiese kleurligsinjale word op die trajek tussen stasies gebruik en word nie uit 'n seinhuis beheer nie en is gewoonlik in die stand „ry” wanneer die trajek wat die sinjaal beheer, onbeset is. (Kyk regulasie no. 23.) Elke outomatiese kleurligsinjaal het 'n onderskeidingsnommer wat voorafgegaan word deur die letter S en het 'n verligte letter A onderkant die sinjaalaspek.

(c) Wanneer 'n seinhuis uitgeskakel word, word 'n verligte letter A onderkant die aspekte van halfoutomatiese sinjale vir die deurlooplyne vertoon en word die sinjale onder outomatiese beheer geplaas. [Kyk klousule 29, afdeling VII (a) van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(d) Die instruksies wat op die verskillende kleurligsinjaalstelsels van toepassing is, word in die Algemene Aanhangsel (deel I) of plaaslike aanhangsels uiteengesit.

(2) (a) Beheerde of halfoutomatiese kleurligsinjale is van die twee-aspek-, drieaspek- of vieraspektipe.

(b) Outomatiese kleurligsinjale is van die drieaspektipe.

(c) Kleurligsinjale is aan bogrondse strukture of aan pale of steune, of naby die grond langs die lyn aangebring.

(d) Behalwe in die geval van 'n outomatiese kleurligsinjaal, is 'n kleurligsinjaal wat 'n rooi aspek vertoon, 'n absolute stopsinjaal. (Kyk regulasie no. 23.)

Application of Fixed Semaphore and Colour-light Signals.

18. *Fixed Semaphore and Colour-light Signals.*—Fixed semaphore and colour-light signals are provided to indicate on which line and in which direction train or shunting movements may, or may not, be made according to these regulations. The signals must not be used for any other purpose except when they are being tested.

Signals to be at "Danger" in the Event of Accident.

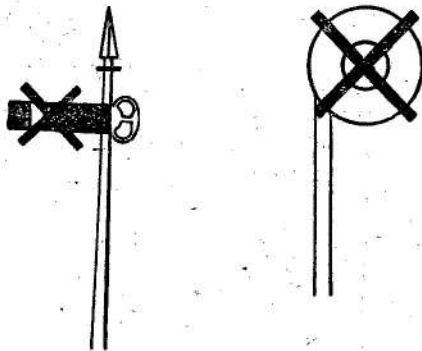
19. In the event of an accident or other unforeseen circumstance occurring which may possibly affect the safe passage of trains, all signals at "danger" must be kept in that position and all signals at "all-right" "proceed" or "caution" must be immediately placed at "danger" or, in the case of the distant signal, at "caution".

Signals not shown or Imperfectly Shown.

20. A signal imperfectly shown, or two or more signals shown at "all-right", "proceed" or "caution" where only one signal should be shown in that position, or the absence of a signal where one is usually shown, must be treated as a "danger" signal and the circumstances must be immediately reported. [See regulations Nos. 22 (5) and 23.]

Fixed Signals not in Use.

21. (1) A signal in course of installation, or one which is not in use owing to alterations, must have a cross affixed to the front thereof, thus—



(2) Except when a signal mentioned in sub-clause (1) hereof is being tested and the running staff have been previously advised, it must not be lighted, nor must the cross be removed.

(3) A signal to which a cross is attached must not be acted upon.

Colour-light Signals.

22. (1) *Description.*—(a) Controlled or semi-automatic colour-light signals are controlled from a lever frame, control panel or console and are used on double as well as single line sections. Every controlled or semi-automatic colour-light signal has a distinctive number which is preceded by a code letter.

(b) Automatic colour-light signals are used in the section between stations and are not controlled from a signal cabin and are normally at "proceed" when the section of line controlling the signal is unoccupied. (See regulation No. 23.) Every automatic colour-light signal has a distinctive number which is preceded by the letter "S" and is provided with an illuminated letter "A" fixed below the signal aspect.

(c) When a signal cabin is switched out, an illuminated letter "A" is displayed below the aspects of semi-automatic signals for the through running lines and the signals are placed under automatic control. [See Clause 29, Section VII (a) of the General Appendix (Part I).]

(d) Instructions applicable to the different colour-light signalling systems are set out in the General Appendix (Part I), or local appendices.

(2) (a) Controlled or semi-automatic colour-light signals are of the two-aspect, three-aspect or the four-aspect type.

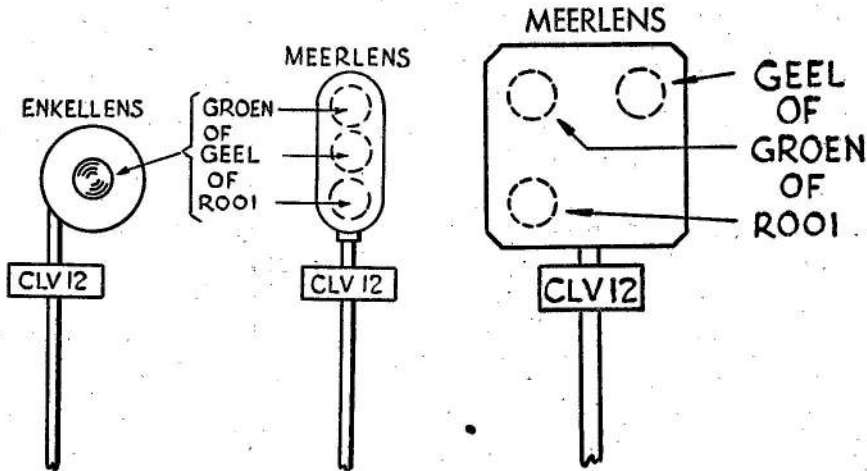
(b) Automatic colour-light signals are of the three-aspect type.

(c) Colour-light signals are fixed to overhead structures or to posts or brackets or close to ground level alongside the track.

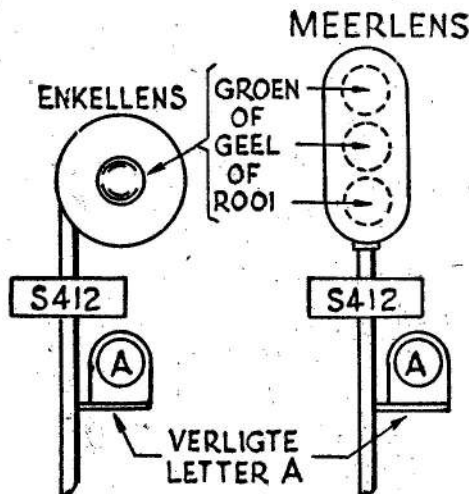
(d) Except in the case of an automatic colour-light signal, a colour-light signal displaying a "red" aspect is an absolute stop signal. (See regulation No. 23.)

(3) Kleurligsinjale kan van die enkellens- of die meerlensstipe wees, en vertoon een aspek op 'n keer, behalwe soos bepaal in subklousule (5) hiervan. In die geval van die meerlensstipe, kan die lense of vertikaal of horisontaal gerangskik word, of as 'n kombinasie van albei, bv.—

(a) Beheerde of halfoutomatiese drieaspeksinjale—



(b) Outomatiese drieaspeksinjale—



(c) Drieaspeksinjale word vir hooflynbedryf by stasies of op die trajek tussen stasies gebruik, en die aspekte beteken:

Aspek.	Betekenis.
Rooi lig.....	Gevaar —stop. (Kyk regulasie no. 23.)
Geel lig.....	Ry versigtig—wees gereed om by die volgende sinjaal stil te hou en/of om teen 'n beperkte snelheid oor die wissel anderkant die volgende sinjaal te ry.
Groen lig.....	Ry—die volgende sinjaal is op „ry” of „versigtig”.

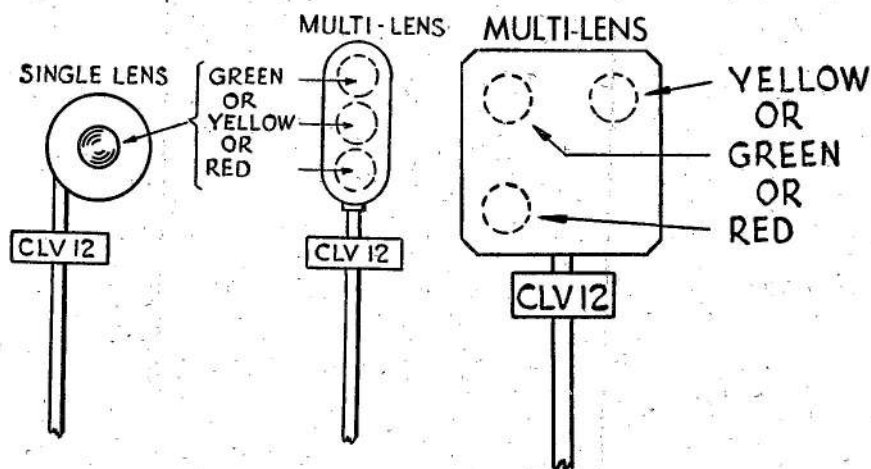
(4) Beheerde of halfoutomatiese tweemaspeksinjale.

(a) Tweemaspeksinjale word gebruik—

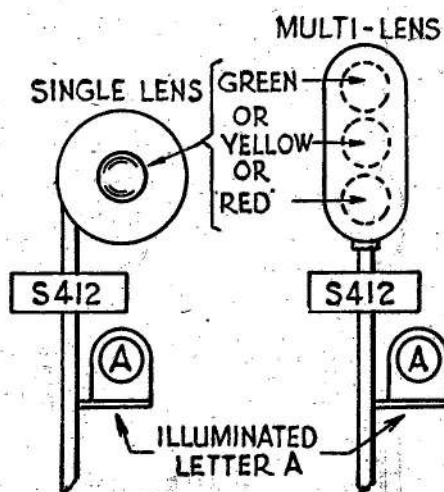
- om treinbewegings te beheer. Die aspek wat vertoon word, is rooi, geel of groen;
- om die aspek „ry” van die hoofsinjaal te herhaal wanneer die sinjaal weens 'n draai in die lyn of om 'n ander rede nie van die vereiste afstand af gesien kan word nie.

(3) Colour-light signals may be of the single-lens or multi-lens type and display only one aspect at a time, except as provided in sub-clause (5) hereof. In the case of the multi-lens type the lenses can be arranged vertically or horizontally or as a combination of both, e.g.—

(a) Controlled or semi-automatic three-aspect signals—



(b) Automatic three-aspect signals—



(c) Three-aspect signals are used for main line working at stations or on the section between stations and mean—

Aspect.	Meaning.
Red light.....	Danger—stop. (See regulation No. 23.)
Yellow light.....	Proceed with caution—be ready to stop at next signal and/or to negotiate points beyond next signal at restricted speed.
Green light.....	Proceed—next signal at “Proceed” or “Caution”.

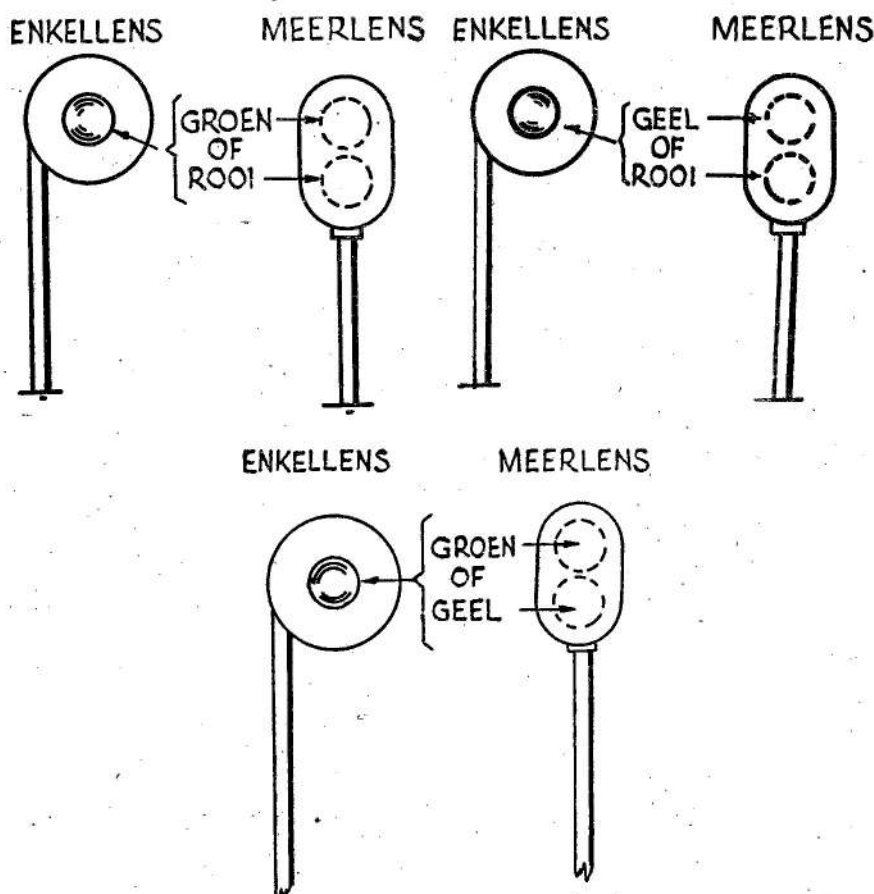
(4) Controlled or semi-automatic two-aspect signals.

(a) Two-aspect signals are used for—

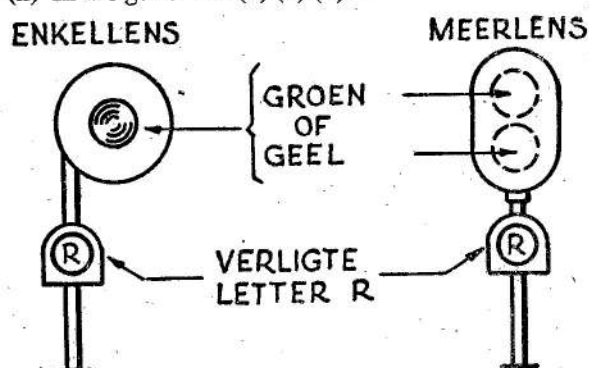
- (i) controlling train movements. The aspect displayed is red or yellow or green;
- (ii) repeating the “proceed” aspect of the main signal when, on account of curvature of the line or other cause, that signal cannot be seen for the required distance.

(b) Tweeaspeksiniale kan van die enkel- of meerlenstipe wees, en die aspekte is soos volg gerangskik:

(i) In die geval van (4) (a) (i)—



(ii) In die geval van (4) (a) (ii)—



Die sinjaal het 'n verligte letter R naby die sinjaallens.

(c) Die aspekte beteken die volgende:

(i) In die geval van (4) (a) (i)—

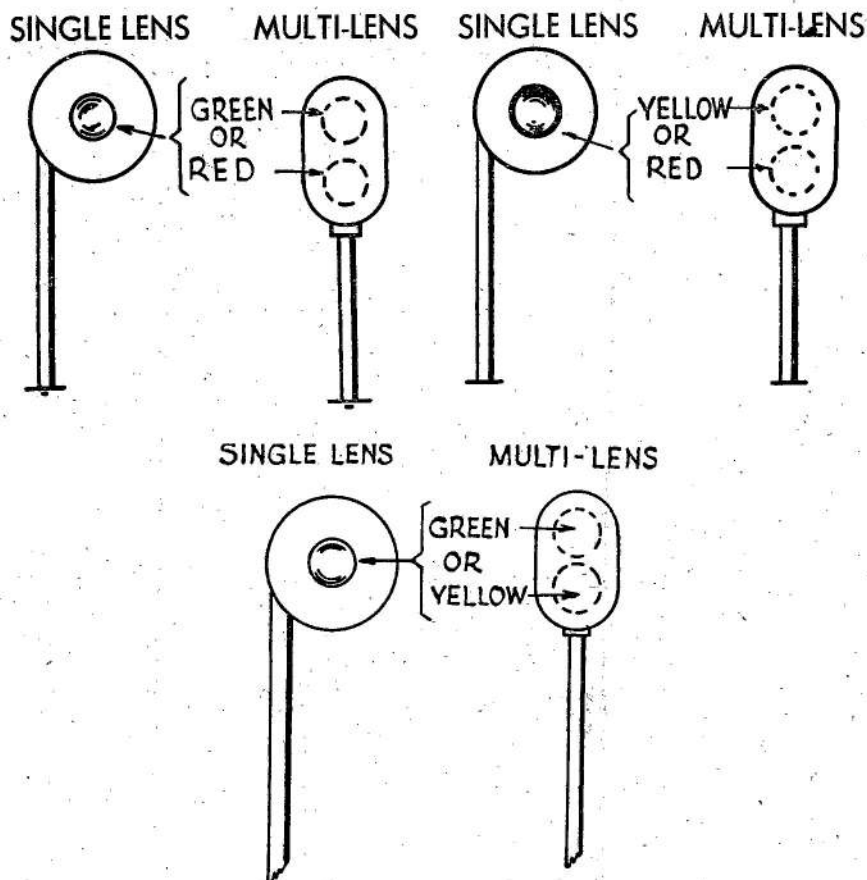
Aspek.	Betekenis.
Rooi lig.....	Gevaar—stop.
Geel lig.....	Ry versigtig.—wees gereed om by die volgende sinjaal stil te hou; ry teen beperkte snelheid oor die wissels. Waar tekenbedryf in werking is, moet die drywer die juiste teken hê vir die trajek waaroor hy op die punt staan om te ry [kyk subklousule (6) hiervan en regulasie no. 204].
Groen lig.....	Ry—volgende sinjaal is op „ry” of „versigtig”. Waar tekenbedryf in werking is, moet die drywer die juiste teken hê vir die trajek waaroor hy op die punt staan om te ry [kyk subklousule (6) hiervan en regulasie no. 204].

(ii) In die geval van (4) (a) (ii)—

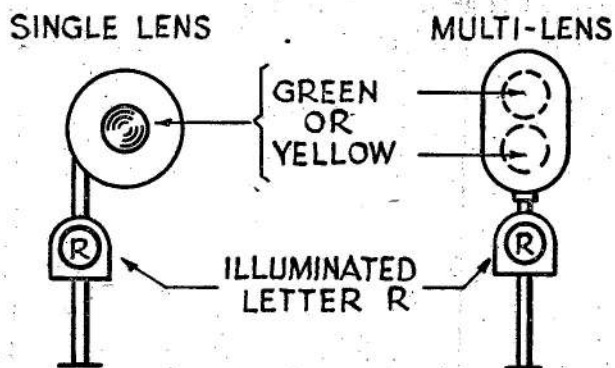
Aspek.	Betekenis.
Geel lig.....	Ry versigtig—hoofsinjaal is op „versigtig”.
Groen lig.....	Ry—hoofsinjaal is op „ry”.
Geen aspek word vertoon nie (verligte R word vertoon of nie vertoon nie)	Hoofsinjaal op „gevaar”. Drywer mag versigtig na die hoofsinjaal ry en moet gereed wees om stil te hou, indien nodig, binne die afstand wat hy voor hom kan sien.

(b) Two-aspect signals may be of the single-lens type or of the multi-lens type, and the aspects are arranged thus—

(i) in the case of (4) (a) (i)—



(ii) in the case of (4) (a) (ii)—



The signal has an illuminated letter "R" fixed adjacent to the signal lens.

(c) The meanings of the aspects are:—

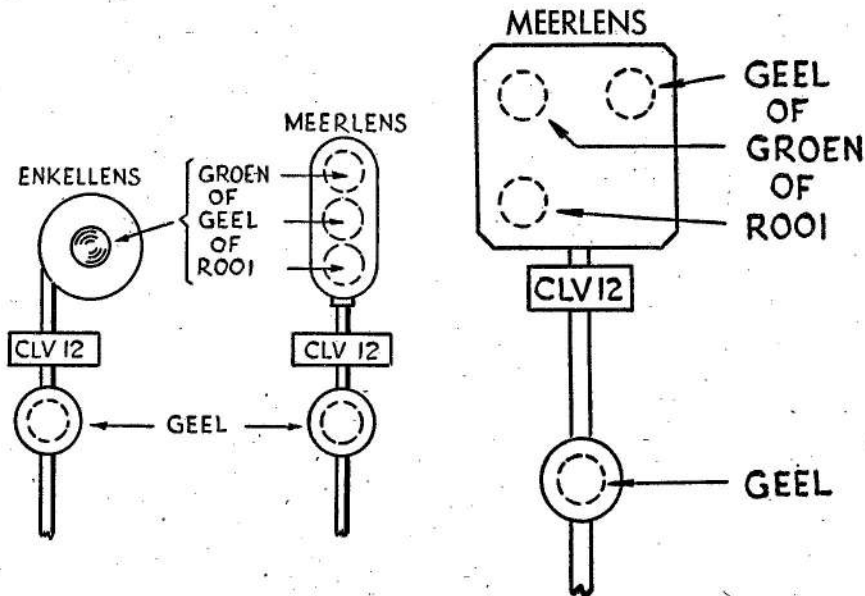
(i) In the case of (4) (a) (i)—

Aspect.	Meaning.
Red light.....	Danger—stop.
Yellow light.....	Proceed with caution—be ready to stop at next signal; negotiate points at restricted speed. Where token working is in force the driver must be in possession of the correct token for the section over which he is about to travel [see sub-clause (6) hereof and regulation No. 204].
Green light.....	Proceed—next signal at "proceed" or "caution". Where token working is in force the driver must be in possession of the correct token for the section over which he is about to travel [see sub-clause (6) hereof and regulation No. 204].

(ii) In the case of (4) (a) (ii)—

Aspect.	Meaning.
Yellow light.....	Proceed with caution—main signal at "caution".
Green light.....	Proceed—main signal at "proceed".
No aspect shown ("R" light shown or not shown)	Main signal at "danger". Driver may proceed cautiously towards the main signal and must be ready to stop, if necessary, within the distance he can see ahead.

(5) *Vieraspeksiniale.*—(a) In spesiale gevalle wanneer 'n sinjaal op „gevaar” is en dit nodig is om 'n drywer twee opeenvolgende sinjale agtertoe daarvan te waarsku, word 'n vierde aspek in verbinding met 'n drieaspeksinjaal gebruik. In so 'n geval word 'n bykomende geel aspek gebruik, en dit word onderkant die drieaspeksinjaal aangebring, bv.—



(b) Die bykomende geel aspek word slegs in verbinding met die geel aspek van die hoofsinjaal vertoon en beteken—

Aspek.	Betekenis.
Twee geel ligte.....	Ry versigtig—wees gereed om teen 'n beperkte snelheid by die volgende sinjaal verby te ry.

(c) 'n Vierde aspek kan ook in verbinding met 'n hoofkleurligsinjaal as 'n goedere-of-sylinsinjaal gebruik word. [Kyk regulasie no. 41 (2).]

(6) Waar dit in die Algemene Aanhangsel (deel I) of die plaaslike aanhangsels bepaal word, moet die aspek „ry” vertoon word voordat 'n drywer vertrek van 'n stasie of tussenuitwykspoor op 'n enkellyn waar tekenbedryf in werking is, en daarbenewens moet hy die juiste teken hê vir die trajek waaroor hy op die punt staan om te ry.

Automatiese kleurligsinjale.

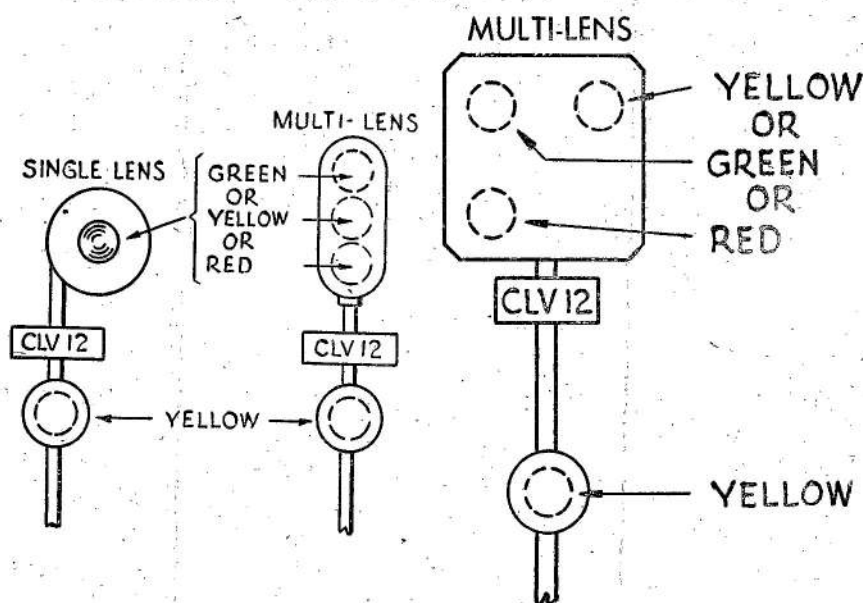
23. (1) 'n Automatiese kleurligsinjaal word deur die voorste lokomotief of voertuig van 'n trein op „gevaar” gestel wanneer dit by daardie sinjaal verbygaan. Wanneer 'n outomatiese sinjaal deur die verbygaande trein op „gevaar” gestel word, bly die sinjaal op „gevaar” totdat die volledige trein vry is van die gedeelte spoorlyn wat daardie sinjaal beheer, waarna die sinjaal na die gewone stand sal terugkeer.

(2) *Inagneming.*—(a) (i) Wanneer 'n drywer vind dat 'n outomatiese sinjaal op „gevaar” is of geen aspek hoegenaamd vertoon nie, moet hy sy trein by daardie sinjaal tot stilstand bring en minstens een minuut daar wag. As die sinjaal na verloop van minstens een minuut nog die aspek „gevaar” vertoon of geen aspek vertoon nie, mag die drywer, mits die lyn vorentoe vry is, sover as hy kan sien, versigtig by die sinjaal verbyry en moet hy gereed wees om die trajek op enige plek tussen die sinjaal wat hy pas op „gevaar” verbygegaan het, en die eersvolgende sinjaal beset of versper te vind. [Kyk regulasie no. 101 (9).]

(ii) Die bepaling van paragraaf (a) (i) is ook van toepassing wanneer 'n outomatiese sinjaal nie die verligte letter A op die gewone wyse vertoon nie. In sulke gevalle moet die drywer seker maak dat dit 'n outomatiese sinjaal is. In die geval van 'n seinhuis wat gedurende bepaalde tydperke gesluit word, moet die drywer 'n lid van die treinpersoneel na die seinhuis stuur om vas te stel dat dit wel gesluit is.

(b) Nadat 'n drywer by 'n outomatiese sinjaal verbygery het wat op „gevaar” is of geen aspek hoegenaamd vertoon nie, moet hy voortdurend versigtig wees onderwyl hy deur die trajek ry, en al vertoon die volgende sinjaal die aspek „ry”, moet hy nietemin gereed wees om sy trein op 'n veilige afstand van 'n versperring tot stilstand te bring, totdat hy by daardie sinjaal aankom. As die drywer nie die lyn voor hom goed kan sien nie, moet hy die snelheid van sy trein so reguleer dat hy sy trein tot stilstand kan bring binne die afstand wat hy voor hom kan sien. As die volgende sinjaal die aspek „ry” vertoon wanneer die drywer daar aankom, moet hy dienoreenkomstig voortgaan, maar as daardie sinjaal ook 'n outomatiese sinjaal is en dit die aspek „gevaar” vertoon, of geen aspek hoegenaamd vertoon nie, moet hy die gedragslyn volg soos bepaal in paragraaf (a) hiervan.

(5) *Four-aspect signals.*—(a) In special cases, when a signal is at “danger”, and it is necessary to give a driver warning thereof two consecutive signals in the rear, a fourth aspect is used in conjunction with a three-aspect signal. In this case an additional yellow aspect is used and is fixed below the three-aspect signal, e.g.—



(b) The additional yellow aspect is displayed only in conjunction with the yellow aspect exhibited by the main signal and means—

Aspect.	Meaning.
Two yellow lights.....	Proceed with caution—be ready to pass next signal at restricted speed.

(c) A fourth aspect may also be used in conjunction with a main colour-light signal as a goods or siding signal. [See regulation No. 41 (2).]

(6) Where provided in the General Appendix (Part I) or local appendices, the “proceed” aspect must be displayed before a driver departs from a station or interloop on a single line where token working is in operation, and in addition he must be in possession of the correct token for the section over which he is about to travel.

Automatic Colour-light Signals.

23. (1) An automatic colour-light signal is placed at “danger” by the leading locomotive or vehicle of a train as it passes that signal. When an automatic signal is placed at “danger” by the passage of a train, the signal will remain at “danger” until the train, complete, has passed clear of the portion of line controlling that signal, whereafter the signal will return to the normal position.

(2) *Observance.*—(a) (i) When a driver finds an automatic signal at “danger”, or not showing any aspect at all, he must bring his train to a standstill at that signal and *wait thereat at least one minute*. If at the expiration of at least one minute the signal still shows “danger”, or an aspect does not appear, the driver may, provided the line is clear as far as he can see, proceed cautiously past the signal, being prepared to find the section occupied or obstructed at any point between the signal just passed at “danger” and the next signal in advance. [See regulation No. 101 (9).]

(ii) The terms of paragraph (a) (i) also apply in the event of the illuminated letter “A” not being displayed in the usual manner by an automatic signal. In such cases the driver must satisfy himself that it is an automatic signal. In the case of a signal cabin which is closed during certain periods, the driver must send one of the train staff to the signal cabin to establish that it is closed.

(b) After passing an automatic signal which is at “danger” or not showing any aspect at all, the driver must continue to exercise caution when passing through the section, and even though the signal next in advance may be showing “proceed”, he must, nevertheless, be ready to bring his train to a standstill clear of any obstruction until he arrives at that signal. If the driver does not have a good view of the line ahead *he must regulate the speed of his train so as to be able to bring his train to a standstill within the distance he can see ahead*. If the next signal reached shows “proceed”, the driver must proceed accordingly, but if that signal is also an automatic signal and it is at “danger”, or is not showing any aspect at all, the driver must observe the procedure laid down in paragraph (a) hereof.

(c) Nadat 'n drywer by 'n outomatiese kleurligsinjaal verbygery het wat op „gevaar” is of wat geen aspek hoegenaamd vertoon nie, moet hy voortdurend goed oplet en versigtig voortgaan. *Sodra hy 'n voorgaande trein in die trajek gewaar, hetsy dit beweeg of stilstaan, moet hy sy-trein onmiddellik tot stilstand bring, en—*

- (i) indien die voorgaande trein beweeg, moet hy wag totdat hy dit op 'n veilige afstand kan volg en moet hy die snelheid van sy trein so reguleer dat hy duskant die trein wat voor hom is, sal kan stilhou;
- (ii) indien die voorgaande trein stilstaan, moet hy wag totdat die trein voortgaan, en daarna moet hy dit volg soos bepaal in die voorgaande subparagraaf (i), behalwe wanneer die kondukteur van die voorgaande trein hom mondelings opdrag gee om versigtig nader te kom. [Kyk paragraaf (d) hiervan.]

(d) As die voorgaande trein die hulp van die volgende trein nodig het, moet die kondukteur en drywer van die voorgaande trein tot 'n duidelike verstandhouding geraak. Daarna moet die kondukteur die drywer van die volgende trein mondelings beveel om versigtig nader te kom.

(3) *Treine wat passasiers vervoer en leë passasierswatreine wat stilhou op stasies of haltes waar hulle nie aangekondig is om stil te hou nie.—*Wanneer 'n trein wat passasiers vervoer of 'n leë passasierswatrein aangekondig is om nie op 'n bepaalde stasie of halte stil te hou nie maar genoodsaak is om daar stil te hou omdat die outomatiese sinjaal by die voorste end van die platform op „gevaar” is of geen aspek hoegenaamd vertoon nie, moet die drywer—

- (a) sy trein tot stilstand bring voordat dit die platform bereik en hy moet daar drie minute wag (of 'n korter tydperk waar die Hoofbestuurder dit magtig), tensy die sinjaal gedurende daardie tydperk verander sodat die trein deur die stasie of halte kan ry sonder om by die platform stil te hou. [Hierdie paragraaf is 'n uitsondering op subklousule (2) (a) hiervan.];
- (b) as die outomatiese sinjaal by die voorste end van die platform na drie minute (of 'n korter tydperk waar die Hoofbestuurder dit magtig) nog op „gevaar” is of geen aspek hoegenaamd vertoon nie, sy trein vorentoe laat beweeg en dit by die betrokke sinjaal tot stilstand bring, en daarna moet hy die gedragslyn volg soos bepaal in subklousule (2) (a) hiervan.

OPMERKING.—DAAR MOET DUIDELIK VERSTAAN WORD DAT HIERDE REGULASIE NET OP OUTOMATIESE KLEURLIG-SINJALE VAN TOEPASSING IS. [Kyk klousule 13, afdeling VII (a) van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Wanneer 'n kleurligsinjaal op „gevaar” verbygegaan mag word.

24. (1) 'n Kleurligsinjaal wat 'n rooi aspek vertoon, mag verbygegaan word wanneer—

- (a) dit 'n outomatiese sinjaal is (kyk regulasie no. 23);
- (b) 'n eenstandligrangeersinjaal vir rangeerdoeleindes op „versigtig” gestel is [kyk regulasies nos. 45 (2), 46 (2) en 135];
- (c) die bepalings van regulasie no. 46 (2) (d) (i) van toepassing is;
- (d) 'n kleurliggoedere-of-sylinsinjaal aan dieselfde paal as 'n hoof-kleurligsinjaal, op „versigtig” is [kyk regulasie no. 41 (2)];
- (e) dit defek is [kyk regulasie no. 101 (7), asook klousule 15 en klousule 17 (6) en (12), afdeling VII (a) van die Algemene Aanhangel (deel I)];
- (f) die lyn beset of versper is (kyk regulasies nos. 94 en 234).
- (g) loodsbedryf in werking is (kyk regulasies nos. 230 en 235); en
- (h) die drywer telefonies deur die bedryfsdienaar daartoe gemagtig word ingevolge die spesiale voorwaardes bepaal in die Algemene Aanhangel (deel I) of die plaaslike aanhangels.

(2) Behalwe soos in subklousule (1) (a), (b), (c), (d) en (h) hiervan bepaal, mag 'n kleurligsinjaal wat die rooi aspek vertoon, verbygegaan word slegs nadat die trein of rangeerbeweging by die sinjaal tot stilstand gekom het en 'n handsein „versigtig” soos in regulasie no. 70 (1) bepaal, deur die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar by die inrywissel, of waar daar nie 'n inrywissel is nie, by of naby daardie sinjaal, vertoon word. Daarbenewens moet die drywer mondelings van die omstandighede verwittig word as die bepalings van regulasie no. 94 (1) van toepassing is. (Kyk regulasie no. 149.)

Roeteaanwysers in verbinding met sinjale gebruik.

25. (1) Roeteaanwysers word in verbinding met sinjale gebruik waar daar inrywissels na verskillende lyne is. Die roeteaanwyser dui die opgestelde roete aan of die platformspoor waarop die trein binnegelaat word. Hierdie roeteaanduiding word gegee deur middel van—

- (a) 'n verligte nommer(s) of letter(s), of 'n kombinasie van albei, of
- (b) 'n verligte rigtingsarm.

(c) After passing an automatic signal which is at "danger", or not showing any aspect at all, a driver must continue to keep a good lookout and proceed with caution. *If he becomes aware of a preceding train, either moving or at a standstill in the section, he must at once bring his train to a standstill and thereafter—*

- (i) if the preceding train is moving, wait until he can follow it at a safe distance, and so regulate the speed of his train as to enable him to bring it to a standstill short of the train in front;
- (ii) if the preceding train is at a standstill, wait until it has again moved off, and thereafter follow it in accordance with the terms of the preceding sub-paragraph (i), except when orally instructed by the guard of the train in front to draw forward cautiously. [See paragraph (d) hereof.]

(d) If the preceding train requires the assistance of the following train, the guard and driver of the preceding train must arrive at a clear understanding; thereafter the guard must orally instruct the driver of the following train to draw forward cautiously.

(3) *Trains Conveying Passengers and Empty Coaching Stock Trains Stopping at Stations or Halts where they are not Scheduled to Stop.*—When a train conveying passengers or an empty coaching stock train is scheduled to run through a station or halt, but has to stop there because the automatic signal at the further end of the platform is at "danger", or not showing any aspect at all, the driver—

- (a) must bring the train to a standstill before reaching the platform, and wait there *three minutes* (or a shorter period when authorised by the General Manager), unless during this period the signal changes to permit of the train running through the station or halt without stopping at the platform. [This paragraph is an exception to sub-clause (2) (a) hereof.];
- (b) if, after the expiration of three minutes (or a shorter period when authorised by the General Manager), the automatic signal at the further end of the platform still shows "danger", or does not show any aspect at all, must draw his train forward and bring it to a standstill at that signal, and thereafter observe the procedure laid down in sub-clause (2) (a) hereof.

NOTE.—IT MUST BE DISTINCTLY UNDERSTOOD THAT THIS REGULATION APPLIES ONLY TO AUTOMATIC COLOUR-LIGHT SIGNALS. [See clause 13, Section VII (a) of the General Appendix (Part I).]

When Colour-light Signal may be Passed at "Danger".

24. (1) A colour-light signal displaying the "red" aspect may be passed when—

- (a) it is an automatic signal (see regulation No. 23);
- (b) a one-position light shunt signal is placed at "caution" for shunting purposes [see regulations Nos. 45 (2), 46 (2) and 135];
- (c) the provisions of regulation No. 46 (2) (d) (i) are applicable;
- (d) a colour-light goods or siding signal on the same post as a main colour-light signal is at "caution" [see regulation No. 41 (2)];
- (e) it is defective [see regulation No. 101 (7), also clause 15, and clause 17 (6) and (12), Section VII (a) of the General Appendix (Part I)];
- (f) the line is occupied or obstructed (see regulations Nos. 94 and 234);
- (g) pilot-working is in operation (see regulations Nos. 230 and 235);
- (h) under special conditions provided in the General Appendix (Part I) or local appendices, the driver is authorised telephonically by the operator to do so.

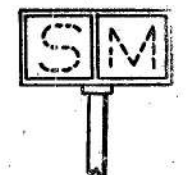
(2) Except as provided in sub-clause (1) (a), (b), (c), (d) and (h) hereof, a colour-light signal displaying a "red" aspect may only be passed after the train or shunting movement has come to a standstill at the signal, and a "caution" hand-signal, as provided in regulation No. 70 (1), is displayed by the operator or other authorised servant at the facing points or, where there are no facing points, at or near the signal. In addition, when the terms of regulation No. 94 (1) are applicable, the driver must be informed orally of the circumstances. (See regulation No. 149.)

Route Indicators used in Conjunction with Signals.

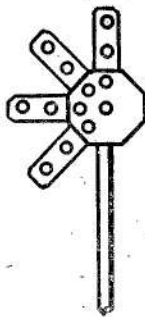
25. (1) Route indicators are used in conjunction with signals where there are facing points giving access to different lines. The route indicator shows the route set up, or the platform road into which the train is being admitted. This route indication is given by means of—

- (a) an illuminated number(s) or letter(s), or a combination of both,
or
- (b) an illuminated direction arm.

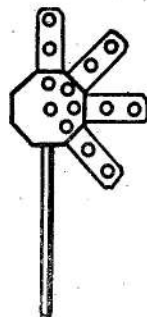
(2) *Roeteaanwysers in verbinding met hoofsinjale.*—(a) Die roeteaanwyser kan aangebring word bokant, onderkant of langs die hoofsinjaal waarop dit betrekking het. Die volgende tipes word aangetref:



VERLIGTE
NOMMER(S)
OF LETTER(S)



VERLIGTE
RIGTINGSARM
VIR REGUITLYN
EN DRIE LINKS
AFWYKENDE ROETES



VERLIGTE
RIGTINGSARM
VIR REGUITLYN
EN DRIE REGS
AFWYKENDE ROETES

(b) Die roeteaanduiding word vertoon net wanneer die sinjaal waarop dit betrekking het, op „ry” is. Wanneer ’n seinhuis gesluit is, word die roeteaanwysers uitgeskakel. [Kyk klousule 29, afdeling VII (a) van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

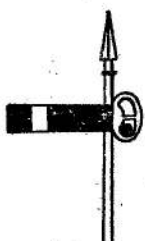
(3) *Roeteaanwysers in verbinding met rangeersiniale.*—(a) Wanneer roeteaanwysers in verbinding met rangeersiniale gebruik word, word die lyn waaroor die rangeerbeweging moet gaan, deur middel van ’n verligte nommer(s) of letter(s) of ’n verligte rigtingsarm aangedui. Die roeteaanduiding word vertoon net wanneer die rangeersinjaal in die stand „versigtig” is.

(b) Die roeteaanwyser kan bokant, onderkant of langs die rangeersinjaal aangebring word en is van een van die tipes wat in subklousule (2) hiervan aangetoon word.

(4) *As roeteaanduiding nie vertoon word nie.*—Wanneer ’n sinjaal wat met ’n roeteaanwyser toegerus is, ’n groen of geel aspek vertoon, en ’n roeteaanduiding word nie vertoon nie, moet die drywer stadiger ry en teen ’n beperkte snelheid oor die wissel gaan. As die betrokke sinjaal die aspek „versigtig” vertoon, moet die drywer gereed wees om by die wissel uit te draai.

Huis- en tussenhuissinjaal.

26. (1) ’n Huis- en ’n tussenhuissinjaal het ’n arm met ’n vierkantige end, aldus—

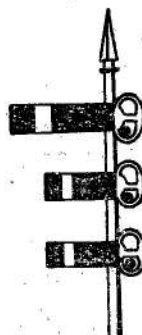
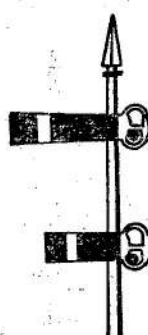


(2) (a) ’n Huissinjaal beëindig die bloktrajek waar daar ook of ’n tussenhuis- of ’n buitehuissinjaal is, tensy daar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word.

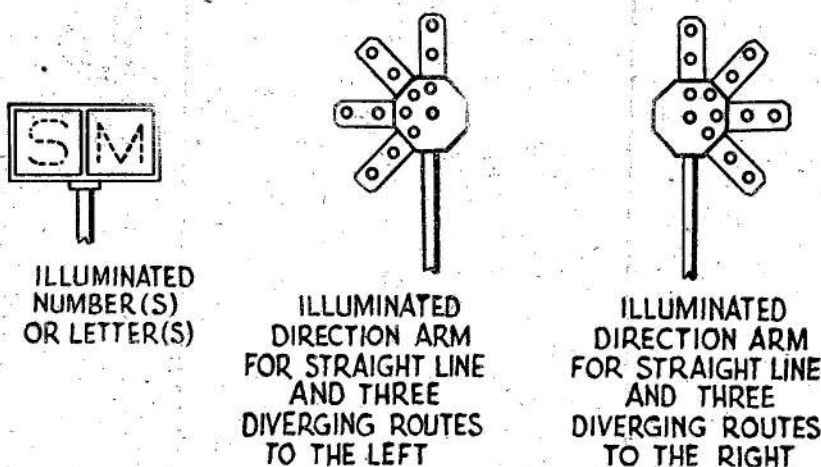
(b) ’n Tussenhuissinjaal beëindig die bloktrajek waar daar ook ’n buitehuissinjaal is.

(3) ’n Huis- of ’n tussenhuissinjaal op „gevaar” is ’n absolute stopsinjaal.

(4) Wanneer daar twee of meer huissiniale aan dieselfde kant van ’n paal is, is die boonste arm van standaardgrootte en die ander kleiner, aldus—



(2) *Route Indicators in Conjunction with Main Signals.*—(a) The route indicator may be fixed above or below or alongside the main signal to which it relates, and is of the following types:—



(b) The route indication is displayed only when the signal to which it relates, is at "proceed". When a signal cabin is closed, the route indicators are switched out. [See clause 29, Section VII (a) of the General Appendix (Part I).]

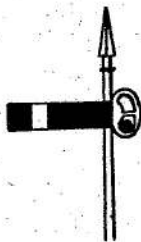
(3) *Route Indicators in Conjunction with Shunt Signals.*—(a) When route indicators are used in conjunction with shunt signals, the line on which the shunting movement is to be made is indicated by means of an illuminated number(s) or letter(s) or illuminated direction arms. The route indication is displayed only when the shunt signal is placed in the "caution" position.

(b) The route indicator may be fixed above or below or alongside the shunt signal, and is of one of the types shown in sub-clause (2) hereof.

(4) *If Route Indication does Not Appear.*—When a signal which is equipped with a route indicator displays a "green" or "yellow" aspect and a route indication is not displayed, the driver must reduce speed and negotiate the points at restricted speed. If the signal in question displays the "caution" aspect, the driver must be ready to negotiate points for a turnout.

Home and Intermediate Home Signals.

26. (1) A home signal and an intermediate home signal have a square-ended arm, thus—

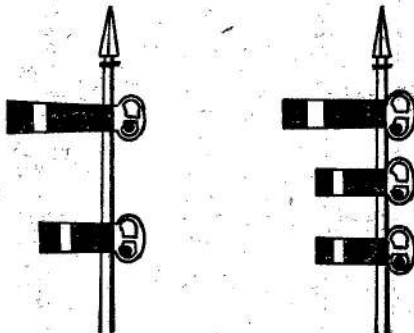


(2) (a) A home signal terminates the block section where there is also either an intermediate home signal or an outer-home signal, unless otherwise provided in local appendices.

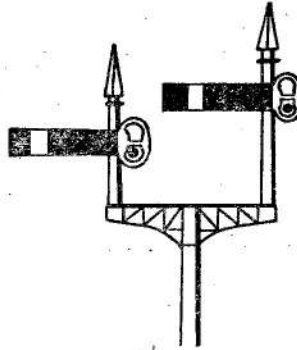
(b) An intermediate home signal terminates the block section where an outer-home signal is also provided.

(3) A home signal or an intermediate home signal at "danger" is an absolute "stop" signal.

(4) When two or more home signals are on the same side of a post the topmost arm is of standard size, and the others are smaller, thus—



(5) Wanneer daar twee of meer huissiniale aan afsonderlike pale van verskillende hoogtes langs mekaar is, aldus—



of wanneer een huissiniaal onderkant 'n ander is, soos in subklousule (4) hiervan geïllustreer, het die hoogste arm betrekking op die looplyn met die minste kromming en die onderste arms op die looplyne aan die regter- of linkerkant, na gelang van die geval.

(6) Waar daar nog 'n huissiniaal tussen die buitenste vaste siniaal en die huissiniaal is, word die ekstra huissiniaal die tussenhuissiniaal genoem. Die afstand tussen die tussenhuis- en die huissiniaal moet minstens 900 voet wees.

Bediening van huis- en tussenhuissiniaal.

27. (1) *Wanneer die lyn tot binne die volgende bloktrajek vry is: Dubbellyne.*—Op 'n dubbellyn mag 'n huissiniaal en, waar daar een is, 'n tussenhuissiniaal op „alles reg” gestel word wanneer die lyn deur die stasie tot binne die volgende bloktrajek vry is.

(2) *Wanneer die lyn vry is: Enkellyne.*—Op 'n enkellyn mag 'n huissiniaal en, waar daar een is, 'n tussenhuissiniaal op „alles reg” gestel word wanneer die lyn vry en alles in orde is om die trein veilig binne te laat. (Kyk regulasie no. 94.)

(3) *Wanneer 'n eindlooplyn tot by die stopblok vry is: Dubbel- en enkellyne.*—Op dubbel- en enkellyne kan 'n huissiniaal en, waar daar een is, 'n tussenhuissiniaal op „alles reg” gestel word wanneer die eindlooplyn tot by die stopblok vry is of wanneer daar nie meer as een voertuig by die stopblok staan nie. (Kyk regulasie no. 94.)

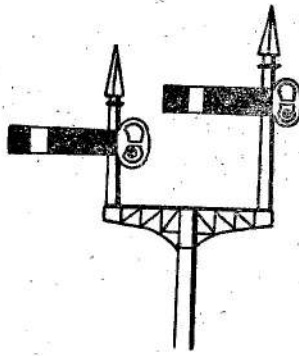
(4) *Wanneer die volgende bloktrajek beset maar die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die siniaal wat toegang tot die volgende bloktrajek beheer en die afstandsiniaal op „versigtig” is: Dubbellyne.*—(a) Op dubbellyne, of in die geval van 'n enkellyn wat aansluit by of uitloop in 'n dubbellyn, waar daar 'n afstandsiniaal is, kan die huissiniaal en, waar daar een is, die tussenhuissiniaal op „alles reg” gestel word wanneer die volgende bloktrajek beset is, maar die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die vertreksiniaal of, waar daar een is, die voorvertreksiniaal, en die vertreksiniaal en, waar daar een is, die voorvertreksiniaal op „gevaar” en die afstandsiniaal op „versigtig” is.

(b) Op dubbellyne, of in die geval van 'n enkellyn wat aansluit by of uitloop in 'n dubbellyn, waar daar 'n voorvertreksiniaal is, kan die tussenhuissiniaal op „alles reg” gestel word wanneer die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die vertreksiniaal en mits die vertrek- en die huissiniaal op „gevaar” en die afstandsiniaal op „versigtig” is.

(5) *Wanneer die volgende bloktrajek beset maar die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die voorvertreksiniaal en waar daar nie 'n afstandsiniaal is nie: Dubbellyne.*—Op dubbellyne, of in die geval van 'n enkellyn wat aansluit by of uitloop in 'n dubbellyn, waar daar nie 'n afstandsiniaal is nie maar wel 'n voorvertreksiniaal, kan die huissiniaal en, waar daar een is, die tussenhuissiniaal op „alles reg” gestel word wanneer die volgende bloktrajek beset is, maar die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die voorvertreksiniaal en mits die vertrek- en die voorvertreksiniaal op „gevaar” is.

(6) *Wanneer die volgende bloktrajek beset maar die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die vertreksiniaal en daar nie 'n afstand- en 'n voorvertreksiniaal is nie: Dubbellyne.*—(a) Op dubbellyne, of in die geval van 'n enkellyn wat aansluit by of uitloop in 'n dubbellyn, waar daar nie 'n afstand- en 'n voorvertreksiniaal is nie maar wel 'n vertreksiniaal, kan die huissiniaal op „alles reg” gestel word wanneer die volgende bloktrajek beset is, maar die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die vertreksiniaal en daardie siniaal op „gevaar” is, maar nie voordat die trein heeltemal of byna tot stilstand gebring is by die huissiniaal nie.

(5) When two or more home signals are on separate posts of different heights alongside each other, thus—



or when one home signal is below another as illustrated in sub-clause (4) hereof, the highest arm relates to the running line with least curvature, and the lower arms to the running lines on the right or left, as the case may be.

(6) Where an additional home signal is provided between the outermost fixed signal and the home signal, the additional home signal is termed the intermediate home signal. The distance between the intermediate home signal and the home signal must be not less than 900 feet.

Operation of Home and Intermediate Home Signals.

27. (1) *When Line into Block Section Ahead is Clear: Double Lines.*—On a double line a home signal and, where provided, an intermediate home signal, may be placed at “all-right” when the line through the station into the block section ahead is clear.

(2) *When Line is Clear: Single Lines.*—On a single line a home signal and, where provided, an intermediate home signal, may be placed at “all-right” when the line is clear and all is in order for the safe admittance of the train. (See regulation No. 94.)

(3) *When a Terminal Running Line is Clear to Stop Block: Double and Single Lines.*—On double and single lines a home signal and, where provided, an intermediate home signal, may be placed at “all-right” when the terminal running line is clear to the stop block or when not more than one vehicle is standing at the stop block. (See regulation No. 94.)

(4) *When the Block Section in Advance is Occupied, but the Line is Clear to a Point well in Advance of the Signal Controlling Entry to the Block Section Ahead and the Distant Signal is at “Caution”: Double Lines.*—(a) On double lines, or in the case of a single line, joining or merging into a double line, where a distant signal is provided, the home signal and, where provided, the intermediate home signal may be placed at “all-right”, if the block section ahead is occupied but the line is clear well in advance of the starting signal or, where provided, the advance starting signal and the starting signal is at “danger” and, where provided, the advance starting signal is at “danger” and the distant signal is at “caution”.

(b) On double lines, or in the case of a single line joining or merging into a double line, where an advance starting signal is provided, the intermediate home signal may be placed at “all-right” when the line is clear well in advance of the starting signal, provided the starting and home signals are at “danger” and the distant signal is at “caution”.

(5) *Where the Block Section in Advance is Occupied but the Line is Clear well in Advance of the Advance Starting Signal, and a Distant Signal is Not Provided: Double Lines.*—On double lines, or in the case of a single line joining or merging into a double line, where a distant signal is not provided, but an advance starting signal is provided, the home signal and, where provided, the intermediate home signal, may be placed at “all-right” when the block section ahead is occupied but the line is clear well in advance of the advance starting signal, provided the starting and advance starting signals are at “danger”.

(6) *Where the Block Section in Advance is Occupied but the Line is Clear well in Advance of the Starting Signal and a Distant and an Advance Starting Signal are Not Provided: Double Lines.*—(a) On double lines, or in the case of a single line joining or merging into a double line, where a distant signal and an advance starting signal are not provided but a starting signal is provided, the home signal may be placed at “all-right” when the block section ahead is occupied, but the line is clear well in advance of the starting signal and that signal is at “danger”, but not before the train has been brought quite, or nearly, to a standstill at the home signal.

(b) Waar daar behalwe 'n huissinjaal ook 'n tussenhuissinjaal is en die voorwaardes van paragraaf (a) van toepassing is, mag die tussenhuissinjaal op „alles reg” gestel word slegs wanneer die trein naby die sinjaal is, maar die huissinjaal moet nie op „alles reg” gestel word voordat die trein heeltemal of byna tot stilstand gebring is by daardie sinjaal nie.

(c) By 'n stasie waar daar 'n tussenhuissinjaal is en die eindlooplyn waarop 'n trein binnegelaat moet word, deur meer as een voertuig beset is, mag die tussenhuissinjaal op „alles reg” gestel word wanneer die trein naby die sinjaal is, mits die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die huissinjaal en die huissinjaal op „gevaar” is.

(7) *Waar daar 'n tussenhuissinjaal is: Enkellyne.*—(a) Op 'n enkellyn waar daar 'n afstandsinjaal is maar die lyn nie vry is tot by die ruimtemerk aan die teenoorgestelde end van die stasie nie, of die eindlooplyn deur twee of meer voertuie beset word, mag die tussenhuissinjaal op „alles reg” gestel word slegs wanneer die lyn tot by die huissinjaal vry en die afstandsinjaal op „versigtig” is.

(b) Waar daar nie 'n afstandsinjaal is nie, mag die tussenhuissinjaal op „alles reg” gestel word slegs as die trein naby daardie sinjaal is.

(8) *Terugstel van huissinjaal op „gevaar”: Dubbel- en enkellyne.*—(a) Wanneer 'n huissinjaal op dubbel- en enkellyne op „alles reg” gestel is vir 'n trein om verby te gaan, moet die kontrolehefboom vir die sinjaal in die gewone stand in die raam teruggestel word onmiddellik nadat die volledige trein by die sinjaal verby is of die trein tot stilstand gekom het. *Die bepalinge van hierdie paragraaf is nie van toepassing wanneer die bepalinge van regulasie no. 92 nagekom moet word of in die geval van 'n ongeluk of ander omstandigheid wat die veilige deurgang van 'n trein belemmer nie.*

(b) Wanneer 'n tussenhuissinjaal op dubbel- en enkellyne op „alles reg” gestel is vir 'n trein om verby te gaan, moet dit op „gevaar” teruggestel word onmiddellik nadat die lokomotief van die trein by die sinjaal verby is.

(9) *Permissiebedryf: Enkellyne.*—As 'n trein volgens permissiebedryf gevolg word deur 'n ander trein op 'n enkellyn waar daar nie 'n buitehuissinjaal is nie en tot stilstand gebring word by die tussenhuissinjaal (as daar een is) op „gevaar”, of by die huissinjaal op „gevaar” waar daar nie 'n tussenhuissinjaal is nie, moet die huissinjaal of die tussenhuissinjaal, na gelang van die geval, op „gevaar” gehou en die eerste trein binnegelaat word soos bepaal in regulasie no. 28 (4) (b) en (c). (Kyk regulasie no. 212.)

Inagneming van huis- en tussenhuissinjaal.

28. (1) *Huissinjaal op „alles reg”: Dubbellyne.*—(a) Op 'n dubbellyn dui die huissinjaal op „alles reg” aan dat die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die vertreksinjaal. Die bepalinge van hierdie paragraaf is ook van toepassing waar daar 'n tussenhuissinjaal benewens 'n huissinjaal is en albei sinjale op „alles reg” is.

(b) Wanneer slegs 'n tussenhuissinjaal op dubbellyne op „alles reg” is, dui dit aan dat die lyn vry is tot op 'n goeie afstand anderkant die vertreksinjaal, maar 'n drywer moet stadiger ry en gereed wees om duskant die huissinjaal op „gevaar” stil te hou.

(2) *Huissinjaal op „alles reg”: Eindlooplyne: Dubbel- en enkellyne.*—Die huissinjaal op „alles reg” op dubbel- en enkellyne dui in die geval van 'n eindlooplyn aan dat die lyn vry is of dat daar nie meer as een voertuig by die stopblok staan nie.

(3) *Huissinjaal op „gevaar”: Dubbel- en enkellyne.*—Op dubbel- en enkellyne moet 'n drywer nie by 'n huissinjaal op „gevaar” verbygaan of die wissels of kruisspore of 'n spooroorgang waarop die sinjaal betrekking het, versper nie, behalwe soos bepaal in subklousule (4) hiervan.

(4) *Wanneer 'n huissinjaal op „gevaar” verbygegaan mag word: Dubbel- en enkellyne.*—(a) Op dubbel- en enkellyne mag 'n huissinjaal op „gevaar” verbygegaan word wanneer—

- (i) 'n inroepsinjaal wat op dieselfde lyn as die huissinjaal betrekking het, op „alles reg” is (kyk regulasies nos. 43 en 44);
- (ii) die huissinjaal defek is [kyk regulasie no. 101 (7)];
- (iii) dit nodig is om 'n trein of voertuig op 'n besette of versperde lyn binne te laat [kyk regulasie no. 94 (1) (a)];
- (iv) die huissinjaal nie betrekking het op die lyn waarop 'n trein of voertuig binnegelaat moet word nie [kyk regulasie no. 212 (2) en (3)];
- (v) die bepalinge van regulasie no. 27 (9) van toepassing is [kyk regulasie no. 212 (2) en (3)].

(b) Where an intermediate home signal is provided in addition to a home signal, and the conditions set forth in paragraph (a) apply, the intermediate home signal may only be placed at "all-right" upon the near approach of the train thereto, but the home signal must not be placed at "all-right" until the train has been brought quite, or nearly to a standstill at that signal.

(c) At a station where an intermediate home signal is provided and the terminal running line to which a train must be admitted, is occupied by more than one vehicle, the intermediate home signal may be placed in the "all-right" position upon the near approach of the train thereto, provided the line is clear well in advance of the home signal and the home signal is at "danger".

(7) Where Intermediate Home Signal is provided: Single Lines.—

(a) On a single line where a distant signal is provided, but the line is not clear to the clearance mark at the opposite end of the station, or two or more vehicles are occupying the terminal running line, the intermediate home signal may only be placed at "all-right" when the line is clear to the home signal and the distant signal is at "caution".

(b) Where a distant signal is not provided, the intermediate home signal may only be placed at "all-right" on the near approach of the train to the signal.

(8) Replacing Home Signal to "Danger": Double and Single Lines.—

(a) When a home signal on double and single lines has been placed at "all-right" for a train to pass, the lever controlling the signal must be restored to the normal position in the frame immediately after the train complete has passed the signal or the train has come to a standstill. *The provisions of this paragraph shall not apply when the provisions of regulation No. 92 have to be observed, or in the case of an accident or other circumstance affecting the safe passage of a train.*

(b) When an intermediate home signal on double and single lines has been placed at "all-right" for a train to pass, that signal must be replaced to "danger" immediately after the locomotive of the train has passed it.

(9) *Permissive Working: Single Lines.—*If a train is followed by another train under permissive working on single lines where an outer-home signal is not provided and is brought to a standstill at the intermediate home signal, where provided, at "danger" or at the home signal at "danger", where an intermediate home signal is not provided, the home signal or the intermediate home signal, as the case may be, must be kept at "danger" and the first train admitted as provided in regulation No. 28 (4) (b) and (c). (See regulation No. 212.)

Observance of Home and Intermediate Home Signals.

28. (1) *Home Signal at "all-right": Double Lines.—*(a) On a double line the home signal at "all-right" indicates that the line is clear well in advance of the starting signal. The provisions of this paragraph also apply where an intermediate home signal in addition to a home signal is provided and both signals are at "all-right".

(b) When an intermediate home signal only is at "all-right" on double lines, it will indicate that the line is clear well in advance of the starting signal but a driver must proceed at reduced speed and be ready to stop short of the home signal at "danger".

(2) *Home Signal at "All-right": Terminal Running Lines: Double and Single Lines.—*The home signal at "all-right" on double and single lines indicates, in the case of a terminal running line, that the line is clear or that not more than one vehicle is standing at the stop block.

(3) *Home Signal at "Danger": Double and Single Lines.—*On double and single lines a driver must not pass a home signal at "danger", or foul the points or cross-over roads, or a level-crossing, to which it relates, except as provided in sub-clause (4) hereof.

(4) *When Home Signal may be Passed at "Danger": Double and Single Lines.—*(a) On double and single lines, a home signal may be passed at "danger" when—

- (i) a calling-on signal, which relates to the same line as the home signal, is at "all-right" (see regulations Nos. 43 and 44);
- (ii) the home signal is defective [see regulation No. 101 (7)];
- (iii) it is necessary to admit a train or vehicle to an occupied or obstructed line [see regulation No. 94 (1) (a)];
- (iv) the home signal does not relate to the line to which a train or vehicle is to be admitted [see regulation No. 212 (2) and (3)];
- (v) the provisions of regulation No. 27 (9) are applicable [see regulation No. 212 (2) and (3)].

(b) Behalwe soos bepaal in paragraaf (a) (i) hiervan, mag 'n huissinjaal op „gevaar” verbygegaan word slegs as 'n handsein „alles reg” vertoon word by die inrywissel of, waar daar nie 'n inrywissel is nie, by of naby die sinjaal, nadat die trein by die sinjaal tot stilstand gekom het. Daarbenewens moet die drywer mondelings van die omstandighede ver-wittig word as die bepalings van regulasie no. 94 (1) (a) van toepassing is. [Kyk regulasies nos. 212 (3) en 216.]

(c) Die bepalings van paragrawe (a) (ii), (iii), (iv), (v) en paragraaf (b) hiervan is ook van toepassing op tussenhuissiniale, as daar is.

(5) *Trein heeltemal of byna tot stilstand gebring by huissinjaal: Dubbellyne.*—(a) Wanneer die vertreksinjaal op 'n dubbellyn op „gevaar” is en 'n trein by die huissinjaal op „gevaar” heeltemal of byna tot stilstand gebring is, moet die drywer, nadat die huissinjaal op „alles reg” gestel is, stadig na die vertreksinjaal ry. As die seinhuis tussen die huissinjaal en die vertreksinjaal is, moet die drywer gereed wees om by die seinhuis stil te hou, indien nodig.

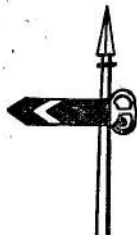
(b) Wanneer die huissinjaal op 'n dubbellyn op „gevaar” is en die trein by die tussenhuissinjaal byna tot stilstand gebring is, moet die drywer stadig na die huissinjaal ry nadat die tussenhuissinjaal op „alles reg” gestel is.

(6) *Huissinjaal op „alles reg”: Enkellyne.*—(a) 'n Huissinjaal op „alles reg” op 'n enkellyn magtig 'n drywer om te ry tot by die sinjaal wat op daardie lyn betrekking het en binne die ruimtemerk by die voorste end van die stasie opgerig is of, waar daar nie so 'n sinjaal is nie, tot by maar nie verder nie as die ruimtemerk van 'n aangrensende looplyn by die voorste end van die stasie. Die bepalings van hierdie paragraaf is ook van toepassing waar daar benewens 'n huissinjaal, 'n tussenhuissinjaal is en albei die sinjale op „alles reg” is. (Kyk regulasie no. 217.)

(b) Wanneer slegs 'n tussenhuissinjaal op 'n enkellyn op „alles reg” is, dui dit aan dat die lyn vry is tot by die huissinjaal, en 'n drywer moet stadig ry en gereed wees om duskant die huissinjaal op „gevaar” stil te hou.

Buitehuissinjaal.

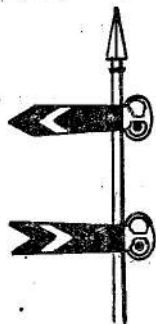
29. (1) 'n Buitehuissinjaal het 'n spitsarm, aldus—



(2) 'n Buitehuissinjaal op „gevaar” is 'n „stop-en-inrysinjaal”.

(3) Die afstand tussen die buitehuissinjaal en die tussenhuissinjaal, waar daar een is, of die huissinjaal wat op dieselfde lyn betrekking het, moet minstens 1,200 voet wees, behalwe waar anders spesiaal gemagtig.

(4) Waar 'n buitehuis- en 'n afstands sinjaal aan dieselfde paal is, is die boonste arm die buitehuissinjaal, aldus—



Bediening van buitehuissinjaal.

30. (1) *Dubbel- en enkellyne.*—Op dubbel- en enkellyne mag die buitehuissinjaal op „alles reg” gestel word wanneer die tussenhuissinjaal, waar daar een is, of die huissinjaal op „alles reg” is. (Kyk regulasie no. 27.)

(2) *Permissiebedryf: Enkellyne.*—Wanneer 'n trein op 'n enkellyn by die buitehuissinjaal op „gevaar” tot stilstand gebring is, moet daardie sinjaal op „gevaar” gehou en net die tussenhuissinjaal, waar daar een is, of net die huissinjaal bedien word vir die trein om voort te gaan. [Kyk regulasie no. 31 (2) en (3).]

(b) Except as provided in paragraph (a) (i) hereof, a home signal may be passed at "danger" only if an "all-right" hand-signal is displayed at the facing points or, where there are no facing points, at or near the signal, after the train has come to a standstill at the signal. In addition, when the provisions of regulation No. 94 (1) (a) are applicable, the driver must be orally informed of the circumstances. [See regulations Nos. 212 (3) and 216.]

(c) The provisions of paragraph (a) (ii), (iii), (iv), (v) and paragraph (b) hereof apply also to intermediate home signals, where provided.

(5) *Train Stopped or Checked at Home Signal: Double Lines.*—(a) When the starting signal on a double line is at "danger" and a train has been brought quite, or nearly, to a standstill at the home signal at "danger", the driver must, after the home signal has been placed at "all-right", draw forward slowly to the starting signal. If the signal cabin is between the home signal and the starting signal, the driver must be ready to stop at the cabin if required.

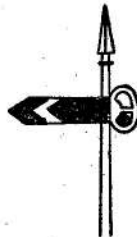
(b) When the home signal on double lines is at "danger" and the train has been checked at the intermediate home signal, the driver must, after the intermediate home signal has been placed at "all-right", draw forward slowly to the home signal.

(6) *Home Signal at "All-right": Single Lines.*—(a) A home signal at "all-right" on a single line authorises a driver to proceed to the signal relating to the same line which is positioned inside the clearance mark at the forward end of the station or, where such a signal is not provided, up to but not beyond the clearance mark of an adjoining running line at the forward end of the station. The provisions of this paragraph also apply where an intermediate home signal in addition to a home signal is provided and both these signals are at "all-right". (See regulation No. 217.)

(b) On a single line when an intermediate home signal only is at "all-right", it indicates that the line is clear to the home signal, and a driver must proceed at reduced speed and be ready to stop short of the home signal at "danger".

Outer-home Signal.

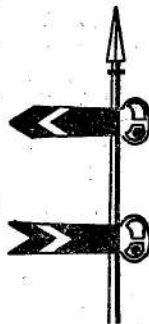
29. (1) An outer-home signal has a pointed arm, thus—



(2) An outer-home signal at "danger" is a "stop and draw in" signal.

(3) The distance between the outer-home signal and the intermediate home signal, where provided, or the home signal relating to the same line, must not be less than 1,200 feet, except where specially authorised.

(4) Where an outer-home signal and a distant signal are fixed on the same post the upper arm is the outer-home signal, thus—



Operation of Outer-home Signal.

30. (1) *Double and Single Lines.*—The outer-home signal may be placed at "all-right" on double and single lines when the intermediate home signal, where provided, or the home signal is at "all-right". (See regulation No. 27.)

(2) *Permissive Working: Single Lines.*—When, on a single line, a train has been brought to a standstill at the outer-home signal at "danger", that signal must be kept at "danger" and only the intermediate home signal, where provided, or only the home signal operated for the train to proceed. [See regulation No. 31 (2) and (3).]

(3) *Terugstel 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 dit op „gevaar” teruggestel word onmiddellik nadat die lokomotief van die trein by die sinjaal verby is.

Inagneming van buitehuissinjaal.

31. (1) *Sinjaal op „alles reg”.*—Die buitehuissinjaal op „alles reg”, aldus—



dui aan:

(a) *Op dubbellyne.*—(i) Dat die tussenhuissinjaal, waar daar een is, op „alles reg” is en dat die lyn tot by die huissinjaal vry is;

(ii) waar daar nie ’n tussenhuissinjaal is nie, dat die huissinjaal op „alles reg” is en dat die lyn tot op ’n goeie afstand anderkant die vertreksinjaal vry is.

(b) *Op enkellyne.*—(i) Dat die tussenhuissinjaal, waar daar een is, op „alles reg” is en dat die lyn tot by die huissinjaal vry is;

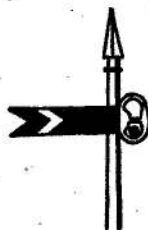
(ii) waar daar nie ’n tussenhuissinjaal is nie, dat die huissinjaal op „alles reg” is, en dat die lyn tot by die ruimtemerk aan die voorste end van die stasie vry is.

(2) *Sinjaal op „gevaar”: Dubbellyne.*—Wanneer die buitehuissinjaal op ’n dubbellyn op „gevaar” is, moet ’n drywer duskant daardie sinjaal stilhou. As die lyn vorentoe vry is nadat hy sy trein tot stilstand gebring het, mag hy stadig by die buitehuissinjaal verbyry, maar hy moet gereed wees om stil te hou buitekant die tussenhuissinjaal op „gevaar”, waar daar een is, of as daar nie een is nie, buitekant die huissinjaal as dit op „gevaar” is.

(3) *Sinjaal op „gevaar”: Enkellyne.*—Wanneer die buitehuissinjaal op ’n enkellyn op „gevaar” is, moet ’n drywer sy trein duskant daardie sinjaal tot stilstand bring. As die lyn vorentoe vry is nadat hy stilgehou het, mag hy stadig by die buitehuissinjaal verbyry, maar hy moet gereed wees om sy trein tot stilstand te bring duskant ’n moontlike versperring tussen daardie sinjaal en die tussenhuissinjaal, waar daar een is, of as daar nie een is nie, duskant die huissinjaal.

Afstandsinjaal.

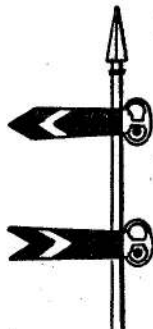
32. (1) ’n Afstandsinjaal het ’n swaeltartarm, aldus—



(2) ’n Afstandsinjaal in die horisontale stand is ’n sinjaal wat „versigtig” aandui.

(3) Waar die afstandsinjaal alleen aan ’n paal is, moet die afstand tussen daardie sinjaal en die volgende sinjaal wat op dieselfde lyn betrekking het, minstens 1,200 voet wees, behalwe waar anders spesiaal gemagtig.

(4) Waar ’n afstandsinjaal aan dieselfde paal as ’n buitehuissinjaal is, is die afstandsinjaal die onderste, aldus—



(3) *Replacing Signal to "Danger": Double and Single Lines.*—On double or single lines, when the outer-home signal has been placed at "all-right" for a train to pass, that signal must be replaced to "danger" immediately after the locomotive of the train has passed the signal.

Observance of Outer-home Signal.

31. (1) *Signal at "All-right".*—The outer-home signal at "all-right", thus—



indicates:—

(a) *On Double Lines*—(i) that the intermediate home signal, where provided, is at "all-right" and that the line is clear to the home signal;

(ii) where an intermediate home signal is not provided, that the home signal is at "all-right" and that the line is clear well in advance of the starting signal.

(b) *On single Lines*—(i) that the intermediate home signal, where provided, is at "all-right" and that the line is clear to the home signal;

(ii) where an intermediate home signal is not provided, that the home signal is at "all-right" and that the line is clear to the clearance mark at the forward end of the station.

(2) *Signal at "Danger": Double Lines.*—When the outer-home signal on a double line is at "danger" a driver must stop short of that signal. If, after he has stopped his train, the line ahead is clear, he may proceed slowly inside the outer-home signal but must be ready to stop his train outside the intermediate home signal, where provided, at "danger", or, in its absence, outside the home signal if it is at "danger".

(3) *Signal at "Danger": Single Lines.*—When the outer-home signal on a single line is at "danger", a driver must stop short of that signal. If, after he has stopped his train, the line ahead is clear, he may proceed slowly inside the outer-home signal but must be ready to stop short of any possible obstruction between that signal and the intermediate home signal, where provided, or, in its absence, the home signal.

Distant Signal.

32. (1) A distant signal has a fish-tail arm, thus—



(2) A distant signal in the horizontal position is a signal which indicates "caution".

(3) Where the distant signal is on a post by itself, the distance separating such signal from the next signal in advance relating to the same line, must be not less than 1,200 feet except where specially authorised.

(4) Where a distant signal is fixed on the same post as an outer-home signal the distant signal is the lower one, thus—



(5) Waar 'n afstandsinjaal nie op die standaardafstand ooreenkomstig subklousule (3) hiervan geplaas kan word nie, kan dit aan dieselfde paal as 'n vertrek- of voorvertreksinjaal, vir dieselfde lyn, van die vorige seinhuis geplaas word. In so 'n geval is die afstandsinjaal die onderste, aldus—



(6) Waar die afstandsinjaal wat uit een seinhuis bedien word naby 'n ander seinhuis geplaas word, moet die bedryfsdienaar by die laasgenoemde seinhuis toesien dat die sinjaal behoorlik werk. Die bedryfsdienaar uit wie se seinhuis die afstandsinjaal bedien word, moet egter seker maak dat die sinjaal behoorlik op die hefboombeweging reageer.

Bediening van afstandsinjaal.

33. (1) *Wanneer sinjaal op „alles reg” gestel mag word.*—(a) *Dubbellyne.*—Behalwe waar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal, mag die afstandsinjaal op 'n dubbellyn op „alles reg” gestel word slegs wanneer die hooflyn deur die stasie tot binne die volgende bloktrajek vry is, „lyn vry” vir daardie trajek verkry is en alle semafoorsiniale vir die betrokke treinbeweging op „alles reg” gestel is.

(b) *Enkellyne: Absoluutbedryf.*—Op 'n enkellyn mag die afstandsinjaal volgens absoluutbedryf op „alles reg” gestel word slegs wanneer die hooflyn deur die stasie tot binne die volgende trajek vry is, die teken (of „lyn vry” in die geval van tekenlose bedryf), vir daardie trajek verkry en alle vaste siniale vir die betrokke treinbeweging op „alles reg” gestel is.

(c) *Enkellyne: Permissiebedryf.*—Op 'n enkellyn mag die afstandsinjaal volgens permissiebedryf op „alles reg” gestel word slegs wanneer net een trein of die eerste trein van 'n reeks, na 'n tussenuitwykspoor of 'n telegraafstasie gaan en die hooflyn deur die stasie tot binne die volgende trajek vry is, die juiste teken (of „lyn vry” in die geval van tekenlose bedryf) vir daardie trajek verkry is en alle vaste siniale vir die betrokke treinbeweging op „alles reg” gestel is.

(d) Wanneer 'n gemengde of passasierstrein aangekondig is om by 'n stasie stil te hou, moet die afstandsinjaal vir so 'n trein op „alles reg” gestel word mits die bepalinge van paragraaf (a), (b) of (c) hiervan, na gelang van die geval, nagekom is.

(2) *Terugstel van sinjaal op „versigtig”:* *Dubbel- en enkellyne.*—Wanneer 'n afstandsinjaal op dubbel- en enkellyne op „alles reg” gestel is vir 'n trein om verby te gaan, moet dit op „versigtig” teruggestel word onmiddellik nadat die lokomotief van die trein by die sinjaal verby is.

Inagneming van afstandsinjaal.

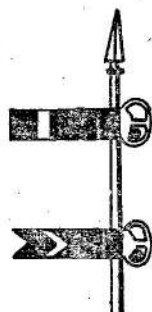
34. (1) *Sinjaal op „alles reg”:* *Dubbellyne.*—Behalwe waar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal, dui 'n afstandsinjaal op „alles reg” op 'n dubbellyn aan dat die volgende bloktrajek vry is en dat alle vaste siniale vir die lyn waarop die afstandsinjaal betrekking het, ook op „alles reg” is.

(2) *Sinjaal op „versigtig”:* *Dubbellyne.*—Behalwe waar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal, dui 'n afstandsinjaal op „versigtig” op 'n dubbellyn aan dat die volgende bloktrajek beset is en dat sowel die vertreksinjaal as die voorvertreksinjaal, waar daar een is, op „gevaar” is. Die drywer moet in hierdie omstandighede stadiger ry en gereed wees om by die tussenhuissinjaal waar daar een is, op „gevaar” of, as daar nie een is nie, by die huissinjaal op „gevaar” stil te hou.

(3) *Sinjaal op „alles reg”:* *Enkellyne.*—Op 'n enkellyn dui 'n afstandsinjaal op „alles reg” aan dat die volgende trajek vry is, dat die teken (of „lyn vry” in die geval van tekenlose bedryf) vir daardie trajek verkry is, en dat alle vaste hooflynsiniale vir die betrokke treinbeweging op „alles reg” gestel is.

(4) *Sinjaal op „versigtig”:* *Enkellyne.*—Wanneer 'n afstandsinjaal op 'n enkellyn op „versigtig” is, moet die drywer die snelheid van sy trein so verminder dat hy kan stilhou duskant 'n trein of voertuig wat die lyn mag versper binne die gebied wat deur so 'n sinjaal beskerm word (kyk regulasie no. 224).

(5) Where a distant signal cannot be placed at the standard distance, as provided in sub-clause (3) hereof, it may be placed on the same post as a starting or an advance starting signal, for the same line, of the signal cabin in the rear. In such case the distant signal will be the lower one, thus—



(6) Where the distant signal, which is worked from one cabin, is placed near to another cabin, the operator at the latter cabin must see to it that the signal is operating correctly. The operator from whose cabin the distant signal is worked, must, however, ensure that the signal responds correctly to the lever movement.

Operation of Distant Signal.

33. (1) *When Signal may be Placed at "All-right".—(a) Double Lines.*—Except where otherwise provided in local appendices the distant signal on a double line may only be placed at "all-right" when the main line through the station into the block section ahead is clear, "line clear" for that section has been obtained, and all semaphore signals governing such train movement have been placed at "all-right".

(b) *Single Lines: Absolute Working.*—On a single line the distant signal under absolute working may only be placed at "all-right" when the main line through the station into the section ahead is clear, the token, (or "line clear" in the case of non-token working) for that section has been obtained, and all fixed signals in connection with such train movement have been placed at "all-right".

(c) *Single lines: Permissive Working.*—On a single line the distant signal under permissive working may only be placed at "all-right" when one train only or the first train of a series is proceeding to an interloop or to a telegraph station, and when the main line through the station into the section ahead is clear, the correct token (or "line clear" in the case of non-token working) for that section has been obtained, and all fixed signals in connection with such train movement have been placed at "all-right".

(d) When a mixed or passenger train is scheduled to stop at a station, the distant signal for such train must be placed at "all-right" provided the terms of paragraph (a), (b) or (c) hereof, as the case may be, have been complied with.

(2) *Replacing Signal to "Caution": Double and Single Lines.*—When a distant signal on double or single lines has been placed at "all-right" for a train to pass, that signal must be replaced to "caution" immediately after the locomotive of the train has passed it.

Observance of Distant Signal.

34. (1) *Signal at "All-right": Double Lines.*—Except where otherwise provided in the local appendices a distant signal at "all-right" on a double line indicates that the block section ahead is clear and that all fixed signals for the line to which the distant signal relates, are also at "all-right".

(2) *Signal at "Caution": Double Lines.*—Except where otherwise provided in local appendices a distant signal at "caution" on a double line indicates that the block section ahead is occupied and that the starting signal as well as the advance starting signal, where provided, is at "danger". Under these conditions the driver must reduce speed and be ready to stop at the intermediate home signal, where provided, at "danger" or, in its absence, the home signal at "danger".

(3) *Signal at "All-right": Single Lines.*—On a single line a distant signal at "all-right" indicates that the section ahead is clear, that the token (or "line clear" in the case of non-token working) has been obtained for that section and that all main line fixed signals in connection with the train movement concerned have been placed at "all-right".

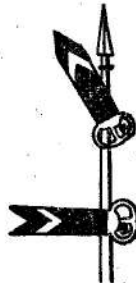
(4) *Signal at "Caution": Single Lines.*—When a distant signal on a single line is at "caution", the driver must reduce the speed of his train sufficiently to be able to stop short of a train or vehicle which may obstruct the line inside the area protected by such signal. (See regulation No. 224.)

(5) *Afstand- en buitehuissinjaal op „alles reg”*: Dubbel- en enkellyne.—Wanneer 'n afstand- en 'n buitehuissinjaal op dubbel- en enkellyne aan dieselfde paal is 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- en enkellyne.—Wanneer 'n afstandsinjaal op dubbel- en enkellyne aan dieselfde paal as 'n buitehuissinjaal is en die afstandsinjaal op „versigtig” en die buitehuissinjaal op „alles reg” is, aldus—

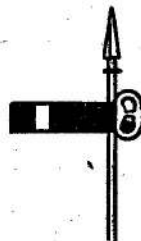


is die aanduidings in regulasie no. 31 (1) (a) ten opsigte van dubbellyne, of in regulasie no. 31 (1) (b) ten opsigte van enkellyne, van toepassing.

Vertrek- en voorvertreksinjaal.

(Van toepassing op dubbellyne, en op enkellyne wat beheer word deur die tekenlose stelsel van treinbeheer.)

35. (1) 'n Vertrek- en 'n voorvertreksinjaal het 'n arm met 'n vierkantige end, aldus—



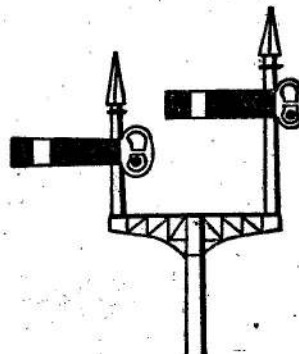
(2) (a) 'n Voorvertreksinjaal, waar daar een is, beheer die ingang na die volgende bloktrajek.

(b) Waar daar nie 'n voorvertreksinjaal is nie, beheer 'n vertreksinjaal die ingang na die volgende bloktrajek.

(c) Waar daar nie 'n tussenhuis- of 'n buitehuissinjaal is nie, eindig die vorige bloktrajek by 'n vertreksinjaal.

(3) 'n Vertrek- of 'n voorvertreksinjaal op „gevaar” is 'n absolute stopsinjaal.

(4) Op stasies en aansluitings waar daar twee of meer vertreksinjale aan afsonderlike pale van verskillende hoogtes langs mekaar is, aldus—



(5) *Distant and Outer-home Signals at "All right": Double and Single Lines.*—When a distant signal and an outer-home signal on double and single lines are on the same post and both signals are at "all-right", thus—



the indications in sub-clause (1) hereof in respect of double lines, or in sub-clause (3) hereof in respect of single lines, are applicable.

(6) *Distant Signal at "Caution": Outer-home Signal at "All-right": Double and Single Lines.*—When a distant signal on double and single lines is fixed on the same post as an outer-home signal, and the distant signal is at "caution" and the outer-home signal is at "all-right", thus—

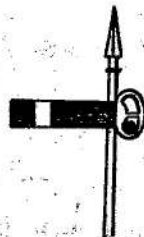


the indications in regulation No. 31 (1) (a) in respect of double lines or in regulation No. 31 (1) (b) in respect of single lines, are applicable.

Starting and Advance Starting Signals.

(Applicable to Double Lines, and to Single Lines controlled by the Non-token System of Train Control.)

35. (1) A starting and an advance starting signal have a square-ended arm, thus—



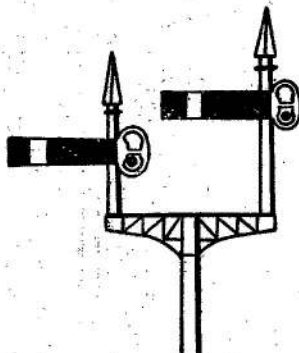
(2) (a) An advance starting signal, where provided, controls the entrance to the block section ahead.

(b) In the absence of an advance starting signal, a starting signal controls the entrance to the block section ahead.

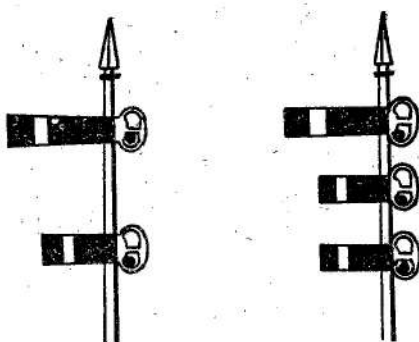
(c) Where an intermediate home or outer-home signal is not provided, a starting signal terminates the block section in rear.

(3) A starting or an advance starting signal at "danger" is an absolute "stop" signal.

(4) At stations and junctions where two or more starting signals are provided on separate posts of different heights alongside each other, thus—



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



het die boonste arm betrekking op die looplyn met die minste kromming en die onderste arm of arms op die looplyn(e) aan die regter- of linkerkant, na gelang van die geval.

Bediening van vertrek- of voorvertreksinjaal.

(Van toepassing op dubbellyne, en op enkellyne wat beheer word deur die tekenlose stelsel van treinbeheer.)

36. (1) Wanneer sinjale wat die vertrek van 'n trein na die volgende telegraafstasie beheer, op „alles reg” gestel mag word.—'n Voorvertreksinjaal of, waar daar nie een is nie, 'n vertreksinjaal, mag op „alles reg” gestel word vir 'n trein om na die volgende telegraafstasie te vertrek, slegs nadat „lyn vry” van die volgende seinhuis verkry is, behalwe waar anders spesiaal bepaal.

(2) Trein op pad na voorvertreksinjaal.—Wanneer die voorvertreksinjaal op „gevaar” is, moet die vertreksinjaal ook op „gevaar” gehou word. As dit egter nodig is dat 'n trein na die voorvertreksinjaal moet beweeg, mits die lyn vry is tot by daardie sinjaal, mag die vertreksinjaal op „alles reg” gestel word nadat die trein heeltemal of byna by daardie sinjaal tot stilstand gebring is. As die uitsig weens of ander toestand sleg is, moet 'n trein wat op „lyn vry” wag, in sig van die bedryfsdienaar gehou word.

(3) Rangeerwerk verby vertreksinjale.—(a) Waar daar behalwe 'n vertreksinjaal ook 'n voorvertreksinjaal is en daar nie 'n rangeersinjaal aan die vertreksinjaal is nie, mag laasgenoemde sinjaal vir 'n rangeerbeweging op „alles reg” gestel word, mits die lyn vry is tussen die vertrek- en die voorvertreksinjaal. (Kyk regulasie no. 135.)

(b) Wanneer 'n trein vir rangeer- of ander doeleindes by die voorvertreksinjaal of, waar daar nie 'n voorvertreksinjaal is nie, die vertreksinjaal, moet verbygaan as dit op „gevaar” is, moet dit op „gevaar” gehou word. Die rangeerwerk moet deur middel van 'n rangeersinjaal beheer word [kyk regulasie no. 46 (1)] of, as daar nie so 'n sinjaal is nie, deur middel van 'n handsein „alles reg” by of naby die voorvertreksinjaal of die vertreksinjaal, na gelang van die geval, of deur middel van 'n mondelinge opdrag van die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar.

(4) Terugstel van sinjaal op „gevaar”.—Wanneer 'n vertreksinjaal of 'n voorvertreksinjaal op „alles reg” gestel is vir 'n trein om na die volgende telegraafstasie te vertrek, moet die kontrolehefboom vir die sinjaal in die gewone stand in die raam teruggestel word onmiddellik nadat die volledige trein by die sinjaal verby is of die trein tot stilstand gekom het.

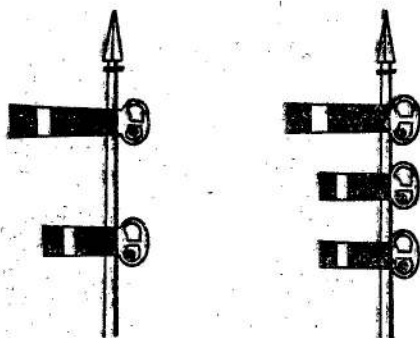
Inagneming van vertrek- en voorvertreksinjaal.

(Van toepassing op dubbellyne, en op enkellyne wat beheer word deur die tekenlose stelsel van treinbeheer.)

37. (1) Sinjaal op „alles reg”.—Wanneer 'n vertreksinjaal of, waar daar een is, 'n voorvertreksinjaal op „alles reg” is, dui dit aan dat die lyn tot by die volgende absolute stopsinjaal vry is, behalwe waar daar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word.

(2) Sinjaal vir deurgang deur bloktrajek.—'n Drywer mag die volgende bloktrajek binnery slegs nadat die vertreksinjaal of, waar daar een is, die voorvertreksinjaal, vir daardie trajek op „alles reg” gestel is, behalwe soos bepaal in subklousule (3) hiervan.

or where one starting signal is below another on the same side of the post, thus—



the highest arm relates to the running line with the least curvature and the lower arm or arms to the running line(s) on the right or left, as the case may be.

Operation of Starting and Advance Starting Signals.

(Applicable to Double Lines, and to Single Lines controlled by the Non-token System of Train Control.)

36. (1) *When Signals Controlling the Departure of a Train to the Telegraph Station in Advance may be Placed at "All-right".*—An advance starting signal or, in its absence, a starting signal, may only be placed at "all-right" to allow a train to proceed to the telegraph station in advance after "line clear" has been obtained from the signal cabin in advance, except where otherwise specially provided.

(2) *Train Proceeding to Advance Starting Signal.*—When the advance starting signal is at "danger", the starting signal must also be kept at "danger". If, however, it is necessary for a train to draw forward to the advance starting signal, provided the line is clear to that signal, the starting signal may be placed at "all-right" after the train has been brought quite, or nearly, to a standstill at that signal. If visibility is bad owing to weather or other conditions, a train waiting "line clear" must be kept in sight of the operator.

(3) *Shunting Past Starting Signals.*—(a) Where there is an advance starting signal in addition to a starting signal, and a shunt signal is not provided on the starting signal, the latter signal may be placed at "all-right" for a shunting movement provided the line is clear between the starting and the advance starting signals. (See regulation No. 135.)

(b) When, for shunting or other purposes, a train is required to pass the advance starting signal or, where there is no advance starting signal, the starting signal, when it is at "danger", the signal must be kept at "danger". The shunting operation must be controlled by means of a shunt signal [see regulation No. 46 (1)] or, in the absence of such signal, by means of an "all-right" hand-signal at or near the advance starting or the starting signal, as the case may be, or by means of oral instruction given by the operator or other authorised servant.

(4) *Replacing Signal to "Danger".*—When a starting signal or an advance starting signal has been placed at "all-right" for a train to proceed to the telegraph station in advance, the lever controlling the signal must be restored to the normal position in the frame immediately after the train complete has passed the signal or the train has come to a standstill.

Observance of Starting and Advance Starting Signals.

(Applicable to Double Lines, and to Single Lines controlled by the Non-token System of Train Control.)

37. (1) *Signal at "All-right".*—When a starting signal or, where provided, an advance starting signal is at "all-right", it indicates that the line is clear to the first absolute stop signal in advance, except where otherwise laid down in the local appendices.

(2) *Signal to Proceed Through Block Section.*—A driver may only proceed into the block section ahead after the starting signal or, where provided, the advance starting signal, for that section has been placed at "all-right", except as provided in sub-clause (3) hereof.

(3) Wanneer sinjaal op „gevaar” verbygegaan mag word.—(a) 'n Vertreksinjaal of, waar daar een is, 'n voorvertreksinjaal, mag op „gevaar” verbygegaan word wanneer—

- (i) dit nodig is vir rangeerdoeleindes soos bepaal in regulasie no. 36 (3) (b);
- (ii) dit defek is [kyk regulasie no. 101 (7)];
- (iii) die lyn versper is [kyk regulasie no. 234 (1) en (3)];
- (iv) loodsbedryf in werking is [kyk regulasies nos. 230 en 235 (10)];
- (v) blokinstrumente en klokke weier [kyk klousule 33 (1) en (2), afdeling VII van die Algemene Aanhangsel (deel I)].

(b) Behalwe soos bepaal in paragraaf (a) (i) en (iv) en paragraaf (c) hiervan, mag die vertreksinjaal op „gevaar” verbygegaan word slegs as 'n handsein „alles reg” by die betrokke wissel vertoon word. Waar daar nie 'n wissel is nie, moet die handsein „alles reg” by of naby die sinjaal vertoon word, tensy mondelinge opdrag aan die drywer gegee word om by die sinjaal op „gevaar” verby te ry. Die handsein of mondelinge opdrag, na gelang van die geval, moet gegee word deur die bedryfsdienaar of, op sy magtiging, deur die dienaar in beheer van die beweging. Voordat die verantwoordelike dienaar 'n drywer magtig om by 'n vertreksinjaal op „gevaar” verby te ry, moet hy seker maak dat die wissels waaroor die trein moet gaan, reg gestel is.

(c) Wanneer 'n vertreksinjaal of, waar daar een is, 'n voorvertreksinjaal, dié vertrek van treine na die volgende telegraafstasie beheer en die bepalinge van paragraaf (a) (ii), (iii) of (v) hiervan van toepassing is, kan die bedryfsdienaar die trein by of naby die seinhuis stop en die drywer en kondukteur van die omstandighede in kennis stel. Daarna moet die drywer skriftelik gemagtig word om by die sinjaal op „gevaar” verby te ry. 'n Afskrif van die skriftelike magtiging moet ook aan die kondukteur gegee word. Vir hierdie doel moet die bedryfsdienaar die afstandsinjaal, waar daar een is, op „versigtig” hou en 'n gevaarhandsein aan die drywer vertoon.

Roetesinjaal.

(Van toepassing net op enkellyntekentrajekte.)

38. (1) 'n Roetesinjaal het 'n klein semafoorarm wat vas is aan en uitsteek by 'n wit skyf, aldus—



(2) 'n Roetesinjaal op „gevaar” is 'n absolute stopsinjaal.

(3) Die stand „gevaar” van 'n roetesinjaal word bedags aangedui deur die arm in die horisontale stand en snags deur die lamp wat 'n rooi liggie vertoon.

(4) Die stand „alles reg” van 'n roetesinjaal word bedags aangedui deur die arm halfpad uit die horisontale stand opgelig en snags deur die lamp wat 'n groen liggie vertoon.

(5) Aansluiting: Enkellyn uit 'n enkellyn.—(a) Daar is twee roetesinjale by 'n enkellynaansluiting.

(b) Wanneer daar twee roetesinjale aan dieselfde kant van 'n paal is, aldus—



het die boonste sinjaal betrekking op die looplyn met die minste kromming en die onderste sinjaal op die looplyn aan die regter- of linkerkant, na gelang van die geval.

(3) *When Signal may be Passed at "Danger".*—(a) A starting or, where provided, an advance starting signal may be passed at "danger" when—

- (i) it is necessary for shunting purposes, as provided in regulation No. 36 (3) (b);
- (ii) it is defective [see regulation No. 101 (7)];
- (iii) the line is obstructed [see regulation No. 234 (1) and (3)];
- (iv) pilot-working is in operation [see regulations Nos. 230 and 235 (10)];
- (v) block instruments and bells fail [see clause 33 (1) and (2), Section VII of the General Appendix (Part I)].

(b) Except as provided in paragraph (a) (i) and (iv) and paragraph (c) hereof, the starting signal may be passed at "danger" only if an "all-right" hand-signal is displayed at the points in question. Where there are no points the "all-right" hand-signal must be displayed at or near the signal unless oral instructions are given to the driver to pass the signal at "danger". The hand-signal or oral instruction, as the case may be, must be given by the operator or on his authority by the servant in charge of the movement. Before the responsible servant authorises a driver to pass a starting signal at "danger" he must ensure that the points over which the train has to pass are correctly set.

(c) When a starting signal or, where provided, an advance starting signal, controls the departure of trains to the telegraph station in advance, and the provisions of paragraph (a) (ii), (iii) or (v) hereof are applicable, the operator may stop the train at or near the signal cabin and advise the driver and the guard of the circumstances. The driver must thereafter be given written authority to pass the signal at "danger". A copy of the written authority must also be given to the guard. For this purpose the operator must keep the distant signal, where provided, at "caution" and display a "danger" hand-signal to the driver.

Route Signal.

(Applicable only to Single Line Token Sections.)

38. (1) A route signal has a small semaphore arm mounted on and extending beyond a white disc, thus—



(2) A route signal at "danger" is an absolute "stop" signal.

(3) During the day a route signal at "danger" is shown by means of the arm in the horizontal position and at night by means of the lamp which shows a small red light.

(4) A route signal at "all-right" is shown during the day by means of the arm raised half-way from the horizontal position and at night by means of the lamp which shows a small green light.

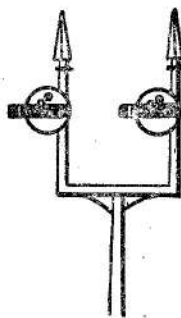
(5) *Junction: Single Line off a Single Line.*—(a) At a single line junction two route signals are provided.

(b) When two route signals are on the same side of a post, thus—



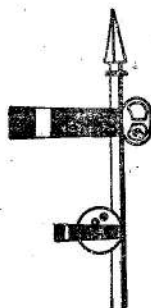
the higher signal relates to the running line with least curvature and the lower signal to the running line on the right or left, as the case may be.

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



het die siniale betrekking op die ooreenstemmende lyne aan die regter- of linkerkant.

(6) *Aansluiting: Enkellyn uit dubbellyn.*—Waar 'n enkellyn uitdraai uit 'n dubbellyn, is die roetesinjal vir die enkellyn aan dieselfde paal as die huis- of vertreksinjal vir die dubbellyn, maar aan die onderkant daarvan, aldus—



(7) *Aansluiting: Dubbellyn wat uitloop in enkellyn.*—(a) Waar 'n dubbellyn uitloop in 'n enkellyn, word 'n roetesinjal gebruik, aldus—



(b) Waar 'n dubbellyn uitloop in 'n enkellyn, eindig die dubbellyn-bloktrajek by 'n roetesinjal as daar net 'n huissinjal benewens die roetesinjal is.

(8) *Inrywissels vir uitgaande treine op enkellynstasies.*—Op 'n enkellynstasie waar 'n sylyn uit die hooflooplyn uitdraai en die sylynwissel 'n inrywissel vir uitgaande treine is, is daar 'n roetesinjal, aldus—



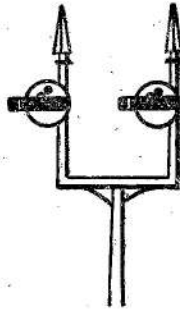
Bediening van roetesinjal.

39. (1) *Wanneer sinjal op „alles reg” gestel mag word.*—'n Roetesinjal mag op „alles reg” gestel word vir 'n trein om die volgende telegraaftrajek binne te gaan, nadat die aansluitingswissel reg gestel, die teken vir die betrokke trajek verkry en die vasgestelde pouse in ag geneem is. (Kyk regulasies nos. 96, 195, 204 en 207.)

(2) *Wanneer sinjal vir rangeerdoeleindes gebruik moet word.*—Wanneer dit vir rangeer- of ander doeleindes nodig is om 'n trein of voertuie by 'n roetesinjal verby te laat gaan en daar nie 'n rangeersinjal is nie, moet die bedryfsdienaar die roetesinjal op „alles reg” stel. Die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar moet ook die voorgeskrewe handsein vertoon of 'n mondelinge opdrag aan die drywer gee. (Kyk regulasie no. 68.)

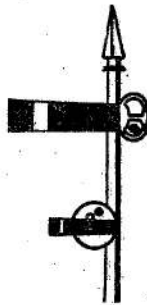
(3) *Terugstel van sinjal op „gevaar”.*—Wanneer 'n roetesinjal op „alles reg” gestel is vir 'n trein om te vertrek, of vir 'n rangeerbeweging, moet die kontrolehefboom vir die sinjal in die gewone stand in die raam teruggestel word onmiddellik nadat die volledige trein of, in die geval van 'n rangeerbeweging, die lokomotief en/of al die voertuie, by die sinjal verby is, of tot stilstand gekom het.

(c) When two route signals are on separate posts alongside each other, thus—



the signals relate to the corresponding lines to the right or left.

(6) *Junction: Single Line off Double Line.*—Where a single line diverges from a double line the route signal for the single line is fixed on the same post as the double line home or starting signal, but is below it, thus—



(7) *Junction: Double Line Merging into Single Line.*—(a) Where a double line merges into a single line a route signal is used, thus—



(b) Where a double line merges into a single line, a route signal terminates the double line block section if only a home signal is provided in addition to the route signal.

(8) *Points Facing to Outgoing Trains at Single Line Stations.*—At a single line station, where a siding takes off from the main running line and the siding points are facing to outgoing trains, a route signal is provided, thus—



Operation of Route Signal.

39. (1) *When Signal may be Placed at "All-right".*—A route signal may be placed at "all-right" to allow a train to proceed into the telegraph section ahead, after the junction points have been correctly set, the token for the section in question has been obtained and the prescribed interval of time has been observed. (See regulations Nos. 96, 195, 204 and 207.)

(2) *When Signal must be Used for Shunting Purposes.*—When, for shunting or other purposes, it is necessary for a train or vehicles to pass a route signal, and a shunt signal is not available, the operator must place that signal at "all-right". The operator or other authorised servant must also display the prescribed hand-signal or give an oral instruction to the driver. (See regulation No. 68.)

(3) *Replacing Signal to "Danger".*—When a route signal has been placed at "all-right" for a train to proceed, or for a shunting movement, the lever controlling the signal must be restored to the normal position in the frame immediately after the train complete, or in the case of a shunting movement, the locomotive and/or all the vehicles complete, has/have passed the signal or has/have come to a standstill.

Inagneming van roetesinjaal.

40. (1) *Sinjaal op „alles reg” vir volgende trajek.*—’n Roetesinjaal op „alles reg” vir ’n trein om die volgende telegraaftrajek binne te loop, dui aan dat die aansluitingswissel reg gestel, die teken vir die volgende trajek verkry en die vasgestelde pouse in ag geneem is. (Kyk regulasies nos. 96, 195, 204 en 207.)

(2) *Sinjaal op „alles reg” vir rangeerdoeleindes.*—Wanneer ’n roetesinjaal vir ’n rangeerbeweging op „alles reg” gestel is, mag die drywer by die sinjaal verbygaan slegs sover as wat dit vir rangeerdoeleindes nodig is, mits die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar aan hom ook die voorgeskrewe handsein vertoon of mondelinge opdrag gee. (Kyk regulasies nos. 135 en 220.)

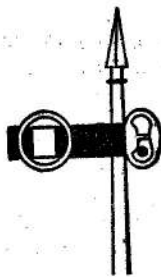
(3) *Wanneer sinjaal op „gevaar” verbygegaan mag word.*—(a) ’n Roetesinjaal mag op „gevaar” verbygegaan word wanneer—

- (i) ’n rangeersinjaal aan dieselfde paal as die roetesinjaal op „alles reg” is [kyk regulasie no. 46 (1)];
- (ii) die roetesinjaal defek is [kyk regulasie no. 101 (7)];
- (iii) ’n trein of voertuig tot op ’n versperde lyn moet gaan (kyk regulasies nos. 227, 229 en 233);
- (iv) die roetesinjaal nie betrekking het op die lyn waaroor ’n trein of voertuig moet gaan nie;
- (v) loodsbedryf in werking is (kyk regulasie no. 230).

(b) Behalwe waar daar ’n rangeersinjaal is [kyk paragraaf (a) (i) hiervan], mag ’n roetesinjaal op „gevaar” verbygegaan word slegs wanneer ’n handsein „alles reg” by of naby die sinjaal vertoon word. Die handsein moet vertoon word deur die bedryfsdienaar of, op sy magtiging, deur die dienaar in beheer van die beweging.

Goedere-of-sylinsinjaal.

41. (1) (a) ’n Semafoorgoedere-of-sylinsinjaal het ’n arm met ’n vierkantige end en word deur middel van ’n ring onderskei, aldus—



(b) ’n Semafoorgoedere-of-sylinsinjaal kan afsonderlik aan ’n paal wees of aan dieselfde paal as ’n huis- of vertreksinjaal, maar aan die onderkant daarvan.

(2) (a) ’n Kleurliggoedere-of-sylinsinjaal, waar daar een is, is aan dieselfde paal as die hoofkleurligsinjaal, maar aan die onderkant daarvan, aldus—



(b) ’n Kleurliggoedere-of-sylinsinjaal vertoon net ’n geel lig wat aandui „ry versigtig”. Wanneer die sinjaal ’n geel lig vertoon, is die hoofkleurligsinjaal op „gevaar”.

(3) Waar ’n semafoor- of kleurliggoedere-of-sylinsinjaal die beweging van ’n trein in ’n goederesylyn in beheer, moet dit bedien en in ag geneem word ooreenkomstig die regulasies wat op ’n huissinjaal van toepassing is. (Kyk regulasies nos. 27, 28 en 96.)

(4) Waar ’n semafoorgoedere-of-sylinsinjaal die beweging van ’n trein uit ’n goederesylyn beheer, moet dit bedien en in ag geneem word ooreenkomstig die regulasies wat op ’n vertreksinjaal van toepassing is. (Kyk regulasies nos. 36, 37 en 96.)

Observance of Route Signal.

40. (1) *Signal at "All-right" for Section Ahead.*—A route signal at "all-right" to allow a train to proceed into the telegraph section ahead indicates that the junction points are correctly set, that the token for the section ahead has been obtained, and that the time interval laid down has been observed. (See regulations Nos. 96, 195, 204 and 207.)

(2) *Signal at "All-right" for Shunting Purposes.*—When a route signal has been placed at "all-right" for a shunting movement, the driver may only proceed past the signal as far as it is necessary for shunting purposes, provided he also receives the prescribed hand-signal or oral instruction from the operator or other authorised servant. (See regulations Nos. 135 and 220.)

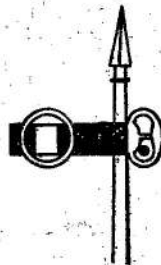
(3) *When Signal may be Passed at "Danger".*—(a) A route signal may be passed at "danger" when—

- (i) a shunt signal on the same post as the route signal is at "all-right" [see regulation No. 46 (1)];
- (ii) the route signal is defective [see regulation No. 101 (7)];
- (iii) it is necessary for a train or vehicle to proceed on to an obstructed line (see regulations Nos. 227, 229 and 233);
- (iv) the route signal does not relate to the line on which a train or vehicle is required to proceed;
- (v) pilot-working is in operation (see regulation No. 230).

(b) Except where a shunt signal is provided, [see paragraph (a) (i) hereof], a route signal may be passed at "danger" only if an "all-right" hand-signal is displayed at or near the signal. The hand-signal must be given by the operator or, on his authority, by the servant in charge of the movement.

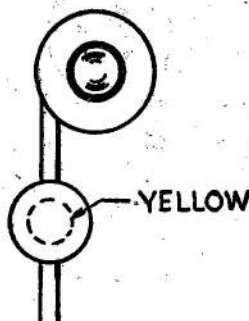
Goods or Siding Signal.

41. (1) (a) A semaphore goods or siding signal has a square-ended arm and is distinguished by means of a ring, thus—



(b) A semaphore goods or siding signal may be fixed on a post by itself or on the same post as, but below, a home or starting signal.

(2) (a) A colour-light goods or siding signal, where provided, is fixed on the same post as the main colour-light signal, but below it, thus—



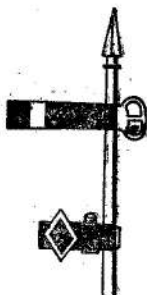
(b) A colour-light goods or siding signal displays only a yellow light which indicates "proceed with caution". When the signal displays a yellow light, the main colour-light signal is at "danger".

(3) Where a semaphore or colour-light goods or siding signal controls the movement of a train into a goods siding, it must be operated and observed in accordance with the regulations applicable to a home signal. (See regulations Nos. 27, 28 and 96.)

(4) Where a semaphore goods or siding signal controls the movement of a train from a goods siding, it must be operated and observed in accordance with the regulations applicable to a starting signal. (See regulations Nos. 36, 37 and 96.)

Inroepsinjaal.

42. (1) (a) 'n Semafoorinroepsinjaal het 'n klein arm met 'n vierkantige end en word deur middel van 'n ruitvormige teken onderskei; dit is aan dieselfde paal as die huissinjaal, maar aan die onderkant daarvan, aldus—



(b) Die stand „alles reg” van 'n semafoorinroepsinjaal word snags deur 'n groen liggie aangedui. Wanneer die sinjaal in die gewone stand is, kan die lig van die sinjaallamp nie gesien word nie.

Bediening van inroepsinjaal.

43. (1) 'n Semafoorinroepsinjaal mag op „alles reg” gestel word net wanneer dit nodig is om 'n trein binne te laat op 'n looplyn wat beset of waarvan die voorste gedeelte versper is, en die hefboom wat met die sinjaal verbind is, mag bedien word slegs nadat die trein by die betrokke huissinjaal tot stilstand gebring is, behalwe waar andersluidende instruksies deur die Hoofbestuurder uitgereik is. (Kyk regulasie no. 94.)

(2) As die bedryfsdienaar met die drywer in verbinding wil tree nadat hy 'n semafoorinroepsinjaal op „alles reg” gestel het, moet hy 'n gevaarhandsein by die seinhuis vertoon of, waar dit nie doenlik is nie, moet die bedryfsdienaar reël dat sy opdrag mondelings oorgedra word.

Inagneming van inroepsinjaal.

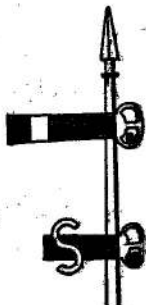
44. Voordat 'n drywer reageer op 'n semafoorinroepsinjaal op „alles reg”, moet hy, behalwe waar andersluidende instruksies deur die Hoofbestuurder uitgereik is, sy trein by daardie sinjaal tot stilstand bring en daarna by die betrokke huissinjaal op „gevaar” verbygaan en stadig ry sover as die lyn vry is. Hy moet gereed wees om duskant 'n versperring stil te hou en om op 'n gevaarhandsein te reageer as dit vertoon word.

Semafoor- en standligrangeersinjaal.

45. (1) Semafoorangeersinjaal.—(a) 'n Semafoorangeersinjaal het 'n klein arm met 'n vierkantige end en word deur middel van die letter S onderskei, aldus—



(b) 'n Semafoorangeersinjaal kan afsonderlik aan 'n paal wees of aan dieselfde paal as 'n vertrek-, voorvertrek- of roetesinjaal. Waar 'n semafoorangeersinjaal aan dieselfde paal as 'n ander sinjaal is, is die rangeersinjaal die onderste, aldus—

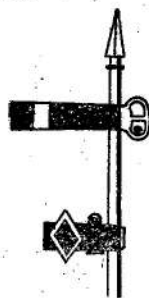


(c) Wanneer 'n semafoorangeersinjaal snags op „gevaar” is, vertoon die sinjaallamp 'n rooi liggie, en wanneer dit op „alles reg” is, 'n groen liggie.

(2) Standligrangeersinjaal.—(a) Standligrangeersinjaal word waar nodig in verbinding met kleurhigsinjaal gebruik, en elke standligrangeersinjaal het 'n onderskeidingsnommer en kodeletter. Die rangeersinjaal kan van die eenstand- of tweestandligtype wees. [Kyk regulasie no. 46 (2).]

Calling-on Signal.

42. (1) (a) A semaphore calling-on signal has a small square-ended arm, and is distinguished by a diamond; it is fixed on the same post as the home signal, but below it, thus—



(b) At night, the "all-right" position of a semaphore calling-on signal is shown by a small green light. When the signal is in the normal position the light from the signal lamp is not visible.

Operation of Calling-on Signal.

43. (1) A semaphore calling-on signal may only be placed at "all-right" when it is necessary to admit a train to a running line which is occupied, or is fouled at its forward end, and the lever controlling the signal may only be operated after the train has been brought to a standstill at the home signal in question, except where instructions to the contrary have been issued by the General Manager. (See regulation No. 94.)

(2) If the operator wishes to communicate with the driver after placing a semaphore calling-on signal at "all-right", he must exhibit a "danger" hand-signal at the signal cabin or, where this is not practicable, the operator must arrange for his instructions to be transmitted orally.

Observance of Calling-on Signal.

44. Before acting on a semaphore calling-on signal in the "all-right" position, a driver must, except where instructions to the contrary have been issued by the General Manager, bring his train to a standstill at such signal, and thereafter pass the home signal in question at "danger", and proceed slowly forward as far as the line is clear. He must be ready to stop short of any obstruction and to comply with a "danger" hand-signal should such signal be displayed.

Semaphore and Position-light Shunt Signals.

45. (1) *Semaphore Shunt Signal.*—(a) A semaphore shunt signal has a small square-ended arm and is distinguished by the letter "S", thus—



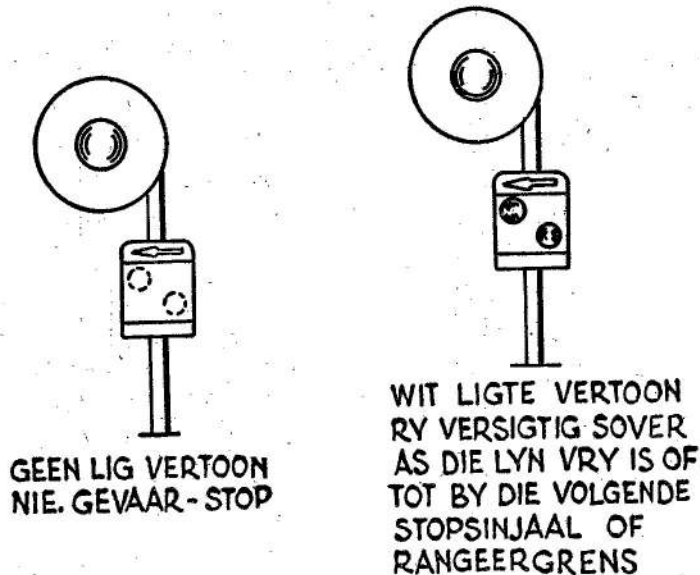
(b) A semaphore shunt signal may be fixed on a post by itself or on the same post as a starting, advance starting or route signal. Where a semaphore shunt signal is fixed on the same post as another signal, it is the lower one, thus—



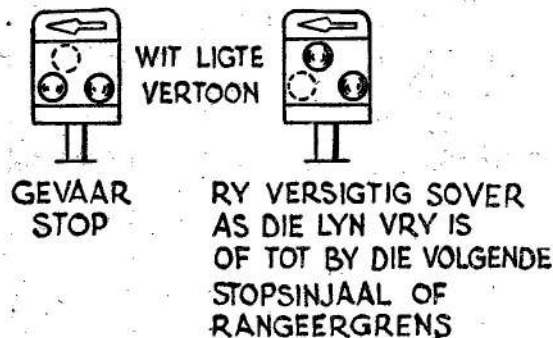
(c) When a semaphore shunt signal is at "danger", at night, the signal lamp shows a small red light, and when at "all-right" the signal lamp shows a small green light.

(2) *Position-light Shunt Signal.*—(a) Position-light shunt signals are used, where necessary, in conjunction with colour-light signals and each position-light shunt signal has a distinctive number and code letter. The shunt signals may be of the one-position or two-position light type [see regulation No. 46 (2)].

(b) 'n Eenstandligrangeersinjaal word onderkant of langs 'n hoofkleurligsinjaal aangebring en vertoon net die stand „versigtig”. Die stand „versigtig” word deur twee wit ligte op 'n hoek van 45 grade aangedui, aldus—



(c) 'n Tweestandligrangeersinjaal kan naby die grond of afsonderlik aan 'n paal wees en vertoon die sein „gevaar” deur middel van twee wit ligte in die horisontale stand, of die sein „versigtig” deur middel van twee wit ligte op 'n hoek van 45 grade, aldus—



Bediening en inagneming van semafoor- en standligrangeersinjaal.

46. (1) *Semafoorrangereersinjaal.*—(a) *Bediening.*—'n Semafoorrangereersinjaal mag op „alles reg” gestel word om 'n trein of voertuie slegs vir rangeerdoeleindes te laat verbygaan, mits die bedryfsdienaar seker is dat die lyn vry is sover as die beweging uitgevoer moet word.

(b) *Inagneming.*—(i) Wanneer 'n semafoorrangereersinjaal op „alles reg” is, magtig dit 'n drywer om vir rangeerdoeleindes daar verby te gaan en versigtig verder te ry sover as die lyn vry is, maar nie verder as die volgende stopsinjaal of die rangeergrens nie.

(ii) Wanneer 'n semafoorrangereersinjaal wat aan dieselfde paal as 'n vertrek- of voorvertreksinjaal is, op „alles reg” is, moet die drywer nie deur die volgende bloktrajek ry nie. (Kyk regulasie no. 135.)

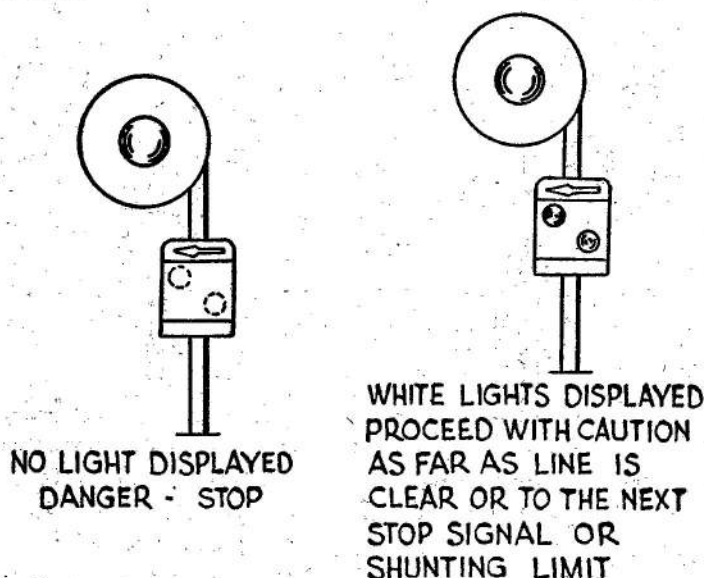
(2) *Standligrangeersinjaal.*—(a) *Bediening.*—'n Standligrangeersinjaal mag op „versigtig” gestel word om 'n trein of voertuie vir rangeerdoeleindes daar te laat verbygaan, mits die bedryfsdienaar seker is dat die lyn vry is sover as die rangeerbeweging uitgevoer moet word.

(b) *Inagneming: Eenstandligrangeersinjaal.*—(i) *Geen lig word vertoon nie.*—Die gevaarstand word nie in die eenstandligrangeersinjaal vertoon nie, aangesien die rooi aspek van die hoofsinjaal vertoon word en „gevaar—stop” aandui.

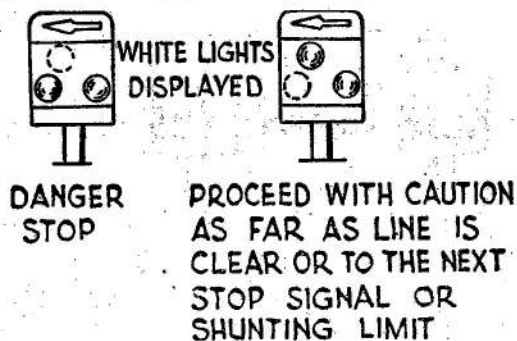
(ii) *Twee wit ligte word op 'n hoek van 45 grade vertoon.*—As twee wit ligte op 'n hoek van 45 grade onderkant die looplynsinjaal vertoon word, dui dit aan „ry versigtig” vir rangeerdoeleindes sover as die lyn vry is, maar nie verder as die volgende stopsinjaal of die rangeergrens nie. (Kyk regulasie no. 135.)

(c) *Inagneming: Tweestandligrangeersinjaal.*—(i) Waar twee wit ligte in die horisontale stand in 'n tweestandligrangeersinjaal vertoon word, of as geen lig daarin vertoon word nie, dui dit „gevaar—stop” aan.

(b) A one-position light shunt signal is fixed below or adjacent to a main colour-light signal and displays only the "caution" position. The "caution" position is indicated by two white lights at an angle of 45 degrees, thus—



(c) A two-position light shunt signal may be fixed near ground level or on a post by itself and displays the "danger" signal by means of two white lights in the horizontal position, or the "caution" signal by means of two white lights at an angle of 45 degrees, thus—



Operation and Observance of Semaphore and Position-light Shunt Signals.

46. (1) *Semaphore Shunt Signal.*—(a) *Operation.*—A semaphore shunt signal may be placed at "all-right" to allow a train or vehicle to pass it for shunting purposes only, provided the operator is satisfied the line is clear as far as is required for the movement to be performed.

(b) *Observance.*—(i) When a semaphore shunt signal is at "all-right" it authorises a driver to pass it for shunting purposes and to proceed with caution as far as the line is clear, but not further than the next stop signal or shunting limit.

(ii) When a semaphore shunt signal, where fixed on the same post as a starting or advance starting signal, is at "all-right", the driver must not proceed through the block section ahead. (See regulation No. 135.)

(2) *Position-light Shunt Signal.*—(a) *Operation.*—Except as provided in paragraph (d) hereof, a position-light shunt signal may be placed at "caution" to allow a train or vehicles to pass it for shunting purposes only, provided the operator is satisfied the line is clear as far as is required for the shunting movement to be performed.

(b) *Observance.*—*One-position light shunt signal.*—(i) *No light displayed.*—The "danger" position is not displayed in the one-position light shunt signal as the "red" aspect of the main signal is exhibited and indicates "Danger—stop".

(ii) *Two white lights displayed at an angle of 45 degrees.*—Where two white lights at an angle of 45 degrees are displayed below a running line signal, this indicates—"Proceed with caution" for shunting purposes as far as the line is clear, but not further than the next stop signal or shunting limit. (See regulation No. 135.)

(c) *Observance.*—*Two-position Light shunt signal.*—(i) Where two white lights are displayed in the horizontal position or no light is displayed in a two-position light shunt signal, this indicates—"Danger—stop".

(ii) Waar twee wit ligte op 'n hoek van 45 grade in 'n tweestandligrangeersinjaal vertoon word, dui dit aan „ry versigtig” vir rangeerdoel-eindes sover as die lyn vry is, maar nie verder as die volgende stopsinjaal of die rangeergrens nie. (Kyk regulasie no. 135.)

(d) *Binnelaat van treine deur middel van standligrangeersiniale.*—(i) 'n Eenstandligrangeersinjaal mag op „versigtig” gestel word om 'n trein binne te laat as die hoofkleurligsinjaal, aan dieselfde paal as die eenstandligrangeersinjaal, defek is, of om 'n trein binne te laat op 'n looplyn wat beset of waarvan die voorste gedeelte versper is.

(ii) Voordat 'n drywer van 'n trein op 'n eenstandligrangeersinjaal reageer, moet hy, behalwe waar andersluidende instruksies deur die Hoofbestuurder uitgereik is, sy trein by daardie sinjaal tot stilstand bring en daarna by die hoofkleurligsinjaal wat aan dieselfde paal as die eenstandligrangeersinjaal is, op „gevaar” verbygaan, maar net as die eenstandligrangeersinjaal op „versigtig” gestel is. 'n Drywer moet gereed wees om duskant 'n versperring stil te hou en om onverwyld op 'n gevaarhandsein te reageer as dit vertoon word.

(iii) As die bedryfsdienaar met die drywer in verbinding wil tree nadat hy 'n eenstandligrangeersinjaal op „versigtig” gestel het, moet hy 'n gevaarhandsein by die seinhuis vertoon of, waar dit nie doenlik is nie, moet die bedryfsdienaar reël dat sy opdragte mondelings oorgedra word.

(iv) Op sommige plekke wat in die plaaslike aanhangsels bepaal word, waar 'n hoofkleurligsinjaal op „ry” is en die drywer van 'n trein by 'n tussengeleë tweestandligrangeersinjaal moet verbygaan, word twee wit ligte vertikaal in die tweestandligrangeersinjaal vertoon om aan te dui dat die drywer by die tweestandligrangeersinjaal mag verbyry sonder om 'n handsein „versigtig” of 'n mondelinge versekering dat alles in orde is, te ontvang. (Kyk regulasie no. 135.)

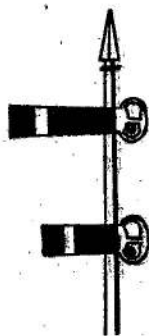
(e) *Sinjaal op „gevaar”.*—'n Semafoorrangeersinjaal of 'n tweestandligrangeersinjaal mag op „gevaar” verbygegaan word slegs wanneer mondelinge opdrag aan die drywer gegee word deur die bedryfsdienaar of, op sy magtiging, deur die dienaar in beheer van die beweging. Die bedryfsdienaar of gemagtigde dienaar, na gelang van die geval, moet seker maak dat die wissels reg gestel is en dat alles in orde is voordat hy mondelinge opdrag gee dat 'n beweging oor die betrokke wissels mag gaan.

Doodloopspoorsinjaal.

47. (1) 'n Doodloopspoorsinjaal het 'n arm met 'n vierkantige end soos dié van 'n huis- of verstreksinjaal, maar dit is kleiner, aldus—



(2) 'n Doodloopspoorsinjaal kan afsonderlik aan 'n paal wees of aan dieselfde paal as 'n tussenhuissinjaal, 'n huissinjaal of 'n vertreksinjaal. Waar 'n doodloopspoorsinjaal aan dieselfde paal as 'n tussenhuissinjaal, 'n huissinjaal of 'n vertreksinjaal is, is dit die onderste, aldus—



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

(4) 'n Doodloopspoorhuissinjaal beheer die beweging van 'n trein in 'n doodloopspoor in en moet bedien en in ag geneem word ooreenkomstig die regulasies wat van toepassing is op 'n huissinjaal. [Kyk regulasies nos. 27, 28 en 94 (3).]

(ii) Where two white lights are displayed at an angle of 45 degrees in a two-position light shunt signal, this indicates—"Proceed with caution" for shunting purposes as far as the line is clear, but not further than the next stop signal or shunting limit. (See regulation No. 135.)

(d) *Admittance of trains by means of position-light shunt signals.*—

(i) A one-position light shunt signal may be placed at "caution" to admit a train if the main colour-light signal, on the same post as the one-position light shunt signal, is defective, or to admit a train to a running line which is occupied, or is fouled at the forward end.

(ii) Before acting on a one-position light shunt signal, a driver of a train must, except where instructions to the contrary have been issued by the General Manager, bring his train to a standstill at such signal and thereafter pass the main colour-light signal, on the same post as the one-position light shunt signal, at "danger" but only if the one-position light shunt signal has been placed at "caution". A driver must be ready to stop short of any obstruction and to comply promptly with a "danger" hand-signal should such signal be displayed.

(iii) Should the operator wish to communicate with the driver after placing a one-position light shunt signal at "caution", he must exhibit a "danger" hand-signal at the signal cabin or, if not practicable, the operator must arrange for his instructions to be transmitted orally.

(iv) At certain places specified in the local appendices, where a main colour-light signal is at "proceed" and the driver of a train has to pass an intermediate two-position light shunt signal, two vertical white lights are displayed in the two-position light shunt signal as an indication that the driver may pass the two-position light shunt signal without receiving a "caution" hand-signal or oral assurance that everything is in order. (See regulation No. 135.)

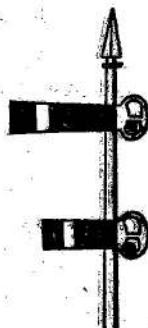
(e) *Signal at "Danger".*—A semaphore shunt signal or two-position light shunt signal may be passed at "danger" only when an oral instruction has been given to the driver by the operator or on his authority by the servant in charge of the movement. The operator or authorised servant, as the case may be, must ensure that the points are correctly set and that everything is in order before he gives an oral instruction permitting a movement over the points in question.

Dead-end Signal.

47. (1) A dead-end signal has a square-ended arm similar to a home signal or a starting signal, but smaller, thus—



(2) A dead-end signal may be fixed either on a separate post or on the same post as an intermediate home signal, a home signal, or a starting signal. When a dead-end signal is fixed on the same post as an intermediate home signal, a home signal, or a starting signal, it is the lower one, thus—

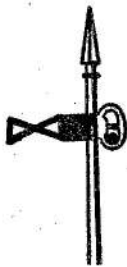


(3) When a dead-end signal is at "danger" at night, the signal lamp shows a small red light, and when at "all-right" the signal lamp shows a small green light.

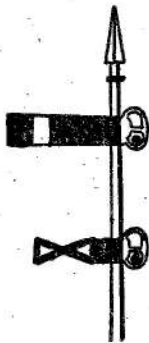
(4) A dead-end home signal controls the movement of a train into a dead-end and it must be operated and observed in accordance with the regulations applicable to a home signal. [See regulations Nos. 27, 28 and 94 (3).]

Verkeerdespoorsinjaal.

48. (1) 'n Verkeerdespoorsinjaal het 'n arm van die raamtipe, aldus—



(2) 'n Verkeerdespoorsinjaal kan of aan 'n afsonderlike paal wees of aan dieselfde paal as 'n huissinjaal. Die verkeerdespoorsinjaal is in die laasgenoemde geval die onderste arm, aldus—



(3) Wanneer die verkeerdespoorsinjaal snags op „gevaar” is, vertoon die sinjaallamp 'n rooi liggie en wanneer dit op „alles reg” is, 'n pers liggie.

(4) Waar 'n verkeerdespoorsinjaal gebruik word net om rangeerbewegings te beheer, word dit onderskei deur middel van die letter S aan die arm.

(5) Die verkeerdespoorsinjaal word gebruik om trein- of rangeerbewegings na of op 'n „verkeerde” spoor te beheer en moet bedien en in ag geneem word ooreenkomstig die regulasies wat van toepassing is op 'n huis- of rangeersinjaal, na gelang van die geval. (Kyk regulasies nos. 27, 28 en 46.)

Dwergsemafoorsinjaal.

49. (1) *Beskrywing.*—'n Dwergsemafoorsinjaal het 'n miniatuurarm met 'n vierkantige end aan 'n kort paal, aldus—



(2) Die stand „gevaar” van 'n dwergsemafoorsinjaal word bedags aangedui deur die arm in die horisontale stand en snags deur die sinjaallamp wat 'n rooi liggie vertoon.

(3) Die stand „alles reg” van 'n dwergsemafoorsinjaal word bedags aangedui deur die arm halfpad opgelig uit die horisontale stand en snags deur die sinjaallamp wat 'n groen liggie vertoon.

(4) 'n Dwergsemafoorsinjaal op „gevaar” is 'n absolute stopsinjaal.

Bediening en inagneming van dwergsemafoorsinjaal.

50. (1) *Bediening.*—(a) 'n Dwergsemafoorsinjaal mag op „alles reg” gestel word om trein- of rangeerbewegings in sylyne, van sylyne na looplyne, van looplyne na sylyne, van die een looplyn na die ander of op looplyne te beheer. (Kyk regulasie no. 96.)

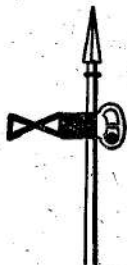
(b) Waar dit spesiaal in die Algemene Aanhangsel (deel I) of plaaslike aanhangsels bepaal word, mag 'n dwergsemafoorsinjaal gebruik word om 'n treinbeweging tot by die trajektoegangsinaal te beheer waar tekenlose bedryf in werking is.

(2) *Inagneming.*—(a) *Treinbewegings.*—'n Dwergsemafoorsinjaal op „alles reg” dui aan dat die betrokke wissels reg gestel is, en dit magtig 'n drywer om by daardie sinjaal verby te gaan.

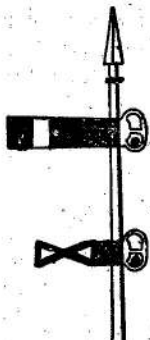
(b) *Rangeerbewegings.*—'n Dwergsemafoorsinjaal op „alles reg” vir rangeerdoeleindes magtig 'n drywer om net sover te ry as wat nodig is. Hy moet stadig vorentoe gaan en gereed wees om duskant 'n versperring stil te hou. (Kyk regulasies nos. 96 en 135.)

Wrong-road Signal.

48. (1) A wrong-road signal has an arm of the skeleton type, thus—



(2) A wrong-road signal is fixed either on a separate post or on the same post as a home signal. In the latter case the wrong-road signal is the lower arm, thus—



(3) When the wrong-road signal is at "danger" at night, the signal lamp shows a small red light, and when at "all-right" the signal lamp shows a small purple light.

(4) Where a wrong-road signal is used for controlling shunting movements only, it is distinguished by means of the letter "S" fixed to the arm.

(5) The wrong-road signal is used for controlling train or shunting movements to or on a wrong road, and it must be operated and observed in accordance with the regulations applicable to a home or shunt signal, as the case may be. (See regulations Nos. 27, 28 and 46.)

Dwarf Semaphore Signal.

49. (1) *Description.*—A dwarf semaphore signal has a square-ended miniature arm fixed on a short post, thus—



(2) During the day the "danger" position of a dwarf semaphore signal is shown by means of the arm in the horizontal position and, at night, by means of the signal lamp showing a small red light.

(3) During the day the "all-right" position of a dwarf semaphore signal is shown by means of the arm raised half-way from the horizontal position and, at night, by means of the signal lamp showing a small green light.

(4) A dwarf semaphore signal at "danger" is an absolute "stop" signal.

Operation and Observance of Dwarf Semaphore Signal.

50. (1) *Operation.*—(a) A dwarf semaphore signal may be placed at "all-right" to control train or shunting movements in sidings, from sidings to running lines, from running lines to sidings, or from one running line to another or on running lines. (See regulation No. 96.)

(b) Where specially provided in the General Appendix (Part I) or local appendices, a dwarf semaphore signal may be used to control a train movement to the section entry signal where non-token working is in operation.

(2) *Observance.*—(a) *Train Movements.*—The placing of a dwarf semaphore signal at "all-right" indicates that the points in question are correctly set, and authorises a driver to pass that signal.

(b) *Shunting Movements.*—The placing of a dwarf semaphore signal at "all-right" for shunting purposes, authorises a driver to proceed only as far as is necessary. He must move forward slowly and be ready to stop short of any obstruction. (See regulations Nos. 96 and 135.)

(3) *Sinjal op „gevaar”*.—’n Drywer mag by ’n dwergsemafoorsinjal op „gevaar” verbygaan slegs nadat hy mondelings verwittig is van die omstandighede wat sodanige optrede noodsaak en nadat ’n handsein „alles reg” by of naby die sinjal vertoon of mondelinge opdrag gegee is om by die sinjal of „gevaar” verby te gaan. Die handsein of mondelinge opdrag, na gelang van die geval, moet gegee word deur die bedryfsdienaar of, op sy magtiging, deur die dienaar in beheer van die beweging, en daardie dienaar moet seker maak dat die wissels reg gestel is voordat daar toegelaat word dat die beweging daarvoor gaan. (Kyk regulasie no. 132.)

Semafoor- en kleurligherhaalsiniale.

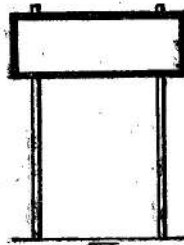
51. (1) *Semafoorherhaalsiniale*.—Miniatuurarms en -ligte mag gebruik word om die seine van gewone semafoorsiniale te herhaal waar die uitsig op laasgenoemde siniale beperk is. Die herhaalsiniale werk in verbinding met en herhaal die seine wat deur die gewone semafoorarms vertoon word.

(2) *Kleurligherhaalsiniale*.—Kleurligsiniale mag as herhaalsiniale gebruik word waar die uitsig op die hoofkleurligsiniale beperk is. Kleurligherhaalsiniale word onderskei deur middel van ’n verligte letter R wat langs of onderkant die herhaalaspekte aangebring is. (Kyk regulasie no. 22.)

Waarskuborde.

(Van toepassing net op enkellyne.)

52. (1) *Beskrywing*.—(a) ’n Waarskubord is ’n reghoekige wit bord waarvan die agterkant swart is, met ’n rand van wit weerkaatsende verf op die voorkant. Die waarskubord staan op twee pale, aldus—



(b) ’n Waarskubord staan minstens 2,400 voet van die buitenste inry-wissel of, waar daar geen inrywissel is nie, minstens 2,400 voet van die middelpunt van ’n halte of tekenstasie.

(c) Waar spesiaal in die plaaslike aanhangsels bepaal, is daar waarskuborde minstens 2,400 voet van die buitenste beheerde sinjal, wat gewoonlik ’n tussenhuissinjal is.

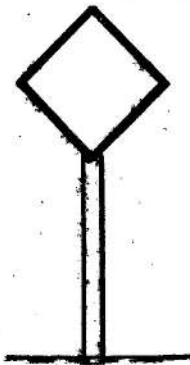
(2) *Beskerming*.—’n Waarskubord op ’n enkellyn verleen slegs van agter beskerming aan ’n trein, voertuig of lokomotief wanneer die trein, voertuig of lokomotief 200 jaarts of meer aan die binnekant van daardie waarskubord is. (Kyk regulasies nos. 220 en 224.)

(3) *Inagneming*.—Wanneer ’n drywer ’n waarskubord op ’n enkellyn nader, moet hy sy trein voldoende onder beheer hê om te kan stilhou duskant ’n trein, voertuig of lokomotief wat die lyn versper binne die gebied wat deur daardie waarskubord beskerm word.

Waterborde.

(Van toepassing net op enkellyne.)

53. (1) *Beskrywing*.—(a) ’n Waterbord is ’n wit vierkantige bord waarvan die agterkant swart is, met ’n rand van wit weerkaatsende verf op die voorkant. Die waterbord staan op ’n paal, aldus—



(b) Waar daar ’n waterbord is, staan dit minstens 2,400 voet aan weerskante van ’n watertenk of waterkolom.

(2) *Beskerming*.—’n Waterbord op ’n enkellyn verleen slegs van agter beskerming aan ’n trein of voertuig wanneer die trein of voertuig 200 jaarts of meer aan die binnekant van daardie waterbord is. (Kyk regulasie no. 224.)

(3) *Signal at "Danger".*—A driver may only pass a dwarf semaphore signal at "danger" after he has been orally advised of the circumstances necessitating this course and an "all-right" hand-signal is displayed at or near the signal, or oral instructions to pass the signal at "danger" are given. The hand-signal or oral instructions, as the case may be, must be given by the operator or, on his authority, by the servant in charge of the movement, and this servant must satisfy himself that the points have been correctly set before allowing the movement to be made over them. (See regulation No. 132.)

Semaphore and Colour-light Repeat Signals.

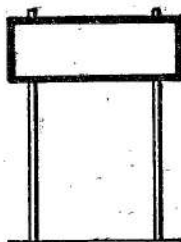
51. (1) *Semaphore Repeat Signals.*—Miniature arms and lights may be used to repeat ordinary semaphore signals where the view of the latter signals is restricted. The repeat signals work in conjunction with and repeat the signals shown by the ordinary semaphore arms.

(2) *Colour-light Repeat Signals.*—Colour-light signals may be used as repeat signals where the view of the main colour-light signals is restricted. Colour-light repeat signals are distinguished by an illuminated letter "R" fixed adjacent to or below the repeat aspects. (See regulation No. 22.)

Warning Boards.

(Applicable to Single Lines only.)

52. (1) *Description.*—(a) A warning board is a rectangular white board, the back of which is black, with a border of white reflective paint on the front. The warning board is fixed on two standards, thus—



(b) A warning board is placed at a distance of not less than 2,400 feet from the outermost set of facing points or, where there are no facing points, not less than 2,400 feet from the centre of a halt or token station.

(c) Where specially provided in local appendices, warning boards are erected at a distance of not less than 2,400 feet from the outermost controlled signal, which is usually an intermediate home signal.

(2) *Protection.*—A warning board on a single line only affords protection in rear to a train, vehicle or locomotive when the train, vehicle or locomotive is 200 yards or more inside such warning board. (See regulations Nos. 220 and 224.)

(3) *Observance.*—When a driver is approaching a warning board on a single line, he must have his train sufficiently under control to be able to stop short of a train, vehicle or locomotive which obstructs the line inside the area protected by means of that warning board.

Watering Boards.

(Applicable to Single Lines only.)

53. (1) *Description.*—(a) A watering board is a square white board, the back of which is black, with a border of white reflective paint on the front. The watering board is fixed on a post, thus—



(b) A watering board, where provided, is fixed at a distance of not less than 2,400 feet on each side of a water tank or column.

(2) *Protection.*—A watering board on a single line only affords protection in rear to a train or vehicle when the train or vehicle is 200 yards or more inside such watering board. (See regulation No. 224.)

(3) *Inagneming*.—Wanneer 'n drywer 'n waterbord op 'n enkellyn nader, moet hy sy trein voldoende onder beheer hê om te kan stilhou duskant 'n trein of voertuig wat die lyn versper binne die gebied wat deur daardie waterbord beskerm word. (Kyk regulasie no. 224.)

BEDIENING EN INAGNEMING VAN VASTE AANWYSERS.

Vaste aanwysers.

54. Vaste aanwysers bestaan uit tweewegwisselaanwysers, eenwegwisselaanwysers en grondaanwysers.

Tweewegwisselaanwyser.

(Van toepassing net op enkellyne.)

55. (1) *Beskrywing*.—(a) 'n Tweewegwisselaanwyser het twee skyfarme. Elke arm is rooi geverf op 'n wit skyf en beide skyfarme is aan dieselfde paal vas, 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 het betrekking op die hoof- of deurlyn en die onderste skyfarm op die uitwykspoor. Wanneer die skyfarm op „gevaar” is, is dit in die horisontale stand, en wanneer op „alles reg”, is dit halfpad opgelig uit die horisontale stand.

(2) *Plek en stand van aanwyser*.—(a) Waar daar 'n tweewegwisselaanwyser is, staan dit by die inrywissel by elke end van 'n tussenuitwykspoor en, waar spesiaal in die plaaslike aanhangsels bepaal, by die inrywissel van 'n onbediende aansluiting.

(b) 'n Tweewegwisselaanwyser word bedien deur middel van die wisselhandhefboom naasaan die wissel waarop die aanwyser betrekking het.

(c) Die gewone stand van 'n tweewegwisselaanwyser is vir 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 om die stand van die wissel soos volg aan te dui:

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



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



(3) *Observance*.—When a driver is approaching a watering board on a single line, he must have his train sufficiently under control to be able to stop short of a train or vehicle which obstructs the line inside the area protected by means of that watering board. (See regulation No. 224.)

OPERATION AND OBSERVANCE OF FIXED INDICATORS.

Fixed Indicators.

54. Fixed indicators comprise two-way points indicators, one-way points indicators and ground indicators.

Two-way Points Indicator.

(Applicable to Single Lines only.)

55. (1) *Description*.—(a) A two-way points indicator has two disc-arms. Each arm is painted red on a white disc and both disc-arms are mounted on the same post, thus—



This description applies to the two-way points indicator as viewed by the driver of an approaching train.

(b) The reverse of the two-way points indicator shows white arms on black discs, thus—



(c) The higher disc-arm relates to the main or through line, and the lower disc-arm to the loop line. When at "danger" the disc-arm is in the horizontal position, and when at "all-right" the disc-arm is raised half-way from the horizontal position.

(2) *Location and Position of Indicator*.—(a) A two-way points indicator, where provided, is placed at the facing points at each end of an interloop and where specially provided in local appendices at the facing points of an unattended junction.

(b) A two-way points indicator is worked by means of the points hand-lever adjacent to the points to which the indicator relates.

(c) The normal position of a two-way points indicator is with the higher disc-arm at "all-right" and the lower disc-arm at "danger" as set forth in sub-clause (1) (a) hereof.

(3) *Purpose of Indicator*.—A two-way points indicator is used to indicate the position of the points as follows:—

(a) When the points are set for the main line, the main line disc-arm is at "all-right", and the loop line disc-arm is at "danger", thus—



(b) When the points are set for the loop line, the loop line disc-arm is at "all-right", and the main line disc-arm is at "danger", thus—



- (c) As die wissel nie behoorlik gesluit is nie, is die hooflyn- en die uitwykspoorskyfarm in die horisontale of gevaarstand, aldus—



Bediening van tweewegwisselaanwyser.

56. (1) *Wissel en aanwyser moet reg gestel wees.*—Wanneer 'n dienaar 'n wissel moet bedien wat met 'n tweewegwisselaanwyser verbind is, moet hy seker maak dat die wissel reg gestel is vir die hooflyn of uitwykspoor, na gelang van die geval, en dat die skyfarms in die juiste stand is.

(2) *Wanneer handsein vertoon moet word.*—Wanneer daar gereël word dat treine op 'n tussenuitwykspoor moet kruis of die een die ander moet verbygaan, moet die dienaar wat 'n teenoorgestelde of verbygaande trein moet binnelaat eers seker maak dat die wissel reg gestel is vir die lyn waarop sodanige trein binnege laat moet word. Daarna moet hy 'n handsein „alles reg” aan die drywer gee om by die tweewegwisselaanwyser verby te gaan.

(3) *Wissel en aanwyser moet in gewone stand gelaat word.*—Dienare wat daarvoor verantwoordelik is om wissels te bedien moet, voordat hulle van 'n tussenuitwykspoor of onbediende aansluiting vertrek, sorg dat die wissels in die gewone stand gestel en gesluit is en dat die hooflynskyfarm op „alles reg” is. (Kyk regulasies nos. 214 en 215.)

Inagneming van tweewegwisselaanwyser.

57. (1) *Wanneer 'n trein deur 'n tussenuitwykspoor loop.*—Wanneer die hooflynskyfarm van 'n tweewegwisselaanwyser op „alles reg” is, mag 'n drywer by die aanwyser verbygaan sonder om 'n handsein te verkry, mits hy nie 'n ander trein moet verbygaan of kruis nie. (Kyk regulasies nos. 214 en 215.)

(2) *Wanneer eerste trein vir hooflyn is.*—Wanneer die drywer van 'n trein wat 'n ander trein op 'n tussenuitwykspoor moet kruis of laat verbygaan, eerste daar aankom en sy trein die reg het om die hooflyn te beset, mag hy by 'n tweewegwisselaanwyser in die wone stand verbygaan sonder om 'n handsein te verkry. [Kyk regulasie no. 215 (2).]

(3) *Wanneer eerste trein vir uitwykspoor is.*—Wanneer die drywer van 'n trein wat 'n ander trein op 'n tussenuitwykspoor moet kruis of laat verbygaan, eerste daar aankom en op die uitwykspoor moet gaan, moet hy nie by 'n tweewegwisselaanwyser verbygaan voordat die wissel reg gestel en die aanwyser vir die uitwykspoor op „alles reg” is nie. [Kyk regulasie no. 215 (3).]

(4) *Wanneer handsein vertoon moet word.*—Wanneer daar gereël word dat treine op 'n tussenuitwykspoor moet kruis of die een die ander moet verbygaan, mag die drywer van die trein wat nie eerste aankom nie, by 'n tweewegwisselaanwyser verbygaan slegs nadat hy 'n handsein „alles reg” ontvang het van die dienaar wat die wissel moet bedien en sodanige handsein vertoon. [Kyk regulasie no. 215 (5).]

(5) *Wanneer wissel of aanwyser defek is.*—As 'n drywer vind dat beide skyfarms van 'n tweewegwisselaanwyser op „gevaar” is, moet hy sy trein tot stilstand bring voordat hy die wissel bereik. Hy moet nie oor die wissel gaan voordat dit veilig gestel is vir sy trein om daaroor te loop nie. (Kyk regulasie no. 201.)

Eenwegwisselaanwyser.

(Van toepassing net op enkellyne.)

58. (1) *Beskrywing.*—(a) 'n Eenwegwisselaanwyser het een skyfarm. Die arm is rooi geverf op 'n wit skyf en is aan 'n paal vas, aldus—



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

- (c) If the points are not properly closed, the main line and the loop line disc-arms are in the horizontal or "danger" position, thus—



Operation of Two-way Points Indicator.

56. (1) *Points and Indicator must be Correctly Set.*—When it is necessary for a servant to operate a set of points fitted with a two-way points indicator, he must satisfy himself that the points are correctly set for the main line or loop line, as the case may be, and that the disc-arms are in the proper positions.

(2) *When Hand-signal must be Displayed.*—When trains are arranged to cross or pass each other at an interloop, the servant whose duty it is to admit an opposing or passing train, must first satisfy himself that the points are correctly set for the line onto which such train is to be admitted. He must thereafter give the driver the "all-right" hand-signal to pass the two-way points indicator.

(3) *Points and Indicator must be Left in Normal Position.*—Servants responsible for the operation of points must, before departing from an interloop or unattended junction, ensure that the points are correctly set and locked in their normal position, and that the main line disc-arm is at "all-right". (See regulations Nos. 214 and 215.)

Observance of Two-way Points Indicator.

57. (1) *When a Train Runs through an Interloop.*—When the main line disc-arm of a two-way points indicator is at "all-right" a driver may proceed past the indicator without obtaining a hand-signal, provided he is not required to pass or cross another train. (See regulations Nos. 214 and 215.)

(2) *When First Train is for Main Line.*—When the driver of a train, which has to cross or be passed by another train at an interloop, is the first to arrive and his train has the right to occupy the main line, he may draw past a two-way points indicator in the normal position without obtaining a hand-signal. [See regulation No. 215 (2).]

(3) *When First Train is for Loop Line.*—When the driver of a train, which has to cross or be passed by another train at an interloop, is the first to arrive and requires to enter the loop line, he must not pass a two-way points indicator until the points have been correctly set and the indicator for the loop line is at "all-right". [See regulation No. 215 (3).]

(4) *When Hand-signal must be Displayed.*—When trains are arranged to cross or pass each other at an interloop, the driver of a train, which is not first to arrive, may only pass a two-way points indicator after he has received the "all-right" hand-signal from the servant whose duty it is to operate the points and display such hand-signal. [See regulation No. 215 (5).]

(5) *When Points or Indicator Defective.*—In the event of a driver finding both disc-arms of a two-way points indicator at "danger", he must bring his train to a standstill before reaching the points. He must not pass over the points until they have been placed in a safe condition for his train to proceed over them. (See regulation No. 201.)

One-way Points Indicator.

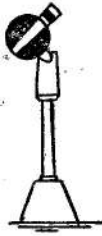
(Applicable to Single Lines only.)

58. (1) *Description.*—(a) A one-way points indicator has one disc-arm. The arm is painted red on a white disc and is mounted on a post, thus—



This description relates to the one-way points indicator as viewed by the driver of an approaching train.

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



(c) Die skyfarm het betrekking op die hoof- of deurlyn. Wanneer die skyfarm op „gevaar” is, is dit in die horisontale stand, en wanneer op „alles reg”, is dit halfpad opgelig uit die horisontale stand.

(2) *Plek en stand van aanwyser.*—(a) Waar daar 'n eenwegwisselaanwyser is, staan dit by die inrywissel van 'n tussensylyn.

(b) 'n Eenwegwisselaanwyser word bedien deur middel van die wisselhandhefboom langs aan die wissel waarop die aanwyser betrekking het.

(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 om die stand van die wissel soos volg aan te toon:

(a) Wanneer die wissel vir die hooflyn gestel is, is die skyfarm op „alles reg”, aldus—



(b) Wanneer die wissel vir die tussensylyn gestel is, is die skyfarm op „gevaar”, aldus—



(c) As die wissel nie behoorlik gesluit is vir die hooflyn nie, is die skyfarm in die horisontale of gevaarstand. [Kyk illustrasie in paragraaf (b) hiervan.]

Bediening van eenwegwisselaanwyser.

59. (1) *Wissel en aanwyser moet reg gestel wees.*—Wanneer 'n dienaar 'n wissel moet bedien wat met 'n eenwegwisselaanwyser verbind is, moet hy eers seker maak dat die wissel reg gestel is vir die hooflyn of sylyn, na gelang van die geval, en dat die skyfarm in die juiste stand is en daarna moet hy 'n handsein „alles reg” aan die drywer vertoon om by die eenwegwisselaanwyser verby te gaan.

(2) *Wissel en aanwyser moet in gewone stand gelaat word.*—Wanneer rangeerwerk afgehandel is, moet die dienaar wat verantwoordelik is vir die bediening van die wissel by 'n tussensylyn eers sorg dat die wissel in die gewone stand gestel en gesluit en dat die skyfarm op „alles reg” is voordat hy vertrek. (Kyk regulasie no. 218.)

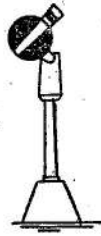
Inagneming van eenwegwisselaanwyser.

60. (1) *Treine wat by tussensylyne verbyloop.*—Wanneer die skyfarm van 'n eenwegwisselaanwyser op „alles reg” is, kan 'n drywer by die aanwyser verbygaan sonder om 'n handsein te verkry, mits hy nie by die tussensylyn moet rangeer nie.

(2) *Wanneer handsein vertoon moet word.*—Wanneer daar gereël word dat 'n trein by 'n tussensylyn moet rangeer, mag 'n drywer by 'n eenwegwisselaanwyser verbygaan slegs nadat hy die voorgeskrewe handsein ontvang het van die dienaar wat die wissel moet bedien en sodanige handsein vertoon. (Kyk regulasie no. 68.)

(3) *Wanneer wissel of aanwyser defek is.*—As 'n drywer vind dat die skyfarm van 'n eenwegwisselaanwyser op „gevaar” is, moet hy sy trein tot stilstand bring voordat hy die wissel bereik. Hy moet nie oor die wissel gaan voordat dit veilig gestel is vir sy trein om daaroor te loop nie. (Kyk regulasie no. 201.)

(b) The reverse of a one-way points indicator shows a white arm on a black disc, thus—



(c) The disc-arm relates to the main or through line. When at "danger", the disc-arm is in the horizontal position, and at "all-right", the disc-arm is raised half-way from the horizontal position.

(2) *Position of Indicator.*—(a) A one-way points indicator, where provided, is placed at the facing points of an inter-siding.

(b) A one-way points indicator is worked by the points hand-lever adjacent to the points to which the indicator relates.

(c) The normal position of a one-way points indicator is shown when the disc-arm is at "all-right" as set forth in sub-clause (1) (a) hereof.

(3) *Purpose of Indicator.*—A one-way points indicator is used for the purpose of indicating the position of the points as follows:—

(a) When the points are set for the main line, the disc-arm is at "all-right", thus—



(b) When the points are set for the inter-siding, the disc-arm is at "danger", thus—



(c) If the points are not properly closed for the main line, the disc-arm is in the horizontal or "danger" position. [See illustration under paragraph (b) hereof.]

Operation of One-way Points Indicator.

59. (1) *Points and Indicator must be Correctly Set.*—When it is necessary for a servant to operate points fitted with a one-way points indicator, he must, before displaying an "all-right" hand-signal for a driver to pass the one-way points indicator, satisfy himself that the points are correctly set for the main line or siding, as the case may be, and that the disc-arm is in the proper position.

(2) *Points and Indicator must be Left in Normal Position.*—When shunting operations have been completed, the servant responsible for operating the points at an inter-siding must, before departing, see that the points are correctly set and locked in the normal position and that the disc-arm is at "all-right". (See regulation No. 218.)

Observance of One-way Points Indicator.

60. (1) *Trains Running Past Inter-sidings.*—When the disc-arm of a one-way points indicator is at "all-right", a driver may proceed past the indicator without obtaining a hand-signal, provided he is not required to shunt at the inter-siding.

(2) *When Hand-signal must be Displayed.*—When a train is arranged to shunt at an inter-siding, a driver may only pass a one-way points indicator after he obtains the prescribed hand-signal from the servant whose duty it is to operate the points and display such hand-signal. (See regulation No. 68.)

(3) *When Points or Indicator Defective.*—In the event of a driver finding the disc-arm of a one-way points indicator at "danger", he must bring his train to a standstill before reaching the points. He must not pass over the points until they have been placed in a safe condition for his train to proceed over them. (See regulation No. 201.)

Grondaanwyser vir wissel of ontspoorder.

61. (1) *Beskrywing.*—(a) 'n Grondaanwyser het twee skywe aan 'n kort paal. Die een skyf is rooi geverf met 'n wit horisontale streep om „gevaar” aan te dui, en die ander skyf is geel geverf met 'n wit horisontale streep om „versigtig” aan te dui. Net een skyf sal op 'n keer vertoon word.

(b) Bedags word die stand „gevaar” van 'n grondaanwyser deur 'n rooi skyf aangedui, aldus—



en snags deur die lamp van die aanwyser wat 'n rooi lig vertoon. Die agterlig van die lamp sal 'n wit liggie vertoon.

(c) Bedags word die stand „versigtig” van 'n grondaanwyser deur 'n geel skyf aangedui, aldus—



en snags deur die lamp van die aanwyser wat 'n geel lig vertoon. 'n Agterlig word nie vertoon nie.

(2) *Plek, stand en doel van aanwyser.*—(a) 'n Grondaanwyser staan langs en is regstreeks gekoppel met die wissel of ontspoorder waarop dit betrekking het.

(b) Die gewone stand van 'n grondaanwyser is op „gevaar”.

(c) Grondaanwysers dui aan waar wissels of ontspoorders is en wat die stand daarvan is.

(3) *Bediening.*—Nadat 'n grondaanwyser op „versigtig” gestel is vir 'n treinbeweging, moet 'n handsein „alles reg” ook vertoon of 'n mondelinge opdrag gegee word of, in die geval van 'n rangeerbeweging, moet die dienaar in beheer van die beweging ook die voorgeskrewe handsein vertoon of mondelinge opdrag gee. (Kyk regulasie no. 68.)

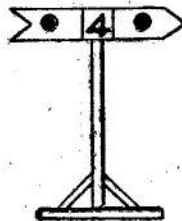
(4) *Inagneming.*—'n Drywer moet nie by 'n grondaanwyser op „versigtig” verbygaan voordat hy die voorgeskrewe handsein of mondelinge opdrag van die dienaar in beheer van die beweging ontvang het nie. (Kyk regulasies nos. 67 en 68.)

Ruimtemerk.

62. 'n Ruimtemerk dui die plek aan wat die naaste aan die wissels en kruisstukke is waar 'n lokomotief of voertuig op die een lyn mag staan sonder om in die pad te wees van 'n lokomotief of voertuig wat oor die ander ineenlopende lyn gaan. [Kyk regulasies nos. 173, 209 (2), 215 en 217.]

Tydlike snelheidverminderingsbord.

63. (1) *Beskrywing.*—(a) 'n Tydelike snelheidverminderingsbord is 'n horisontale swaeltstertbord op 'n voetstuk, aldus—



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

(b) Die voorkant van 'n tydelike snelheidverminderingsbord is geel geverf as 'n aanduiding gedurende die dag, en snags vertoon twee lampe 'n geel lig van voor. Die agterkant van die bord is wit geverf en snags vertoon beide lampe 'n wit lig van agter.

(2) *Doel en plek.*—(a) Tydelike snelheidverminderingsborde word verskaf om drywers te waarsku om hulle snelheid te verminder tot dié wat in myl per uur in groot syfers in die middel van die borde aangetoon word.

(b) Op 'n enkellyn moet tydelike snelheidverminderingsborde minstens 600 jaarts aan weerskante van die betrokke gedeelte van die lyn geplaas word aan die regterkant van die lyn soos uit 'n naderende trein gesien.

Ground Indicators for Points or Derails.

61. (1) *Description.*—(a) A ground indicator has two discs mounted on a short post. One disc is painted red with a white horizontal bar to indicate “danger” and the other is painted yellow with a white horizontal bar to indicate “caution”. Only one disc will be displayed at a time.

(b) During the day the “danger” position of a ground indicator is shown by a red disc, thus—



and, at night, by the lamp of the indicator showing a red light. The back light of the lamp will show a small white light.

(c) During the day the “caution” position of a ground indicator is shown by a yellow disc, thus—



and, at night, by the lamp of the indicator showing a yellow light. A back light is not displayed.

(2) *Position and Purpose of Indicator.*—(a) A ground indicator is placed alongside and coupled direct to the points or derail to which it relates.

(b) The normal position of a ground indicator is at “danger”.

(c) Ground indicators are provided for the purpose of locating and indicating the position of points or derails.

(3) *Operation.*—After a ground indicator has been placed at “caution” for a train movement, an “all-right” hand-signal must also be displayed or oral instruction given or, in the case of a shunting movement the prescribed hand-signal or oral instruction must also be given by the servant in charge of the movement. (See regulation No. 68.)

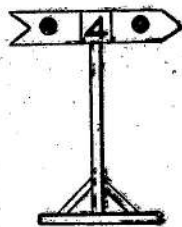
(4) *Observance.*—A driver must not pass a ground indicator at “caution” until he has obtained the prescribed hand-signal or oral instruction from the servant in charge of the movement. (See regulations Nos. 67 and 68.)

Clearance Mark.

62. A clearance mark indicates the spot nearest to the points and crossings at which a locomotive or vehicle may stand on the one line without fouling a locomotive or vehicles passing along the other converging line. [See regulations Nos. 173, 209 (2), 215 and 217.]

Temporary Speed-reduction Boards.

63. (1) *Description.*—(a) A temporary speed-reduction board is a horizontal fish-tailed board mounted on a pedestal, thus—



It is used when it is necessary to reduce temporarily the speed of trains over a portion of a line.

(b) The front of a temporary speed-reduction board is painted yellow for day indication and, at night, has two lamps both showing a yellow light. The back of the board is painted white and at night the backs of the lamps both show a white light.

(2) *Position and Purpose.*—(a) Temporary speed-reduction boards are provided to warn drivers to reduce speed to that shown in miles per hour in bold figures in the centre of the boards.

(b) On a single line temporary speed-reduction boards must be placed at least 600 yards from both ends of the part of the line affected and on the right of the line as seen from an approaching train.

(c) Op 'n dubbellyn moet twee tydelike snelheidverminderingsborde geplaas word aan die linkerkant van die lyn waarop die snelheidsvermindering betrekking het. Die eerste bord moet geplaas word minstens 600 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 op die plek waar die snelheidsvermindering eindig. Snags sal die tweede bord net twee wit ligte vertoon. (Kyk regulasie no. 243.)

Vaste snelheidbeperkingsbord.

64. (1) 'n Vaste snelheidbeperkingsbord is aan 'n paal vas, aldus—



(2) 'n Vaste snelheidbeperkingsbord toon in syfers die maksimum snelheid in myl per uur aan wat oor 'n besondere gedeelte van die lyn toelaatbaar is. (Kyk klousule 10 (2), afdeling I van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Handseine.

65. (1) *Handseine vir trein- en rangeerbewegings.*—(a) *Treinbewegings.*—Behalwe soos bepaal in regulasie no. 67 (2), moet handseine vir treinbewegings bedags gegee word deur middel van gekleurde vlac, en snags en indien nodig in mistige weer, deur middel van 'n handlamp wat in die hand gehou word.

(b) *Rangeerbewegings.* — Handseine vir rangeerbewegings moet bedags gegee word deur middel van 'n arm of arms, na gelang van die geval, en snags en indien nodig in mistige weer, deur middel van 'n handlamp wat in die hand gehou word.

(2) (a) Vlac wat vir treinbewegings gebruik word, moet behoorlik aan houthandvatsels vas wees.

(b) Die kleurglase van handlampe moet op die juiste plek wees, d.w.s. die rooi aan die regterkant en die groen of geel, na gelang van die geval, aan die linkerkant van die lamp, soos deur die betrokke dienaar gebruik.

(3) Handseine moet op so 'n wyse gegee word dat hulle duidelik gesien en maklik verstaan kan word.

Gevaarhandseine.

66. 'n Rooi vlag bedags of, as 'n rooi vlag nie beskikbaar is, nie, beide arms bokant die skouers uitgesteek, aldus—



is 'n gevaarhandsein en beteken „stop”. 'n Rooi lig snags of, as 'n rooi lig nie beskikbaar is, enige lig wat vinnig geswaai word, is 'n gevaarhandsein en beteken „stop”.

Handsein „alles reg”.

67. (1) 'n Handsein „alles reg” vir 'n treinbeweging word bedags gegee deur middel van 'n groen vlag en snags deur middel van 'n groen lig wat stil in die hand gehou word.

(2) 'n Handsein „alles reg” vir 'n treinbeweging kan bedags deur 'n drywer, stoker, baanmeester of rangeerder, na gelang van die geval, gegee word deur 'n arm in die horisontale stand te hou, aldus—



(c) On a double line, two temporary speed-reduction boards must be placed on the left of the line to which the speed reduction applies. The first board must be placed at least 600 yards from the beginning of the portion of the line affected in the direction in which trains approach, and the second, showing the white side, must be placed at the place where the speed reduction ends. At night, the second board will show two white lights only. (See regulation No. 243.)

Permanent Speed-restriction Board.

64. (1) A permanent speed-restriction board is fixed on a post, thus—



(2) A permanent speed-restriction board shows, in figures, the maximum speed in miles per hour permissible over a particular portion of the line. [See clause 10 (2), Section I of the General Appendix (Part I).]

Hand-signals.

65. (1) *Hand-signals for Train and Shunting Movements.*—(a) *Train Movements.*—Except as provided in regulation No. 67 (2), hand-signals for train movements during the day must be given by means of coloured flags and at night, and when necessary in foggy weather, by means of a hand-lamp held in the hand.

(b) *Shunting Movements.*—During the day, hand-signals for shunting movements must be given by means of an arm or arms, as the case may be, and at night, and when necessary in foggy weather, by means of a hand-lamp held in the hand.

(2) (a) Flags which are used for train movements must be properly fixed to wooden handles.

(b) The shades of hand-lamps must be in the correct position, i.e. the red on the right-hand and the green or yellow, as the case may be, on the left-hand side of the lamp, as used by the servant concerned.

(3) Hand-signals must be given in such a manner that they can be clearly seen and readily understood.

“Danger” Hand-signal.

66. A red flag during the day or, if a red flag is not available, both arms extended above the shoulders, thus—



is a “danger” hand-signal and means “stop”. A red light at night or, if a red light is not available, any light waved violently, is a “danger” hand-signal and means “stop”.

“All-right” Hand-signal.

67. (1) An “all-right” hand-signal for a train movement is given by means of a green flag during the day and, at night, by a green light held steadily in the hand.

(2) An “all-right” hand-signal for a train movement during the day may be given by a driver, fireman, platelayer or shunter, as the case may be, by means of an arm held in the horizontal position, thus—



Handseine vir rangeerbewegings.

68. (1) *Handsein „beweeg vorentoe”*.—Die sein „beweeg vorentoe”, d.w.s. om weg te beweeg van die dienaar wat die sein vertoon, word bedags gegee deur middel van ’n arm wat in die horisontale stand gehou word, en snags deur middel van ’n wit lig wat op en af geswaai word.

(2) *Handsein „beweeg agteruit”*.—Die sein „beweeg agteruit”, d.w.s. om te beweeg na die dienaar wat die sein vertoon, word bedags gegee deur ’n arm van kant tot kant voor die liggaam te swaai. Snags word die sein gegee deur ’n wit lig van kant tot kant voor die liggaam te swaai.

(3) *Handsein „beweeg stadig vorentoe”*.—Die sein „beweeg stadig vorentoe” word bedags gegee deur eers die handsein „beweeg vorentoe” te vertoon, gevolg deur ’n arm af en op te beweeg van die horisontale stand af. Snags word die sein gegee deur ’n groen lig op en af te swaai.

(4) *Handsein „beweeg stadig agteruit”*.—Die handsein „beweeg stadig agteruit” word bedags gegee deur eers die handsein „beweeg agteruit” te vertoon, gevolg deur ’n arm af en op te beweeg van die horisontale stand af. Snags word die sein gegee deur ’n groen lig van kant tot kant voor die liggaam te swaai.

(5) *Handsein „vernietig vakuum”*.—Die sein „vernietig vakuum”, om vir die drywer aan te dui dat hy vakuum moet vernietig, word bedags gegee deur een gebuigde arm met die hand toe, op en af te beweeg, aldus—



Snags word die sein „vernietig vakuum” gegee deur ’n rooi lig bokant die skouer te hou en van kant tot kant met die gewrig te beweeg.

(6) *Koppelhandsein*.—Die koppelsein, om vir die drywer aan te dui dat hy versigtig moet terug beweeg om voertuie te koppel of te ontkoppel, word bedags gegee deur beide arms van die horisontale stand af tot bokant die hoof dikwels na en van mekaar te beweeg, aldus—



Snags word die koppelsein gegee deur ’n groen lig met die uitgestrekte arm langs die liggaam af te hou en van kant tot kant met die gewrig te beweeg.

(7) *Handsein „bedien wissel”*.—Die sein „bedien wissel”, om vir die bedryfsdienaar aan te dui watter grendelwissel bedien moet word, word bedags gegee deur ’n arm en snags ’n rooi lig stadig oor die wissel te swaai. In die geval van ’n loslokomotief, as daar nie ’n rangeerder is nie, moet die sein snags deur die drywer of stoker met ’n brandende fakkellamp gegee word. (Kyk regulasie no. 132.)

(8) *Handsein „rangeerbeweging voltooi”*.—Die sein „rangeerbeweging voltooi”, om vir ’n bedryfsdienaar aan te dui dat die rangeerbeweging voltooi en die lokomotief en/of voertuie binne die ruimtemerke is, moet bedags gegee word deur ’n arm in die horisontale stand te hou en snags deur ’n wit lig stil bokant die hoof te hou. (Kyk regulasie no. 132.)

Handseine vir treinbewegings.

69. (1) *Handsein „trein mag vertrek” aan kondukteur*.—Om ’n kondukteur te magtig om ’n trein te laat vertrek, moet die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar bedags ’n wit vlag en snags ’n wit lig wat stil bokant die hoof gehou word, aan die kondukteur vertoon. In die geval van ’n goederetrein kan die sein bedags gegee word deur ’n arm in die horisontale stand te hou. (Kyk regulasie no. 192.)

Hand-signals for Shunting Movements.

68. (1) *"Move Forward" Hand-signal.*—The signal "move forward", i.e. to move away from the servant displaying the signal, is given during the day by means of an arm held in the horizontal position, and at night by means of a white light waved up and down.

(2) *"Move Back" Hand-signal.*—The signal "move back", i.e. to move towards the servant displaying the signal, is given during the day by waving an arm from side to side across the body. At night the signal is given by means of a white light waved from side to side across the body.

(3) *"Move Forward Slowly" Hand-signal.*—During the day the signal to "move forward slowly" is given by first displaying the "move forward" hand-signal, followed by an arm moved down and up from the horizontal position. At night the signal is given by means of a green light waved up and down.

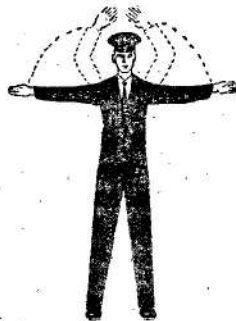
(4) *"Move Back Slowly" Hand-signal.*—During the day the signal to "move back slowly" is given by first displaying the "move back" hand-signal, followed by an arm moved down and up from the horizontal position. At night the signal is given by means of a green light waved from side to side across the body.

(5) *"Destroy Vacuum" Hand-signal.*—During the day the "destroy vacuum" signal, i.e. to indicate to the driver to destroy vacuum, is given by one arm bent with hand closed, moved up and down, thus—



At night, the "destroy vacuum" signal is given by a red light held above the shoulder and moved from side to side by the action of the wrist.

(6) *"Coupling" Hand-signal.*—The "coupling" signal, i.e. to indicate to the driver to move back cautiously to couple or uncouple vehicles, is given during the day by both arms moved frequently from the horizontal position to and from each other above the head, thus—



At night the "coupling" signal is given by a green light held at arm's length down the side of the body and moved from side to side by the action of the wrist.

(7) *"Operate Points" Hand-signal.*—The signal "operate points", i.e. to indicate to the operator which interlocked points are required to be operated, is given during the day by an arm, and at night by a red light, waved slowly across the points. In the case of a light locomotive, and in the absence of a shunter, the signal must be given at night by the driver or fireman by means of a lighted torch lamp. (See regulation No. 132.)

(8) *"Shunting Movement Completed" Hand-signal.*—The signal "shunting movement completed", i.e. to indicate to an operator that the shunting movement has been completed and that the locomotive and/or vehicles are within the clearance marks, must be given during the day by means of an arm held in the horizontal position, and at night by means of a white light held steadily above the head. (See regulation No. 132.)

Hand-signals for Train Movements.

69. (1) *"Train may Depart" Hand-signal to Guard.*—To authorise a guard to start a train the operator or other authorised servant must display to the guard a white flag during the day, and during the night, a white light held steadily above the head. In the case of a goods train the signal may be given during the day by an arm held in the horizontal position. (See regulation No. 192.)

(2) *Deurloophandsein*.—Om vir die drywer van 'n deurlooptrein, of vir die drywer van 'n trein wat aangekondig is om voorwaardelik op 'n stasie stil te hou, aan te dui dat hy mag deurry, moet die bedryfsdienaar bedags 'n groen vlag en snags 'n groen lig stadig swaai. (Kyk regulasies nos. 114 en 196.)

(3) *Handsein „trein verdeel”*.—Om vir die drywer aan te dui dat die trein verdeel is, moet bedags 'n rooi-en-groenvlag en snags 'n rooi-en-groenlig stadig van kant tot kant geswaai word. [Kyk klousule 41, afdeling III, klousule 13, afdeling V, klousule 13, afdeling VI en klousule 29, afdeling VII van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(4) *Kondukteur se vertrekhandsein*.—Om vir die drywer aan te dui dat die trein mag vertrek, moet die kondukteur bedags 'n groen vlag en snags 'n groen lig stadig van kant tot kant bokant die hoof swaai. (Kyk regulasie no. 192.)

(5) *Tweede vertrekhandsein*.—Om vir 'n drywer na vertrek aan te dui dat die vakuummeter in die kondukteurswa nog die vereiste hoeveelheid vakuum registreer en dat sy trein volledig is, moet die kondukteur bedags 'n groen vlag en snags 'n groen lig stadig van kant tot kant uit sy kondukteurswa swaai. (Kyk regulasie no. 193.)

(6) *Ruimtemerkhandsein*.—Om vir 'n bedryfsdienaar aan te dui dat die agterste voertuig van 'n trein binne die ruimtemerke staan, moet die kondukteur bedags 'n arm in die horisontale stand hou. Snags moet hy 'n wit lig stadig van kant tot kant bokant die hoof beweeg en dit daarna stil hou. (Kyk regulasie no. 209.)

(7) *Handsein „trein buite ruimtemerk”*.—Om vir 'n bedryfsdienaar aan te dui dat die agterste voertuig van 'n trein nie binne die ruimtemerke staan nie, moet die kondukteur bedags 'n rooi vlag en snags 'n rooi lig bokant die hoof vertoon. (Kyk regulasie no. 209.)

Handsein „versigtig”.

70. (1) *Handsein „versigtig” (geel)*.—Om 'n drywer te magtig om by 'n beheerde kleurligsinjaal op „gevaar” verby te ry, moet daar bedags 'n geel vlag en snags 'n geel lig stil in die hand gehou word. (Kyk regulasie no. 24.)

(2) *Handsein „versigtig” (wit vlag)*.—Om bedags vir 'n drywer aan te dui dat hy die snelheid van sy trein moet verminder na agt myl per uur, moet die baanmeester of ander gemagtigde dienaar 'n wit vlag stil in die hand hou. [Kyk regulasies nos. 180 en 242 (2).]

(3) *Handsein „versigtig” (wit vlag)*.—Om bedags vir 'n drywer aan te dui dat sy trein nader aan 'n voorafgaande trein is as die vasgestelde tussenpose of afstand, moet die baanmeester of ander gemagtigde dienaar 'n wit vlag heen en weer swaai. (Kyk regulasie no. 248.)

Handlampe en vlae moet in goeie orde gehou word.

71. (1) Handlampe en vlae moet in goeie orde gehou word deur die dienaar aan wie dit verskaf word, en beamptes in beheer moet seker maak dat hierdie regulasie nagekom word.

(2) Defekte handlampe of verbleikte vlae moet sonder versuim vervang word.

Rooi baniere.

72. (1) 'n Rooi banier wat oor 'n lyn vertoon word, beteken „gevaar” en is 'n stopsein.

(2) 'n Rooi banier word net bedags vertoon, en wanneer dit gebruik word, is dit nie nodig om van die dienste van 'n handseinwagter gebruik te maak nie. (Kyk regulasies nos. 124, 242 en 250.)

KNALSEINE.

Gebruik van knalseine.

73. (1) Knalpatrone moet net vir seindoeleindes gebruik word, soos en wanneer die regulasies dit vereis. [Kyk klousule 13, afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(2) *"Through" Hand-signal.*—To indicate to the driver of a non-stopping train or to the driver of a train booked to stop conditionally at a station that he may run through, the operator must display a green flag during the day and at night a green light, waved slowly. (See regulations Nos. 114 and 196.)

(3) *"Train Divided" Hand-signal.*—To indicate to the driver that the train is divided, a combined red and green flag during the day and a combined red and green light during the night, must be waved slowly from side to side. [See clause 41, Section III; clause 13, Section V; clause 13, Section VI and clause 29, Section VII of the General Appendix (Part I).]

(4) *Guard's "Right-away" Hand-signal.*—To indicate to a driver that the train may depart, the guard must display a green flag during the day, and at night a green light, waved slowly from side to side above the head. (See regulation No. 192.)

(5) *"Second Right-away" Hand-signal.*—To indicate to a driver after starting, that the requisite amount of vacuum is still registered on the gauge in the van and that his train is complete, the guard must display a green flag during the day, and at night a green light, waved slowly from side to side from his van. (See regulation No. 193.)

(6) *"Clearance Mark" Hand-signal.*—To indicate to an operator that the rear vehicle of a train is within the clearance marks, the guard must hold an arm in the horizontal position during the day. At night he must move a white light from side to side above the head and thereafter hold it steady. (See regulation No. 209.)

(7) *"Train Foul of Clearance Mark" Hand-signal.*—To indicate to an operator that the rear vehicle of a train is not within the clearance marks, the guard must display a red flag during the day, and at night a red light, held above the head. (See regulation No. 209.)

"Caution" Hand-signal.

70. (1) *"Caution" Hand-signal (Yellow).*—To authorise a driver to pass a controlled colour-light signal at "danger", a yellow flag during the day, and at night a yellow light, must be held steadily in the hand. (See regulation No. 24.)

(2) *"Caution" Hand-signal (White Flag).*—To indicate to a driver, during the day, that he must reduce the speed of his train to eight miles an hour, a white flag must be held steadily in the hand by the platelayer or other authorised servant. [See regulations Nos. 180 and 242 (2).]

(3) *"Caution" Hand-signal (White Flag).*—To indicate to a driver, during the day, that his train is less than the prescribed interval or distance from a preceding train, a white flag must be waved to and fro by the platelayer or other authorised servant. (See regulation No. 248.)

Hand-Lamps and Flags to be Kept in Good Order.

71. (1) Hand-lamps and flags must be kept in good order by the servant to whom they are supplied, and officials in charge must satisfy themselves that this regulation is complied with.

(2) Defective hand-lamps or faded flags must be promptly replaced.

Red Banners.

72. (1) A red banner shown across a line means "danger" and is a "stop" signal.

(2) A red banner is shown only during the day and when used it is not necessary to employ a hand-signalman. (See regulations Nos. 124, 242 and 250.)

DETONATOR SIGNALS.

Use of Detonator Signals.

73. (1) Detonators must be used only for signalling purposes as and when required by regulations. [See clause 13, Section VIII of the General Appendix (Part I).]

(2) 'n Dienaar wie se pligte mag vereis dat hy knalpatrone vir sein-doeleindes gebruik, moet twaalf daarvan vir onmiddellike gebruik gereed hê. Elke betrokke beampte in beheer moet ook 'n voorraad knalpatrone op 'n plek hou wat maklik bereik kan word deur dienare wat gemagtig is om dit te gebruik. Knalpatrone moet versigtig gehanteer en droog gehou word.

(3) Wanneer knalpatrone op draaie gebruik moet word, moet dit indien moontlik op die lae spoorstaaf geplaas word.

(4) Waar knalpatrone benewens handseine gebruik word, moet dit ver genoeg van die plek geplaas word waar die handsein vertoon word sodat 'n drywer, nadat sy lokomotief die knalpatrone laat ontplof het, die handsein kan sien voordat hy dit bereik.

Inagneming van knalseine.

74. (1) Sodra 'n lokomotief een knalpatroon laat ontplof, moet die drywer stadiger ry en gereed wees om sy trein tot stilstand te bring.

(2) Sodra twee knalpatrone ontplof het, moet die drywer sy trein tot stilstand bring. Daarna kan hy, as hy sien dat die lyn vorentoe vry is, versigtig voortgaan totdat hy nog 'n sein of mondelinge mededeling ontvang.

(3) Wanneer 'n trein drie knalpatrone laat ontplof het, moet die drywer sy trein tot stilstand bring en nie voortgaan voordat die gevaarsein verwyder is en hy gemagtig word om te ry nie. (Kyk regulasies nos. 124, 242 en 250.)

(4) Wanneer 'n knalpatroon naby 'n vaste sinjaal ontplof, moet die drywer die vaste sinjaal as op „gevaar” of, in die geval van 'n afstandsinjaal, as op „versigtig” beskou en dienoreenkomstig handel.

Misseine.

75. *Spesiale instruksies van toepassing.*—Wanneer vaste sinjale weens mis of ander weerstoestande nie duidelik op 'n afstand van minstens 150 jaarts gesien kan word nie, moet die instruksies insake misseine, soos bepaal in die plaaslike aanhangsels, nagekom word. [Kyk ook regulasies nos. 80 en 87 (1).]

TREINAANWYSERS.

Koplig en syligte.

76. (1) *Koplig.*—Elke lokomotief, of die voorste lokomotief wanneer twee of meer lokomotiewe gekoppel is, asook elke spoormotor, moet snags op 'n looplyn 'n koplamp aanhê wat 'n wit lig vertoon.

(2) *Syligte.*—Snags moet elke trein wat uit een of meer voertuie bestaan, onderwyl dit op 'n looplyn is, aan elke kant van die laaste of voorlaaste voertuig 'n lamp aanhê met 'n rooi lig wat duidelik van die agterkant van die trein sigbaar is, asook 'n wit lig wat na die lokomotief wys.

(3) *Ligte van rangeerlokomotief.*—Wanneer 'n lokomotief snags uitsluitend vir rangeerwerk gebruik word, moet dit behalwe 'n koplamp, 'n rooi lig aan elke end hê.

Agterskywe.

77. (1) *Aan treine.*—Elke trein op 'n looplyn moet 'n agterskyf aanhê wat behoorlik agteraan die laaste voertuig vas is.

(2) *Aan lokomotiewe.*—'n Loslokomotief, of die agterste lokomotief wanneer twee of meer lokomotiewe sonder voertuie gekoppel is, of 'n hulplokomotief agteraan 'n trein, moet 'n agterskyf aanhê wat behoorlik agteraan vas is.

Versorging van treinaanwysers.

78. Kondukteurs en drywers moet sorg dat die lampe en agterskywe waarvoor hulle verantwoordelik is, in goeie orde gehou word en dat die lampe, wanneer hulle gebruik moet word, aangesteek en behoorlik aan die brand gehou word.

(2) A servant, whose duties may require him to use detonators for signalling purposes, must have twelve of them ready for immediate use. Every official in charge concerned must also keep a supply of detonators in a place readily accessible to servants authorised to use them. Detonators must be carefully handled and kept dry.

(3) When it is necessary to use detonators on curves they must, if possible, be put on the lower rail.

(4) Where detonators are used in addition to hand-signals, they must be placed at a sufficient distance from the place where the hand-signal is displayed to enable a driver, after the detonators have been exploded by his locomotive, to see the hand-signal before reaching it.

Observance of Detonator Signals.

74. (1) Immediately a locomotive explodes one detonator, the driver must reduce speed and be ready to stop his train.

(2) Immediately two detonators have been exploded, the driver must stop his train. After stopping he may, if he sees the line ahead is clear, proceed cautiously until he receives a further signal or oral intimation.

(3) When three detonators are exploded by a train the driver must bring his train to a standstill and must not proceed until the "danger" signal is removed and he is authorised to proceed. (See regulations Nos. 124, 242 and 250.)

(4) When a detonator is exploded near a fixed signal, the driver must regard the fixed signal as being at "danger" or, in the case of a distant signal, as being at "caution" and must act accordingly.

Fog Signalling.

75. *Special Instructions Applicable.*—When, owing to fog or other weather conditions, fixed signals cannot be clearly seen at a distance of at least 150 yards, the instructions relative to fog signalling as laid down in the local appendices must be complied with. [See also regulations Nos. 80 and 87 (1).]

TRAIN INDICATORS.

Headlight and Sidelights.

76. (1) *Headlight.*—At night, on a running line, every locomotive, or the leading locomotive when two or more locomotives are coupled, and every rail motor, must have a headlamp showing a white light.

(2) *Sidelights.*—At night, every train composed of one or more vehicles, whilst on a running line, must have on each side of the last vehicle, or the last but one, a lamp showing a red light clearly visible from the rear of the train and a white light showing towards the locomotive.

(3) *Shunting Locomotive Lights.*—At night, a locomotive when employed exclusively in shunting operations must, in addition to a headlight, have a red light at each end.

Markers.

77. (1) *On Trains.*—Every train on a running line must carry a marker properly affixed on the rear end of the last vehicle.

(2) *On Locomotives.*—A light locomotive, or the rear locomotive when two or more are coupled without vehicles, or a locomotive assisting in the rear of a train, must have a marker properly affixed on the rear end.

Care of Train Indicators.

78. Guards and drivers must see that the lamps and markers for which they are responsible, are kept in good order and that the lamps, when it is necessary for them to be used, are lighted and kept properly burning.

DEEL III.

BEDIENING VAN WISSELS EN SINJALE.

**WISSELS, SINJALE EN ANDER TOESTELLE MOET ONDER-
SOEK EN GETOETS WORD.—BEDIENING VAN GREND-
WISSELS, HANDWISSELS EN ONTSPOORDERS.—SINJALE,
WISSELS EN TREINBEHEERINSTRUMENTE MOET NET DEUR
GEMAGTIGDE DIENARE BEDIEN WORD.—AANSTEEK, AAN-
SKAKEL EN UITDOOF VAN SINJAALLAMPE.—SLUIT VAN
GREND- EN NIE-GRENDELSTASIES.—OOPMAAK VAN
STASIES EN SEINHUISE.—SINJALE MOET GEDURENDE
AFWESIGHEID VAN BEDRYFSDIENAAR OP „GEVAAR”
WEES.—BINNELAAT VAN TREINE OP BESETTE LYNE.—
BEHEER OOR TREINE NA EN VAN SYLYNE.—BEDRYFS-
DIENARE MOET WEET HOE TREINE LOOP.—TREINREGISTER,
HOE DIT GEHOU MOET WORD.—OPONTHOUD VAN TREINE
BY SINJALE.—HERSTELWERK AAN DEFEKTE SINJALE,
WISSELINRICHTING EN ANDER GREND-TOESTELLE BY
STASIES EN SPOOROORGANGE.—MAGTIGING VIR DRYWER
OM BY DEFEKTE SINJAAL VERBY TE RY.—NUWE OF
VERANDERDE SINJALE EN WISSELAANWYSERS.**

Wissels, sinjale en ander sinjaaltoestelle moet ondersoek word.

79. (1) *Bedryfsdienare moet sinjaaltoestelle toets.*—Behalwe waar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal is, moet 'n bedryfsdienaar gedurende sy dienstdag elke wissel, sinjaal en grendeltoestel wat nie in die gewone uitvoering van sy pligte gebruik is nie, toets om seker te maak dat dit in gewone werkende toestand is. As daar 'n defek in die werking van 'n wissel, sinjaal of grendeltoestel is, moet hy dit dadelik rapporteer. [Kyk regulasies nos. 100 en 101 en klousules I tot 11, afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(2) *Skade aan wissels, kruisstukke en spoorstawe moet gerapporteer word.*—Wanneer 'n dienaar wissels, kruisstukke of spoorstawe in 'n beskadigde toestand aantref, moet die feit dadelik aan die beamppte in beheer gerapporteer word. Dié beamppte moet die baanmeester en indien nodig die sinjaalambagsman daarvan verwittig en inmiddels voorsorgsmaat- reëls tref om die veiligheid van trein- en rangeerbewegings te verseker.

Bedryfsdienare moet sinjale dophou wanneer hulle dit bedien.

80. Wanneer 'n bedryfsdienaar 'n sinjaalhefboom bedien, moet hy bedags let op die sinjaalarm en snags op die voorste of agterste lig, na gelang van die geval, of op die sinjaalherhaler waar daar een is, om vas te stel of die sinjaalarm juis-gereageer het op die beweging van die sinjaal- hefboom. As 'n sinjaal nie van die hefboomraam gesien kan word nie en daar nie 'n herhaler is nie, moet die bedryfsdienaar die sinjaalhefboom bedien en onmiddellik daarna die voorgaande instruksies uitvoer deur na 'n plek te gaan waarvandaan hy die sinjaal kan sien. (Kyk regulasie no. 87.)

Sein moet gegee word wanneer lyn vry is.

81. Voordat die bedryfsdienaar 'n vaste sinjaal bedien of 'n handsein „alles reg” of „versigtig” vertoon vir 'n trein- of rangeerbeweging, moet hy sover moontlik seker maak dat die lyn waarop die beweging moet plaas- vind, vry is.

Sinjale op „gevaar” wanneer lyne versper is.

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

Bediening van grendelwissels, ontspoorders en inrywisselgrendels.

83. Wanneer die bedryfsdienaar wissels en/of ontspoorders of inry- wisselgrendels uit 'n hefboomraam bedien, moet hy sorg dat die beweging van die hefboom voltooi is en dat die vanghandvatstel stewig in die keep is. Hy moet ook vasstel, sover hy uit die werking van die hefboom kan aflei, of die wissels en/of ontspoorders of inrywisselgrendels reg op die hefboombeweging gereageer het. Om seker te maak dat die wissels en/of ontspoorders of inrywisselgrendels op die beweging van die hefboom gereageer het, moet die bedryfsdienaar die vanghandvatstel trek om die hefboom vry te stel, en kyk of die hefboom nie terugspring nie. Daarna moet die vanghandvatstel weer stewig in die keep geplaas word. Nadat die hefboom reg gestel is, moet dit nie beweeg word voordat die volledige trein- of rangeerbeweging by die wissels en/of ontspoorder verby is nie.

Bediening van handinrywissels.

84. Die dienaar wat verantwoordelik is vir die bediening van inry- wissels wat nie met 'n hefboomraam verbind is nie, moet sorg dat die wisseltong vas teen die deurloopspoorstaaf is en dat die wissel stewig gesluit is of in die regte stand gehou word onderwyl 'n trein daaroor gaan.

PART III.

WORKING OF POINTS AND SIGNALS.

POINTS, SIGNALS, AND OTHER APPARATUS TO BE EXAMINED AND TESTED.—WORKING OF INTERLOCKED POINTS, HAND-OPERATED POINTS, AND DERAILS.—SIGNALS, POINTS, AND TRAIN CONTROL INSTRUMENTS TO BE OPERATED ONLY BY AUTHORISED SERVANTS.—LIGHTING AND EXTINGUISHING OF SIGNAL LAMPS.—CLOSING OF INTERLOCKED AND NON-INTERLOCKED STATIONS.—RE-OPENING OF STATIONS AND SIGNAL CABINS.—SIGNALS TO BE AT “DANGER” DURING ABSENCE OF OPERATOR.—ADMITTING TRAINS TO OCCUPIED LINES.—CONTROL OF TRAINS TO AND FROM SIDINGS.—OPERATORS TO KNOW HOW TRAINS ARE RUNNING.—TRAIN REGISTER—HOW TO BE KEPT.—DETENTION OF TRAINS AT SIGNALS.—REPAIRS TO DEFECTIVE SIGNALS, POINTS’ GEAR, AND OTHER INTER-LOCKING APPARATUS AT STATIONS AND LEVEL-CROSSINGS.—AUTHORITY FOR DRIVER TO PASS DEFECTIVE SIGNAL.—NEW OR ALTERED SIGNALS AND POINTS INDICATORS.

Points, Signals, and other Signalling Apparatus to be Examined.

79. (1) *Operators must Test Signalling Apparatus.*—Except as otherwise provided for in the local appendices an operator, during his period of duty, must test each set of points, each signal, and interlocking apparatus which have not been used in the ordinary course of his duty, to satisfy himself that they are in normal working order. If there is a defect in the working of any points, signal, or interlocking apparatus, he must immediately report it. [See regulations Nos. 100 and 101 and clauses 1 to 11, Section VIII of the General Appendix (Part I).]

(2) *Damage to Points, Crossings and Rails to be Reported.*—When a servant finds points, crossings or rails to be damaged, the fact must be reported immediately to the official-in-charge. This official must advise the platelayer and, if necessary, the signal artisan, and, meantime, take precautions to ensure the safety of train and shunting movements.

Operator to Watch Signals when Operated.

80. An operator when operating a signal lever must, during the day, observe the signal arm and, at night, the front or back light, as the case may be, or, where provided, the signal repeater, to ascertain whether the signal arm has correctly obeyed the signal lever movement. Where a signal cannot be seen from the lever frame and a repeater is not provided the operator must, immediately after operating the signal lever, give effect to the foregoing provisions by moving to a position where he can see the signal. (See regulation No. 87.)

Signal to be Given when Line is Clear.

81. Before operating a fixed signal or before displaying an “all-right” or “caution” hand-signal for a train or shunting movement, the operator must satisfy himself, as far as possible, that the line on which such movement is to take place is clear.

Signals at “Danger” when Lines Obstructed.

82. In the case of an obstruction upon any line, the operator must place or keep the necessary fixed signals at “danger” until the line is clear.

Working of Interlocked Points, Derails and Facing Point Locks.

83. When operating points and/or derails or facing point locks from a lever frame, the operator must see that the travel of the lever has been completed, and that the catch handle is firmly in the notch. He must also, as far as he can tell from the working of the lever, satisfy himself that the points and/or derails or facing point locks have correctly obeyed the lever movement. To ensure that the points and/or derails or facing point locks have responded to the travel of the lever, the operator must pull the catch handle to release the lever and see that it does not fly back. Thereafter the catch handle must again be firmly placed in the notch. After the lever has been correctly set it must not be moved until the whole train or shunting movement has passed the points and/or derails.

Working of Hand-operated Facing Points.

84. The servant responsible for operating facing points not connected to a lever frame, must see that the switch blade is close against the stock rail and that the points are securely locked or held in the correct position during the passage of a train.

Bediening van ontspoorders.

85. Waar daar 'n ontspoorder is, moet die dienaar wat dit vir 'n trein- of rangeerbeweging moet bedien, sorg dat dit reg gestel is voordat hy die beweging magtig. Sodra die beweging voltooi is, moet die ontspoorder na die gewone stand teruggestel word.

Sinjale, wissels en treinbeheerinstrumente moet net deur gemagtigde dienaar bedien word.

86. (1) Sinjale, wissels en treinbeheerinstrumente mag net deur die gemagtigde dienaar op diens bedien word. (Kyk regulasie no. 11.)

(2) Die bedryfsdienaar op diens op 'n stasie is die enigste dienaar wat gemagtig is om toe te laat dat treine daardie stasie nader of binnegaan of daarvandaan vertrek.

(3) 'n Bedryfsdienaar moet nie treinbeheerinstrumente, wissels of sinjale bedien of hom daarmee of met treinreëlings bemoei voordat hy pligte werklik oorgeneem of nadat hy pligte oorhandig het nie.

Aansteek/aanskakel en uitdoof van sinjaallampe.

87. (1) Sinjaallampe moet voor sonder aangesteek of aangeskakel word. Sinjaallampe moet ook gedurende mistige weer aan die brand gehou word.

(2) Waar daar twee of meer semafoorsiniale aan dieselfde paal of langs mekaar is, moet die lampe van al die sinjale snags brand tensy andersluidende instruksies deur die Hoofbestuurder uitgereik word.

(3) By stasies of seinhuise waar 'n bedryfsdienaar die hele nag op diens is, moet die sinjaalligte so spoedig moontlik na sonop uitgedoof word, behalwe soos bepaal in subklousule (1) hiervan en regulasie no. 15 (2).

(4) Waar dit nie nodig is vir 'n bedryfsdienaar om die hele nag op diens te wees nie, moet die sinjaalligte uitgedoof word voordat hy van diens gaan.

Sluit van grendelstasies.*

88. (1) *Pligte van bedryfsdienare voordat stasies gesluit word.*—(a) Behalwe soos bepaal in paragrafe (b) en (c) hiervan, moet die bedryfsdienaar op dubbel- en enkellyne by 'n grendelstasie wat gedurende bepaalde ure gesluit moet word, die wissels in die gewone stand en die op- en afsiniale vir die hooflyn op „alles reg” stel voordat hy van diens gaan. As die stasie snags gesluit moet word, moet die bedryfsdienaar sorg dat die sinjaalligte uitgedoof word.

(b) As magtiging van die Hoofbestuurder vooraf verkry is, kan die sinjale op 'n grendelstasie op „gevaar” bly en die sinjaalligte snags bly brand wanneer die stasie net vir 'n kort tydjie gesluit moet word, mits geen trein deur die stasie sal loop onderwyl dit gesluit is nie.

(c) As 'n sinjaal van die gesluite stasie aan dieselfde paal is as die sinjaal van die aangrensende stasie wat oop is, moet die lamp van die sinjaal wat op die gesluite stasie betrekking het, ooreenkomstig regulasie no. 87 (2) aangesteek of aangeskakel word.

(d) Onderwyl 'n seinhuis op dubbellyne gesluit is ooreenkomstig paragraaf (a) hiervan, moet daar beskou word dat die semafoorsiniale in die stand „alles reg” nie bestaan nie en moet dit nie in ag geneem word nie.

(2) *Semafoorsiniale moet nie in ag geneem word nie.*—Wanneer 'n grendelstasie op 'n enkellyn gesluit is ooreenkomstig subklousule (1) hiervan, word dit 'n tekenstasie of halte. Onderwyl die stasie gesluit is, moet daar beskou word dat die semafoorsiniale in die stand „alles reg” nie bestaan nie en moet dit nie in ag geneem word nie. Waar daar nie waarskuborde is nie, moet 'n trein wat tot stilstand gebring is, van agter beskerm word soos bepaal in regulasie no. 224 (4), tensy—

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

(b) treine, in die geval van telegraaforderbedryf, loop volgens die beginsel „geen trein volg nie”.

(3) *Gedragslyn in noodgevalle.*—Wanneer 'n grendelstasie op 'n dubbel- of enkellyn gesluit is, moet die bedryfsdienaar wat van diens gegaan het, hom nie bemoei met treinreëlings wat deur die bedryfsdienare op die stasies aan weerskante getref is nie, behalwe in die geval van 'n ongeluk, onreëlmatigheid of ernstige vertraging wat onder sy aandag gebring is deur 'n lid van die treinpersoneel. In so 'n geval moet hy dadelik diens hervat en die bedryfsdienare op die stasies aan weerskante verwittig, maar hy moet geen verandering in die treinreëlings maak sonder die magtiging van die bedryfsdienare op die betrokke stasies nie.

* Kyk opmerking op bladsy 76.

Working of Derails.

85. Where a derail is installed, the servant required to operate it for a train or shunting movement must see that it is correctly set before authorising the movement. As soon as the movement has been completed the derail must be restored to its normal position.

Signals, Points, and Train Control Instruments to be Operated only by Authorised Servants.

86. (1) Signals, points, and train control instruments may be operated only by the authorised servant on duty. (See regulation No. 11.)

(2) The operator on duty at a station is the only servant authorised to permit trains to approach, enter or leave that station.

(3) Before actually taking over duty, or after handing over duty, an operator must not operate or interfere with train control instruments, points or signals, or with train arrangements.

Lighting and Extinguishing Signal Lamps.

87. (1) The lighting of signal lamps must be completed before sunset. Signal lamps must also be kept alight during the prevalence of fog.

(2) Where there are two or more semaphore signals on the same post, or alongside each other, the lamps of all the signals must be lighted at night unless instructions to the contrary are issued by the General Manager.

(3) At stations or signal cabins, where an operator is on duty all night, the signal lights must be extinguished as soon as practicable after sunrise, except as provided in sub-clause (1) hereof and regulation No. 15 (2).

(4) Where it is not necessary for an operator to be on duty all night the signal lights must be extinguished before he goes off duty.

Closing of Interlocked Stations.*

88. (1) *Operators' Duties before Closing Stations.*—(a) Excepting as provided in paragraphs (b) and (c) hereof, on double and single lines, the operator at an interlocked station which is to be closed during certain hours must, before going off duty, set the points in the normal position and place the main line "up" and "down" signals at "all-right". If the station is to be closed during the night, the operator must see that the signal lights are extinguished.

(b) Subject to the authority of the General Manager having first been obtained, the signals at an interlocked station may be left at "danger" and the signal lights left burning at night, when the station is to be closed for a short period only, provided that no train will pass through the station during the closed period.

(c) If a signal of the closed station is on the same post as the signal of the adjoining station that is open, the lamp of the signal applicable to the closed station must be lighted in terms of regulation No. 87 (2).

(d) On double lines, during the period a signal cabin is closed, as provided in paragraph (a) hereof, the semaphore signals in the "all-right" position are to be regarded as non-existent and must not be acted upon.

(2) *Semaphore Signals Not to be Acted Upon.*—On a single line, during the period an interlocked station is closed, as provided in sub-clause (1) hereof, it becomes a token station or halt. During the closed period, the semaphore signals in the "all-right" position are to be regarded as non-existent and must not be acted upon. Where warning boards are not provided, a train brought to a stand must be protected in rear as laid down in regulation No. 224 (4), unless—

(a) the driver of the train is in possession of a "non-follow" token;

(b) in the case of telegraph order working, trains are worked on the "non-follow" principle.

(3) *Procedure in Cases of Emergency.*—On double and single lines, when an interlocked station is closed, the operator who has gone off duty must not interfere with any train arrangements made by the operators at the stations on either side, except in case of accident, irregularity, or serious delay, which has been brought to his notice by any trainman. In such a case he must immediately return to duty and advise the operators at the stations on each side, but must not make any alteration in the train arrangements without the authority of the operators at the stations concerned.

* See note on page 77.

Sluit van nie-grendelstasies.*

(Van toepassing net op enkellyne.)

89. (1) *Pligte van bedryfsdienare voordat stasies gesluit word.*—(a) Behalwe soos bepaal in paragraaf (b) hiervan, moet die bedryfsdienaar op 'n nie-grendelstasie wat gedurende bepaalde ure van die dag of nag gesluit moet word, seker maak dat al die looplynwissels in die gewone stand gestel en gesluit is voordat hy van diens gaan. Waar daar sinjale is, moet die bedryfsdienaar al die hooflynsiniale op „alles reg” stel. Hy moet ook sorg dat al die sinjaalligte uitgedoof word as die stasie snags gesluit moet word.

(b) As magtiging van die Hoofbestuurder vooraf verkry is, kan die sinjale op 'n nie-grendelstasie op „gevaar” bly en die sinjaalligte snags bly brand wanneer die stasie net vir 'n kort tydjie gesluit moet word, mits geen trein deur die stasie sal loop onderwyl dit gesluit is nie.

(2) *Semafoorsiniale moet nie in ag geneem word nie.*—Wanneer 'n nie-grendelstasie gesluit is ooreenkomstig subklousule (1) hiervan, word dit 'n tekenstasie, tussenuitwykspoor of halte. (Kyk regulasies nos. 214 en 215.) Onderwyl die stasie gesluit is, moet daar beskou word dat die semafoorsiniale in die stand „alles reg” nie bestaan nie en moet dit nie in ag geneem word nie. Waar daar nie waarskuborde is nie, moet 'n trein wat tot stilstand gebring is, van agter beskerm word soos bepaal in regulasie no. 224 (4), tensy—

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

(b) treine mekaar by sodanige tekenstasie of tussenuitwykspoor kruis en die trein tot stilstand gebring word tussen die ruimtemerke aan elke end van sodanige tekenstasie of tussenuitwykspoor;

(c) treine, in die geval van telegraaforderbedryf, loop volgens die beginsel „geen trein volg nie”.

(3) *Gedragslyn in noodgevalle.*—Nadat die bedryfsdienaar van diens gegaan het, moet hy hom nie bemoei met treinreëlins wat deur die bedryfsdienare op die stasies aan weerskante getref is nie, behalwe in 'n noodgeval, wanneer hy die bepalings van regulasie no. 88 (3) moet nakom.

Oopmaak van stasies en seinhuise*: Dubbel- en enkellyne.

90. (1) *Eerste plig van bedryfsdienaar wanneer hy 'n stasie of seinhuis oopmaak.*—Wanneer 'n bedryfsdienaar op diens kom om 'n stasie of seinhuis oop te maak, is sy eerste plig—

(a) op dubbellyne, om vas te stel of die trajek aan elke kant onbeset is, en as albei trajekte vry is, die sinjale op „gevaar” te stel;

(b) op enkellyne, om dadelik al die hooflynsiniale op „gevaar” te stel.

(2) *Bedryfsdienaar moet besonderhede van treine inwin.*—Voordat die bedryfsdienaar treinreëlins tref, moet hy van die stasie of seinhuis aan elke kant besonderhede inwin van die laaste optrein en die laaste aftrein wat die trajek tussen daardie stasies of seinhuise binnegeloop het. Hierdie besonderhede moet die nommer van elke trein, die vertrektyd en indien beskikbaar die aankomstyd by elk van die betrokke stasies of seinhuise insluit, en hy moet dit in sy treinregister aanteken. Hy moet ook besonderhede inwin omtrent die loop van ander treine wat hom mag raak.

(3) *Wissels en sinjale moet getoets word wanneer 'n grendelstasie oopgemaak word.*—Voordat die bedryfsdienaar 'n grendelstasie of seinhuis oopmaak, moet hy seker maak dat al die wissels, sinjale, ontspoorders en wisselhefboomslette in goeie toestand is deur dit te ondersoek of te toets, behalwe waar anders bepaal is in hierdie regulasies en in die Algemene Aanhangel (deel I) of plaaslike aanhangsels.

(4) *Oopmaak van nie-grendelstasie: Terrein, handwissels en ontspoorders moet geïnspekteer word.*—Voordat die bedryfsdienaar 'n nie-grendelstasie oopmaak, moet hy die terrein inspekteer en sorg dat al die handwissels, ontspoorders en wisselhefboomslette in goeie toestand is en dat die wissels en ontspoorders reg gestel en gesluit is.

*OPMERKING.—Vir uitvoerige instruksies betreffende die gedragslyn wat gevolg moet word wanneer stasies ingevolge die verskillende metodes van treinbeheer oopgemaak en gesluit word, kyk Algemene Aanhangel (deel I):

Klousule 43, afdeling III (Van Schoortreintekenstelsel).

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

Klousule 7, afdeling VI (telegraaforderbedryf).

Klousule 32, afdeling VII (absoluutblokkbedryf oor dubbellyne).

Klousule 29, afdeling VII (a) (kleurligsinjaalstelsel).

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

Closing of Non-interlocked Stations.**(Applicable to Single Lines only.)*

89. (1) *Operators' Duties before Closing Stations.*—(a) Excepting as provided in paragraph (b) hereof, the operator at a non-interlocked station which is to be closed during certain hours of the day or night must, before going off duty, satisfy himself that all running line points are set and locked in the normal position. Where signals are provided, the operator must place all main line signals at "all-right". He must also see that all the signal lights are extinguished if the station is to be closed during the night.

(b) Subject to the authority of the General Manager having first been obtained, the signals at a non-interlocked station may be left at "danger" and the signal lights left burning at night, when the station is to be closed for a short period only, provided that no train will pass through the station during the closed period.

(2) *Semaphore Signals—Not to be Acted Upon.*—During the period a non-interlocked station is closed, as provided in sub-clause (1) hereof, it becomes a token station, interloop, or halt. (See regulations Nos. 214 and 215.) During the closed period the semaphore signals in the "all-right" position are to be regarded as non-existent and must not be acted upon. Where warning boards are not provided, a train brought to a stand must be protected in rear as laid down in regulation No. 224 (4) unless—

- (a) the driver is in possession of a "non-follow" token;
- (b) a crossing is taking place at such token station or interloop and the train is brought to a stand between the clearance marks at each end of such token station or interloop;
- (c) in the case of telegraph order working, trains are worked on the "non-follow" principle.

(3) *Procedure in Case of Emergency.*—After giving up duty the operator must not interfere with any train arrangements made by the operators at the stations on either side, except in case of emergency when he must carry out the provisions of regulation No. 88 (3).

Re-opening of Stations and Signal Cabins*: Double and Single Lines.

90. (1) *First Duty of Operator on Re-opening Station or Signal Cabin.*—When an operator comes on duty to re-open a station or signal cabin, his first duty is:—

- (a) *On Double Lines.*—To ascertain whether the section on each side is unoccupied and, if both sections are clear, to place the signals at "danger".
- (b) *On Single Lines.*—Immediately to place all main line signals at "danger".

(2) *Operator to Ascertain Particulars of Trains.*—Before making any train arrangements, the operator must ascertain from the station or signal cabin on each side particulars of the last "up" train and the last "down" train to enter the section between such stations or signal cabins. This information must include the number of each train, the time of its departure and, if available, the time of its arrival at each of such stations or signal cabins, and he must enter particulars thereof in his train register. He must also obtain information regarding the running of other trains which may affect him.

(3) *Points and Signals to be Tested when Re-opening an Interlocked Station.*—Before re-opening an interlocked station or signal cabin, the operator must, by inspection or test, see that all points, signals, derails and points lever locks are in good order except where otherwise provided in these regulations, in the General Appendix (Part I) or local appendices.

(4) *Re-opening of Non-interlocked Station: Yard, Hand-Points and Derails to be Inspected.*—Before re-opening a non-interlocked station, the operator must inspect the yard and see that all hand-operated points, derails and points lever locks are in good order, and that points and derails are correctly set and locked.

* NOTE:—

For detailed instructions in regard to the procedure to be followed in re-opening and closing stations under the different methods of train control, see General Appendix (Part I):—

Clause 43, Section III (Van Schoor Train Token System).

Clause 17, Section V (Wooden Train Staff and Paper Ticket System).

Clause 7, Section VI (Telegraph Order Working).

Clause 32, Section VII (Double Line Absolute Block Working).

Clause 29, Section VII (a) (Colour-light Signalling System).

Clause 36, Section VIII (Operation of points and signals at interlocked, detector locked and non-interlocked stations).

Sinjale moet gedurende afwesigheid van bedryfsdienaar op „gevaar” wees.

91. Wanneer 'n bedryfsdienaar sy seinhuis tydelik moet verlaat om sinjaallampe aan te steek of aan te skakel, of vir 'n ander doel behalwe om 'n teken te ontvang of af te lewer, moet hy al die sinjale op „gevaar” stel. Hy moet ook die bedryfsdienaar aan elke kant verwittig hoe lank hy waarskynlik weg sal wees. Al sodanige gevalle moet in die treinregister in elke betrokke seinhuis aangeteken word.

Treine wat aansluitings nader: Verandering van voorrang.

92. Wanneer die voorrang van twee treine wat 'n aansluiting of saamlooppunt nader, verander moet word nadat die sinjale vir een van hulle op „alles reg” of „ry” gestel is, kan die bedryfsdienaar daardie trein stop deur al die sinjale na „gevaar” terug te stel en op „gevaar” te hou, mits hy daarvan oortuig is dat die trein waarvoor die sinjale op „alles reg” of „ry” is, ver genoeg van die buitenste stopsinjaal is om die drywer in staat te stel om sy trein maklik tot stilstand te bring voordat hy daardie sinjaal bereik. Nadat beide treine tot stilstand gekom het, kan die sinjaal op „alles reg” of „ry” gestel word vir die trein wat voorrang moet kry.

Terugstel van sinjaal voordat daarop gereageer is.

93. Indien dit nodig is om 'n sinjaal wat op „alles reg”, „ry” of „versigtig” gestel is, na „gevaar” om te stel voordat daarop gereageer is, moet die bedryfsdienaar eers seker maak dat die betrokke drywer daarvan bewus is dat die sinjaal na „gevaar” teruggestel is voordat hy 'n ander trein- of rangeerbeweging toelaat op die lyn waarop die sinjaal betrekking het. Voordat die drywer sy trein daarna in beweging bring, moet hy egter seker maak dat die betrokke sinjaal op „alles reg”, „ry” of „versigtig” is.

Binnelaat van 'n trein in 'n stasie wanneer die looplyn beset of die voorste gedeelte daarvan versper is.

94. (1) *Stasie met semafoor- of kleurligsinjale toegerus.*—(a) As 'n trein op 'n stasie binnegelaat moet word op 'n looplyn wat beset of waarvan die voorste gedeelte versper is, moet die vaste sinjaal, d.w.s. die huis-sinjaal of die tussenhuissinjaal as so 'n sinjaal die inrywissel beheer, nie gebruik word om die trein binne te laat nie. Nadat die trein wat binnegelaat moet word, by die vaste sinjaal tot stilstand gekom het, kan dit deur middel van 'n inroepsinjaal binnegelaat word. As daar nie 'n inroepsinjaal is nie, moet die trein ooreenkomstig die bepalinge van regulasie no. 24 (2) of 28 (4) (b), na gelang van die geval, binnegelaat word.

(b) *Stasie nie met semafoor- of kleurligsinjale toegerus nie.*—As 'n trein op 'n stasie wat nie met semafoor- of kleurligsinjale toegerus is nie, binnegelaat moet word op 'n looplyn wat beset of waarvan die voorste gedeelte versper is, moet die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar, nadat die trein by die inrywissel tot stilstand gekom het, die drywer mondelings van die omstandighede verwittig en daarna 'n handsein „alles reg” by die inrywissel vertoon om die trein binne te laat. (Kyk regulasie no. 210.)

(c) As dit nodig is om 'n handsein vir 'n trein te gee en daardie handsein moontlik aangeneem kan word deur 'n drywer vir wie dit nie bedoel is nie, moet 'n mondelinge opdrag in plaas van 'n handsein gegee word. Die drywer moet die mondelinge opdrag duidelik verstaan voordat hy ry.

(d) Wanneer die drywer op 'n semafoorinroepsinjaal op „alles reg” of die voorgeskrewe handsein en mondelinge waarskuwing reageer, moet hy in alle gevalle versigtig ry, gereed wees om duskant 'n versperring stil te hou en onmiddellik gevolg te gee aan 'n gevaarhandsein wanneer so 'n sein vertoon word. (Kyk regulasies nos. 43 en 44.)

(2) *Wanneer 'n trein 'n ander trein volg.*—Wanneer twee treine op dieselfde looplyn binne 'n stasie is en albei in dieselfde rigting loop, moet die voorste trein nie gestop word voordat die tweede trein tot stilstand gekom het nie.

(3) *Trein wat besette doodloopspoor binnegaan.*—Wanneer meer as een voertuig by die stopblok op 'n doodloopspoor staan en 'n trein op daardie doodloopspoor binnegelaat moet word, moet die gedragslyn bepaal in subklousule (1) hiervan gevolg word. (Kyk regulasie no. 119.)

Voorsorgsmaatreëls wat getref moet word deur drywers van treine wat volg.

95. Wanneer twee treine op dieselfde lyn in 'n stasie of op 'n syllyn loop, moet die drywer van die trein wat volg, sy trein so ver agter die voorste trein hou dat dit nie daarmee kan bots nie. As 'n sinjaal op „alles reg.” of „ry” gestel is vir die voorste trein, moet die drywer van die volgende trein nie daarop reageer voordat hy gesien het dat dit na „gevaar” teruggestel en weer op „alles reg” of „ry” gestel is nie. As 'n handsein „alles reg” of „versigtig” vir die eerste trein vertoon word, moet die drywer van die volgende trein nie op daardie handsein reageer voordat dit teruggetrek en weer vertoon is nie.

Signals to be at "Danger" during Absence of Operator.

91. When it is necessary for an operator to leave his cabin temporarily in order to relight signal lamps, or for any other purpose except to receive or deliver a token, he must place all signals at "danger". He must also inform the operator, on each side, of the probable duration of his absence. All such cases must be recorded in the train register at each of the cabins concerned.

Trains Approaching Junctions: Altering Order of Precedence.

92. When it is necessary to alter the order of precedence of two trains approaching a junction or converging point after the signals have been placed at "all-right" or "proceed" for one of them, the operator may stop that train by replacing and thereafter keeping all signals at "danger", provided he is satisfied that the train for which the signals are at "all-right" or "proceed", is sufficiently distant from the outermost "stop" signal to enable the driver to stop his train with ease before reaching that signal. After both trains have come to a stop the signals may then be placed at "all-right" or "proceed" for the train which is to receive precedence.

Reversing Signal before it is Acted Upon.

93. After a signal has been placed at "all-right", "proceed" or "caution", and it is necessary, before the signal is acted upon, to replace it to "danger", the operator must satisfy himself that the driver concerned is aware of the signal having been replaced to "danger" before he allows any other train or shunting movement on the line to which the signal applies. The driver must, however, before finally moving, see that the applicable signal is at "all-right", "proceed" or "caution".

Admitting a Train to a Station when Running Line is Occupied or Forward End of Running Line is Obstructed.

94. (1) *Station Equipped with Semaphore or Colour-light Signals.*—(a) At a station, when it is necessary to admit a train to a running line which is occupied or obstructed at the forward end, the fixed signal, i.e. the home signal or intermediate home signal, if such signal controls the facing points, must not be used to admit the train. After the train to be admitted has come to a stand at the fixed signal, it may be admitted by means of a "calling-on" signal. If no "calling-on" signal is provided the train must be admitted in accordance with the terms of regulation No. 24 (2) or 28 (4) (b) as the case may be.

(b) *Station not Equipped with Semaphore or Colour-light Signals.*—At a station not equipped with semaphore or colour-light signals, when it is necessary to admit a train to a running line which is occupied or obstructed at the forward end, the operator or other authorised servant must, after the train has come to a stand at the facing points, orally advise the driver of the circumstances. Thereafter an "all-right" hand-signal must be displayed at the facing points to admit the train. (See regulation No. 210.)

(c) Should it be necessary to hand-signal a train and such hand-signal is liable to be taken by a driver for whom it is not intended, an oral instruction in place of a hand-signal must be given. The driver must, before proceeding, clearly understand the oral instruction.

(d) The driver, whether acting on a semaphore "calling-on" signal at "all-right" or the prescribed hand-signal and an oral warning, must proceed with caution, be ready to stop short of any obstruction and to comply promptly with a "danger" hand-signal should such signal be given. (See regulations Nos. 43 and 44.)

(2) *One Train Following Another.*—When two trains are on the same running line within a station and both trains are moving in the same direction, the leading train must not be stopped until the second train has come to a stand.

(3) *Train Entering Occupied Dead-end.*—When more than one vehicle is standing at the stop block in a dead-end, the procedure laid down in sub-clause (1) hereof must be followed when it is required to admit a train into such dead-end. (See regulation No. 119.)

Precautions to be Taken by Drivers of Following Trains.

95. When two trains are running on the same line in a station or on a siding, the driver of the train following another must keep his train at such a distance behind the leading train as not to collide with it. If a signal is placed at "all-right" or at "proceed" for the leading train, the driver of the train following must not act on such signal until he has seen it returned to "danger" and again placed at "all-right" or "proceed". Should an "all-right" or "caution" hand-signal be displayed for the first train, the driver of the following train must not act upon that hand-signal until it has been withdrawn and again displayed.

Beheer oor treine na en van sylyne deur middel van een vaste sinjaal.

96. (1) *Verbygaan by sinjaal op „gevaar”*.—Wanneer trein- of rangeerbewegings na en van sylyne deur een vaste sinjaal beheer word, mag die drywer by die sinjaal op „gevaar” verbygaan slegs nadat hy 'n handsein „alles reg” of „versigtig” of 'n mondelinge opdrag ontvang het van die bedryfsdienaar of, op sy magtiging, van die dienaar wat toesig hou oor die beweging. (Kyk regulasies nos. 41 en 50.)

(2) *Sinjale wat die vertrek van bewegings beheer*.—Wanneer die vertrek van treine of lokomotiewe van twee of meer sylyne af deur 'n vaste sinjaal beheer word en daar meer as een lokomotief in die sylyne wag om te vertrek, mag 'n drywer by die ruimtemerk verby na die sinjaal ry slegs nadat die sinjaal op „alles reg” of „versigtig” gestel is en hy mondelinge opdrag ontvang het van die dienaar wat toesig hou oor die beweging.

(3) *Sinjale wat die binnelaat van bewegings beheer*.—Wanneer 'n vaste sinjaal die toegang tot twee of meer sylyne beheer, mag dit op „alles reg” of „versigtig” gestel word slegs nadat die bedryfsdienaar die versekering van die rangeerder ontvang het dat die sylyn waarop die trein binnegelaat moet word, vry is vir die veilige ontvangs daarvan.

(4) *Rangeerder moet sylyn aanwys*.—Nadat 'n vaste sinjaal wat die toegang tot twee of meer sylyne beheer, vir die binnelaat van 'n trein bedien is, moet die rangeerder die sylyn waarop die trein binnegelaat word, vir die drywer aanwys. Vir hierdie doel moet die rangeerder op 'n geskikte plek gaan staan en bedags sy arm en snags 'n wit lig heen en weer voor sy liggaam swaai. Waar instruksies te dien effekte deur die afdelingsbestuurder uitgereik is, moet 'n rangeerder die trein inloods.

Bedryfsdienare moet weet hoe treine loop.

97. 'n Bedryfsdienaar moet vroegtydig uitvind hoe die treine loop wat sy stasie raak, en hy moet soortgelyke inligting aan ander stasies verstrek wanneer hy versoek word om dit te doen.

Aanteken van besonderhede in treinregister.

98. Die bedryfsdienaar moet duidelik, noukeurig en sonder versuim met ink in die betrokke kolomme van die treinregister aanteken hoe laat klokseine of telegrafiese of telefoniese berigte in verband met treinbewegings afgestuurd en ontvang is. Hy moet ook die amptelike nommers en die aankoms- en vertrektye van treine en ander besonderhede daarin aanteken. As hy 'n inskrywing moet korrigeer, moet hy die verandering aanbring bokant of onderkant die verkeerde inskrywing, waardeur 'n dun streep getrek moet word. [Kyk klousule 37, afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Oponthoud van treine by sinjale.

(Van toepassing net op semafoorsinjale.)

99. (1) *Die drywer moet die fluit blaas, en die bedryfsdienaar moet herinner word waar die trein staan*.—Wanneer 'n trein by 'n huis-, tussenhuis-, vertrek-, voorvertrek- of roetesinjaal tot stilstand gebring is, moet die drywer dadelik die lokomotieffluit blaas. As die bedryfsdienaar die trein nie dadelik kan laat voortgaan nie, moet hy 'n gevaarhandsein vertoon. Nadat die trein drie minute gewag het, moet die dienaar aan wie daardie plig ingevolge subklousule (4) hiervan opgelê word, na die seinhuis gaan en die bedryfsdienaar herinner waar die trein staan. Sodanige dienaar moet nie na die trein terugkeer voordat hy die versekering gekry het dat die bedryfsdienaar werklik hefboomkrae of ander waarskuwers op die hefbome geplaas het nie. Wanneer daar tydens mistige weer of om 'n ander rede nie 'n duidelike uitsig tussen die trein en die seinhuis is nie, moet 'n dienaar na die seinhuis gaan onmiddellik nadat die trein tot stilstand gekom het.

(2) *Bedryfsdienaar moet gedurende rangeerwerk herinner word waar 'n trein staan*.—Wanneer 'n trein by die huissinjaal verbygegaan het en op die hooflyn by die vertreksinjaal op „gevaar” wag om tot op 'n teenoorgestelde looplyn te gaan of as dit reeds op 'n teenoorgestelde looplyn is, moet die kondukteur of rangeerder, of as daar nie 'n ander dienaar beskikbaar is nie, die stoker, na gelang van die geval, na die seinhuis gaan. Hy moet die bedryfsdienaar herinner waar die trein staan en nie na die trein terugkeer voordat hy die versekering ontvang het dat die bedryfsdienaar werklik hefboomkrae of ander waarskuwers op die hefbome geplaas het nie.

(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 looplyn waarvandaan die trein gerangeer is, vry is voordat die dienaar aan wie daardie plig ingevolge subklousule (4) hiervan opgelê word, na die seinhuis gaan.

Control of Trains to and from Sidings by one Fixed Signal.

96. (1) *Passing Signal at "Danger".*—When train or shunting movements, to and from sidings, are controlled by one fixed signal, the signal may only be passed at "danger" after the driver has obtained an "all-right" or "caution" hand-signal or oral instruction from the operator or on his authority, from the servant in charge of the movement. (See regulations Nos. 41 and 50.)

(2) *Signals for Departure.*—When a fixed signal controls the departure of trains or locomotives from two or more sidings, and there is more than one locomotive in the sidings waiting to depart, a driver may only draw forward past the clearance mark towards the signal after the signal has been placed at "all-right" or at "caution" and he has received oral instructions from the servant in charge of the movement.

(3) *Signals for Entrance.*—When a fixed signal controls the entrance to two or more sidings, it may only be placed at "all-right" or at "caution" after the operator has obtained an assurance from the shunter that the siding, to which the train is to be admitted, is clear for its safe reception.

(4) *Shunter to Indicate Siding.*—After a fixed signal which controls the entrance to two or more sidings has been operated for the admittance of a train, the shunter must indicate to the driver the siding into which the train is being admitted. For this purpose he must take up a suitable position and, during the day, wave an arm and at night, a white light from side to side across the body. Where instructions to this effect are issued by the System Manager, a shunter must pilot the train in.

Operators to Know How Trains are Running.

97. An operator must ascertain, in good time beforehand, how the trains affecting his station are running, and furnish similar information to other stations when requested to do so.

Recording Particulars in Train Register.

98. The operator must enter, in ink, legibly, accurately and without delay, in the columns provided for the purpose in the train register, the times of sending and receiving bell signals or telegraph or telephone messages in regard to the movements of trains. He must also record therein the official numbers and times of arrival and departure of trains and other particulars. Should he have to correct any entry, the alteration must be made above or below such entry through which a light line must be drawn. [See clause 37, Section II of the General Appendix (Part I).]

Detention of Trains at Signals.

(Applicable to semaphore signals only.)

99. (1) *Driver to Sound Whistle and Operator to be Reminded of Position of Train.*—When a train has been stopped at a home, intermediate home, starting, advance starting or route signal, the driver must immediately sound the locomotive whistle. The operator must, if he cannot allow the train to go forward at once, display a "danger" hand-signal. After the train has been waiting for a period of three minutes, the servant upon whom that duty is imposed in terms of sub-clause (4) hereof, must go to the signal cabin and remind the operator of the position of the train. Such servant must not return to the train until he obtains an assurance that the "lever collars" or other "reminders" have actually been placed on the levers by the operator. When, in foggy weather, or from any other cause, there is not a clear view between the train and the signal cabin, a servant must go to the signal cabin immediately the train has been stopped.

(2) *Operator to be Reminded of Position of Train during Shunting.*—When a train has passed the home signal and is standing on the main line at the starting signal at "danger", waiting to be moved on to an opposing running line, or should it already be occupying an opposing running line, the guard or shunter, or if another servant is not available, the fireman, as the case may be, must proceed to the signal cabin. He must remind the operator of the position of the train and must not return to the train until he obtains an assurance that the "lever collars" or other "reminders" have actually been placed on the levers by the operator.

(3) *Running Line to be Clear before Servant goes to Signal Cabin.*—When a train has been shunted from one running line to another, the guard, shunter or driver must satisfy himself that the running line from which the train has been shunted is clear before the servant upon whom that duty is imposed in terms of sub-clause (4) hereof, proceeds to the signal cabin.

(4) *Plig om na seinhuis te gaan.*—In die volgende gevalle moet die genoemde dienaar na die seinhuis gaan:

- (a) 'n *Passasierstrein*—die stoker. As daar twee lokomotiewe aan die trein is, moet die stoker van die voorste lokomotief gaan.
- (b) 'n *Loslokomotief*—die stoker.
- (c) 'n *Goederetrein*—die kondukteur, die rangeerder of die stoker, wie ook al die naaste aan die seinhuis is.
- (d) 'n *Spoorbus*—die drywersassistent, as daar een is, of anders die kondukteur of die kaartjiesondersoeker.
- (e) 'n *Motortrollie*—'n bode.
- (f) 'n *Motorwatrein*—die kondukteur of die kaartjiesondersoeker wat die naaste aan die seinhuis is.

(5) *Die dienaar moet genoeg tyd gegee word om weer op die trein te klim.*—Die bedryfsdienaar moet die dienaar genoeg tyd gee om weer op die trein te klim voordat die sinjaal op „alles reg” gestel word, en die drywer moet nie ry voordat hy 'n handsein „alles reg” van die kondukteur, of die voorgeskrewe handsein van die rangeerder, na gelang van die geval, ontvang het nie.

(6) *Bedryfsdienaar moet hefboomkroe of waarskuwers gebruik.*—Ten einde hom daaraan te herinner dat bepaalde sinjaal- of wisselhefbome nie bedien moet word nie, moet 'n bedryfsdienaar sonder versuim gebruik maak van die hefboomkroe of ander waarskuwers wat vir die doel verskaf is. [Kyk klousule 14, afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel D).]

HERSTELWERK AAN DEFЕКTE SINJALE, WISSELINRICHTING EN ANDER GRENDERTOESTELLE.

Wissels of sinjale wat defek raak.

100. (1) *Reëlins moet getref word vir veilige bedryf.*—As sinjale, wisselinrigting of ander toestelle defek raak, moet die stasiebeampte in beheer dadelik reëlins tref vir die veiligheid van treine. [Kyk klousule 7 (1) (xviii), afdeling X van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(2) *Handseinwagters moet aangestel word.*—Die stasiebeampte in beheer moet een of meer dienare na gelang dit nodig is, kies om as handseinwagters op te tree. Hy moet hulle van handsinjale en knalpatrone voorsien, en hulle moet uitsluitend volgens opdrag van die bedryfsdienaar handel, wat moet sorg dat sy instruksies verstaan en uitgevoer word. As die beampte in beheer nie genoeg dienare in sy personeel het om as handseinwagters op te tree nie, moet hy die nodige dienare van die spoorbaaninspekteur of die baanmeester verkry.

Voorsorgsmaatreëls wanneer semafoor- en kleurligsinjale defek is.

101. (1) *Defekte sinjale moet op „gevaar” gehou word.*—Wanneer 'n huis-, tussenhuis-, vertrek-, voorvertrek-, goedere-of-sylyn-, roete- of dwergsinjaal van die semafoortipe, of 'n beheerde kleurligsinjaal defek geraak het, moet dit op „gevaar” gestel en gehou word. As die defekte semafoorsinjaal die werking van die afstand- of buitehuissinjaal, of beide, belemmer, moet die buitehuissinjaal ook op „gevaar” en die afstandsinjaal op „versigtig” gestel en gehou word. Behalwe soos bepaal in regulasie no. 37 (3) (c), moet handseinwagters ook aangestel word soos bepaal in regulasie no. 100 (2). Hierdie reëlins moet van krag bly totdat die defekte sinjaal herstel is.

(2) *Handseinwagters moet bly waar hulle geplaas is.*—'n Handseinwagter moet naby die vaste sinjaal bly waar hy geplaas is.

(3) *Handseinwagters moet instruksies ontvang.*—'n Handseinwagter moet instruksies van die bedryfsdienaar ontvang vir elke trein waarvoor 'n handsein vertoon moet word. As die bedryfsdienaar die trein ooreenkomstig regulasie no. 212 (3) (b) wil laat voortgaan sonder om by die sinjaal stil te hou, moet hy die handseinwagter opdrag gee om die drywer dienooreenkomstig te magtig. As die handseinwagter 'n trein moet stop, moet hy 'n gevaarhandsein aan die drywer bly vertoon totdat die trein tot stilstand gebring is.

(4) *Wissels moet reg gestel word.*—As die trein oor wissels moet gaan, moet die handseinwagter sorg dat hulle reg gestel is vir die lyn waarop die trein moet loop en dat hulle beveilig is voordat hy die drywer magtig om daaroor te ry.

(4) *Duty of Proceeding to Signal Cabin.*—The servant who must proceed to the signal cabin is, in the case of—

- (a) *a passenger train*—the fireman; if there are two locomotives on the train, the fireman of the leading locomotive;
- (b) *a light locomotive*—the fireman;
- (c) *a goods train*—the guard, the shunter, or the fireman, whoever is nearest the signal cabin;
- (d) *a rail car*—the driver's assistant, if there is one, otherwise the guard or the ticket examiner;
- (e) *a motor trolley*—a messenger;
- (f) *a motor coach train*—the guard or ticket examiner nearest to the signal cabin.

(5) *Servant to be Allowed Time to Rejoin Train.*—The operator must allow sufficient time to enable the servant to rejoin the train before placing the signal at "all-right", and the driver must not proceed until he has obtained an "all-right" hand-signal from the guard, or the prescribed hand-signal from the shunter, as the case may be.

(6) *Operator to use "Lever Collars" or "Reminders".*—In order to remind himself that certain signal or points levers must not be operated, an operator must make prompt use of the lever collars or other reminders provided for that purpose. [See clause 14, Section VIII of the General Appendix (Part I).]

REPAIRS TO DEFECTIVE SIGNALS, POINTS' GEAR, AND OTHER INTERLOCKING APPARATUS.

Points or Signals becoming Defective.

100. (1) *Safe Working to be Arranged.*—Should any signals, points' gear or other apparatus become defective, the station official-in-charge must immediately make arrangements for the safety of trains. [See clause 7 (1) (xviii), Section X of the General Appendix (Part I).]

(2) *Hand-signalmen to be Provided.*—The station official-in-charge must select one or more servants, as may be necessary, to act as hand-signalmen. He must equip them with hand-signals and detonators and they must act solely under the direction of the operator, who must see that his instructions are understood and carried out. Should the official-in-charge not have sufficient servants available on his own staff to act as hand-signalmen, he must call upon the permanent way inspector or plate-layer for the servants required.

Precautions to be Taken when Semaphore and Colour-light Signals are Defective.

101. (1) *Defective Signals to be Kept at "Danger".*—When a semaphore home, intermediate home, starting, advance starting, goods or siding, route, or dwarf signal or controlled colour-light signal has become defective, it must be placed and kept at "danger". Should the defective semaphore signal interfere with the working of the outer-home or the distant signal, or both, the outer-home signal must also be placed and kept at "danger" and the distant signal must be placed and kept at "caution". Except as provided in regulation No. 37 (3) (c), hand-signalmen must also be provided as laid down in regulation No. 100 (2). These arrangements must remain in force until the defective signal has been put in order.

(2) *Hand-signalmen to Remain where Posted.*—A hand-signalman must remain near the fixed signal at which he is posted.

(3) *Hand-signalmen to Receive Instructions.*—A hand-signalman must receive instructions from the operator for each train that has to be hand-signalled. If the operator requires the train to proceed without stopping at the signal in terms of regulation No. 212 (3) (b), he must instruct the hand-signalman to authorise the driver accordingly. Should it be necessary for the hand-signalman to stop a train he must continue to show a "danger" hand-signal to the driver until the train has been brought to a stand.

(4) *Points to be Correctly Set.*—If the train is required to pass over points, the hand-signalman must see that they are correctly set and secured for the line on which the train is to travel before authorising the driver to proceed over the points.

(5) *Wanneer afstand- of buitehuissinjaal nie na die gewone stand teruggestel kan word nie.*—As dit weens 'n defek 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 defekte semafoorsinjaal. Die drywer van 'n naderende trein moet stilhou wanneer hy die gevaarhandsein sien, en hy mag voortgaan slegs nadat hy mondelinge opdrag van die handseinwagter ontvang het.

(6) *Bedryfsdienare in ander seinhuise moet in kennis gestel word.*—As dit weens 'n defek onmoontlik is om 'n afstandsinjaal op „versigtig” of 'n buitehuis-, tussenhuis- of huissinjaal op „gevaar” te stel, moet die bedryfsdienaar die bedryfsdienaar in die seinhuis aan die ander end van die telegraaftrajek daarvan verwittig, en laasgenoemde moet alle treine stop en die drywers skriftelik in kennis stel.

(7) *Magtiging vir drywer om defekte vaste sinjaal op „gevaar” verby te ry.*—Behalwe soos bepaal in subklousule (9) hiervan of in regulasies nos. 24 (1) (h), 37 (3) of 46 (2) (d) (i), as dit nodig is om 'n drywer te magtig om 'n vaste sinjaal wat defek is op „gevaar” verby te ry, moet die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar 'n handsein „alles reg” indien dit 'n semafoorsinjaal is, of 'n handsein „versigtig” in die geval van 'n kleurligsinjaal, aan die drywer vertoon. Sodanige handsein moet by die inrywissel, of waar daar nie 'n inrywissel is nie, by of naby die sinjaal vertoon word. Waar die sinjaal wat defek is, 'n inrywissel beheer, moet die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar boonop seker maak dat sodanige wissel reg gestel is, en in die geval van handwissels dat hulle in die regte stand gesluit is of gehou word voordat hy die drywer magtig om daaroor te ry. [Kyk ook regulasies nos. 24 (2) en 28 (4).]

(8) *Grendelinrigting moet gebruik word.*—Wanneer 'n vaste sinjaal defek maar die grendelinrigting by die hefboomraam en by die wissel in orde is, moet die bedryfsdienaar van daardie grendelinrigting gebruik maak deur die hefboom van die betrokke sinjaal te bedien. Indien nodig, moet die draadverbindinge en die teëgewig van die sinjaalhefboom deur die sinjaalambagsman ontkoppel word.

(9) *Wanneer outomatiese kleurligsinjaal defek is.*—(a) Wanneer 'n drywer bemerk dat 'n outomatiese kleurligsinjaal nie behoorlik werk nie, moet hy die omstandighede onmiddellik na aankoms by die volgende stasie aan die bedryfsdienaar rapporteer. Laasgenoemde dienaar moet die sinjaalambagsman en die bedryfsdienaar op die stasie aan die teenoorgestelde end van die trajek onverwyld in kennis stel.

(b) Gedurende die tydperk wat 'n outomatiese kleurligsinjaal defek is, moet die bedryfsdienaar, voordat hy 'n trein in die trajek in afstuur waarop die outomatiese sinjaal betrekking het, die drywer skriftelik meedeel dat die outomatiese sinjaal defek is.

(c) 'n Drywer wat 'n skriftelike berig ontvang dat 'n outomatiese kleurligsinjaal defek is, moet die bepalinge van regulasie no. 23 (2) nakom.

Voorsorgsmaatreëls wanneer wisselinrigting defek is.

102. (1) *Wanneer sinjale op „gevaar” gehou moet word.*—Wanneer die inrigting wat die inrywissel, wissellat of grendeltoestel werk of beheer, defek geraak het, moet die betrokke afstandsinjaal op „versigtig” gestel en gehou word, en/of moet die betrokke buitehuissinjaal op „gevaar” gestel en gehou word, asook die tussenhuis-, huis- en/of vertreksinjaal as dit nodig is. Handseinwagters moet aangestel word, soos bepaal in regulasie no. 100 (2). Hierdie reëlings moet van krag bly totdat die defekte inrigting of ander toestel herstel is.

(2) *Bediening van wissels wanneer sinjale wat bewegings oor inrywissels beheer, defek is.*—Wanneer 'n sinjaal wat bewegings oor inrywissels beheer nie op die hefboombeweging reageer nie, moet die bedryfsdienaar die werking van die wissels wat op daardie sinjaal betrekking het, deur middel van die hefboom toets soos bepaal in klousule 11 (1) (b) (i), afdeling VIII van die Algemene Aanhangel (deel I). As die sinjaal dan nog nie op die hefboombeweging reageer nie, moet hy na die inrywissels gaan en seker maak dat al die inrywissels wat met die sinjaal gegrendel is, in die juiste stand is. Daarna kan hy die drywer magtig om by die sinjaal op „gevaar” verby te ry. [Kyk regulasie no. 101 (7).]

(3) *Handseinwagters moet instruksies ontvang.*—Gedurende die tydperk wat die wisselinrigting of ander grendeltoestel defek is, moet trein- en rangeerbewegings beheer word deur die handseinwagters, wat volgens instruksies van die bedryfsdienaar optree.

(5) *When Distant or Outer-home Signal Cannot be Replaced to Normal Position.*—Should it be impossible, owing to a defect, to place a distant signal at "caution" or an outer-home signal at "danger", a hand-signalman must display a "danger" hand-signal and place a detonator on the rail outside the defective semaphore signal. The driver of an approaching train must stop on observing the "danger" hand-signal and may only proceed on receiving oral instructions from the hand-signalman.

(6) *Operators in other Cabins to be Advised.*—Should it be impossible, owing to a defect, to place a distant signal at "caution", or an outer-home, intermediate home or home signal at "danger", the operator must inform the operator in the cabin at the other end of the telegraph section of that fact, and the latter must stop all trains and advise the drivers in writing.

(7) *Authority for Driver to Pass Defective Fixed Signal at "Danger".*—Except as provided in sub-clause (9) hereof, or in regulations Nos. 24 (1) (h), 37 (3) or 46 (2) (d) (i), if a fixed signal is defective and it is necessary to authorise a driver to pass it at "danger", the operator or other authorised servant must display to the driver an "all-right" hand-signal in the case of a semaphore signal or a "caution" hand-signal in the case of a colour-light signal. Such hand-signal must be displayed at the facing points or, where there are no facing points, at or near the signal. When the defective signal controls facing points, the operator or other authorised servant must, in addition, ensure that the points are correctly set and in the case of hand-points that they are locked, or held, in the correct position before authorising the driver to proceed over such points. [See regulations Nos. 24 (2) and 28 (4).]

(8) *Interlocking to be Used.*—When a fixed signal is out of order, but the interlocking at the lever frame and at the points is in order, the operator must take advantage of such interlocking by working the lever applicable to such signal. The wire connections and the counterbalance weight of the signal lever must, if necessary, be disconnected by the signal artisan.

(9) *When Automatic Colour-light Signal Defective.*—(a) When a driver observes that an automatic colour-light signal is not working properly, he must report the circumstances to the operator immediately on arrival at the station in advance. The latter servant must promptly notify the signal artisan and the operator at the station at the other end of the section.

(b) During the period an automatic colour-light signal is defective, the operator, before despatching a train into the section to which the automatic colour-light signal applies, must inform the driver in writing that the automatic signal is defective.

(c) A driver receiving advice in writing that an automatic colour-light signal is defective, must comply with the terms of regulation No. 23 (2).

Precautions to be Taken when Points' Gear is Defective.

102. (1) *When Signals to be Kept at "Danger".*—When the gear working or controlling facing points, locking bar, or the interlocking apparatus has become defective, the distant signal affected must be placed and kept at "caution", and/or the outer-home signal affected must be placed and kept at "danger", as well as, if necessary, the intermediate home, home and/or starting signal. Hand-signalmen must be provided, as laid down in regulation No. 100 (2). These arrangements must remain in force until the defective gear or other apparatus has been put in order.

(2) *Operation of Points when Signal Controlling Movements over Facing Points is Defective.*—When a signal controlling movements over facing points fails to respond to the lever movement, the operator must by means of the lever, test the working of the points affecting that signal in terms of clause 11 (1) (b) (i), Section VIII of the General Appendix (Part I). If the signal still fails to respond to the lever movement, he must proceed to the facing points and satisfy himself that all facing points, interlocked with the signal, are in the correct position. He may then authorise the driver to pass the signal at "danger". [See regulation No. 101 (7).]

(3) *Hand-signalmen to Receive Instructions.*—During the time points' gear or other interlocking apparatus is defective, train and shunting movements must be controlled by the hand-signalmen acting on instructions from the operator.

(4) *Wissels moet reg gestel word.*—Wanneer twee of meer wissels defek of tydelik ontkoppel is en die handseinwagter die hulp van een of meer dienare moet verkry, kan sodanige dienare die wissels bedien wanneer 'n beweging daarvoor moet gaan. Voordat die handseinwagter die drywer magtig om oor die wissels te ry, moet hy seker maak dat die wissels vir daardie beweging reg gestel is. Die handseinwagter moet nie toelaat dat daar aan die ontkoppelde wissels gepeuter word voordat die beweging voltooi is nie.

Herstel van defekte wissels en sinjale.

103. Voordat daar begin word om defekte wissels of sinjale te herstel, moet die dienaar in beheer van die werk die beampte in beheer van die betrokke stasie raadpleeg, en laasgenoemde moet die nodige reëlins tref vir die veilige bedryf van treine onderwyl die werk aan die gang is. As daar nie 'n stasiebeampte in beheer is nie, moet die spoorbaaninspekteur reël dat die lyn beskerm word.

Gedraglyne wat deur sinjaalambagsman gevolg moet word.

104. (1) *Besonderhede moet aangeteken word.*—Voordat die sinjaalambagsman met die herstel van wisselinrigting, sinjale of ander grendeltoestelle begin, moet volledige besonderhede van die werk wat verrig moet word, tesame met die tyd van aanvang, in die treinregister aangeteken word. Sowel die sinjaalambagsman as die bedryfsdienaar moet die treinregister teken.

(2) *Handseinwagters moet op hulle pos wees.*—Voordat daar begin word om wissels of sinjaalinrigting te ontkoppel, moet die sinjaalambagsman seker maak dat die handseinwagters op hulle pos is.

(3) *Hefbome moet nie sonder toestemming beweeg word nie.*—Nadat die nodige sinjale op „gevaar” gestel en die handseinwagters op hulle plekke is soos bepaal in regulasie no. 100 (2), moet die sinjaalambagsman geen hefboom sonder die toestemming van die bedryfsdienaar beweeg onderwyl die herstelwerk aan die gang is nie. Die bedryfsdienaar moet nie 'n hefboom wat verbind is met 'n wissel of sinjaal waaraan die sinjaalambagsman werk, sonder laasgenoemde se toestemming beweeg nie.

(4) *Magtiging om ontkoppelde wissels te beweeg.*—Ontkoppelde wissels moet nie vir 'n trein- of rangeerbeweging bedien word sonder dat die handseinwagter magtiging daartoe van die bedryfsdienaar en van die sinjaalambagsman verkry het nie.

(5) *Voltooiing van werk.*—Wanneer herstelwerk aan wisselinrigting of sinjaal- of ander grendeltoestelle voltooi is, moet die sinjaalambagsman die bedryfsdienaar in kennis stel, en laasgenoemde moet die hefboome toets. As hulle in orde is, moet die tyd waarop die werk voltooi is, in die treinregister aangeteken word. Sowel die sinjaalambagsman as die bedryfsdienaar moet die treinregister teken.

OPMERKING.—Kyk regulasie no. 242 (7) insake die gedraglyne wat gevolg moet word wanneer die sinjaalambagsman wissels by 'n tussen-uitwykspoor of tussensylyn moet herstel, en klousule 10A, afdeling VIII van die *Algemene Aanhangsel* (deel I) wanneer wissels beset moet word.

Herstel van defekte sluitpale by spooroor gange.

105. (1) Wanneer 'n sluitpaal wat uit 'n seinhuis bedien word waar daar 'n bedryfsdienaar op diens is, defek raak of herstel moet word, moet die bepalinge van regulasies nos. 100 (2) en 103 nagekom word, en 'n handseinwagter moet aangestel word om die sluitpaal te bedien en die oorgang te beskerm.

(2) Alle defekte in die werking van waarskutoestelle by spooroor gange moet aan die sinjaalambagsman en die voorman (sinjale) gerapporteer word.

(3) By spooroor gange waar daar flikkerligsinjale maar geen sluitpale is nie, moet 'n handseinwagter aangestel word as die flikkerligsinjale weier of om watter rede ook al buite werking gestel moet word. [Kyk regulasie no. 235 (1) (g).]

Nuwe of veranderde sinjale en aanwysers.

106. Die magtiging van die Hoofbestuurder of die betrokke afdelingsbestuurder moet verkry word voordat 'n nuwe sinjaal of aanwyser in gebruik gestel of 'n bestaande sinjaal of aanwyser op 'n ander plek geplaas of vir 'n ander doel gebruik word. Die bepalinge van regulasie no. 21 moet nagekom word wanneer nuwe sinjale geïnstalleer of veranderings aan of byvoegings by bestaande sinjale aangebring word.

(4) *Points to be Correctly Set.*—When two or more sets of points are defective, or have been temporarily disconnected, and it is necessary for the hand-signalman to have one or more servants to assist him, such servants may operate the points when a movement has to be made over them. The hand-signalman, before authorising the driver to proceed over these points, must satisfy himself that the points are correctly set for such movement. The hand-signalman must not permit the disconnected points to be disturbed until the movement is completed.

Repairs to Defective Points and Signals.

103. Before commencing repairs to defective points or signals, the servant in charge of the work must consult the official-in-charge of the station concerned, who must make the necessary arrangements for the safe movement of trains while the work is in progress. In the absence of a station official-in-charge, the permanent way inspector must arrange to safeguard the line.

Procedure to be Followed by Signal Artisan.

104. (1) *Particulars to be Recorded.*—Before repairs to points' gear, signals or other interlocking apparatus are undertaken by the signal artisan, full particulars of the work to be done, together with the time of commencement, must be recorded in the train register. The signal artisan as well as the operator must sign the train register.

(2) *Hand-signalmen to be at Their Posts.*—Before commencing the work of disconnecting points' or signal gear, the signal artisan must satisfy himself that hand-signalmen are at their posts.

(3) *Levers Not to be Moved without Permission.*—After the necessary signals have been placed at "danger", and the hand-signalmen have been posted in terms of regulation No. 100 (2), the signal artisan, during the period the repair work is in hand, must not move any lever without the permission of the operator. The operator must not move any lever connected with any points or signal, on which the signal artisan is working, without the latter's permission.

(4) *Authority to Move Disconnected Points.*—Disconnected points must not be manipulated for any train or shunting movement without sanction being obtained by the hand-signalman from the operator as well as from the signal artisan.

(5) *Completion of Work.*—When repairs to points' gear, signal or other interlocking apparatus have been completed, the signal artisan must advise the operator, who must test the levers. If they are in order, the time of completion of the work must be recorded in the train register. The signal artisan as well as the operator must sign the train register.

NOTE.—See regulation No. 242 (7) for the procedure to be followed when the signal artisan is required to effect repairs to points at an interloop or inter-siding, and clause 10A, Section VIII of the General Appendix (Part I) when it is necessary to take occupation of points.

Repairs to Defective Level-crossing Barriers.

105. (1) When a level-crossing barrier, worked from a signal cabin where there is an operator on duty, becomes defective or requires repairs, the provisions of regulations Nos. 100 (2) and 103 must be observed and a hand-signalman must be appointed to operate the barrier and protect the crossing.

(2) All defects in the working of warning devices at level-crossings must be reported to the signal artisan and the foreman (signals).

(3) At level-crossings where flashlight signals are provided and there are no barriers, a hand-signalman must be appointed in the event of failure of flashlight signals or when for any reason, it is necessary to place flashlight signals out of use. [See regulation No. 235 (1) (g).]

New or Altered Signals and Indicators.

106. A new signal or indicator may not be brought into use, nor may any alteration be made in the position or use of any existing signal or indicator, without the authority of the General Manager or the System Manager concerned. The provisions of regulation No. 21 must be observed in connection with the installation of new signals or the carrying out of alterations or additions to existing signals.

DEEL IV.

BEHEER OOR STASIES.

VERANTWOORDELIKHEID VAN BEAMPTES IN BEHEER VAN STASIES.—BEDRYFSDIENARE WAT PLIGTE OORNEEM.—ONDERSOEK EN SKOONMAAK VAN LAMPE.—VERBYGAANDE TREINE MOET DOPGEHOU WORD.—TREINE IN TRAJEK VERTRAAG.—TOEMAAK VAN PASSASIERSWADEURE.—MAGTIGING OM TREINE TE STOP.—ONDERSOEK VAN VOERTUIE EN BESKERMING VAN DIENARE.—BEDRYF IN STASIETERREINE.—BESKERMING VAN VOERTUIE EN UITRUSTING IN SYLYNE.—VOERTUIE MET ONTVLAMBARE GOEDERE.—VERVOER EN GEBRUIK VAN LOOPKRANE.—VOORSORGSMAATREËLS TYDENS RANGEERWERK.—BEDIENING VAN SPOOROORGANGE.—ONGELUKKE EN VERSPERRINGS OP DIE LYN.

Verantwoordelikheid van beamptes in beheer van stasies.

107. (1) 'n Beampte in beheer van 'n stasie is verantwoordelik vir die uitvoer van alle werk op die stasie onder sy beheer en om te sorg dat die regulasies en instruksies wat daarop betrekking het, stip nagekom word.

(2) 'n Beampte in beheer moet seker maak dat elke dienaar onder sy beheer aan wie pligte toevertrou word, bevoeg is, en dat sodanige pligte behoorlik uitgevoer word.

(3) 'n Beampte in beheer moet sover moontlik persoonlik aandag gee aan treinbewegings en alle ander bedrywighede waarvan die veilige bedryf van treine en die veiligheid van die reisende publiek afhang.

(4) 'n Beampte in beheer is verantwoordelik vir die veiligheid en beskerming van spoorwegeiendom en die eiendom van die publiek wat op sy stasie in die Administrasie se bewaring is.

(5) 'n Beampte in beheer moet onverwyld stappe doen om alle onreëlmatighede op sy stasie stop te sit, alle defekte in toestelle en uitrusting wat aan hom gerapporteer word, te laat herstel en, waar nodig, veiligheidsmaatreëls te tref.

(6) 'n Beampte in beheer moet elke seinhuis onder sy beheer daagliks besoek en die onderskeie treinregisters teken, behalwe waar daar anders in die Algemene Aanhangsel (deel I) en plaaslike aanhangsels bepaal word.

Bedryfsdienare wat pligte oorneem.

108. (1) *Nie-grendelstasie*.—Voordat 'n bedryfsdienaar pligte van 'n ander bedryfsdienaar oorneem op 'n stasie wat nie 'n grendelstasie is nie, moet hy die terrein inspekteer en seker maak dat al die handwissels, ontspoorders en wisselhefboomslette in goeie toestand is en reg gestel en gesluit is.

(2) *Grendelstasie*.—Op 'n grendelstasie wat altyd vir treinbedryf oop is, hoef 'n bedryfsdienaar wat pligte van 'n ander bedryfsdienaar oorneem, nie die grendelwissels en sinjale te ondersoek nie, mits die bedryfsdienaar wat afgelos word, die versekering gee dat daardie wissels en sinjale normaal werk en op die werking van die hefbome juis reageer. (Kyk plaaslike aanhangsels vir uitsonderings en spesiale instruksies in verband met kragrame en relëgrendeling.) Die bedryfsdienaar wat afgelos word, moet 'n aantekening aangaande die toestand en werking van die wissels en sinjale in die treinregister maak, en beide bedryfsdienare moet dit parafeer.

(3) *Dienare moet die treinregister teken*.—Voordat 'n bedryfsdienaar van diens gaan, moet hy sy naam met ink onmiddellik onderkant sy laaste inskrywing teken en aandui hoe laat hy pligte oorhandig het. Die weers-toestand moet ook aangeteken word, en daarna moet 'n lyn oor die bladsye getrek word. Die bedryfsdienaar wat pligte oorneem, moet sy naam onderkant die laaste inskrywing teken en aanteken hoe laat hy pligte oorneem. [Kyk klousule 18, afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(4) *Dienaar wat van diens gaan, moet inligting verstrek*.—'n Beampte in beheer of 'n bedryfsdienaar, wat pligte van 'n ander dienaar oorneem, moet die treintelegramme en ander dokumente wat aandag vereis, nagaan. Die dienaar wat van diens gaan, moet volledige inligting verstrek aangaande die loop van treine en die hoeveelheid en stand van verkeer in die terrein. Hy moet alle ander besonderhede verstrek wat nodig is om behoorlike bedryf te verseker. Hierdie besonderhede moet ingeskryf word in 'n boek wat vir dié doel verskaf is, en die boek moet deur beide dienare geteken word.

PART IV.

CONTROL OF STATIONS.

RESPONSIBILITY OF OFFICIALS-IN-CHARGE OF STATIONS.—OPERATORS TAKING OVER DUTIES.—INSPECTION AND CLEANING OF LAMPS.—PASSING TRAINS TO BE WATCHED.—TRAINS DELAYED IN SECTION.—CLOSING OF CARRIAGE DOORS.—AUTHORITY TO STOP TRAIN.—EXAMINATION OF VEHICLES, AND PROTECTION OF SERVANTS.—STATION YARD WORKING.—PROTECTION OF VEHICLES AND EQUIPMENT IN SIDINGS.—VEHICLES LOADED WITH FLAMMABLE GOODS.—TRANSIT AND USE OF TRAVELLING CRANES.—PRECAUTIONS TO BE TAKEN DURING SHUNTING OPERATIONS.—WORKING OF LEVEL-CROSSINGS.—ACCIDENTS AND OBSTRUCTIONS ON THE LINE.

Responsibility of Officials-in-charge of Stations.

107. (1) An official-in-charge of a station is responsible for the carrying out of all work at the station under his control and for seeing that the regulations and instructions applicable thereto are strictly observed.

(2) An official-in-charge must satisfy himself that every servant under his control, to whom duties are assigned, is competent and that such duties are properly performed.

(3) An official-in-charge must, as far as possible, give personal attention to train movements and all other operations on which depend the safe working of trains and the safety of the travelling public.

(4) An official-in-charge is responsible for the security and protection of railway property and of the property of the public in the care of the Administration at his station.

(5) An official-in-charge must take prompt action to stop any irregularity at his station, to have any defects in appliances and equipment reported to him remedied and, where necessary, to adopt protective measures.

(6) An official-in-charge must visit daily every signal cabin under his charge and sign the respective train registers, except where otherwise laid down in the General Appendix (Part I) and local appendices.

Operators taking over Duties.

108. (1) *Station not Interlocked.*—An operator, before taking over duties from another operator at a station other than an interlocked station, must inspect the yard and see that all hand-points, derails and points lever locks are in good order and correctly set and locked.

(2) *Interlocked Station.*—At an interlocked station, which is open continuously for train working, an operator taking over duties from another operator need not examine the interlocked points and signals, provided the operator who is being relieved, gives his assurance that such points and signals are working normally and that they correctly respond to the action of the levers. (See local appendices for exceptions and special instructions in regard to power lever frames and relay interlocking.) An entry as to the condition and working of points and signals must be made in the train register by the operator who is being relieved, and must be initialled by both operators.

(3) *Servants to Sign Train Register.*—Before going off duty an operator must sign, in ink, immediately below his last entry, and indicate the time he actually hands over duty. The weather conditions must also be recorded, and thereafter a line must be ruled across the pages. The operator taking over duty must sign below the last entry and record the time he takes over duty. [See clause 18, Section VIII of General Appendix (Part I).]

(4) *Relieved Servant to give Information.*—An official-in-charge or an operator, taking over duty from another servant, must examine the train telegrams and other documents requiring attention. The servant relieved must give full information regarding the running of trains and the state and volume of traffic in the yard. He must furnish such other particulars as are necessary to ensure proper working. These particulars must be entered in a book provided for the purpose, and the book must be signed by both servants.

Onderzoek en skoonmaak van lampe.

109. Die beampte in beheer van 'n stasie moet sorg dat alle lampe skoon gehou word en behoorlik werk. Hy moet ook sorg dat die instruksies in afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel I) betreffende die skoonmaak, aansteek, ens. van lampe, uitgevoer word. (Kyk regulasie no. 87.)

Verbygaande treine moet dopgehou word.

110. Wanneer treine by stasies verbygaan, moet die bedryfsdienaar op diens hulle dophou. As hy iets verkeers in verband met die trein bemerk, of as so iets aan hom gerapporteer word, moet hy reël om die trein te laat stilhou sodat die defek herstel kan word. As hy die trein nie kan stop nie, moet hy met die volgende stasie in verbinding tree. Indien nodig moet die drywer van die volgende trein wat die trajek binnegaan, ook gewaarsku word.

Treine in trajek vertraag.

111. Wanneer 'n trein buitengewoon lank in 'n trajek is, moet die bedryfsdienaar aan elke end van daardie trajek sonder versuim navraag doen en sodanige maatreëls tref as wat nodig beskou mag word om die oorsaak van die vertraging vas te stel.

Toemaak van passasierswadeure.

112. Alle passasierswadeure moet toe wees voordat 'n trein toegelaat word om te vertrek. Deure moet nie oopgemaak word om passasiers te laat af- of opklim voordat die trein stilgehou of nadat dit vertrek het nie.

Magtiging om treine te stop.

113. 'n Passasierstrein of gemengde trein mag stilhou slegs op plekke waar dit aangekondig is om passasiers te laat op- of afklim of wanneer dit spesiaal deur die Afdelingsbestuurder daartoe gemagtig is. [Kyk klousules 15 en 58, afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Treine aangekondig om voorwaardelik stil te hou of nie aangekondig om stil te hou nie.

114. (1) *Treine aangekondig om voorwaardelik op tussenuitwykspore, tussensylyne en haltes stil te hou.*—Die drywer van 'n trein wat aangekondig is om voorwaardelik op tussenuitwykspore, tussensylyne of haltes stil te hou, moet op sulke plekke stilhou tensy die treinpersoneel daarvan oortuig is dat die trein nie vir passasiers of verkeer moet stilhou nie. Onderworpe aan die bepalings van klousule 14, afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I), moet die kondukteur in so 'n geval 'n handsein „alles reg” vertoon om aan te dui dat die trein kan deurloop.

(2) *Treine aangekondig om voorwaardelik op stasies op enkellyne stil te hou.*—(a) Die drywer van 'n trein wat aangekondig is om voorwaardelik op 'n stasie op 'n enkellyn stil te hou, moet stilhou tensy—

- (i) hy 'n handsein „alles reg” van die kondukteur ontvang; en
- (ii) die afstandsinjaal, waar daar een is, op „alles reg” gestel is of, waar daar nie 'n afstandsinjaal is nie of as dit nie bedien is nie, hy die deurloophandsein van die bedryfsdienaar ontvang.

(b) Wanneer die trein op 'n stasie moet stilhou, moet die bedryfsdienaar die afstandsinjaal, waar daar een is, in die stand „versigtig” hou en 'n gevaarhandsein aan die drywer vertoon.

(c) Wanneer die trein nie voorwaardelik moet stilhou nie, moet die bedryfsdienaar die afstandsinjaal, waar daar een is, in die stand „alles reg” stel. Waar daar nie 'n afstandsinjaal is nie of dit nie ooreenkomstig regulasie no. 33 (1) (b) of (c) bedien kan word nie, moet die bedryfsdienaar die deurloophandsein aan die drywer vertoon soos uiteengesit in regulasie no. 69 (2), om aan te dui dat die trein nie moet stilhou nie.

(3) *Treine aangekondig om voorwaardelik op stasies op dubbellyne stil te hou.*—(a) Die drywer van 'n trein wat aangekondig is om voorwaardelik op 'n stasie op 'n dubbellyn stil te hou, moet stilhou tensy—

- (i) hy 'n handsein „alles reg” van die kondukteur ontvang; en
- (ii) die afstandsinjaal, waar daar een is, op „alles reg” gestel is of, waar daar nie 'n afstandsinjaal is nie of as dit nie bedien is nie, die vertreksinjaal op „alles reg” gestel is.

(b) Wanneer 'n trein op 'n stasie moet stilhou, moet die bedryfsdienaar die afstandsinjaal, waar daar een is, op „versigtig” hou en nie die vertreksinjaal en die voorvertreksinjaal, waar daar een is, in die stand „alles reg” stel voordat die trein tot stilstand gekom het nie.

(c) Wanneer 'n trein nie voorwaardelik moet stilhou nie, moet die bedryfsdienaar die afstandsinjaal, waar daar een is, op „alles reg” stel. As 'n afstandsinjaal nie ooreenkomstig regulasie no. 33 (1) (a) bedien kan word nie, of as daar nie 'n afstandsinjaal is nie, moet die bedryfsdienaar die vertreksinjaal en die voorvertreksinjaal, waar daar een is, in die stand „alles reg” stel, mits die bepalings van regulasie no. 36 (1) nagekom is.

Inspection and Cleaning of Lamps.

109. The official-in-charge of a station must see that all lamps are kept clean and are in proper working order. He must also see that the instructions contained in Section VIII of the General Appendix (Part I), relating to the cleaning, lighting, etc., of lamps are carried out. (See regulation No. 87.)

Passing Trains to be Watched.

110. Trains, when passing stations, must be watched by the operator on duty. Should he observe anything wrong in connection with the train, or any report be made to him, he must arrange for the train to be stopped in order that the defect may be remedied. If he cannot stop the train he must communicate with the station in advance. If necessary, the driver of the next train entering the section must also be warned.

Trains Delayed in Section.

111. When a train is an unusually long time in a section, the operator at each end of such section must make prompt inquiries and adopt such measures as may be considered necessary to ascertain the cause of the delay.

Closing of Carriage Doors.

112. All carriage doors must be closed before a train is allowed to depart. Doors must not be opened to allow passengers to alight from or board a train before it has stopped or after it has started.

Authority to Stop Trains.

113. A passenger or mixed train may only be stopped where scheduled to take up or set down passengers or when specially authorised by the System Manager. [See clauses 15 and 58, Section II of the General Appendix (Part I).]

Train Scheduled to Stop Conditionally or Not Scheduled to Stop.

114. (1) *Trains Scheduled to Stop Conditionally at Interloops, Inter-sidings and Halts.*—The driver of a train scheduled to stop conditionally at interloops, inter-sidings or halts must stop at such places unless the trainmen are satisfied that the train is not required to stop for passengers or traffic. In that case, subject to the provisions of clause 14, Section II of the General Appendix (Part I), the guard must display an "all-right" hand-signal indicating that the train may run through.

(2) *Trains Scheduled to stop Conditionally at Stations on Single Lines.*—

(a) The driver of a train scheduled to stop conditionally at a station on a single line, must stop unless—

- (i) he receives an "all-right" hand-signal from the guard; and
- (ii) the distant signal, where provided, is at "all-right" or, where a distant signal has not been operated or is not provided, he receives a "through" hand-signal from the operator.

(b) When the train is required to stop at a station, the operator must keep the distant signal, where provided, in the "caution" position and display a "danger" hand-signal to the driver.

(c) When the train is not required to make a conditional stop, the operator must place the distant signal, where provided, in the "all-right" position. Where a distant signal is not provided, or cannot be operated in terms of regulation No. 33 (1) (b) or (c), the operator must display a "through" hand-signal to the driver as set out in regulation No. 69 (2) to indicate that the train is not required to stop.

(3) *Trains Scheduled to stop Conditionally at Stations on Double Lines.*—(a) The driver of a train scheduled to stop conditionally at a station on a double line must stop unless—

- (i) he receives an "all-right" hand-signal from the guard; and
- (ii) the distant signal, where provided, is at "all-right" or, where a distant signal has not been operated or is not provided, the starting signal is at "all-right".

(b) When a train is required to stop at a station, the operator must keep the distant signal, where provided, at "caution", and must not place the starting signal and, where provided, the advance starting signal, in the "all-right" position until the train has come to a standstill.

(c) When a train is not required to make a conditional stop, the operator must place the distant signal, where provided, at "all-right". Where a distant signal cannot be operated in accordance with regulation No. 33 (1) (a), or where such signal is not provided, the operator must place the starting signal and, where provided, the advance starting signal, in the "all-right" position, provided the terms of regulation No. 36 (1) have been complied with.

(4) *Goederetreine aangekondig om op stasies stil te hou.*—As 'n goederetrein aangekondig is om op 'n enkel- of dubbelystasie stil te hou om te kruis of sodat verkeer oorgelaai kan word, moet so 'n stasie as 'n voorwaardelike stilhouplek beskou word wanneer die trein nie daar moet stilhou nie.

(5) *Treine nie aangekondig om op stasies stil te hou nie.*—Wanneer 'n trein wat aangekondig is om deur 'n stasie te loop, spesiaal moet stilhou, moet die bedryfsdienaar die bepalings van subklousule (2) (b) of (3) (b) hiervan nakom.

Ondersoek van voertuie en beskerming van ondersoekers en herstelleers (passasierswa en trok), elektrisiëns en andere.

115. (1) *Waar daar ondersoekers en herstelleers (passasierswa en trok) is.*—Voordat 'n trein van 'n stasie vertrek, moet die ondersoekers en herstelleers (passasierswa en trok) op plekke waar hulle in diens is, die beamppte in beheer of sy gemagtigde verseker dat die voertuie ondersoek is en dat alle voertuie aan daardie trein in 'n veilige bedryfstoeestand is.

(2) *Waar daar geen ondersoekers en herstelleers (passasierswa en trok) is nie.*—As daar geen ondersoekers en herstelleers (passasierswa en trok) is nie en 'n defek aan 'n voertuig bespeur word wat moontlik die veilige loop van 'n trein kan belemmer, moet die beamppte in beheer die drywer se aandag daarop vestig, en as die defek nie dadelik herstel kan word nie, moet die voertuig afgehaak word. [Kyk klousule 123, afdeling IX van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(3) *Voorsorgsmaatreëls moet getref word.*—Ondersoekers en herstelleers (passasierswa en trok) moet alle voertuie ondersoek en waar nodig gepaste veiligheidsmaatreëls tref soos bepaal in klousules 140 tot 145, afdeling IX van die Algemene Aanhangsel (deel I). Die beamppte in beheer van 'n stasie moet seker maak dat die instruksies insake die beskerming van ondersoekers en herstelleers (passasierswa en trok), elektrisiëns en andere nagekom word.

(4) *Voertuie met kaarte „Moenie afstuur nie”.*—Voertuie met kaarte „Moenie afstuur nie” daaraan, hetsy die voertuie gelaai of leeg is, moet nie aan 'n trein gehaak word nie.

Private voertuie.

116. Private lokomotiewe of ander voertuie mag net op 'n looplyn toegelaat word of vir vervoer op eie wiele aangeneem word nadat dit deur 'n bevoegde dienaar ondersoek en goedgekeur en die magtiging van die Afdelingsbestuurder verkry is.

BEDRYF IN STASIETERREINE.

Spesiale bedryf.

117. Waar die regulasies nie voldoende voorsiening maak vir toestand by 'n besondere stasie of stasieterrein nie, moet spesiale instruksies vir die bedryf by so 'n stasie of stasieterrein aan die Hoofbestuurder vir goedkeuring voorgelê en daarna aan alle betrokke dienare uitgereik word.

Magtiging om handwissels vir 'n looplyn te bedien.

118. Handwissels na 'n looplyn of van een looplyn na 'n ander mag net deur die bedryfsdienaar bedien word of deur 'n bevoegde dienaar wat deur hom gemagtig is. [Kyk regulasie no. 218 (1) en (2).]

Beskerming van voertuie op doodloopspore.

119. Wanneer voertuie op 'n doodloopspoor by 'n stasie staan, moet 'n rooi vlag bedags of 'n rooi lig snags of gedurende mistige weer vertoon word van die end van die voertuig wat die verste van die stopblok is en na die ingang na daardie doodloopspoor wys.

Voertuie in sylne moet beveilig word.

120. (1) *Waar daar 'n ontspoorder is.*—Nadat 'n voertuig of voertuie in 'n sylne gelaat is, moet die betrokke rangeerder sorg dat die voertuie in die sylne op 'n veilige afstand van die ontspoorder staan en dat die ontspoorder behoorlik gestel en gesluit is.

(2) *Waar daar nie 'n ontspoorder is nie.*—Nadat 'n voertuig of voertuie in 'n sylne gelaat is, moet die dienaar in beheer van die beweging seker maak dat die voertuie in die sylne binne die ruimtemerke staan.

(3) *Remme moet aangeslaan en die wiele gekeerwig word.*—Voertuie in sylne moet met handremme en/of keerwie beveilig word. Wanneer voertuie teen 'n helling staan, moet sowel die handremme aangeslaan as die wiele gekeerwig word.

(4) *Goods Trains Scheduled to Stop at Stations.*—Where a goods train is scheduled to stop at a station on a single or a double line for a crossing or tranship work, such station must be regarded as a conditional stopping place when the train is not required to stop there.

(5) *Trains not Scheduled to Stop at Stations.*—When a train booked to run through a station, is required to make a special stop, the operator must comply with the provisions of sub-clause (2) (b) or (3) (b) hereof.

Examination of Vehicles, and Protection of Examiners and Repairers (Carriage and Wagon), Electricians and Others.

115. (1) *Where there are Examiners and Repairers (Carriage and Wagon).*—Before a train departs from a station, examiners and repairers (carriage and wagon), where employed, must assure the official-in-charge or his deputy, that the examination of vehicles has been completed and that all vehicles on that train are in a safe running condition.

(2) *Where there are no Examiners and Repairers (Carriage and Wagon).*—If, at a place where there are no examiners and repairers (carriage and wagon), any defect is observed on a vehicle which is likely to affect the safe running of a train, the official-in-charge must call the driver's attention thereto and, if the defect cannot be promptly remedied, the vehicle must be detached. [See clause 123, Section IX of the General Appendix (Part I).]

(3) *Precautions to be Taken.*—Examiners and repairers (carriage and wagon) must examine all vehicles and, when necessary, they must adopt the proper safeguards as laid down in clauses 140 to 145, Section IX of the General Appendix (Part I). The official-in-charge of a station must satisfy himself that the instructions regarding the protection of examiners and repairers (carriage and wagon), electricians and others, are observed.

(4) *Vehicles Labelled "Not to Go".*—Vehicles with "Not to go" labels affixed, whether loaded or empty, must not be attached to a train.

Privately-owned Vehicles.

116. Privately-owned locomotives or other vehicles may only be allowed to enter upon a running line or be accepted for haulage on their own wheels, after they have been examined and passed by a competent servant and the authority of the System Manager has been obtained.

STATION YARD WORKING.

Special Working.

117. Where the regulations do not adequately meet the conditions of a particular station or station yard, special instructions governing the working of such station or station yard must be submitted to the General Manager for approval and thereafter be issued to all servants concerned.

Authority to Operate Hand-Points for a Running Line.

118. Hand-points leading to a running line or from one running line to another, may only be operated by the operator or, on his authority, by another competent servant. [See regulation No. 218 (1) and (2).]

Protection of Vehicles in Dead-ends.

119. Should there be any vehicles standing in a dead-end at a station, a red flag during the day or a red light during the night or foggy weather must be shown from the end of the vehicle furthest away from the stop block and facing towards the entrance to such dead-end.

Vehicles in Sidings to be Secured.

120. (1) *Where a Derail is Provided.*—After placing a vehicle or vehicles in a siding, the shunter concerned must see that the vehicles in the siding are well clear of the derail and that such derail is properly set and secured.

(2) *Where a Derail is not Provided.*—After placing a vehicle or vehicles in a siding, the servant in charge of the movement must see that the vehicles in the siding are inside the clearance marks.

(3) *Brakes and Scotches to be applied.*—Vehicles in sidings must be secured by hand-brakes and/or scotches. Scotches must be used, in addition, to hand-brakes, when vehicles are standing on a gradient.

Deure moet toegemaak en kettings, toue, ens. vasgemaak word.

121. Beampies in beheer van stasies, asook kondukteurs en rangeerders, moet sorg dat die deure van alle voertuie goed toe is voordat die voertuie aan 'n trein gehaak word. Hulle moet ook sorg dat kettings, toue en boksele ondersoek en vasgemaak word.

Voertuie met ontvlambare goedere.

122. Voertuie (behalwe petrolientkrokke) wat met petrol (in kaste of dromme) of met hooi, voer of ander hoogs ontvlambare goedere, ook ongebluste kalk, gelaai is, moet ten volle geseil word. (Kyk regulasie no. 186.)

Vervoer van loopkrane.

123. (1) *Die kraandrywer moet die kraan voor vertrek vasmaak.*—Voordat 'n loopkraan aan 'n trein gehaak word, moet die kraandrywer sorg dat die kraanarm laag genoeg laat sak is om onder die laaimaat deur te gaan en dat dit in daardie stand vasgemaak is. Hy moet ook sorg dat die teengewigbak in die loopstand is, dat al die verbindings van die kraan in goeie toestand en stewig vas is, en dat die nodige steuntrok en skeitrokke verskaf is.

(2) *Wanneer 'n kraandrywer die kraan vergesel.*—Wanneer 'n kraandrywer die kraan vergesel, moet hy sorg dat al die toebehore in posisie bly en die verbindings stewig vas is.

(3) *Wanneer die kondukteur en drywer die kraan moet ondersoek.*—As 'n kraandrywer nie 'n kraan vergesel nie, moet die kondukteur en die drywer van die trein die kraan en steuntrok so dikwels moontlik ondersoek om seker te maak dat die verbindings stewig vas is en dat al die toebehore in posisie bly.

(4) *Ondersoekers en herstellers (passasierswa en trok) moet die kraan ondersoek.*—By depots waar ondersoekers en herstellers (passasierswa en trok) op diens is, moet hulle die kraan, uitrusting en verbindings deeglik ondersoek en seker maak dat die kraan in 'n veilige bedryfstoeestand is.

Gebruik van krane.

124. (1) *Krane moet gesluit word.*—Alle krane wat nie in gebruik is nie, moet gesluit gehou of op 'n ander wyse beveilig word.

(2) *Beskerming deur vaste sinjale.*—As daar met 'n kraan gewerk moet word op 'n stasie wat met vaste sinjale toegerus is, en die kraan of die vrag daarvan moontlik 'n looplyn kan versper, moet die dienaar in beheer van die kraan die bedryfsdienaar in kennis stel voordat die werk begin, en laasgenoemde dienaar moet reël dat die werk behoorlik deur die vaste sinjale beskerm word. [Kyk regulasie no. 99 (6).]

(3) *Beskerming deur middel van handseine.*—Wanneer 'n kraan gebruik word op 'n sylyn of stasie waar daar geen vaste sinjale is nie, moet die werk, indien nodig, beskerm word deur middel van 'n rooi banier of deur 'n handseinwagter wat 'n gevaarhandsein vertoon, op 'n plek minstens 600 jaarts van die kraan af, of verder as die uitsig beperk is. Drie knalpatrone moet ook op die spoor geplaas word, twintig jaarts van mekaar, op 'n plek minstens 100 jaarts buite die gevaarsein. Hierdie voorsorgsmaatreëls moet in elke rigting toegepas word, na gelang van die omstandighede, en moet voortduur totdat die lyn veilig is vir die deurgang van treine.

(4) *Krane moet nie snags of tydens mistige weer gebruik word nie.*—Krane moet nie snags of tydens mistige weer gebruik word as hulle moontlik 'n looplyn kan versper nie, tensy die Afdelingsbestuurder dit spesiaal magtig.

(5) *Beveiliging van 'n kraan wat afgehaak is.*—Wanneer 'n kraan tydens trein- of rangeerbewegings afgehaak word, en—

(a) 'n kraandrywer die kraan vergesel, moet hy seker maak dat dit behoorlik beveilig is, en die kondukteur of ander dienaar wat die kraan afhaak, moet seker maak dat dit gedoen is;

(b) 'n kraandrywer nie die kraan vergesel nie, moet die kondukteur of ander dienaar wat die kraan afhaak, seker maak dat dit behoorlik beveilig is;

(c) die kraan teen 'n helling staan, moet buitengewone voorsorgsmaatreëls getref word. In sulke gevalle moet die handremme aangeslaan en die wiele gekeerwig word.

(6) *Beveiliging van 'n kraan wat aangehaak word.*—Voordat 'n kraan aan 'n trein gehaak of tydens rangeerwerk aan ander voertuie gekoppel word, moet die kondukteur of ander betrokke dienaar seker maak dat dit behoorlik beveilig is, veral as dit teen 'n helling staan. Wanneer die kraan behoorlik gekoppel is, en voordat dit beweeg word, moet daar gesorg word dat die remme los is en dat daar geen versperrings op die spoor is nie. (Kyk regulasies nos. 136 en 137.)

Doors, Chains, Ropes, etc., to be Secured.

121. Officials-in-charge of stations, and also guards and shunters, must see that the doors of all vehicles are securely closed before such vehicles are attached to a train. They must also see that chains, ropes and tarpaulins are examined and made secure.

Vehicles Loaded with Flammable Goods.

122. Vehicles (other than petrol tank-trucks) loaded with petrol (in cases or drums) or with hay, forage or other highly flammable goods, including unslaked lime, must be fully sheeted. (See regulation No. 186.)

Transit of Travelling Cranes.

123. (1) *Crane Driver to Secure Crane before Departure.*—Before attaching a travelling crane to a train the crane driver must see that the jib is lowered sufficiently to enable it to pass under the loading gauge and is secured in that position. He must also see that the balance box is in the running position, that all the fastenings of the crane are in good condition and secured, and that the necessary runner trucks are provided.

(2) *Crane Accompanied by Driver.*—When accompanying the crane, the driver thereof must see that all appliances remain in place and that the fastenings are holding securely.

(3) *When Crane to be Examined by Guard and Driver.*—When a crane driver does not accompany a crane, the guard and the driver of the train must examine the crane and runner as often as possible to see that the fastenings are holding securely, and that all appliances remain in place.

(4) *Crane to be Examined by Examiners and Repairers (Carriage and Wagon).*—At depots where examiners and repairers (carriage and wagon) are on duty, they must thoroughly examine the crane, its equipment and fastenings, and ensure that the crane is in a safe running condition.

Use of Cranes.

124. (1) *Cranes to be Locked.*—All cranes, when not-in use, must be kept locked, or otherwise secured.

(2) *Protection by Fixed Signals.*—Before starting operations at a station equipped with fixed signals, the servant in charge of a crane must, where there is a likelihood of a running line being fouled by the crane or its load, notify the operator, who must arrange for the operation to be properly protected by means of the fixed signals. [See regulation No. 99 (6).]

(3) *Protection by Hand-signals.*—When a crane is used at a siding or at a station where there are no fixed signals, the operations must, when necessary, be protected by means of a red banner or by a hand-signalman displaying a "danger" hand-signal, at a distance of at least 600 yards, or further if the view is restricted, from the crane. Three detonators must also be placed on the rail, twenty yards apart, at least 100 yards outside such "danger" signal. These precautions must be taken in each direction, as circumstances require, and must be continued until the line is safe for the passage of trains.

(4) *Cranes Not to be Used at Night or During Fog.*—Cranes must not be used at night or during foggy weather when they are likely to foul a running line, unless specially authorised by the System Manager.

(5) *Security of Detached Crane.*—When a crane is detached during train or shunting movements and—

(a) the crane is accompanied by a crane driver, this servant must ensure that it is properly secured; the guard or other servant detaching the crane must satisfy himself that this has been done;

(b) the crane is not accompanied by a crane driver, the guard or other servant detaching it must ensure that the crane is properly secured;

(c) the crane is standing on a grade, exceptional care must be taken; in such cases hand-brakes must be applied and scotches must be used.

(6) *Security of Crane being Attached.*—Before attaching a crane to a train, or coupling it to other vehicles during shunting operations, the guard or other servant concerned must satisfy himself that it has been properly secured, particularly when it is standing on a gradient. When the crane has been securely coupled, and before it is moved, care must be taken to ensure that the brakes have been released and that there is no obstruction on the line. (See regulations Nos. 136 and 137.)

RANGEERWERK.

Koppelstokke en keerwie.

125. (1) Elke dienaar wat voertuie deur middel van skakels en penne koppel, moet 'n koppelstok gebruik.

(2) Die beamppte in beheer van 'n stasie moet sorg dat koppelstokke geredelik beskikbaar is, en elke kondukteur en rangeerder onder sy beheer moet een hê. As 'n dienaar sy koppelstok verloor of beskadig, moet hy dadelik om 'n ander een aansoek doen.

(3) 'n Voorraad keerwie moet op stasies in gereedheid gehou word vir gebruik gedurende rangeerwerk.

Skakels, penne en vakuumpype.

126. (1) Gedurende rangeerwerk moet die slangkoppelings van vakuumpype wat nie in gebruik is nie, op die proppe geplaas word wat vir dié doel verskaf is.

(2) Defekte skakels en penne moet nie gebruik word om voertuie mee te koppel nie, en as sulke skakels en penne 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, behalwe wanneer die skakel werklik nodig is om die voertuig mee te koppel.

(4) Koppelpenne moet nie in die noodkoppelgate in die kopbalke van trokke geplaas word nie.

Voorsorgsmaatreëls voor rangeerwerk.

127. (1) *Lyn moet vry wees.*—Voordat voertuie beweeg word, moet die rangeerder sorg dat die lyn vry is en dat alle voertuigdeure behoorlik toe, boksele, toue en kettings vas en handremme los is.

(2) *Persone moet gewaarsku word.*—Voordat voertuie in 'n sylyn beweeg of in 'n sylyn in gerangeer word, moet die rangeerder vasstel waar voertuie staan wat reeds in die sylyn mag wees. Hy moet persone wat in, om, tussen of onder voertuie besig is, mondelings waarsku en persone wat voertuie laai of aflaai, versoek om pad te gee. Hy moet ook seker maak dat die lyn waarop daar gerangeer moet word, nie deur 'n kraan of padvoertuig versper word nie.

(3) *Petroltenktrokke.*—Voordat 'n petroltenktrok beweeg word, moet die dienaar in beheer seker maak dat dit nie gelaai of leeggemaak word nie en dat die voertuig veilig beweeg kan word. [Kyk klousule 45, afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Drywer moet weet van rangeerbewegings.

128. (1) Voordat daar met rangeerwerk begin word, moet die rangeerder waar doenlik 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 enigeen van die drywers gee om te ry voordat hy aan al die drywers verduidelik het watter lokomotief of trein eerste gerangeer moet word nie.

Looplyne moet nie sonder magtiging versper word nie.

129. 'n Rangeerder in beheer van rangeerwerk moet nie toelaat dat 'n trein of voertuie 'n looplyn sonder die magtiging van die bedryfsdienaar op diens versper nie, en laasgenoemde moet die nodige stappe doen om die werk te beskerm.

Rangeerbewegings moet deur middel van vaste sinjale en handseine beheer word.

130. Wanneer 'n trein of rangeerlokomotief in die verkeerde rigting op 'n looplyn of van een looplyn na 'n ander moet beweeg, of in sylyne wat met looplyne verbind is in moet rangeer of daaruit en daar vaste sinjale vir die doel geïnstalleer is, moet dié sinjale bedien word. Daarbenewens moet die voorgeskrewe handsein of mondelinge opdrag aan die drywer gegee word. Waar daar nie vaste sinjale vir dié doel bestaan nie, moet mondelinge opdrag aan die drywer gegee en die nodige handseine daarna vertoon word.

Voertuie moet nie op looplyne gelaat word nie.

131. (1) *Looplyne moet vry gelaat word.*—Wanneer 'n rangeerbeweging op 'n looplyn uitgevoer is, moet die rangeerder in beheer van die beweging seker maak dat 'n voertuig nie per ongeluk losgeraak het en op daardie lyn gelaat is nie.

SHUNTING.**Link-lifters and Scotchies.**

125. (1) Every servant, when coupling vehicles by means of links and pins, must use a link-lifter.

(2) The official-in-charge of a station must have link-lifters readily available and every guard and shunter under his control must be supplied with one. Should a servant lose or damage his link-lifter, he must immediately apply for another.

(3) A supply of scotchies must be kept at stations in readiness for use during shunting operations.

Links, Pins and Vacuum Pipes.

126. (1) During shunting operations the hose couplings of vacuum pipes, when not in use, must be placed on the dummies provided for that purpose.

(2) Defective links and pins must not be used to couple vehicles and, if found in use, they must be immediately replaced.

(3) A link must not be allowed to remain in the buffer of a vehicle, except when actually required for the purpose of coupling.

(4) Coupling pins must not be placed in emergency coupler holes in headstocks of trucks.

Precautions to be taken before Shunting.

127. (1) *Line to be clear.*—Before vehicles are moved, the shunter must see that the line is clear; that all vehicle doors, tarpaulins, ropes and chains are secured, and that hand-brakes are released.

(2) *Persons to be warned.*—Before vehicles in a siding are moved, or before vehicles are shunted into a siding, the shunter must ascertain the position of any vehicles which may be already standing in the siding. He must also orally warn persons engaged in, about, between or under any vehicles, and request persons who may be loading or unloading to stand clear. He must also satisfy himself that the line upon which shunting is to be performed is not fouled by a crane or a road vehicle.

(3) *Petrol Tank-Trucks.*—Before moving a petrol tank-truck the servant in charge must satisfy himself that such tank-truck is not being loaded or discharged and that the vehicle can be moved with safety. [See clause 45, Section II of the General Appendix (Part I).]

Driver to be Aware of Shunting Movements.

128. (1) Before shunting is commenced, the shunter must, when practicable, advise the driver of the nature of the shunting movements to be performed.

(2) When two or more locomotives or trains are standing near to each other waiting to be shunted, the shunter must not give a hand-signal to any of the drivers to move before he has made clear to all the drivers which locomotive or train is to be shunted first.

Running Lines not be Fouled without Authority.

129. A shunter in charge of a shunting operation must not allow a train or any vehicles to foul a running line without the authority of the operator on duty, who must take the necessary steps to protect the operation.

Shunting Movements to be Controlled by Fixed Signals and Hand-signals.

130. When a train or shunting locomotive is required to move in the wrong direction on any running line, or from one running line to another, or to shunt into or out of sidings connected with running lines, and fixed signals are provided for the purpose such signals must be operated. In addition, the prescribed hand-signal or oral instructions must be given to the driver. Where fixed signals are not provided for the purpose the driver must be orally instructed, and thereafter the necessary hand-signals must be exhibited.

Vehicles Not to be Left on Running Lines.

131. (1) *Running Line to be Left Clear.*—When a shunting movement has been made on a running line, the shunter, in charge of the movement, must see that a vehicle has not become unintentionally detached and left upon such line.

(2) *Wanneer voertuie op 'n looplyn gelaat mag word.*—(a) Wanneer 'n voertuig of voertuie op 'n looplyn gelaat moet word voordat dit in 'n sylyn in gerangeer of aan 'n trein gehaak word, of wanneer dit nodig is om 'n trein of voertuig buite die huissinjal te laat, of buite die inrywissel as daar nie 'n huissinjal is nie, moet die rangeerder die toestemming van die bedryfsdienaar verkry. (Kyk regulasies nos. 129 en 220.)

(b) *Beskerming van voertuie op looplyne gelaat.*—Sodra die bedryfsdienaar toestemming verleen het dat 'n trein of een of meer voertuie op 'n looplyn gelaat mag word, moet hy sorg dat die nodige maatreëls getref word om die trein, voertuig of voertuie te beveilig. Hy moet ook van hefboomkrae of ander waarskutoestelle gebruik maak. Die rangeerder moet ook sorg dat die voertuig of voertuie, behoorlik deur middel van handremme en/of keerwie beveilig is. As dit nodig is om 'n voertuig of voertuie snags op 'n looplyn te laat, moet die rangeerder ook 'n lamp wat 'n rooi lig vertoon, agter aan die laaste voertuig, of as dit nodig is, beide voor en agter aan die voertuig of voertuie plaas.

(c) *Voertuie op 'n looplyn gelaat buite die gebied deur vaste sinjale beskerm (op enkellyne).*—Wanneer dit nodig is om 'n voertuig of voertuie op 'n looplyn te laat buite die gebied wat deur vaste sinjale beskerm word, moet 'n lokomotief daaraan gekoppel wees, en dan slegs as die bepalinge van paragrawe (a) en (b) hiervan en regulasie no. 220 (1) nagekom is.

(d) *Voertuie op looplyn gelaat buite die huissinjal (op dubbellyne).*—Wanneer dit nodig is om 'n voertuig of voertuie buite 'n huissinjal op 'n dubbellyn te laat, moet die bepalinge van klousule 18, afdeling VII van die Algemene Aanhangsel (deel I) en paragrawe (a) en (b) hiervan nagekom word.

Rangerwerk oor wissels uit 'n hefboomraam beheer.

132. (1) (a) *Seine om wissels te stel, moet aan bedryfsdienaar gegee word.*—Wanneer 'n rangeerder wissels wil laat stel wat uit die hefboomraam bedien word, moet hy eers seker maak dat alle voertuie vry van die betrokke wissels en wissellatte is. Die voorgeskrewe fluit kan dan aan die bedryfsdienaar gegee word, en indien nodig moet die drywer dit herhaal. Daarbenewens moet die rangeerder die besondere wissel aan die bedryfsdienaar toon deur die handsein „bedien wissel” te gee. In die geval van 'n loslokomotief waarby daar nie 'n rangeerder is nie, moet die drywer of die stoker die nodige handsein aan die bedryfsdienaar gee. Hierdie handsein moet snags met 'n brandende fakkellamp gegee word.

(b) *Die rangeerder moet seker maak dat die wissel reg gestel is.*—Voordat die rangeerder die handsein aan die drywer gee om oor die wissel te ry, moet hy seker maak dat die wissel reg gestel is. Voor die aanvangsbeweging oor 'n inrywissel uitgevoer word, moet die rangeerder kyk of die betrokke vaste sinjal vir die beweging bedien is. As die sinjal nie bedien kan word nie of as daar nie 'n vaste sinjal vir dié doel bestaan nie, moet die rangeerder self kyk dat die betrokke wissel reg gestel is vir die beweging. As die aanvangsbeweging nie oor 'n inrywissel uitgevoer word nie en die vaste sinjal nie bedien kan word nie of as daar nie een vir dié doel bestaan nie, moet hy 'n mondelinge versekering van die bedryfsdienaar verkry dat die wissel reg gestel is.

(2) *Seine moet na die beweging aan die bedryfsdienaar gegee word.*—Wanneer die rangeerbeweging voltooi is en die rangeerder seker gemaak het dat die lokomotief en/of voertuie binne die ruimte merke is, moet hy die handsein „rangeerbeweging voltooi” aan die bedryfsdienaar gee. Totdat hierdie handsein gegee is, moet die bedryfsdienaar die vaste sinjale wat die betrokke lyn of lyne beskerm, op „gevaar” hou en gebruik maak van hefboomkrae of ander waarskutoestelle. [Kyk regulasie no. 99 (6).] In die geval van 'n loslokomotief waarby daar nie 'n rangeerder is nie, moet die drywer of stoker die nodige handsein aan die bedryfsdienaar gee.

(3) *Wanneer mondelinge inligting verstrek moet word.*—As die bedryfsdienaar nie 'n handsein kan sien nie, moet die rangeerder of, in die geval van 'n loslokomotief, die stoker hom mondelings in kennis stel.

(4) *Bedryfsdienaar moet handsein verkry.*—Nadat die bedryfsdienaar die wissels vir 'n rangeerbeweging gestel het, moet hy dit nie verstel voordat die rangeerder of stoker, na gelang van die geval, die bepalinge van subklousule (1) (a), (2) of (3) hiervan nagekom het nie. As 'n beweging uitgevoer moet word oor inrywissels wat toegerus is met afsonderlike inrywissel slotte, met of sonder afsonderlike wissellatte, moet die wissel slotte en wissellatte vir so 'n beweging bedien word.

(5) *Rangeerder en bedryfsdienaar moet saamwerk.*—Daar moet altyd 'n duidelike verstandhouding wees tussen die rangeerder en die bedryfsdienaar in verband met die aard van die rangerwerk wat verrig moet word, en hulle moet in verbinding met mekaar werk.

(2) *When Vehicles may be Left on a Running Line.*—(a) When it is necessary for a vehicle or vehicles to be left on a running line before being shunted into a siding or on to a train, or when it is necessary for a train or any vehicle to be placed outside the home signal or outside the facing points where a home signal is not provided, the shunter must obtain the permission of the operator. (See regulations Nos. 129 and 220.)

(b) *Protection of Vehicles Left on Running Lines.*—Immediately the operator has given permission for a train or for one or more vehicles to be left on a running line, he must see that the necessary protective measures are taken to safeguard the train, vehicle or vehicles. He must also use lever collars or other reminders. The shunter must also see that the vehicle or vehicles are properly secured by hand-brakes and/or scotches. When it is necessary to leave any vehicle or vehicles on a running line at night the shunter must, in addition, place a lamp showing a red light on the rear of the last vehicle or, where necessary, at both front and rear.

(c) *Vehicles left on Running Line Outside Area Protected by Fixed Signals (Single Lines).*—When it is necessary to leave a vehicle or vehicles on a running line outside the area protected by fixed signals, they must be attached to a locomotive, and then only if the terms of paragraphs (a) and (b) hereof and regulation No. 220 (1) have been complied with.

(d) *Vehicles Left on Running Line Outside Home Signal on Double Lines.*—On a double line, when it is necessary to leave a vehicle or vehicles outside the home signal, the provisions of clause 18, Section VII of the General Appendix (Part I) and paragraphs (a) and (b) hereof must be complied with.

Shunting over Points Controlled from Lever Frame.

132. (1) (a) *Signals to Operate Points must be Given to Operator.*—When a shunter requires points, worked from the lever frame, to be moved, he must first satisfy himself that all vehicles are clear of such points and locking bars. The prescribed whistle may then be given to the operator and, if necessary, it must be repeated by the driver. In addition, the shunter must indicate to the operator the particular set of points by giving the hand-signal "operate points". In the case of a light locomotive not attended by a shunter, the necessary hand-signal must be given to the operator by the driver or fireman. At night, this signal must be given by means of a lighted torch lamp.

(b) *The Shunter must Satisfy Himself that Points are Correctly Set.*—Before giving the hand-signal to the driver to move over the points, the shunter must satisfy himself that the points are correctly set. Before the initial movement over facing points, the shunter must observe whether the applicable fixed signal has been operated for the movement. When the fixed signal cannot be operated, or if a fixed signal for the purpose does not exist, the shunter must establish by personal inspection that the points have been correctly set for the movement. When the initial movement does not take place over facing points and a fixed signal for the purpose cannot be operated or does not exist, he must obtain an oral assurance from the operator that the points are correctly set.

(2) *Signals to be Given to Operator after Movement.*—When the shunting movement has been completed and the shunter has satisfied himself that the locomotive and/or vehicles are within the clearance marks, he must give the operator the hand-signal "shunting movement completed". Until this hand-signal has been given, the operator must keep the fixed signals protecting the line or lines affected at "danger", and make use of lever collars or other warning devices. [See regulation No. 99 (6).] In the case of a light locomotive not attended by a shunter the necessary hand-signal must be given to the operator by the driver or fireman.

(3) *When Oral Information to be Given.*—Where a hand-signal is not visible to the operator he must be orally informed by the shunter or, in the case of a light locomotive, by the fireman.

(4) *Operator to Obtain Hand-signal.*—After the operator has set points for a shunting movement, he must not move the points until the provisions of sub-clause (1) (a), (2) or (3) hereof have been complied with by the shunter or fireman, as the case may be. Where a movement requires to be made over facing points equipped with independent facing points locks, with or without independent locking bars, the locks and locking bars must be operated for such movement.

(5) *Shunter and Operator to Co-operate.*—The shunter and the operator must at all times have a clear understanding as to the nature of the shunting work to be performed and act in conjunction with each other.

Rangeerwerk oor handwissels.

133. Die rangeerder of ander gemagtigde dienaar in beheer van 'n beweging moet sorg dat alle voertuie vry van die wissels is voordat daardie wissels bedien word. Hy moet seker maak dat die wissels waarvoor voertuie moet gaan, reg gestel is. In die geval van 'n loslokomotief waarby daar nie 'n rangeerder is nie, moet die drywer hierdie voorsorgsmaatreëls tref.

Waaksaamheid en versigtigheid moet gedurende rangeerwerk aan die dag gelê word.

134. (1) *Snelheid moet gereguleer en skade voorkom word.*—(a) Die rangeerder moet die juiste handseine aan die drywer gee, en laasgenoemde moet die snelheid reguleer en voorkom dat sy lokomotief of voertuie wat daaraan gekoppel is, onbehoorlik hard teen treine, voertuie of stopblokke stamp. Trokke mag nie toegelaat word om teen 'n hoër snelheid as die gemiddelde stapsnelheid met ander voertuie of stopblokke in aanraking te kom nie.

(b) *Skade of defekte moet gerapporteer word.*—Alle skade of defekte aan voertuie of koppelinrigting wat tydens rangeerwerk opgedoen word, moet aan die beampte in beheer gerapporteer word.

(c) *Dienare moet nie op baanruimers van lokomotiewe ry nie.*—Kondukteurs, rangeerders en ander betrokke dienare moet nie op die baanruimers of voetplate voor die rookkaste van lokomotiewe ry nie.

(2) *Aanslaan van remme.*—Remme moet so aangeslaan word dat die wiele nie sleep nie.

(3) *Handseine moet onverwyld in ag geneem word.*—'n Drywer moet gedurende rangeerwerk waaksaam wees, goed oplet en dadelik ag gee op handseine. Die stoker moet ook goed oplet wanneer hy nie met ander lokomotiefpligte besig is nie.

(4) *Lengte, gewig en snelheid van treine wanneer daar gerangeer word.*—Die getal voertuie wat op 'n keer gerangeer moet word en die snelheid van die bewegings moet bepaal word volgens die klas lokomotief waarmee daar gerangeer word, die toestand van die spoorbaan, die aard van die verkeer en die terreingesteldheid op die plek waar die werk gedoen moet word.

Sowel handseine as vaste sinjale moet gedurende rangeerwerk gebruik word.

135. Gedurende rangeerwerk mag 'n drywer volgens 'n vaste sinjaal op „alles reg” of „versigtig” handel slegs nadat die rangeerder of ander gemagtigde dienaar aan hom die voorgeskrewe handsein vertoon het of mondelinge versekering gegee het dat alles in orde is, behalwe waar daar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word.

Beveiliging van afgehaakte voertuie.

136. Afgehaakte voertuie moet binne die ruimtemerke en binne die ontspoorders, waar daar is, gelaat word. Die voertuie moet ook deur middel van handremme en/of keerwie beveilig word. Wanneer voertuie teen 'n helling staan, moet sowel die handremme aangeslaan as die wiele gekeerwig word.

Rangeerwerk waar die lyn nie gelyk is nie.

137. (1) *Voertuie teen 'n helling gelaat.*—Wanneer 'n trein teen 'n helling staan en die lokomotief afgehaak moet word, moet die kondukteur of rangeerder eers die handrem van die kondukteurswa aanslaan en daarna aan die onderend van die trein soveel trekremme aanslaan en wiele keerwig as wat nodig is om te voorkom dat die voertuie beweeg.

(2) *Rangeerbewegings na sylyne teen opdraandes.*—Wanneer voertuie gerangeer word na 'n sylyn wat teen 'n opdraande geleë is, moet die getal voertuie nie méér wees as wat die lokomotief teen die helling uit kan vervoer sonder om die sylyn teen 'n buitensporige snelheid te nader nie.

Rangeerwerk aan weerskante van 'n terrein op dieselfde tyd.

138. Wanneer daar gelyktydig gerangeer moet word aan weerskante van 'n terrein of in twee terreine wat met mekaar verbind is, moet die dienaar in beheer seker maak dat alle betrokkenes die aard van die rangeerbewegings wat uitgevoer moet word, duidelik verstaan sodat die nodige veiligheidsmaatreëls getref kan word.

Losrangeer en handrangeer van voertuie oor inrywissels.

139. (1) *Voertuie mag losgerangeer, d.w.s. van 'n trein „afgeskop” word, of met die hand gerangeer word, slegs wanneer 'n bevoegde rangeerder byderhand is om die handremme aan te slaan.*

(2) *Wanneer voertuie losgerangeer of met die hand gerangeer word, moet die rangeerder of dienaar wat die werk doen, die handremme toets voordat die beweging uitgevoer word behalwe waar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word.*

Shunting Over Hand-Points.

133. The shunter or other authorised servant in charge of a movement must see that all vehicles are clear of points before such points are operated. He must also see that the points over which vehicles have to pass, are correctly set. In the case of a light locomotive not attended by a shunter, these precautions must be taken by the driver.

Vigilance and Care to be Exercised during Shunting.

134. (1) *Speed to be Regulated and Damage to be Prevented.*—

(a) A shunter must give the correct hand-signals to the driver and the latter must regulate the speed and prevent his locomotive or any vehicles attached thereto, from striking trains, vehicles or stop blocks with undue force. The speed at which trucks may be allowed to come into contact with other vehicles or stop blocks must not exceed average walking pace.

(b) *Damage or Defects to be Reported.*—All damage or defects to vehicles or coupling gear arising during shunting must be reported to the official-in-charge.

(c) *Servants not to Ride on Locomotive Cowcatchers.*—Guards, shunters and others concerned, must not ride on locomotive cowcatchers or footplates in front of the smokebox.

(2) *Application of Brakes.*—Brakes must be applied in a manner that will not cause the skidding of the wheels.

(3) *Hand-signals to be Promptly Obeyed.*—During shunting operations a driver must be vigilant, maintain a good lookout and promptly obey hand-signals. The fireman must also keep a good lookout when not engaged in other locomotive duties.

(4) *Length, Weight and Speed of Trains while Shunting.*—The number of vehicles to be shunted at a time, and the speed of the movements, must be determined by the class of locomotive employed for shunting, the state of the permanent way, the nature of the traffic, and the physical conditions obtaining at the place where the work has to be undertaken.

Hand-signals as well as Fixed Signals to be Used when Shunting.

135. During shunting operations a driver may only act upon a fixed signal at "all-right" or "caution", after the shunter or other authorised servant has given him the prescribed hand-signal or an oral assurance that all is in order, except where otherwise laid down in the local appendices.

Security of Detached Vehicles.

136. Detached vehicles must be placed within the clearance marks and also within the derails, where provided. Vehicles must also be secured by hand-brakes and/or scotches. Scotches must be used, in addition to hand-brakes, when the vehicles are on a gradient.

Shunting where Line is not Level.

137. (1) *Vehicles Left on a Gradient.*—When a train is standing on a gradient and it is necessary to detach the locomotive, the guard or shunter must first apply the van hand-brake and then as many truck brakes and scotches at the lower end as will prevent the vehicles from moving.

(2) *Shunting up Incline Sidings.*—When shunting vehicles to a siding situated on an incline, the number of vehicles must not be more than the locomotive can move up the incline without having to approach the siding at excessive speed.

Shunting at Both Ends of a Yard at the Same Time.

138. When it is necessary to carry out shunting operations at the same time at both ends of a yard, or in two yards connected with each other, the servant in charge must satisfy himself that all concerned clearly understand the nature of the shunting movements to be made, in order that the necessary safety precautions may be taken.

Loose and Hand-Shunting of Vehicles over Facing Points.

139. (1) Loose shunting i.e. "kicking off" vehicles from a train, or the hand-shunting of vehicles, may only be carried out when a competent shunter is in a position to apply the hand-brakes.

(2) When loose shunting or hand-shunting vehicles, the shunter or servant performing the duty must test the hand-brakes prior to such movement being made except where otherwise provided in local appendices.

(3) Tensy daar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word, mag net een trek op 'n keer met die hand oor 'n inrywissel van een lyn na 'n ander gerangeer word en dan ook net as die stasiebeampte in beheer persoonlik daarvoor toesig hou. Daar moet ook keerwies byderhand wees sodat die voertuig onder beheer gehou kan word. (Kyk regulasies nos. 129 en 220.)

Wanneer snelrangeer toelaatbaar is.

140. Slegs op dié plekke wat in die plaaslike aanhangsels uiteengesit is, mag daar snelrangeer word, d.w.s. mag voertuie in die vaart afgehaak word.

Wanneer los- of snelrangeer verbode is.

141. Daar moet nie los- of snelrangeer word met of teen passasiersvoertuie en voertuie waarin daar lewende hawe, petrol of ru-olie in massa, springstowwe, gevaarlike goedere of glas is nie. Hierdie regulasie is ook van toepassing op tenktrkke, alle tipes koeltrokke, en springstoftrokke. [Kyk klousules 44 (10) en 45 (10), afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Rangeer van passasiersvoertuie.

142. (1) *Bewegings moet beperk en die vakuümrem gebruik word.*—Wanneer passasiersvoertuie aan 'n gedeelte van 'n trein gehaak of van 'n trein afgehaak word, moet die rangeerbeweging sover moontlik so uitgevoer word dat die res van die trein nie beweeg word nie. Die vakuümremme van die voertuie wat gerangeer word, moet in verband met sulke bewegings gebruik word. [Kyk regulasie no. 136 en klousule 20, afdeling I van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(2) *Voorsorgsmaatreëls wanneer voertuie aangehaak word.*—Wanneer passasiersvoertuie aan 'n gedeelte van 'n trein gehaak word, moet die rangeerder sorg dat die outomatiese koppelings, skakels en penne, vakuümpype, stoomverwarmingspype en elektriese en ander toestelle behoorlik gekoppel is.

(3) *Voorsorgsmaatreëls wanneer voertuie afgehaak word.*—Voordat die rangeerder passasiersvoertuie van 'n trein afhaak, moet hy sorg dat die outomatiese koppelings, skakels en penne, vakuümpype, stoomverwarmingspype en elektriese en ander toestelle behoorlik ontkoppel en beveilig is.

Rangeer van lewende hawe.

143. Trekke met lewende hawe moet versigtig en met so min bewegings moontlik gerangeer word. Rurangering moet vermy word. Trekke met lewende hawe aan treine wat nie met lewende hawe vervoer nie, moet so opgestel word dat gewone rangeerwerk verrig kan word sonder dat die trekke met lewende hawe aan die lokomotief gekoppel bly. Behalwe waar daar anders deur die Hoofbestuurder bepaal word, moet trekke met lewende hawe nie los- of snelrangeer word nie. (Kyk regulasie no. 141.)

Rangeer van treine wat springstowwe en ander gevaarlike goedere vervoer.

144. Voertuie wat springstowwe of ander gevaarlike goedere bevat, moet uiters versigtig gerangeer word, en die gedeelte van die trein waaraan sulke voertuie gehaak moet word, moet stilstaan wanneer die werk verrig word. Voertuie wat springstowwe of ander gevaarlike goedere bevat, moet nie aan 'n lokomotief gekoppel bly onderwyl die lokomotief gebruik word om 'n trein mee op te stel nie. [Kyk klousules 44 (10) en 45 (10), afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Rangeerwerk oor weegbrûe en draaiskywe.

145. (1) *Weegbrugspore moet nie vir gereelde rangeerwerk gebruik word nie.*—Wanneer voertuie oor weegbrûe gaan om geweeg te word, moet die snelheid van die voertuie hoogstens drie myl per uur wees.

(2) Daar mag in geen omstandighede oor draaiskywe gerangeer word nie. Die snelheid van voertuie oor draaiskywe moet hoogstens drie myl per uur wees.

BEDIENING VAN SPOOROORGANGE.

Oorgangbewaker se uitrusting.

146. 'n Oorgangbewaker moet voorsien word van 'n rooi vlag, 'n hand-lamp met net 'n rooi lens, en twaalf knalpatrone. (Kyk regulasies nos. 71 en 73.)

Bediening van sluitpale.

147. (1) Spooroorgange moet vir padverkeer oopgehou word, behalwe wanneer die sluitpale vir die deurgang van treine toegemaak word.

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

(3) Except where instructions are issued to the contrary in the local appendices, only one truck at a time may be hand-shunted over facing points from one line to another, and then only if the station official-in-charge personally supervises the movement. Scotches must also be at hand so that the vehicle may be kept under control. (See regulations Nos. 129 and 220.)

When Fly Shunting is Permissible.

140. Fly shunting, i.e. "running off" vehicles, may only be carried out at those places specified in local appendices.

When Loose or Fly Shunting is Forbidden.

141. Loose or fly shunting must not be carried out with or against passenger vehicles, vehicles containing live stock, petrol or crude oil in bulk, explosives, dangerous goods or glass. This regulation also applies to tank-trucks, all types of refrigerator trucks, and explosives trucks. [See clauses 44 (10) and 45 (10), Section II of the General Appendix (Part I).]

Shunting of Passenger Vehicles.

142. (1) *Movements to be Restricted and Vacuum Brake Used.*—When passenger vehicles are being attached to a portion of a train, or detached from a train, the shunting movement must, as far as practicable, be made without moving the remainder of the train. The vacuum brakes of the vehicles being shunted must be used in connection with such movements. [See regulation No. 136 and clause 20, Section I of the General Appendix (Part I).]

(2) *Precautions when Attaching Vehicles.*—When attaching passenger vehicles to a portion of a train, the shunter must see that the automatic couplings, links and pins, vacuum and steam heating pipes, electrical and other appliances, are properly connected.

(3) *Precautions when Detaching Vehicles.*—Before detaching passenger vehicles from a train the shunter must see that the automatic couplings, links and pins, vacuum and steam heating pipes, electrical and other appliances, are properly disconnected and secured.

Shunting of Live Stock.

143. The shunting of trucks containing live stock must be performed carefully and with as few movements as possible. Rough shunting must be avoided. Trucks containing live stock conveyed by trains other than purely live stock trains, should be so marshalled that ordinary shunting operations may be carried out without the trucks containing live stock remaining attached to the locomotive. Except where otherwise authorised by the General Manager, trucks containing live stock must not be loose or fly shunted. (See regulation No. 141.)

Shunting of Trains Conveying Explosives and other Dangerous Goods.

144. Vehicles containing explosives or other dangerous goods must be shunted with extreme caution, and the portion of the train to which such vehicles are to be attached must be stationary when the operation is being carried out. Vehicles containing explosives or other dangerous goods must not be allowed to remain attached to a locomotive while it is employed in marshalling a train. [See clauses 44 (10) and 45 (10), Section II of the General Appendix (Part I).]

Shunting over Weighbridges and Turntables.

145. (1) *Weighbridge Roads Must not be Used for Regular Shunting Operations.*—When vehicles are passed over weighbridges for weighing purposes the speed of such vehicles must not exceed three miles an hour.

(2) Shunting over turntables is not permitted under any circumstances. The speed of vehicles over turntables must not exceed three miles per hour.

WORKING OF LEVEL-CROSSINGS.

Crossing Attendant: Equipment.

146. A crossing attendant must be supplied with a red flag, a hand-lamp with a red shade only, and twelve detonators. (See regulations Nos. 71 and 73.)

Operation of Barriers.

147. (1) Level-crossings must be kept open for road traffic, except when it is necessary to close the barriers for the passage of trains.

(2) Unauthorised persons must not be allowed to interfere with or operate barriers.

Bediening van sluitpale deur 'n bedryfsdienaar.

148. (1) *Dubbel- en enkellyne.*—As 'n trein op 'n dubbel- of enkellyn nader waar daar 'n bedryfsdienaar op diens is in 'n seinhuis waaruit sluitpale bedien word, moet die bedryfsdienaar die sluitpale toemaak en die vaste sinjaal of sinjale wat die oorgang beskerm, op „alles reg” of „ry” stel. Die bedryfsdienaar moet die sluitpale nie oopmaak voordat die trein vry van die oorgang en die sinjaal of sinjale op „gevaar” teruggestel is nie.

(2) *Slegs dubbellyne.*—Waar daar op dubbellyne 'n bedryfsdienaar op diens is in 'n seinhuis waaruit sluitpale bedien word en die oorgang nie deur twee stopsiniale in die op- of af-rigting, na gelang van die geval, beskerm word nie, moet die bedryfsdienaar nie toelaat dat swaar voertuie of troppe diere op die oorgang kom nadat hy 'n trein aangeneem het nie, behalwe waar daar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word. As daar swaar voertuie of troppe diere op die oorgang is, moet die bedryfsdienaar 'n trein nie aanneem voordat die oorgang vry is nie.

Sluitpale en/of sinjale wat deur 'n oorgangbewaker bedien word.

149. (1) *Bediening.*—Waar sluitpale en/of vaste sinjale deur 'n oorgangbewaker bedien word, moet hy die sluitpale toemaak en die sinjale, waar daar sinjale is, op „alles reg” of „ry” stel sodra hy 'n trein hoor of sien nader of sodra hy deur 'n kloksein, lokomotieffluit of op 'n ander wyse gewaarsku word dat dit nader. Hy moet die vaste sinjale nie in die stand „gevaar” terugstel of die sluitpale oopmaak voordat die trein vry van die spooroorgang is nie.

(2) *Inagneming.*—'n Drywer moet nie by 'n spooroorgangsinjaal op „gevaar” verbyry of 'n spooroorgang waarop dit van toepassing is, versper nie, behalwe wanneer die sinjaal defek is en mondelinge instruksies of 'n handsein „alles reg” of „versigtig” deur die oorgangbewaker gegee word. [Kyk regulasie no. 235 (10) (b) (ii).]

Ligte aan sluitpale.

150. As daar 'n lamp aan 'n sluitpaal is, vertoon die lamp 'n rooi lig aan padverkeer wanneer die sluitpale snags toe is. As die sluitpale oop is vir padverkeer, is die rooi ligte nie van die pad af sigbaar nie.

Padverkeer moet nie op die spoor gestop word nie.

151. Waar sluitpale nie met 'n hefboom bedien word nie maar afsonderlik, en die padverkeer net uit een rigting nader, moet die sluitpaal wat die verste van die verkeer is, eerste oopgemaak word. Wanneer padverkeer die spooroorgang van weerskante nader, moet die sluitpale op so 'n wyse ná mekaar oopgemaak word dat die padverkeer so gou moontlik oor die spoor kan beweeg.

Beheer oor paaltjieshekke.

152. Waar 'n paaltjieshek toegerus is met 'n sluittoestel wat uit 'n hefboomraam bedien word, moet die bedryfsdienaar of oorgangbewaker, na gelang van die geval, van hierdie toestel gebruik maak wanneer dit nodig is om te voorkom dat persone toegang tot die spoor verkry.

Spooroorgange sonder sluitpale.

153. Wanneer 'n trein 'n spooroorgang nader waar daar nie sluitpale is nie maar 'n oorgangbewaker op diens is, moet die oorgangbewaker op 'n plek gaan staan waar hy duidelik van die pad af gesien kan word, en hy moet 'n gevaarhandsein aan padverkeer vertoon.

Oorgangbewakers moet verbygaande treine dophou.

154. 'n Oorgangbewaker moet treine wat oor die spooroorgang loop waar hy op diens is, goed dophou. As hy iets verkeerd in verband met 'n trein bemerk, 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 aan 'n volgende of teenoorgestelde trein te gee.

Spooroorgange moet vry van versperrings gehou en defekte gerapporteer word.

155. (1) 'n Oorgangbewaker moet sorg dat daar nie klippe, vullis of ander versperrings tussen die loopspoorstaaf en die binneste keerspoorstaaf is nie.

(2) 'n Oorgangbewaker moet alle diere wegja wat op spoorwegeiendom by of naby 'n spooroorgang rondloop.

(3) 'n Oorgangbewaker moet die verskeie toestelle by die oorgang waar hy op diens is, dikwels toets om te kyk of hulle werk, en alle defekte sonder versuim aan die beampite in beheer rapporteer.

Barriers Worked by an Operator.

148. (1) *Double and Single Lines.*—On double or single lines, where there is an operator on duty in a signal cabin from which barriers are controlled, the operator must, on the approach of a train, close the barriers and place the fixed signal or signals protecting the crossing at “all-right” or “proceed”. The operator must not re-open the barriers until the train has passed clear of the crossing and the signal or signals have been replaced at “danger”.

(2) *Double Lines Only.*—Where, on double lines, there is an operator on duty in a signal cabin from which barriers are controlled, and the crossing is not protected by two “stop” signals in the “up” or “down” direction, as the case may be, the operator must not, except where otherwise laid down in the local appendices, allow the crossing to be occupied by heavy vehicles or droves of animals after accepting a train. Should such a crossing be occupied by heavy vehicles or droves of animals the operator must not accept a train until the crossing is clear.

Barriers and/or Signals Worked by a Crossing Attendant.

149. (1) *Operation.*—Where barriers and/or fixed signals are worked by a crossing attendant, he must close the barriers and place the signals, where provided, at “all-right” or “proceed” as soon as he hears or sees a train approaching or receives warning of its approach by bell signal, locomotive whistle or other means. He must not replace the fixed signals to “danger” or re-open the barriers until the train has passed clear of the level-crossing.

(2) *Observance.*—A driver must not pass a level-crossing signal at “danger” or foul a level-crossing to which it applies except when the signal is defective and oral instructions or an “all-right” or “caution” hand-signal is given by the crossing attendant. [See regulation No. 235 10 (b) (ii).]

Lights on Barriers.

150. When a lamp is fixed to a barrier the lamp shows a red light to road traffic when the barriers are closed at night. When the barriers are open to road traffic the red lights are not visible from the road.

Road Traffic Not to be Stopped on Line.

151. Where barriers are not controlled by a lever but are operated separately, and the road traffic is approaching from one direction only, the barrier furthest from the traffic must be opened first. When road traffic is approaching the level-crossing from both directions, the barriers must be opened in such order as will allow the road traffic to pass clear of the line as quickly as possible.

Control of Wicket Gates.

152. Where a wicket gate is equipped with a locking device worked from a lever frame, the operator or crossing attendant, as the case may be, must utilize this device whenever necessary to prevent persons gaining access to the line.

Level-crossing Without Barriers.

153. At level-crossings not equipped with barriers, but at which a crossing attendant is on duty, the crossing attendant must stand in a position to be clearly seen by road traffic when a train is approaching and display a “danger” hand-signal to road traffic.

Crossing Attendants to Watch Passage of Trains.

154. A crossing attendant must pay particular attention to trains passing over the level-crossing at which he is on duty. Should he observe anything wrong in connection with a train he must show a “danger” hand-signal to the driver and the guard. After the train has passed he must place two detonators on the rail and be ready to show a “danger” hand-signal to the next following or opposing train.

Level-crossings to be Kept Free from Obstructions and Defects Reported.

155. (1) A crossing attendant must keep the space between the running rail and the inside guard rail clear of stones, dirt or other obstructions.

(2) A crossing attendant must drive off any stray animals that may be on railway property at or near a level-crossing.

(3) A crossing attendant must make frequent tests of the working of the various appliances provided at the crossing at which he is stationed and report to the official-in-charge without delay any defects in such appliances.

Aansteeke van lampe by spooroorgange.

156. (1) As daar lampe aangebring is naby sluitpale by 'n spoor-oorgang waar 'n oorgangbewaker snags op diens is, moet hy sorg dat die lampe behoorlik brand.

(2) Lampe aan sluitpale by 'n spooroorgang moet van sonder tot sonop en gedurende mistige weer aan die brand gehou word, behalwe waar daar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word.

Bediening van tremspooroorgange.

157. (1) 'n Tremspooroorgangsinjaal het 'n arm met 'n vierkantige end, net soos 'n huissinjaal.

(2) *Bediening.*—Semafoorsiniale wat vir die beskerming van tremspooroorgange opgerig is, is gewoonlik in die stand „alles reg” gestel. Voordat die oorgangbewaker 'n beweging op die tremspoor magtig om oor die spoorlyn te gaan, moet hy die semafoorsiniale op „gevaar” stel en die sinjale nie in die stand „alles reg” terugstel voordat die beweging voltooi en vry van die spoorlyn is nie.

(3) *Inagneming.*—'n Drywer moet nie by 'n tremspooroorgangsinjaal op „gevaar” verbyry of die tremspooroorgang waarop dit van toepassing is, versper nie, behalwe wanneer die sinjaal defek is en die oorgangbewaker 'n handsein „alles reg” vertoon.

ONGELUKKE.

Ongelukke en versperrings op die spoorweë.

158. (1) *Rapporteur van ongelukke.*—Besonderhede van 'n ongeluk of versperring op enige gedeelte van die spoorweë moet dadelik aan die beampste in beheer van die stasie of seinhuis aan weerskante van sodanige ongeluk of versperring gerapporteur word, en ook aan alle ander stasies wat daar belang by mag hê. Die beampste in beheer wat eerste die inligting in verband met 'n ongeluk of versperring ontvang, moet volledige besonderhede daarvan rapporteer ooreenkomstig die instruksies in afdeling X van die Algemene Aanhangsel (deel I).

(2) *Die beampste in beheer moet geroep word.*—Wanneer 'n ongeluk of ander voorval plaasvind wat moontlik die veilige bedryf van treine kan raak, en die beampste in beheer reeds van diens gegaan het, moet hy dadelik verwittig word, en hy moet die beheer oorneem.

(3) *Besering van persone.*—Wanneer persone as gevolg van 'n ongeluk beseer is, moet die beampste in beheer hulp aan die beseerdes verleen. As geneeskundige hulp nodig is, moet die beampste in beheer die spoorweg-dokter en, indien nodig, die distriksgeneesheer ontbied. As die dienste van 'n plaaslike geneesheer makliker verkry kan word, moet hy ontbied word. Die name en adresse van beseerde persone moet dadelik getelegrafeer word soos bepaal in afdeling X van die Algemene Aanhangsel (deel I), en die name en adresse van ooggetuies moet ook verkry en ingesluit word in die uitvoerige verslag wat die beampste in beheer moet indien.

(4) *Ernstige beserings.*—Wanneer persone ernstig beseer is en na die naaste hospitaal vervoer moet word, moet 'n bevoegde dienaar met die beseerdes saamgaan. [Kyk klousule 3, afdeling X van die Algemene Aanhangsel (deel I).] 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 beampste in beheer, indien nodig, dadelik reël dat die lyk vry van die lyne geplaas word, en hy moet die volgende persone in kennis stel:

- (a) Die naaste polisiebeampste, met wie hy moet reël in verband met die tydelike beskikking oor die lyk.
- (b) Die landdros van die distrik, volgens wie se instruksies daar gehandel moet word.
- (c) Die familiebetrekkings of vriende van die oorledene.
- (d) Die Afdelingsbestuurder.

Die beampste in beheer moet daarna volledige rapporte van alle betrokkenes verkry en aan die afdelingskantoor stuur.

(6) As 'n lyk in die trajek gevind word of as 'n noodlottige ongeluk in die trajek plaasvind, moet die drywer of ander dienaar wat die lyk vind of wat eerste op die plek van die ongeluk aankom, die lyk indien nodig vry van die lyne plaas, en daarna kan die trein voortgaan as alles in orde is om te vertrek. Die drywer of ander dienaar moet die saak aan die beampste in beheer op die naaste of volgende stasie rapporteer.

(7) *Beskikking oor lyk.*—Wanneer 'n lyk na die dodehuis gestuur word, moet die dienaar wat daarmee saamgaan, besonderhede van die ongeluk, asook die naam van die oorledene, indien moontlik, en sy eie naam, graad en adres daar laat.

Lighting of Lamps at Level-crossings.

156. (1) When lamps are fixed near to barriers at a level-crossing at which a crossing attendant is on duty at night, he must ensure that the lamps are burning properly.

(2) Lamps fixed on barriers at a level-crossing must be kept alight from sunset to sunrise and during the prevalence of fog, except where otherwise laid down in the local appendices.

Working of Tram Crossings.

157. (1) A tram crossing signal has a square ended arm, similar to a home signal.

(2) *Operation.*—Where semaphore signals are provided for the protection of tram crossings, the normal position of the signals is at "all-right". The crossing attendant, before authorising a movement on the tram line to cross the railway, must place the semaphore signals at "danger" and must not restore the signals to "all-right" until the movement has been completed and is clear of the railway line.

(3) *Observance.*—A driver must not pass a tram crossing signal at "danger" or foul the tram crossing to which it applies, except when the signal is defective and an "all-right" hand-signal is displayed by the crossing attendant.

ACCIDENTS.**Accidents and Obstructions on the Railways.**

158. (1) *Reporting Accidents.*—Particulars of an accident or of an obstruction on any part of the railways must immediately be reported to the official-in-charge of the station or signal cabin on each side of such accident or obstruction and also to all other stations likely to be affected. The official-in-charge who first receives the information of an accident or an obstruction, must report full particulars thereof in accordance with the instructions contained in Section X of the General Appendix (Part I).

(2) *Official-in-Charge to be Called.*—When an accident or other incident likely to affect the safe working of trains occurs after the official-in-charge has gone off duty, that official must be promptly notified and he must resume control.

(3) *Personal Injuries.*—When an accident occurs involving personal injury, the official-in-charge must render assistance to the injured. Should medical aid be required, the official-in-charge must summon the railway medical officer and, if necessary, the district surgeon. If the services of a local doctor are more readily obtainable, he must be summoned. The names and addresses of persons injured must be promptly telegraphed, as laid down in Section X of the General Appendix (Part I), and the names and addresses of eye-witnesses must also be obtained and included in the detailed report to be submitted by the official-in-charge.

(4) *Serious Injuries.*—In cases of serious injury when the injured persons require to be removed to the nearest hospital, such persons must be accompanied by a competent servant. [See clause 3, Section X of the General Appendix (Part I).] Prompt action must also be taken to notify the relatives or friends of the whereabouts and condition of the injured.

(5) *Fatal Accidents.*—In the case of death resulting from an accident, the official-in-charge must at once arrange, if necessary, for the body to be placed clear of the lines and advise—

- (a) the nearest police officer, and arrange with him for the temporary disposal of the body;
- (b) the magistrate of the district, whose instructions must be acted upon;
- (c) the relatives or friends of the deceased;
- (d) the System Manager.

Thereafter the official-in-charge must obtain and submit to the system office full reports from all concerned.

(6) When a body is found in the section, or in the event of a fatal accident occurring in the section, the driver or other servant by whom the body is found, or who is first at the scene of the accident must, when necessary, place the body clear of the lines and thereafter the train may proceed if all is in order for it to depart. The driver or other servant must report the matter to the official-in-charge at the nearest station or at the station in advance.

(7) *Disposal of Body.*—When a body is sent to the mortuary, the servant accompanying it must leave therewith particulars of the accident with the name of the deceased, if possible, and his own name, rank, and address.

DEEL V.

ALGEMENE TREINBEDRYF: PLIGTE VAN TREIN- EN STASIEPERSONEEL.

TREINPERSONEEL WAT AAN- EN AFTEKEN.—LEES VAN KENNISGEWINGS.—DRYWERS EN STOKERS WAT PLIGTE OORNEEM.—DRYWERS MOET DIE LYN KEN.—TREINE DEUR TWEE OF MEER LOKOMOTIEWE BEDIEN.—DRYWERS EN STOKERS MOET OPLET.—DRYWERS MOET SINJALE IN AG NEEM EN OP 'N VEILIGE AFSTAND VAN WISSELS BLY.—REGULERING VAN SNELHEID VAN TREIN.—DRYWERS MOET HELP OM TREIN OP TE STEL.—DRYWERS WAT ONGESKIK VIR DIENS RAAK.—PLIGTE VAN KONDUKTEURS WANNEER HULLE WERK OORNEEM.—PLIGTE VAN KONDUKTEURS NADAT HULLE WERK OORGENEEM HET.—VERANTWOORDELIKHEID VAN KONDUKTEURS VIR POSSAKKE EN PAKKETTE EN OORHANDIGING VAN TREINE.—VERTREK VAN TREINE.—WISSEL VAN TWEDE VERTREKSEIN.—POUSE EN/OF AFSTAND TUSSEN TREINE.—VERTOON VAN DEURLOOPHANDSEIN.—TREINE WAT MOET GERANGEER WORD OM ANDER TREINE TE LAAT VERBYGAAN.—KONDUKTEURS MOET GOED OPLET.—WANNEER TREINE AANGESTOOT MAG WORD.—ONREELMATIGHED EN DEFEKTE MOET GERAPPORTEER WORD.—VOORRANG VAN TREINE.—VERANTWOORDELIKHEID VAN TREIN- EN STASIEPERSONEEL IN VERBAND MET TREINTEKENS.—UITREIK VAN WAARSKUBERIGTE.—BINNELAAT VAN TREINE IN STASIES: ENKELLYNE.—STEL VAN WISSELS BY GRENDSTASIES WANNEER KRUISINGS PLAASVIND.—VERKEERSREËL.—TREINE WAT BY TUSSENUITWYKSPORE KRUIS OF DIE EEN DIE ANDER VERBYGAAN.—DRYWERS MOET DUSKANT RUIMTEMERK STILHOU.—GEWONE STAND VAN WISSELS.—RANGEERWERK BINNE EN BUITE GEBIEDE WAT BESKERM IS DEUR VASTE SINJALE.—MOTORTROLLIES.—BEDRYF VAN BALLASTREINE.—AANKONDIGING VAN SPESIALE TREINE.

Aan- en afteken.

159. (1) Elke lid van die treinpersoneel moet in die boek wat vir die doel gehou word, aanteken hoe laat hy op diens kom en van diens gaan, en die betrokke dienaar moet elke inskrywing teken.

(2) Waar dit moontlik is, moet elke lid van die treinpersoneel wanneer hy van diens gaan, vasstel hoe laat hy diens moet hervat.

Kennisgewings moet deur treinpersoneel gelees word.

160. (1) *Treinpersoneel moet kennisgewings lees.*—Voordat 'n lid van die treinpersoneel diens aanvaar, moet hy uit die sirkulêres wat aan hom gegee is of uit kennisgewings wat vir sy inligting vertoon word, vasstel of daar enigiets is wat sy aandag spesiaal vereis op die lyn waaroor sy trein moet loop.

(2) *Treinpersoneel moet van buitengewone bedryf in kennis gestel word.*—As die beampte in beheer van 'n stasie of 'n lokomotiefdepot met kort kennisgewing berig ontvang van buitengewone bedryf soos spesiale treine wat loop, treine wat ingetrek is en snelheidsbeperkings, moet hy besonderhede van sodanige berig aan alle betrokke treinpersoneel verstrek wat vir diens aangeteken het maar die stasie of depot, na gelang van die geval, nog nie verlaat het nie.

Pligte van drywers en stokers.

161. (1) *Wanneer lokomotiewe oorgeneem word.*—'n Drywer en 'n stoker moet op die bepaalde tyd op diens wees en hulle lokomotief oorneem. Tensy anders in hierdie regulasies, die Algemene Aanhangel (deel I), die plaaslike aanhangsels of ander plaaslike instruksies bepaal, moet die drywer seker maak dat die lokomotief in behoorlik werkende toestand is en dat dit voldoende olie, brandstof, sand en water in voorraad het, waar van toepassing. Alle betrokkenes moet sorg dat die lokomotief, behalwe waar anders in die plaaslike aanhangsels of bedryfstydboeke bepaal, vyftien minute voor die vasgestelde vertrektyd gereed is om aan die trein gehaak te word waarvoor dit bedoel is.

(2) *Defekte moet gerdapporteer word.*—Alle defekte en gebreke aan 'n lokomotief of sy uitrusting wat deur 'n drywer bemerk word, moet aan die end van 'n rit deur hom gerdapporteer en daarna behoorlik aangeteken word in die boek wat vir die doel gehou word.

Drywer se uitrusting.

162. 'n Drywer moet die gereedskap en uitrusting genoem in klousules 50 en 51, afdeling IX van die Algemene Aanhangel (deel I) asook sulke ander gereedskap en uitrusting soos deur die beampte in beheer van 'n lokomotiefdepot gelas, saam met hom op sy lokomotief hê.

PART V.

GENERAL TRAIN WORKING: DUTIES OF TRAINMEN AND STATION STAFF.

TRAINMEN SIGNING ON AND OFF DUTY.—READING OF NOTICES.—DRIVERS AND FIREMEN TAKING OVER DUTIES.—DRIVERS TO KNOW THE LINE.—TRAINS WORKED BY TWO OR MORE LOCOMOTIVES.—DRIVERS AND FIREMEN TO KEEP A LOOKOUT.—DRIVERS TO OBEY SIGNALS, AND KEEP CLEAR OF POINTS.—REGULATING SPEED OF TRAIN.—DRIVERS TO ASSIST IN MARSHALLING TRAIN.—DRIVERS BECOMING DISABLED.—GUARDS' DUTIES WHEN TAKING OVER DUTY.—GUARDS' DUTIES AFTER TAKING OVER DUTY.—GUARDS' RESPONSIBILITY FOR MAILS AND PARCELS AND HANDING OVER TRAINS.—STARTING OF TRAINS.—EXCHANGE OF SECOND "RIGHT-AWAY".—INTERVAL OF TIME AND/OR DISTANCE BETWEEN TRAINS.—DISPLAY OF THROUGH HAND-SIGNAL.—TRAINS SHUNTED FOR OTHERS TO PASS.—GUARDS TO KEEP A GOOD LOOKOUT.—WHEN TRAINS MAY BE PROPELLED.—IRREGULARITIES AND DEFECTS TO BE REPORTED.—PRIORITY OF TRAINS.—RESPONSIBILITY OF TRAINMEN AND STATION STAFF IN CONNECTION WITH TRAIN TOKENS.—ISSUE OF WARNING ADVICES.—ADMITTING TRAINS TO STATIONS: SINGLE LINES.—OPERATION OF POINTS AT INTERLOCKED STATIONS WHEN CROSSINGS BEING EFFECTED.—RULE OF ROAD.—TRAINS PASSING AND CROSSING AT INTERLOOPS.—DRIVERS TO STOP SHORT OF CLEARANCE MARK.—NORMAL POSITION OF POINTS.—SHUNTING INSIDE AND OUTSIDE AREAS PROTECTED BY FIXED SIGNALS.—MOTOR TROLLEYS.—WORKING OF BALLAST TRAINS.—ANNOUNCING OF SPECIAL TRAINS.

Signing On and Off Duty.

159. (1) Every trainman must enter in the book, kept for the purpose, the time he comes on and goes off duty, and each entry must be signed by the servant concerned.

(2) On going off duty, every trainman must, when possible, ascertain the time at which he is required to resume duty.

Notices to be Read by Trainmen.

160. (1) *Trainmen to Read Notices.*—Every trainman, before commencing duty, must ascertain, from the circulars furnished him or from the notices displayed for his information, whether there is anything which requires his special attention on the line over which his train is to be worked.

(2) *Trainmen to be Advised of Exceptional Working.*—Should the official-in-charge of a station or locomotive depot receive, at short notice, advice of any exceptional working, such as the running of special trains, cancellation of trains, and speed restrictions, he must furnish particulars of such advice to all trainmen concerned who have signed on duty but have not yet left the station or depot, as the case may be.

Duties of Drivers and Firemen.

161. (1) *When taking over locomotives.*—A driver and a fireman must be on duty and take charge of their locomotive at the appointed time. Unless otherwise provided in these regulations, the General Appendix (Part I), local appendices or other local instructions, a driver must satisfy himself that the locomotive is in proper working order and, where applicable, it has an adequate supply of oil, fuel, sand and water. All concerned must see that the locomotive is ready to be attached to the train for which it is intended, fifteen minutes before the scheduled time of departure, except where otherwise laid down in local appendices or working time books.

(2) *Defects to be Reported.*—All defects and deficiencies in a locomotive or its equipment, observed by a driver, must be reported by him at the end of a journey, and thereafter properly recorded in the book kept for the purpose.

Driver's Equipment.

162. A driver must have with him on his locomotive the tools and equipment as laid down in clauses 50 and 51, Section IX of the General Appendix (Part I), and such other tools and equipment as may be ordered by the official-in-charge of a locomotive depot.

Steenkool en lokomotiefuitrusting moet so gelaai en geplaas word dat dit veilig is.

163. 'n Drywer en 'n stoker moet sorg dat die steenkool op die kolewa van hulle lokomotief nie hoër gelaai is as die maksimum vragprofiel vir die trajek waaroor die lokomotief moet loop nie, en dat die steenkool so gelaai is dat dit nie sal afval wanneer die lokomotief loop nie. Hulle moet ook sorg dat die vuurysters en gereedskap so geplaas word dat dit nie sal afval nie.

Toesig moet gehou word oor lokomotiewe onder stoom, elektriese lokomotiewe en motorwaens met opgeligte pantograwe, dryfwaens gekoppel aan motorwaens met opgeligte pantograwe, en diesellokomotiewe waarvan die enjins loop.

164. (1) *Drywer en stoker of drywer in die geval van 'n motorwa of dryfwa wat aan 'n motorwa gekoppel is, moet op lokomotief wees.*—Behalwe waar anders in hierdie regulasies, die Algemene Aanhangel (deel I) en die plaaslike aanhangsel bepaal word, mag 'n lokomotief onder stoom, 'n diesellokomotief waarvan die enjins loop, 'n elektriese lokomotief of 'n motorwa met opgeligte pantograwe, en 'n dryfwa gekoppel aan 'n motorwa met opgeligte pantograaf, op 'n looplyn of sylyn buite die lokomotiefterrein in beweging gebring word slegs wanneer beide die drywer en die stoker (drywer in die geval van 'n motorwa of 'n dryfwa gekoppel aan 'n motorwa) daarop is.

(2) *Wanneer 'n drywer en stoker die voetplaat mag verlaat.*—'n Drywer en stoker wat op diens is, moet nie albei gelyktydig, of die drywer, in die geval van 'n motorwa of 'n dryfwa gekoppel aan 'n motorwa, die voetplaat van hulle/sy lokomotief, motorwa of dryfwa tydelik verlaat tensy dit absoluut noodsaaklik is nie. Voordat die voetplaat verlaat word, moet die volgende voorsorgsmaatreëls getref word:

(a) *In die geval van 'n stoomlokomotief moet—*

- (i) die omstelarm in die middelstand geplaas word;
- (ii) die reguleur toe wees;
- (iii) die silinderkrane oop wees;
- (iv) alle stoomkleppe met inbegrip van die vryloopklep toe wees;
- (v) die peilglasbuis aandui dat die ketel driekwart vol water is;
- (vi) die vakuum- en handremme vol aangeslaan wees.

(b) *In die geval van 'n elektriese lokomotief moet—*

- (i) die vakuumrem vol aangeslaan wees;
- (ii) die handremme vol aangeslaan wees by albei ente van die lokomotief; as die trein teen 'n helling staan, moet die handremme vol aangeslaan wees by albei ente van elke lokomotief in die geval van meervoudige werking;
- (iii) die hoofreguleursleutel en die lugremsleutel verwyder word.

(c) *In die geval van 'n motorwa of 'n dryfwa wat aan 'n motorwa gekoppel is, moet—*

- (i) die hoofreguleursleutel en kontroleskakelaarsleutel verwyder word;
- (ii) die vakuumrem vol aangeslaan wees;
- (iii) die handrem vol aangeslaan wees; as die trein teen 'n helling staan, moet die handremme van al die ander motorwaens en dryfwaens daarna vol aangeslaan word.

(d) *In die geval van 'n dieselelektriese lokomotief moet—*

- (i) die omstelhandvatsel uitgehaal word;
- (ii) die generatorveldskakelaar in die oopstand wees;
- (iii) die afsonderlike lugrem en die outomatiese vakuumrem vol aangeslaan wees;
- (iv) die handrem vol aangeslaan wees; as die trein teen 'n helling staan, moet die handrem van elke lokomotief vol aangeslaan wees in die geval van meervoudige werking.

(e) *In die geval van 'n dieselhidrouliese lokomotief moet—*

- (i) die omstelhandvatsel uitgehaal word;
- (ii) die transmissiestopknop in die in- of die vrystand wees;
- (iii) die afsonderlike lugrem en outomatiese vakuumrem vol aangeslaan wees;
- (iv) die handrem vol aangeslaan wees; as die trein teen 'n helling staan, moet die handrem van elke lokomotief vol aangeslaan wees in die geval van meervoudige werking.

Coal and Locomotive Equipment to be Safely Placed.

163. A driver and a fireman must see that the coal on the tender of their locomotive has not been stacked at a height beyond the maximum loading gauge for the section of line over which the locomotive is required to run, and that the coal is so placed that it will not fall off when the locomotive is moving. They must also see that the fire-irons and tools are so placed that they will not fall off.

Locomotives in Steam, Electric Locomotives and Electric Motor Coaches with Raised Pantographs, and Electric Driving Trailers Coupled to Electric Motor Coaches with Raised Pantographs and Diesel Locomotives with Engines Running, to be Attended.

164. (1) *Driver and Fireman to be on Locomotive or Driver only in the case of an Electric Motor Coach, or Driving Trailer Attached to a Motor Coach.*—A locomotive in steam, a diesel locomotive with engines running, an electric locomotive, or an electric motor coach with raised pantographs and an electric driving trailer coupled to an electric motor coach with raised pantograph may only be put in motion on a running line or siding outside the locomotive yard whilst both the driver and fireman (a driver only in the case of an electric motor coach or an electric driving trailer coupled to an electric motor coach) are with it, except as otherwise provided in these regulations, the General Appendix (Part I) and local appendices.

(2) *When Driver and Fireman may Vacate Footplate.*—A driver and a fireman when on duty, must not both at the same time (driver only in the case of an electric motor coach, or an electric driving trailer coupled to an electric motor coach) temporarily vacate the footplate of their/his locomotive, motor coach or driving trailer unless it is absolutely necessary to do so. Before the footplate is vacated, action must be taken to ensure that—

(a) In the case of a steam locomotive—

- (i) the reversing lever is placed in mid-gear;
- (ii) the regulator is closed;
- (iii) the cylinder cocks are left open;
- (iv) all steam valves, including the drifting valve, are closed;
- (v) the water in the boiler is at three-quarter gauge glass level;
- (vi) the vacuum and hand-brakes are fully applied.

(b) In the case of an electric locomotive—

- (i) the vacuum brake is fully applied;
- (ii) the hand-brake is fully applied at each end of the locomotive; if the train is standing on a gradient the hand-brake at each end of each locomotive, when working in multiple, is fully applied;
- (iii) the master controller key and the straight air brake key are removed.

(c) In the case of an electric motor coach, or electric driving trailer coupled to an electric motor coach—

- (i) the master controller key and the control switch key are removed;
- (ii) the vacuum brake is fully applied;
- (iii) the hand-brake is fully applied; if the train is standing on a gradient the hand-brake of all other motor coaches and driving trailers must thereafter be fully applied.

(d) In the case of a diesel electric locomotive—

- (i) the reverser handle is removed;
- (ii) the generator field switch is in the open position;
- (iii) the independent air brake and automatic vacuum brake are fully applied;
- (iv) the hand-brake is fully applied; if the train is standing on a gradient, the hand-brake of each locomotive when working in multiple, is fully applied.

(e) In the case of a diesel hydraulic locomotive—

- (i) the reverser handle is removed;
- (ii) the transmission stop button is in the "in" or "free" position;
- (iii) the independent air brake and automatic vacuum brake are fully applied;
- (iv) the hand-brake is fully applied; if the train is standing on a gradient, the hand-brake on each locomotive, when working in multiple, is fully applied.

(3) Wanneer die drywer en stoker die voetplaat van hulle lokomotief verlaat, behalwe in die omstandighede bepaal in die voorgaande subklousule (2) hiervan, moet die lokomotief binne die ruimte-merke in 'n sylyn gelaat en beveilig word soos bepaal in subklousule (2) hiervan, behalwe dat die handremme vol aangeslaan moet word nadat die vakuum- en/of lugremme losgemaak is. In die geval van dieselelektriese lokomotiewe klasse 31 en 32 moet die outomatiese lugrem tot die volle noodstand aangeslaan word, voordat die handrem vol aangeslaan word; by stoomlokomotiewe moet die vuur uitgehaal word, en by elektriese lokomotiewe of motorwaens moet die pantograwe laat sak word. [Kyk klousule 42, afdeling IX van die Algemene Aanhangel (deel I) en toepaslike plaaslike aanhangsels vir instruksies insake die oorsaak van lokomotiewe.]

Drywer moet 'n horlosie hê.

165. Die drywer van 'n trein moet sorg dat hy 'n betroubare horlosie het. Voordat hy sy rit begin, moet hy sorg dat sy horlosie die juiste tyd aantoon.

Pligte van stoker.

166. (1) *Stoker staan onder bevel van drywer.*—'n Stoker op 'n lokomotief staan onder bevel van die drywer en moet die drywer se instruksies stip nakom.

(2) *Wanneer stoker kondukteur se werk moet verrig.*—Wanneer 'n loslokomotief as 'n trein loop en nie deur 'n kondukteur vergesel word nie, moet die werk wat gewoonlik deur 'n kondukteur verrig word, deur die stoker in opdrag van die drywer uitgevoer word.

Aan- en afkoppel van lokomotiewe.

167. (1) *Stoker moet lokomotief aan- en afkoppel.*—Behalwe waar 'n ander bevoegde dienaar vir die plig beskikbaar is, moet 'n stoker alle verbindings tussen die lokomotief en die trein by die vertrek- en eindpunt aan- of afkoppel, na gelang van die geval, asook by tussenstasies waar die lokomotief vir lokomotiefdoeleindes afgehaak word.

(2) *Drywer moet sorg dat lokomotief behoorlik aangekoppel is.*—Voordat die drywer 'n rit begin en voordat hy van 'n tussenplek vertrek waar die lokomotief vir lokomotiefdoeleindes afgehaak is, moet hy sorg dat die lokomotief behoorlik aan die trein gekoppel is.

Drywer moet die lyn ken.

168. (1) 'n Drywer moet nie 'n lokomotief oor 'n gedeelte van 'n looplyn dryf waarmee hy nie bekend is nie, en moet ook nie toegelaat word om dit te doen nie, tensy hy vergesel word deur 'n drywer, 'n seniorstoker/seniordrywersassistent of 'n lokomotiefinspekteur wat daardie gedeelte van die looplyn ken. [Kyk klousule 36, afdeling IX van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(2) 'n Drywer moet nie 'n lokomotief oor sylyne dryf waarmee hy nie bekend is nie, en moet ook nie toegelaat word om dit te doen nie, tensy hy vergesel word deur 'n drywer, 'n seniorstoker/seniordrywersassistent of 'n lokomotiefinspekteur wat sodanige sylyne ken. As die aanleg van sylyne verander of daarby bygevoeg word nadat 'n drywer sodanige sylyne leer ken het, en 'n drywer, seniorstoker/seniordrywersassistent of 'n lokomotiefinspekteur nie geredelik beskikbaar is om die drywer te vergesel om die veranderings of byvoegings te verduidelik nie, moet hy seker maak deur of langs die sylyne te loop of dit te besigtig, dat hy met veiligheid oor sodanige veranderde of bygevoegde gedeeltes van die sylyne kan ry. Wanneer hy seker gemaak het, dat hy—of as dit deur bevoegde gesag verlang word moet hy—oor die veranderde of bygevoegde gedeeltes van die sylyne dryf sonder dat hy vergesel word deur een van die dienare in hierdie regulasie genoem.

(3) Ofskoon 'n drywer vergesel word soos in hierdie regulasie bepaal, is hy nie van sy verantwoordelikheid as drywer van die lokomotief onthef as hy by die kontroles is nie.

Twee of meer lokomotiewe aan 'n trein.

169. Wanneer twee of meer stoomlokomotiewe of twee of meer elektriese of diesellokomotiewe wat nie in meervoudige werking is nie, gebruik word om 'n trein te werk, is die drywer en stoker van die voorste lokomotief daarvoor verantwoordelik om sinjale en seine in ag te neem, en die drywer van die voorste lokomotief om die vakuumrem aan te slaan. Die drywer van die tweede lokomotief moet let op en handel volgens die seine wat deur die drywer van die voorste lokomotief gegee word. Die drywer van die tweede lokomotief is egter nie onthef van die verantwoordelikheid om alle sinjale en seine vir die veilige loop van die trein in ag te neem en daarvolgens te handel nie. [Kyk klousule 43, afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(3) When a driver and a fireman vacate the footplate of their locomotive, other than in the circumstances provided for in the preceding sub-clause (2) hereof, the locomotive must be placed within the clearance marks in a siding, and secured in the manner prescribed in sub-clause (2) hereof, except that the hand-brakes must be securely applied after vacuum and/or air brakes have been released. In the case of class 31 and 32 diesel electric locomotives the automatic air brake must be applied to the full emergency position before applying the hand-brake hard on; in the case of steam locomotives the fire must be drawn; and in the case of electric locomotives or motor coaches the pantographs must be lowered. [See clause 42, Section IX of the General Appendix (Part I) and relevant local appendices for instructions regarding the stabling of locomotives.]

Driver to have a Watch.

165. A driver of a train must provide himself with a reliable watch. Before starting on his journey he must see that it indicates the correct time.

Fireman's Duties.

166. (1) *Fireman under Orders of Driver.*—A fireman on a locomotive is under the direction of the driver. The fireman must promptly obey the driver's instructions.

(2) *When Fireman to Perform a Guard's Duties.*—When a light locomotive is running as a train and is not accompanied by a guard, the duties ordinarily performed by the guard must be carried out by the fireman under the direction of the driver.

Coupling and Uncoupling Locomotives.

167. (1) *Fireman to Couple and Uncouple Locomotive.*—Except where another qualified servant is available for the duty, a fireman must couple or uncouple, as the case may be, all connections between the locomotive and the train at the starting point and at the terminal, and also at intermediate stations where the locomotive is detached for locomotive purposes.

(2) *Driver to see that Locomotive is Securely Coupled.*—Before commencing a trip, and also before starting from an intermediate point where the locomotive has been uncoupled for locomotive purposes, the driver must see that the locomotive is securely coupled to the train.

Driver to Know the Line.

168. (1) A driver must not, and must not be allowed to, drive a locomotive over any portion of a running line with which he is not acquainted unless accompanied by a driver, a senior fireman/senior driver's assistant or a locomotive inspector who is familiar with that portion of the running line. [See clause 36, Section IX of the General Appendix (Part I).]

(2) A driver must not, and must not be allowed to, drive a locomotive over sidings with which he is not acquainted unless he is accompanied by a driver, senior fireman/senior driver's assistant or a locomotive inspector who is familiar with such sidings. Should any alterations or additions be made to the layout of any sidings, subsequent to a driver having become acquainted with such sidings, and a driver, senior fireman/senior driver's assistant or a locomotive inspector is not readily available to accompany such driver and explain the alterations or additions, it shall be his duty to satisfy himself, either by first walking along the sidings, or by visual inspection, that he can drive with safety over such altered or additional portions of the sidings. When he has so satisfied himself he may—and if required by competent authority he must—drive over such altered or additional portion of the sidings without being accompanied by one of the servants mentioned in this regulation.

(3) The fact that a driver is accompanied as provided in this regulation does not relieve him, if he is at the controls, of his responsibility as driver of the locomotive.

Train Worked by Two or More Locomotives.

169. When two or more steam locomotives, or two or more electric or diesel locomotives not working in multiple, are employed to work a train, the driver and fireman of the leading locomotive are responsible for the observance of signals. The driver of the leading locomotive is responsible for the working of the vacuum brake. The driver of the second locomotive must watch for and act upon the signals given by the driver of the leading locomotive. The driver of the second locomotive is, however, not relieved of the responsibility of observing and acting upon all signals governing the safe working of the train. [See clause 43, Section II of the General Appendix (Part I).]

Vertrek en stilhou van treine.

170. Drywers moet hulle treine versigtig in beweging en tot stilstand bring sodat dit nie ruk of stamp nie. [Kyk klousule 19 (15), afdeling I en klousule 43 (7) en (8), afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Drywers en stokers moet goed oplet.

171. 'n Drywer moet goed oplet onderwyl sy trein loop, veral wanneer hy stasies, haltes, tussenuitwykspore, tussensylyne, seinhuise, spooroorgange en spanne wat aan die spoor werk, nader, daarvandaan vertrek of daar verbygaan. Die stoker moet ook goed oplet wanneer hy nie met ander lokomotiefpligte besig is nie. Drywers en stokers moet ook dikwels terugkyk om seker te maak dat die trein veilig loop. Sover moontlik moet die drywer reël dat die stoker vry is om te kan oplet wanneer die trein stasies, haltes, tussenuitwykspore, tussensylyne, seinhuise en spooroorgange nader, daarvandaan vertrek of daar verbygaan.

Fluit moet geblaas word.

172. 'n Drywer moet een lang fluit gee—

- (a) wanneer hy van 'n stasie, halte, tussenuitwykspoor, tussensylyn of seinhuis vertrek, behalwe waar daar anders in die Algemene Aanhangsel (deel I) en plaaslike aanhangsels bepaal word;
- (b) wanneer hy 'n afstandsinjaal op „versigtig” of 'n buitehuis-, tussenhuis- of huissinjaal op „gevaar” nader;
- (c) wanneer hy 'n stasie, halte, tussenuitwykspoor, tussensylyn of seinhuis nader waar 'n trein rangeer of op 'n aangrensende lyn staan;
- (d) om dienare wat aan of naby die lyn werk, te waarsku;
- (e) wanneer hy fluitborde en spooroorgange nader [kyk klousule 18, afdeling I van die Algemene Aanhangsel (deel I)];
- (f) wanneer persone of diere op of naby die lyn gesien word.

Drywers moet seine en sinjale in ag neem en lokomotiewe vry van wissels hou.

173. (1) *Inag neem van sinjale en seine.*—'n Drywer en 'n stoker moet waaksaam en versigtig wees. Hulle moet alle sinjale en seine onmiddellik in ag neem.

(2) *Drywers moet sien dat sinjaal op „alles reg”, „ry” of „versigtig” is wanneer hulle dit verbygaan.*—Nadat 'n drywer gesien het dat 'n sinjaal op „alles reg”, „ry” of „versigtig” is vir sy trein of lokomotief om voort te gaan, moet hy seker maak dat dit nog in die stand „alles reg”, „ry” of „versigtig” is voordat die lokomotief of voorste voertuig werklik by die sinjaal verbygaan.

(3) *Treine moet looplyne nie versper nie.*—(a) Die toestemming van die bedryfsdienaar moet eers verkry word voordat 'n trein wat op 'n looplyn by 'n telegraafstasie staan, vorentoe beweeg of teruggestoot word en voordat daar toegelaat word dat 'n trein 'n aangrensende looplyn versper. Hierdie toestemming moet soos volg verkry word:

(i) *Waar daar vaste sinjale is om die beweging te beheer.*—Deur 'n vaste sinjaal/sinjale, waar daar is, te bedien om sodanige beweging te beheer. Daarbenewens moet die bedryfsdienaar of die dienaar in beheer van die beweging die voorgeskrewe handsein of mondelinge opdrag aan die drywer gee. (Kyk regulasies nos. 129 en 135.)

(ii) *Waar daar nie vaste sinjale is om die beweging te beheer nie.*—Deur mondelinge opdrag en die voorgeskrewe handsein aan die drywer te gee waar daar nie 'n vaste sinjaal/sinjale is om die beweging te beheer nie. Hierdie opdrag en handsein moet deur die bedryfsdienaar gegee word of deur die dienaar in beheer van die beweging, mits laasgenoemde dienaar eers mondelinge toestemming van die bedryfsdienaar verkry. (Kyk regulasies nos. 129 en 130.)

(b) By 'n plek behalwe 'n telegraafstasie, moet die toestemming genoem in paragraaf (a) hiervan deur die kondukteur gegee word.

(c) *Bedryfsdienaar moet hefboomkrae gebruik.*—Sodra 'n bedryfsdienaar toestemming gegee het dat 'n trein 'n aangrensende looplyn by 'n stasie ooreenkomstig paragrawe (a) (i) en (ii) hiervan kan versper, moet hy hefboomkrae of ander waarskuwers op die betrokke sinjaalhefbome plaas. [Kyk regulasies nos. 99 (6), 209 (3) en 217 (2), asook klousule 6, afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(4) *Wissels moet nie versper word nie.*—Wanneer 'n drywer op 'n gevaarsein reageer, moet hy die trein so tot stilstand bring dat die lokomotief nie die wissels en kruisings van 'n ander looplyn versper nie.

(5) *Ontspoorder.*—As 'n trein of rangeerlokomotief tot stilstand gebring word by of naby 'n ontspoorder, moet die drywer seker maak dat die ontspoorder in die regte stand is voordat hy met die trein of rangeerlokomotief daaroor ry.

Starting and Stopping Trains.

170. Drivers must carefully start and stop their trains so as to avoid jerking and bumping. [See clause 19 (15), Section I and clause 43 (7) and (8), Section II of the General Appendix (Part I).]

Drivers and Firemen to Keep a Good Lookout.

171. A driver must keep a good lookout while his train is in motion especially when approaching, departing from or passing stations, halts, interloops, inter-sidings, signal cabins, level-crossings and gangs working on the permanent way. The fireman must also keep a good lookout when not engaged in other locomotive duties. Drivers and firemen must also frequently look back to see that the train is travelling safely. As far as practicable, the driver must arrange for the fireman to be free to keep a lookout when approaching, departing from or passing stations, halts, interloops, inter-sidings, signal cabins and level-crossings.

Whistle to be Sounded.

172. A driver must sound one long whistle—

- (a) when starting from a station, halt, interloop, inter-siding or signal cabin, except where otherwise laid down in the General Appendix (Part I) and local appendices;
- (b) when approaching a distant signal at "caution", an outer home, an intermediate home or a home signal at "danger";
- (c) when approaching a station, halt, interloop, inter-siding or signal cabin where a train is shunting or at a standstill on an adjoining line;
- (d) to warn servants at work on or near the line;
- (e) when approaching whistle boards and level-crossings [see clause 18, Section I of the General Appendix (Part I)];
- (f) when persons or animals are seen to be on or near the line.

Drivers to Obey Signals and Keep Locomotives Clear of Points.

173. (1) *Obedience to Signals.*—A driver and a fireman must be vigilant and cautious. They must give immediate attention to and promptly obey all signals.

(2) *Drivers Must See that Signal is at "All-right", "Proceed" or "Caution" when Passing it.*—A driver, having observed a signal in the "all-right", "proceed" or "caution" position for his train or locomotive to proceed, must, before the locomotive or leading vehicle actually passes the signal, see that it is still in the "all-right", "proceed" or "caution" position.

(3) *Trains Not to Foul Running Lines.*—(a) A train standing on a running line at a telegraph station must not be moved forward or set back, nor may a train be allowed to foul an adjoining running line, until the permission of the operator has been obtained. This permission must be obtained in the following manner:—

- (i) *Where Fixed Signals to Control the Movement are Provided.*—By the operation of fixed signal(s), where provided, to control such movement. In addition, the prescribed hand-signal or oral instructions must be given to the driver, either by the operator or the servant in charge of the movement. (See regulations Nos. 129 and 135.)
- (ii) *Where Fixed Signals to Control the Movement are Not Provided.*—By oral instructions and the prescribed hand-signal given to the driver where fixed signal(s) to control the movement are not provided. These instructions and hand-signal must be given by the operator or by the servant in charge of the movement, provided that in the case of the latter servant he first obtains the oral permission of the operator. (See regulations Nos. 129 and 130.)

(b) At a place other than a telegraph station, the permission referred to in paragraph (a) hereof must be given by the guard.

(c) *Operator to Use Lever Collars.*—Immediately an operator has given permission for a train to foul an adjoining running line at a station in terms of paragraphs (a) (i) and (ii) hereof, he must place lever collars or other "reminders" on the relevant signal levers. [See regulations Nos. 99 (6), 209 (3) and 217 (2), also clause 6, Section VIII of the General Appendix (Part I).]

(4) *Points Not to be Fouled.*—In acting upon a "danger" signal a driver must bring the train to a standstill so that the locomotive does not foul the points and crossings of any other running line.

(5) *Derail.*—If a train or shunting locomotive is brought to a standstill at or near a derail, the driver must satisfy himself that such derail is in the correct position before moving the train or shunting locomotive over it.

(6) *Lokomotiewe in 'n lokomotiefterrein.*—'n Drywer moet nie met sy lokomotief van 'n lokomotiefterrein tot op verkeerslyne en looplyne ry tensy hy 'n sein of mondelinge toestemming daartoe van 'n gemagtigde dienaar verkry nie.

Sinjale nie duidelik sigbaar nie.

174. (1) Wanneer 'n drywer 'n stasie, aansluiting of tussenuitwykspoor nader en die sinjale weens mistige weer of ander toestande nie duidelik gesien kan word nie, moet hy stadiger ry, die lokomotieffluit blaas en gereed wees om die trein tot stilstand te bring as 'n gevaarsein vertoon word of as die lyn onmiddellik vorentoe beset is.

(2) 'n Drywer moet alle gevalle waar sinjale nie duidelik gesien kan word nie of waar kleurligsinjale dowwe aspekte vertoon, onverwyld rapporteer.

Lewende hawe op of naby die lyn.

175. Wanneer 'n drywer lewende hawe op die lyn of naby onomheinde gedeeltes van die lyn sien, moet hy die lokomotieffluit blaas, stadiger ry en indien nodig gereed wees om stil te hou. As lewende hawe raakgery word, moet die trein tot stilstand gebring en alle versperings van die lyn verwyder word. Die drywer moet die voorval by die volgende stasie en skriftelik aan die beampite in beheer by sy tuisdepot rapporteer. Die baanmeester moet deur die drywer, indien moontlik, en ook deur die stasie-beampite in beheer in kennis gestel word.

Reguleer van snelheid van treine.

176. (1) *Vasgestelde looptye moet gehandhaaf word.*—'n Drywer moet die snelheid van sy trein so reguleer dat hy die vasgestelde looptye handhaaf sonder om uitermate vinnig te ry.

(2) *Drywers moet die snelheidsgrens nie oorskry nie.*—Wanneer 'n trein volgens vasgestelde tyd loop of wanneer 'n drywer verlore tyd probeer inhaal, moet hy die snelheidsgrens soos bepaal in die Algemene Aanhangsel (deel I), plaaslike aanhangsels, bedryfstydboeke of spesiale kennisgewings, nie oorskry nie.

(3) *Drywers moet sê wanneer tyd ingehaal kan word.*—Wanneer 'n trein laat is, moet die drywer die bedryfsdienaar in kennis stel of hy tyd kan inhaal, en indien wel, hoeveel, met inagneming van die bepalings van subklousules (1) en (2) hiervan.

(4) *Voldoende remvermoë moet gehandhaaf word.*—'n Drywer moet voldoende remvermoë handhaaf om volkome beheer oor die trein te verseker. Hy moet ook die instruksies uitvoer wat in klousule 19, afdeling I van die Algemene Aanhangsel (deel I) neergelê is.

Snelheid van treine oor wissels en om draaie.

177. 'n Drywer moet die snelheid van sy trein so reguleer dat die trein veilig en egalig om draaie en oor wissels en kruisings loop. Die snelheidsgrense soos bepaal in die Algemene Aanhangsel (deel I), plaaslike aanhangsels, bedryfstydboeke of spesiale kennisgewings, moet nagekom word. Waar daar 'n snelheidsbord is, moet die snelheid daarop aangetoon, nie oorskry word nie.

Treine wat by platforms stilhou.

178. Wanneer 'n passasiers- of gemengde trein of 'n gedeelte daarvan, duskant of anderkant 'n platform tot stilstand gebring word, moet die drywer die trein nie in beweging bring voordat hy 'n sein van 'n gemagtigde dienaar ontvang het nie. Voordat die laasgenoemde dienaar so 'n sein gee, moet hy seker maak dat passasiers nie op- of afklim nie.

Los van warm water of vuur.

179. (1) 'n Drywer of stoker moet nie warm water uit die lokomotief uitlaat of vuur of sintels daaruit skud wanneer dit deur 'n tunnel of oor 'n brug gaan nie, en hy mag ook nie vure skoonmaak oor wissels en kruisings of op plekke waar daar gras of ander ontvlambare stowwe naby die lyn is nie. [Kyk klousule 38, afdeling IX van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(2) Drywers van lokomotiewe moet sorg dat die vure van hulle lokomotiewe nie geskud, gehark of uitgegooi word onderwyl die lokomotiewe naby petroltenktrokke, petrolhouers, petrolinstallasies of springstoftrokke is nie. [Kyk klousules 44 (13) en 45 (13), afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Seine van baanmeesters om snelheid te verminder.

180. Wanneer 'n baanmeester 'n wit handsein langs die lyn vertoon, moet die drywer die snelheid van die trein na agt myl per uur verminder, en hierdie snelheid moet nie oorskry word voordat 'n gemagtigde dienaar 'n handsein „alles reg” vertoon om aan te dui dat die trein teen die gewone snelheid kan voortgaan nie. [Kyk regulasies nos. 70 (2) en 242.]

(6) *Locomotives in a Locomotive Yard.*—A driver must not move his locomotive from a locomotive yard on to traffic sidings and running lines unless he obtains a signal or oral permission to do so from an authorised servant.

Signals not Clearly Visible.

174. (1) When a driver is approaching a station, junction or inter-loop, and, owing to fog or other conditions, the signals cannot be clearly seen, he must reduce speed, sound the locomotive whistle and be ready to stop the train if a "danger" signal is displayed or if the line immediately ahead is occupied.

(2) A driver must promptly report all cases where signals cannot be distinctly seen, or where colour-light signals display dim aspects.

Livestock On or Near the Line.

175. When a driver sees livestock on the line or close to unfenced portions of the line, he must sound the locomotive whistle, reduce speed, and be ready, if necessary, to stop. Should livestock be struck, the train must be stopped and the line cleared of any obstruction. The matter must be reported by the driver at the next station and in writing to the official-in-charge at his home depot. The platelayer must be advised by the driver, if practicable, and also by the station official-in-charge.

Regulating Speed of Trains.

176. (1) *Scheduled Timings to be Maintained.*—A driver must regulate the running of his train so as to maintain the scheduled timings without running at excessive speed.

(2) *Drivers Not to Exceed Speed Limit.*—When running to scheduled time or when endeavouring to make up for lost time, a driver must not exceed the speed limit laid down in the General Appendix (Part I), local appendices, working time books or special notices.

(3) *Drivers to State when Time can be Made Up.*—When a train is late the driver must give the operator information as to whether time can be made up and, if so, to what extent, having regard to the provisions of sub-clauses (1) and (2) hereof.

(4) *Sufficient Brake Power Must be Maintained.*—A driver must maintain sufficient brake power to ensure complete control over the train. He must also carry out the instructions laid down in clause 19, Section I of the General Appendix (Part I).

Speed of Trains over Points and Curves.

177. A driver must so regulate the speed of his train as to ensure a safe and steady passage around curves and over points and crossings. The speed limits contained in the General Appendix (Part I), local appendices, working time books or special notices must be observed. Where a speed board is provided, the speed indicated thereon must not be exceeded.

Trains Stopping at Platforms.

178. In the event of a passenger or mixed train, or a portion thereof, being stopped short of or beyond a platform, the driver must not move the train until he obtains a signal from an authorised servant. The latter servant, before giving such signal, must satisfy himself that passengers are not boarding or leaving the train.

Discharge of Hot Water or Fire.

179. (1) A driver or fireman must not discharge hot water, fire or cinders from the locomotive when passing through a tunnel or crossing a bridge; neither may he clean fires over points and crossings nor where grass or other flammable matter is close to the line. [See clause 38, Section IX of the General Appendix (Part I).]

(2) Drivers of locomotives must take steps to prevent the fires of their locomotives from being shaken, raked or thrown out whilst their locomotives are in close proximity to petrol tank-trucks, petrol containers, petrol installations or explosives trucks. [See clauses 44 (13) and 45 (13), Section II of the General Appendix (Part I).]

Platelayers' Signals to Reduce Speed.

180. When a white hand-signal is displayed by a platelayer alongside the line, a driver must reduce the speed of the train to eight miles an hour, and this speed must not be exceeded until an "all-right" hand-signal is given by an authorised servant to indicate that the normal speed may be resumed. [See regulations Nos. 70 (2) and 242.]

Drywers moet help om treine op te stel.

181. Wanneer dit vereis word, moet 'n drywer help om sy trein op te stel. Hy moet ook by die kondukteur besonderhede verkry van die getal asse, die gewig van die trein en, sover moontlik, die aard van die werk wat op die rit verrig moet word. (Kyk regulasies nos. 184 en 185.)

Drywers wat ongeskik vir diens raak.

182. As 'n drywer op 'n rit ongeskik vir diens raak, moet die stoker tydelik beheer oor die lokomotief of lokomotiewe oorneem en as drywer optree. Daarna moet hy versigtig met die trein na die volgende stasie ry en wanneer hy daar aankom, moet hy besonderhede aan die beampte in beheer op die betrokke lokomotiefdepot rapporteer. Die laasgenoemde beampte moet opdrag gee wat verder gedoen moet word. In die geval van 'n stoomlokomotief moet die stoker wat as drywer optree, die hulp van die kondukteur verkry as daar geen ander geskikte dienaar is nie. As dit nodig is, moet die kondukteur die trein van agter beskerm voordat hy die stoker help. Die stoker wat as drywer optree, kan daarna versigtig met die trein voortgaan totdat hy 'n dienaar kry wat in staat is om as stoker op te tree en die kondukteur sodoende van dié plig onthef. Die kondukteur moet dan weer na die kondukteurswa gaan.

Pligte van kondukteurs wanneer hulle werk oorneem.

183. (1) *Kondukteurs moet betyds op diens wees.*—'n Kondukteur moet hom vir diens aanmeld en gereed wees om beheer oor sy trein oor te neem op die vasgestelde tyd en plek.

(2) *Kondukteurs moet die nodige uitrusting hê.*—'n Kondukteur moet die uitrusting hê soos bepaal in klousule 34, afdeling IX van die Algemene Aanhangsel (deel I), asook sodanige bykomende uitrusting wat die beampte in beheer mag gelas.

(3) *Kondukteurs moet die lyn ken.*—'n Kondukteur moet die lyn ken waaroor sy trein moet loop.

Kondukteur se pligte nadat hy werk oorgeneem het.

184. (1) *Die juiste tyd moet verkry word.*—Voordat die kondukteur 'n rit begin, moet hy die juiste tyd van die gemagtigde stasiebeampte verkry. Hy moet sy horlosie, indien nodig, diensooreenkomstig stel en dit aan die end van die rit vergelyk met die stasieklok. Wanneer nodig, moet hy sy horlosie ook met die stasieklokke onderweg vergelyk.

(2) *Trein moet behoorlik opgestel en volledig wees.*—Voordat 'n trein vertrek, moet 'n kondukteur sorg dat die voertuie reg opgestel is, dat die agterskyf op sy plek is, dat die ander nodige treinaanwysers verskaf is, dat al die voertuie behoorlik gekoppel is en dat die voertuigdeure stewig toe of vasgemaak is. Hy moet die agterste voertuig ondersoek en moet seker maak dat daar nie per abuis ander voertuie aangehaak is as dié wat vir sy trein bedoel is nie. Hy moet ook seker maak dat daar nie 'n koppelskakel in die agterste stootkussing van die agterste voertuig aan sy trein gelaat word nie.

(3) *Voldoende vakuumremvermoë moet gehandhaaf word.*—'n Kondukteur moet sorg dat die vakuumremverbindings dwarsdeur die trein reg opgekoppel is en dat die nodige remvermoë voor vertrek en gedurende die rit beskikbaar is. Hy moet ook die instruksies in klousule 19, afdeling I van die Algemene Aanhangsel (deel I) insake die bediening van die vakuumrem nakom.

(4) *Trein moet onderweg ondersoek word.*—(a) Die kondukteur van 'n goedere- of gemengde trein moet die vragte, boksele, toue, kettings en kraanverbindings dikwels onderweg ondersoek en, wanneer nodig, in orde bring.

(b) Onderwyl 'n trein wag om te kruis of onderwyl die lokomotief water inneem, ens. moet die kondukteur elke geleentheid gebruik om langs albei kante van die trein af te loop en seker te maak dat alles in orde is. Waar die tyd ontbreek om albei kante van die trein te ondersoek, moet hy die kante beurtelings op verskillende plekke ondersoek.

(5) *Wanneer voertuie onderweg aan- of afgehaak word.*—As 'n voertuig agter aan 'n trein afgehaak of daar aangehaak word, moet die kondukteur sorg dat die agterskyf, en snags die treinaanwysers, afgehaal en weer op die regte plekke aan die trein geplaas word. Hy moet ook sorg dat die bepalinge van subklousule (2) hiervan nagekom word.

(6) *Handlamp moet brand.*—Behalwe soos anders in die Algemene Aanhangsel (deel I) bepaal, moet 'n kondukteur sy handlamp tussen sonder en sonop en gedurende mistige weer laat brand. Sy handlamp moet ooreenkomstig die bepalinge vervat in die plaaslike aanhangsels ook brand voordat die trein bepaalde tonnells binnegaan en onderwyl die trein daardeur loop. [Kyk ook klousule 24, afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Drivers to Assist in Marshalling Trains.

181. A driver, when required, must assist in marshalling his train. He must also obtain from the guard particulars in regard to the number of axles, weight of train and, as far as possible, the nature of the work to be performed on the journey. (See regulations Nos. 184 and 185.)

Drivers Becoming Disabled.

182. Should a driver become unfit for duty on a journey the fireman must take charge of the locomotive(s) for the time being and act as driver. Thereafter he must proceed cautiously with the train to the station in advance, and on arrival there report particulars to the official in charge at the locomotive depot concerned. The latter official must give instructions as to further action to be taken. In the case of a steam locomotive the fireman, acting as driver, must obtain the assistance of the guard if no other suitable servant is available. If necessary, the guard must protect the train in the rear before assisting the fireman. The fireman, acting as driver, may then proceed cautiously with the train until he obtains a servant able to act as fireman and so relieve the guard who must then rejoin the van.

Guards' Duties when Taking Over Duty.

183. (1) *Guards to be in Attendance at Proper Time.*—A guard must report for duty and be ready to take charge of his train at the appointed time and place.

(2) *Guards to have Necessary Equipment.*—A guard must have with him the equipment as laid down in clause 34, Section IX of the General Appendix (Part I), and such additional equipment as may be ordered by the official-in-charge.

(3) *Guards to Know the Line.*—A guard must be acquainted with the line over which his train has to travel.

Guard's Duties after Taking Over Duty.

184. (1) *Correct Time to be Obtained.*—Before departing on a journey, the guard must obtain the correct time from the authorised station official. If necessary, he must set his watch accordingly, and he must compare his time with that indicated by the station clock at the end of the journey. When necessary, he must compare his watch with the clocks at stations on the journey.

(2) *Train to be Properly Marshalled and Completed.*—A guard must, before a train departs on the journey, see that the vehicles are correctly marshalled, that the marker is in position, that the other necessary train indicators are provided, that all vehicles are properly coupled, and that the vehicle doors are securely closed or fastened. He must examine the rear vehicle and ensure that no vehicles other than those intended for his train have become inadvertently attached. He must also see that a coupling link is not left in the trailing buffer of the rear vehicle of his train.

(3) *Sufficient Vacuum Brake Power to be Maintained.*—A guard must see that the vacuum brake connections have been correctly made throughout the train and that the necessary brake power is available before departing and during the journey. He must also observe the instructions laid down in clause 19, Section I of the General Appendix (Part I) regarding the operation of the vacuum brake.

(4) *Train to be Examined on Journey.*—(a) While on the journey the guard of a goods train or a mixed train must examine the loads, tarpaulins, ropes, chains and crane fastenings frequently, and make adjustments when necessary.

(b) Whilst his train is waiting crossings, locomotive watering, etc., the guard must avail himself of every opportunity to walk along both sides of the train and satisfy himself that all is in order. When time is insufficient to examine both sides of the train, alternate sides must be examined at different places.

(5) *When Attaching or Detaching Vehicles on Journey.*—Should a vehicle be detached from or attached to the rear of a train, the guard must see that the marker, and at night the train indicators, are removed and replaced in the correct positions on the train. He must also see that the provisions of sub-clause (2) hereof are complied with.

(6) *Hand-lamp to be Alight.*—Except as otherwise provided in the General Appendix (Part I), a guard must have his hand-lamp alight between sunset and sunrise and during foggy weather. His hand-lamp must also be alight before entering and while passing through certain tunnels, in accordance with the instructions laid down in the local appendices. [See also clause 24, Section VIII of the General Appendix (Part I).]

(7) *Treinjoernaal en voertuiglys.*—'n Kondukteur moet sy treinjoernaal en voertuiglys ooreenkomstig die instruksies in klousules 24 tot en met 28, afdeling IX van die Algemene Aanhangel (deel I) opmaak.

Kondukteurs moet drywers van vragte verwittig.

185. Voordat die trein vertrek en onderweg moet die kondukteur soveel inligting moontlik aan die drywer verstrek betreffende die rangeeren en ander werk wat verrig moet word. Hy moet ook die getal asse en die gewig van die trein aan die drywer meedeel. [Kyk ook klousule 44 (13) (a), afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Vervoer van lewende hawe.

186. Voordat die trein vertrek en onderweg moet die kondukteur sorg dat die deure van trokke waarin lewende hawe vervoer word, behoorlik toe is, behalwe waar daar 'n oppasser saam met die lewende hawe in dieselfde trok reis, wanneer een bodeel van een van die trokdeure oopgelaat en stewig teen die kant van die trok vasgemaak moet word. Die kondukteur moet die trokke dikwels onderweg ondersoek en seker maak dat die diere veilig vervoer word.

Kondukteurs se aanspreeklikheid vir possakke en pakkette.

187. (1) *Teenstrydighede moet gerapporteer word.*—'n Kondukteur is verantwoordelik vir die possakke, pakkette, bagasie en oorlaaigoedere wat aan sy sorg toevertrou is en vir die veilige aflewering daarvan by die stasies waarheen dit geadresseer is. Hy moet alle teenstrydighede rapporteer. [Kyk klousule 33, afdeling IX van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(2) *Passasiers wat in kondukteurswa reis.*—'n Kondukteur kan passasiers toelaat om in sy kondukteurswa te reis slegs as die voorwaardes bepaal in die Algemene Aanhangel (deel I) en/of plaaslike aanhangsels nagekom word.

(3) *Oorhandiging van trein aan end van rit.*—'n Kondukteur moet nie die trein aan die end van sy rit verlaat voordat al die possakke, pakkette, bagasie en oorlaaigoedere tesame met die betrokke dokumente afgelewer is aan die dienaar wat gemagtig is om dit te ontvang nie.

Private besittings van dienaar moet ingeskryf word.

188. 'n Dienaar moet geen artikels behalwe dié waarvoor hy magtiging het, by hom op 'n trein hê nie, tensy daardie artikels ingeskryf is.

Oorhandiging van treine deur kondukteurs.

189. (1) *Passasiers- of gemengde treine.*—'n Kondukteur van 'n passasiers- of gemengde trein moet die trein aan die end van sy rit oorhandig aan die kondukteur wat oorneem of aan 'n ander gemagtigde dienaar.

(2) *Goederetreine.*—'n Kondukteur van 'n goederetrein moet die trein aan die end van sy rit oorhandig aan die terreininspekteur of aan 'n ander gemagtigde dienaar.

Treinpersoneel moet stasiebeampte in beheer gehoorsaam.

190. Wanneer treinpersoneel binne die gebied is wat deur vaste sinjale by 'n stasie beskerm word, staan hulle onder bevel van die beampte in beheer. [Kyk klousule 33, afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Vertrektyd van treine:

191. (1) *Passasiers- of gemengde treine.*—Daar moet nie toegelaat word dat 'n passasiers- of gemengde trein van 'n stasie of halte vertrek nie voor die tyd wat in die tydtafels wat vir die inligting van die publiek uitgereik word, aangetoon word nie. [Kyk klousule 17, afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(2) *Goederetreine.*—Daar kan toegelaat word dat 'n goederetrein voor die vasgestelde tyd vertrek en loop, mits doeltreffende en veilige bedryf nie daardeur geraak word nie.

(3) *Wanneer trein nie voor tyd mag loop nie.*—'n Trein wat voor tyd loop, moet nie 'n trajek binnegaan waarin daar 'n ballastrein is wat volgens die telegraaforderstelsel loop nie. [Kyk klousule 15 (8), afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(7) *Train Journal and Vehicle List*.—A guard must compile his train journal and vehicle list in accordance with the instructions contained in clauses 24 to 28 inclusive, Section IX of the General Appendix (Part I).

Guards to Advise Drivers of Loads.

185. Before starting, and on the journey, the guard must furnish the driver with as much information as possible concerning the shunting and other work to be performed; he must also furnish the driver with particulars of the number of axles and the weight of the train. [See also clause 44 (13) (a), Section II of the General Appendix (Part I).]

Conveyance of Livestock.

186. Before starting, and on the journey, a guard must see that the doors of trucks conveying livestock are properly closed, except where an attendant travels in the same truck as livestock, when one upper section of one of the truck doors must be left open and securely tied back against the side of the truck. The guard must frequently inspect the trucks on the journey, and satisfy himself that the animals are travelling safely.

Guards' Responsibility for Mails and Parcels.

187. (1) *Discrepancies to be Reported*.—A guard is responsible for the mails, parcels, luggage and tranships entrusted to him, and for their safe delivery at the stations to which they are consigned. All discrepancies must be reported by him. [See clause 33, Section IX of the General Appendix (Part I).]

(2) *Passengers Travelling in Van*.—A guard may only allow passengers to travel in his van in accordance with the conditions laid down in the General Appendix (Part I) and/or local appendices.

(3) *Handing Over Train at End of Journey*.—At the end of his journey a guard must not leave the train until all mails, parcels, luggage and tranships, together with the relevant documents, have been delivered to the servants authorised to receive them.

Private Property of Servants to be Booked.

188. A servant must not have in his possession on a train any article other than those which he is authorised to have, unless such articles have been booked.

Guards Handing Over Trains.

189. (1) *Passenger or Mixed Trains*.—On completion of his journey a guard, working a passenger or mixed train, must hand over such train to the relieving guard or other authorised servant.

(2) *Goods Trains*.—On completion of his journey a guard, working a goods train, must hand over such train to the yard inspector or other authorised servant.

Trainmen to Obey Station Official-in-charge.

190. Trainmen, when within the area protected by fixed signals at a station, are under the orders of the official-in-charge. [See clause 33, Section II of the General Appendix (Part I).]

Starting Time of Trains.

191. (1) *Passenger or Mixed Trains*.—A passenger train or a mixed train must not be allowed to depart from a station or halt before the time shown in the time-tables published for the information of the public. [See clause 17, Section II of the General Appendix (Part I).]

(2) *Goods Trains*.—A goods train may be allowed to depart and to run before its scheduled time provided efficient and safe working is not affected thereby.

(3) *When Train may Not Run Before Time*.—A section occupied by a ballast train working under the telegraph order system, must not be entered by a train running ahead of time. [See clause 15 (8), Section VI of the General Appendix (Part I).]

Vertrek van treine.

192. (1) *Sein „trein mag vertrek” aan kondukteur.*—Die sein „trein mag vertrek” aan ’n kondukteur vir ’n trein om te vertrek, moet deur die stasiebeampte in beheer of ander gemagtigde dienaar gegee word. Wanneer die sein „trein mag vertrek” vir die vertrek van ’n passasiers- of gemengde trein bedags vertoon word, moet die stasiebeampte in beheer of ’n ander gemagtigde dienaar ’n wit en ’n rooi vlag hê, en indien hy die kondukteur se vertreksein aan die drywer moet oorsein ingevolge subklousule (2) hiervan, moet hy ook ’n groen vlag hê. In die geval van ’n goederetrein kan die sein „trein mag vertrek” bedags gegee word deur die arm horisontaal te hou. [Kyk klousule 16, afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(2) *Kondukteur se vertreksein aan drywer.*—Nadat die sein „trein mag vertrek” van die gemagtigde stasiebeampte ontvang en alle treinpligte afgehandel is, moet die kondukteur, tensy anders in die plaaslike aanhangsels bepaal, die vertreksein aan die drywer vertoon om aan te dui dat die trein kan vertrek sodra die drywer die bepalinge van subklousule (5) hiervan nagekom het. Waar die toestand sodanig is dat die drywer nie die kondukteur se vertreksein kan sien nie, kan ’n gemagtigde dienaar of die kaartjiesondersoeker daardie sein aan die drywer oorsein.

(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 daar kaartjiesonderzoekers is, moet hulle aan die kondukteur sein dat alles reg is voordat die trein kan vertrek. [Kyk klousule 16, afdeling II van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

(4) *Lyn moet vry wees, en wanneer van toepassing, moet die drywer ’n teken hê.*—Behalwe soos in die plaaslike aanhangsels bepaal, moet die gemagtigde stasiebeampte op stasies op enkellyne nie die sein „trein mag vertrek” aan die kondukteur gee voordat hy seker gemaak het dat die lyn vorentoe vry is, die wissels reg gestel is, die vasgestelde pouse in ag geneem is en, behalwe waar tekenlose bedryf van toepassing is, dat die juiste teken aan die drywer oorhandig is nie.

(5) *Drywer moet vertreksein verkry en seker maak dat lyn vry is.*—Voordat ’n drywer vertrek, moet hy die vertreksein van die kondukteur verkry en seker maak dat die vakuummeter in die lokomotief die vereiste vakuum aantoon, dat die lyn vorentoe vry is, en dat die vaste sinjale, waar daar is en hulle van toepassing is, in die stand „alles reg” of „ry” is. Voordat ’n drywer op ’n enkellyn vertrek, moet hy, behalwe waar tekenlose bedryf van toepassing is, seker maak dat hy die juiste teken vir die volgende trajek het. [Kyk regulasie no. 204 en klousule 19 (5) (B), afdeling I van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Wissel van tweede vertreksein.

193. (1) *Drywers en stokers moet terugkyk vir tweede vertreksein.*—Nadat ’n trein van ’n stasie, tussenuitwykspoor of halte vertrek of daardeur gery het, moet die stoker of drywer, na gelang van wie die beste uitsig het, terugkyk en ’n tweede vertreksein van die kondukteur verkry, tensy anders in die Algemene Aanhangsel (deel I) of plaaslike aanhangsels bepaal.

(2) *Wanneer tweede vertreksein gegee moet word.*—(a) Nadat die trein van ’n stasie, tussenuitwykspoor of halte vertrek of daardeur gelyk het, moet die kondukteur terugkyk en seker maak dat ’n gevaarhandsein nie vertoon word nie.

(b) Die kondukteur moet dan seker maak dat die vakuummeter in die kondukteurswa nog die vereiste vakuum aantoon. (Dit is nie van toepassing op bepaalde voorstedelike passasierstreine wat in die plaaslike aanhangsels uiteengesit word of wat spesiaal deur die Afdelingsbestuurder gemagtig is, met betrekking tot tydperke wanneer dit vir die kondukteur in die uitvoering van sy vasgestelde pligte op die trein noodsaaklik is om op ’n ander plek as in die remwa te ry nie.)

(c) Wanneer die kondukteur die bepalinge van die voorgaande paragrafe (a) en (b) nagekom het, en so gou moontlik nadat die volledige trein oor die laaste wissel gegaan het, of waar daar geen wissel is nie, by die end van die platform verby is, moet hy die tweede vertreksein aan die drywer of stoker vertoon. Die drywer of stoker moet hierdie sein erken deur bedags ’n handsein „alles reg” te gee en snags ’n groen lig stadig heen en weer te swaai of, as ’n drieliglamp nie beskikbaar is nie, die lokomotieffluit te blaas.

(3) *Versuim om tweede vertreksein te gee.*—As die kondukteur versuim om die tweede vertreksein te gee, moet die drywer twee lang fluite gee. As die tweede vertreksein dan nog nie gegee word nie, moet die drywer die trein tot stilstand bring en sy stoker, toegerus met handsinjale en knalpatrone, na die kondukteurswa stuur. As die kondukteur nie daar is nie, moet die stoker na die stasie, tussenuitwykspoor of halte, na gelang van die geval, teruggaan om die kondukteur te soek, en hy moet gereed wees om ’n naderende trein te stop.

Starting of Trains.

192. (1) *"Train May Depart" Signal to Guard.*—The "train may depart" signal to a guard for a train to start must be given by the station official-in-charge or other authorised servant. During the day, when the "train may depart" signal is displayed for the departure of a passenger or mixed train, the station official-in-charge or other authorised servant must be in possession of a white and a red flag and, when it is necessary to transmit the guard's "right-away" signal to the driver in terms of sub-clause (2) hereof, he must also be in possession of a green flag. In the case of a goods train the "train may depart" signal may be given during the day by an arm held in the horizontal position. [See clause 16, Section II of the General Appendix (Part I).]

(2) *Guard's "Right-away" Signal to Driver.*—After the "train may depart" signal has been received from the authorised station official and all train duties have been completed, the guard must, except where otherwise laid down in the local appendices, display the "right-away" signal to the driver, indicating that the train may be started as soon as the driver has complied with the provisions of sub-clause (5) hereof. Where the conditions are such that the guard's "right-away" signal cannot be seen by the driver, that signal may be transmitted to the driver by an authorised servant or by the ticket examiner.

(3) *Starting of Trains From Unattended Places.*—At unattended places, the guard must see that all is in order before giving the "right-away" signal. Ticket examiners, when present, must signal to the guard that all is right before the train is allowed to depart. [See clause 16, Section II of the General Appendix (Part I).]

(4) *Line to be Clear and, Where Applicable, Token to be Held by Driver.*—Except as laid down in local appendices, the authorised station official must not, at stations on single lines, give the "train may depart" signal to the guard until he has satisfied himself that the line ahead is clear, the points are correctly set, the prescribed interval has been observed, and, except where non-token working is in operation, the proper token has been delivered to the driver.

(5) *Driver to Obtain "Right-away" and See that Line is Clear.*—A driver, before starting a train, must obtain the "right-away" signal from the guard and satisfy himself that the gauge in the locomotive indicates the required vacuum, the line ahead is clear and that fixed signals, where provided and applicable, are at "all-right" or "proceed". When proceeding on a single line, other than where non-token working is in operation, a driver must ensure before departing that he holds the correct token for the section ahead. [See regulation No. 204 and clause 19 (5) (B), Section I of the General Appendix (Part I).]

Exchange of Second "Right-away" Signal.

193. (1) *Drivers and Firemen to Look Back for Second "Right-away".*—After starting from, or after passing through, a station, interloop or halt, the fireman or driver, whichever has the better view, must look back and obtain a second "right-away" signal from the guard, unless otherwise laid down in the General Appendix (Part I) or local appendices.

(2) *When Second "Right-away" to be Given.*—(a) After the train has started from, or after passing through a station, interloop or halt, the guard must look back to ensure that a "danger" hand-signal is not being displayed.

(b) The guard must then satisfy himself that the gauge in the van still indicates the prescribed vacuum. (This does not apply to certain suburban passenger trains, enumerated in the local appendices, or specially authorised by the System Manager, with respect to periods when, in the working of such trains, it is essential for the guard to ride elsewhere than in the brake van for the discharge of appointed duties.)

(c) When the guard has complied with the provisions of the foregoing paragraphs (a) and (b) and, as soon as practicable after the entire train has passed over the last set of points or, where there are no points, has passed beyond the end of the platform, he must display the second "right-away" to the driver or fireman. The driver or fireman must acknowledge this signal by giving an "all-right" hand-signal during the day and, at night, by waving a green light slowly from side to side or, if a tri-colour lamp is not available, by sounding the locomotive whistle.

(3) *Failure to Give Second "Right-away".*—Should a guard fail to give the second "right-away", the driver must sound two long whistles. If the second "right-away" is not then given, the driver must stop the train and send his fireman, equipped with hand-signals and detonators, to the van. If the guard is absent, the fireman must go back towards the station, interloop or halt, as the case may be, in search of the guard, and must be ready to stop any approaching train.

(4) *Trein tussen stasies tot stilstand gebring.*—As 'n trein tussen stasies tot stilstand gebring is, moet die drywer nie ry sonder dat hy die vertreksein van die kondukteur verkry het nie, behalwe wanneer hy die bepalings van regulasies nos. 23 (2) (a) en 31 (3) nakom, of waar die Algemene Aanhangel (Deel I) of plaaslike aanhangsels anders bepaal. Na vertrek moet die tweede vertreksein gegee en erken word. [Kyk regulasie no. 99 (5).]

Fluit moet vir rem geblaas word.

194. 'n Drywer wat die hulp van die rem in die kondukteurswa nodig het, moet drie of meer harde fluite gee. Daarna moet die kondukteur al die remme in die kondukteurswa en die handremme aan soveel ander voertuie as moontlik aanslaan. [Kyk klousule 19 (11), afdeling I van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Pouse en/of afstand-tussen treine.

195. Wanneer 'n drywer gewaar dat daar 'n trein voor sy trein in dieselfde trajek loop met 'n pouse van minder as dié wat in hierdie regulasies, die Algemene Aanhangel (deel I) en/of die plaaslike aanhangsels bepaal word, of op 'n afstand van minder as een myl, moet hy die snelheid van sy trein verminder om die voorgeskrewe pouse of afstand te handhaaf. (Kyk regulasies nos. 205 en 207.)

Vertoon van deurloophandsein vir treine wat nie stilhou nie.

196. (1) *Bedryfsdienaar moet deurloophandsein vertoon.*—Wanneer 'n trein op enkellyne nie aangekondig is om op 'n stasie stil te hou nie, moet die bedryfsdienaar, mits die lyn deur die stasie vry is en, behalwe waar tekenlose bedryf van toepassing is, die juiste teken vir die volgende trajek verkry is, die deurloophandsein vertoon om vir die drywer aan te dui dat die trein nie hoef stil te hou nie. Waar daar 'n afstandsinjaal is en daardie sinjaal ooreenkomstig regulasie no. 33 (1) (b) of (c) vir die trein bedien mag word, moet die deurloophandsein nie vertoon word as die afstandsinjaal op „alles reg” is nie. (Kyk regulasie no. 114.)

(2) *Drywer moet deurloophandsein erken.*—Wanneer die deurloophandsein aan 'n drywer vertoon word, moet hy dit erken deur 'n kort fluit te gee.

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

197. (1) *Goedere- en ballastreine.*—Goedere- en ballastreine moet betyds vry van die looplyn gerangeer word sodat passasierstreine nie vertraag word nie.

(2) *Treine moet in sylyn in gerangeer word.*—Wanneer 'n trein van 'n looplyn af gerangeer moet word, moet dit waar doenlik in 'n sylyn in gerangeer word en nie tot op 'n ander looplyn nie.

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

198. (1) *Trein met remwa.*—Tensy anders in die Algemene Aanhangel (deel I) of die plaaslike aanhangsels bepaal, of tensy spesiaal anders deur die Afdelingsbestuurder gemagtig—

(a) moet elke trein 'n remwa aan hê;

(b) moet die remwa, indien moontlik, die laaste voertuig aan die trein wees.

(2) *Kondukteur moet in remwa ry.*—Die kondukteur moet in die remwa ry, behalwe wanneer dit vir hom noodsaaklik is om dit te verlaat vir sulke tydperke as wat nodig is om vasgestelde pligte uit te voer.

(3) *Trein sonder remwa.*—Wanneer 'n trein sonder 'n remwa aan, gemagtig is om op 'n looplyn te wees, moet 'n bevoegde dienaar die trein vergesel. Sodanige dienaar moet van handsinjale en knalpatrone voorsien wees en moet op die laaste voertuig of die naaste geskikte voertuig daaraan ry, waaruit hy die trein in albei rigtings behoortlik kan sien. Hy moet ook sorg dat die vakuümrem dwarsdeur opgekoppel is en seker maak dat dit werk deur die bepalings van klousule 19 (28), afdeling I van die Algemene Aanhangel (deel I) na te kom. Hy moet ook sorg dat 'n agterskyf reg aangesit is.

(4) *Kondukteur moet goed oplet.*—Die kondukteur moet goed oplet, en as hy iets bemerk wat moontlik die veilige loop van die trein kan belemmer, moet hy stappe doen om die gevaar te verminder. Hy moet indien nodig die vakuümrem aanslaan en 'n gevaarhandsein aan die drywer vertoon. [Kyk klousules 10 (1) en 25, afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(4) *Train Stopped between Stations.*—Should a train be stopped between stations, the driver, except when observing the provisions of regulations Nos. 23 (2) (a) and 31 (3), or where otherwise provided in the General Appendix (Part I) or local appendices, must not proceed without the “right-away” from the guard. After starting, the second “right-away” must be given and acknowledged. [See regulation No. 99 (5).]

Whistle to be Sounded for Brake.

194. When a driver requires the assistance of the guard's brake, he must sound three or more sharp whistles. The guard must then apply all brakes in the van and the hand-brakes on as many other vehicles as practicable. [See clause 19 (11), Section I of the General Appendix (Part I).]

Interval and/or Distance Between Trains.

195. When a driver becomes aware of a train running ahead in the same section at an interval of time less than that prescribed in these regulations, the General Appendix (Part I) and/or local appendices, or at a distance less than one mile, he must reduce the speed of his train in order to maintain the prescribed interval or distance. (See regulations Nos. 205 and 207.)

Display of “Through” Hand-signal to Non-stopping Trains.

196. (1) *“Through” Hand-signal to be Displayed by Operator.*—On single lines, when a train is not scheduled to stop at a station, the operator must, provided the line through the station is clear and, except where non-token working is in operation, the correct token for the section ahead has been obtained, display the “through” hand-signal to the driver to indicate that the train is not required to stop. Where a distant signal is provided and that signal may be operated for the train in accordance with regulation No. 33 (1) (b) or (c), the “through” hand-signal must not be displayed if the distant signal is at “all-right”. (See regulation No. 114.)

(2) *Driver to Acknowledge “Through” Hand-signal.*—When the “through” hand-signal is displayed to a driver, he must sound a short whistle in acknowledgment thereof.

Trains Which Must be Shunted for Others to Pass.

197. (1) *Goods and Ballast Trains.*—Goods and ballast trains must be shunted clear of the running line in sufficient time to prevent delay to passenger trains.

(2) *Train to be Placed in Siding.*—When a train has to be shunted from a running line it must, where practicable, be shunted into a siding and not on to another running line.

Van to be Last Vehicle on Train: Guard to Keep Good Lookout.

198. (1) *Train with Brake Van.*—Unless otherwise laid down in the General Appendix (Part I) or local appendices, or unless otherwise specially authorised by the System Manager—

(a) every train must have a brake van;

(b) the brake van must, if possible, be the last vehicle on the train.

(2) *Guard to Ride in Brake Van.*—The guard must ride in the brake van, except when it is essential for him to leave it for such periods as are necessary for the discharge of appointed duties.

(3) *Train Without Brake Van.*—When a train, without a brake van, is authorised to be on a running line, a competent servant must accompany the train. Such servant must be equipped with hand-signals and detonators and must ride on the last vehicle, or the nearest suitable vehicle thereto, from which he can obtain a full view of the train in both directions. He must also ensure that the vacuum brake is connected throughout and is in operation by complying with the terms of clause 19 (28), Section I of the General Appendix (Part I). He must also see that a marker is correctly attached.

(4) *Guard to Keep a Good Lookout.*—The guard must keep a good lookout and should he observe anything likely to affect the safe running of the train, he must take steps to minimise the danger. He must, if necessary, apply the vacuum brake and display a “danger” hand-signal to the driver. [See clauses 10 (1) and 25, Section II of the General Appendix (Part I).]

Wanneer trein aangestoot mag word.

199. 'n Trein mag op 'n looplyn aangestoot word slegs wanneer—
- (a) dit binne die beskerming van vaste sinjale is (kyk regulasies nos. 220 en 224);
 - (b) dit teen hellings uit gehelp word en oor trusspore loop;
 - (c) dit na die laaste stasie, aansluiting of tussenuitwykspoor moet terugkeer [kyk regulasies nos. 226 (1) en 234 (1)];
 - (d) die lokomotief onklaar geraak het en 'n lokomotief van agter af nodig is om die trein te help om die eersvolgende stasie of tussenuitwykspoor te bereik [kyk regulasies nos. 227 (2) en 234];
 - (e) die lyn versper is en treine na en van die plek van die versperring loop [kyk regulasies nos. 230 (2) en 235 (16)];
 - (f) dit as 'n ballastrein loop [kyk regulasies nos. 222 (4) en 224 (10)];
 - (g) dit spesiaal deur die Hoofbestuurder gemagtig is.

Wanneer kondukteur op voorste voertuig moet ry.

200. Wanneer 'n trein aangestoot word, moet die kondukteur of ander gemagtigde dienaar op die voorste voertuig ry, behalwe wanneer 'n onklaargeraakte lokomotief onder toesig van sy drywer en stoker, vooraan die trein gehaak is.

Onreëlmatighede en defekte moet gerapporteer word.

201. As 'n drywer of 'n kondukteur bemerk dat daar—
- (a) 'n defek of onreëlmatigheid in die werking van sinjale, aanwysers of wissels is;
 - (b) 'n defek of onreëlmatigheid aan die lyn, voertuie, omheinings, telegraaflyne, strukture of spooroorgange is; of
 - (c) 'n veldbrand op of naby die lyn is;

wat die veiligheid van treine in gevaar kan stel, moet stappe indien nodig gedoen word om ander treine te beskerm. Die omstandighede moet by die volgende stasie gerapporteer word. Die baanmeester moet indien nodig verwittig word, en 'n skriftelike verslag moet ook by die beampite in beheer van die tuisdepot ingedien word. Die kondukteur moet ook besonderhede daarvan op sy joernaal aanteken.

Defekte voertuie aan treine.

202. As daar gekla word oor die loop van 'n passasiersvoertuig of as 'n kondukteur of drywer ontdek dat daar 'n defek in die loop van 'n voertuig aan 'n trein is, moet hy die beampite in beheer, of as die trein in 'n trajek is, die beampite in beheer op die volgende stasie, verwittig. Die kondukteur moet ook volledige besonderhede op sy joernaal aanteken. As daar nie 'n ondersoeker en hersteller (passasierswa en trok) is nie, moet die drywer besluit of die defek dadelik herstel kan word en of die voertuig onveilig is om te loop. As die voertuig nie veilig is om te loop nie, moet dit afgehaak word. [Kyk klousules 122 en 123, afdeling IX van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

Voorrang van treine.

203. Treine moet die volgende voorrang geniet:
- (a) Noodtreine of loslokomotiewe wat loop om 'n trajek op te ruim;
 - (b) die Staatspresident se spesiale trein;
 - (c) snelpassasierstreine;
 - (d) vinnige passasierstreine;
 - (e) passasierstreine;
 - (f) spoorbusse;
 - (g) gemengde treine of leë passasierswatreine;
 - (h) noodtreine wat na depots terugkeer;
 - (i) goederetreine;
 - (j) loslokomotiewe of motortrollies;
 - (k) ballastrein.

Juiste teken moet oorhandig word aan en gehou word deur drywers.

Van toepassing net op enkellyne, behalwe waar tekenlose bedryf van toepassing is.)

204. (1) Drywers moet nie sonder juiste teken ry nie.—'n Drywer moet nie van 'n stasie of tussenuitwykspoor vertrek voordat hy die bewoording op die teken wat aan hom oorhandig is, gelees het en hy seker gemaak het dat dit die juiste teken vir die trajek is waarvoor hy moet ry nie. In die geval van 'n trein wat nie stilhou nie, moet die drywer onmiddellik die bewoording op die teken lees en seker maak dat dit die juiste teken is vir die volgende trajek. 'n Drywer moet ook die bepalinge nakom insake die aanname van tekens van toepassing op die stelsel van treinbedryf vir die besondere trajek waarvoor hy moet ry, soos in die Algemene Aanhangsel (deel I) bepaal.

When a Train may be Propelled.

199. A train may only be propelled upon a running line when—

- (a) it is within the protection of fixed signals (see regulations Nos. 220 and 224);
- (b) it is being assisted up inclines and being worked over reverses;
- (c) it is required to return to the station, junction or interloop in the rear [see regulations Nos. 226 (1) and 234 (1)];
- (d) the locomotive has become disabled and a locomotive from the rear is required to assist the train to reach the nearest station or interloop in advance [see regulations Nos. 227 (2) and 234];
- (e) the line is blocked and trains are being worked to and from the point of obstruction [see regulations Nos. 230 (2) and 235 (16)];
- (f) it is being worked as a ballast train [see regulations Nos. 222 (4) and 224 (10)];
- (g) it is specially authorised by the General Manager.

When Guard to Ride on Leading Vehicle.

200. When a train is being propelled, the guard or other authorised servant must ride on the leading vehicle except when a "disabled" locomotive, with its driver and fireman in charge, is attached to the front of the train.

Irregularities and Defects to be Reported.

201. Should a driver or a guard observe—

- (a) a defect or irregularity in the working of signals, indicators, or points;
- (b) a defect or irregularity in the line, vehicles, fences, telegraph lines, structures or level crossings; or
- (c) a grass fire on or near the line,

which may affect the safety of trains, steps must, if necessary, be taken to protect other trains. The circumstances must be reported at the next station. The platelayer must be advised, if necessary, and a written report must also be made to the official-in-charge of the home depot. The guard must also record particulars on his journal.

Defective Vehicles on Trains.

202. Should complaint be made as to the running of a passenger vehicle, or should a guard or a driver become aware of a defect in the running of a vehicle on a train, he must inform the official-in-charge or, if running in section, the official-in-charge at the next station in advance. The guard must also record full particulars on his journal. In the absence of an examiner and repairer (carriage and wagon), the driver must decide whether the defect can be promptly remedied or whether the vehicle is not safe to travel. If the vehicle is not safe to travel it must be detached. [See clauses 122 and 123, Section IX of the General Appendix (Part D).]

Priority of Trains.

203. Trains must be treated in the following order of priority:—

- (a) Breakdown trains or light locomotives proceeding to clear a section;
- (b) the State President's special train;
- (c) express passenger trains;
- (d) fast passenger trains;
- (e) passenger trains;
- (f) rail cars;
- (g) mixed trains or empty coaching stock trains;
- (h) breakdown trains returning to depots;
- (i) goods trains;
- (j) light locomotives or motor trolleys;
- (k) ballast trains.

Proper Token to be Delivered to and Carried by Drivers.

(Applicable to Single Lines only, except where non-token working in operation.)

204. (1) *Drivers Not to Proceed without Proper Token.*—A driver must not depart from a station or interloop until he has read the inscription on the token delivered to him and has assured himself that it is the correct token for the section over which he is about to travel. In the case of a non-stopping train, the driver must immediately read the inscription on the token and assure himself that it is the correct token for the section ahead. A driver must also comply with the conditions governing the acceptance of tokens applicable to the method of train working in operation over the particular section he is about to travel, as laid down in the General Appendix (Part D).

(2) *Meer as een lokomotief wat 'n trein werk.*—Wanneer twee of meer lokomotiewe 'n trein werk, moet die teken oorhandig word aan en gehou word deur die drywer van die voorste lokomotief. (Kyk regulasie no. 169.)

(3) *Wanneer drywers teken moet oorhandig.*—'n Drywer moet die teken hou totdat hy aan die end van die trajek kom waarop dit van toepassing is. Hy moet dit dan dadelik aan die dienaar oorhandig wat gemagtig is om dit te ontvang, behalwe waar daar anders in hierdie regulasies en in die Algemene Aanhangel (deel I) bepaal word.

(4) *Wanneer stootlokomotief nie oor hele trajek gaan nie.*—Wanneer 'n trein getrekstoot word en die stootlokomotief nie oor die hele telegraaftrajek gaan nie, moet die drywer van daardie lokomotief 'n afsonderlike teken hê. Dié teken moet eers aan die drywer van die treinlokomotief getoon en dan aan die drywer van die stootlokomotief oorhandig word, wat dit moet hou.

Drywers wat absoluut- of permissietekens ontvang.

(Van toepassing net op enkellyne.)

205. (1) *Absoluutteken.*—'n Drywer wat 'n absoluutteken het, moet gereed wees om die lyn beset te vind binne die gebied wat deur vaste sinjale by die volgende telegraafstasie beskerm word. (Kyk regulasies nos. 220 en 224.)

(2) *Permissieteken.*—'n Drywer wat 'n permissieteken het, moet begryp dat die trajek 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 deur vaste sinjale by die volgende telegraafstasie beskerm word. (Kyk regulasies nos. 195, 207, 208, 220 en 224.)

Verantwoordelikheid vir wissel van tekens.

(Van toepassing net op enkellyne, behalwe waar tekenlose bedryf van toepassing is.)

206. (1) *Dienare wat gemagtig is om tekens te wissel.*—Die volgende dienaar is gemagtig om tekens te oorhandig of te ontvang: 'n bedryfsdienaar, 'n kondukteur, 'n drywer, 'n drywersassistent, 'n stoker en 'n dienaar (wat 'n uniform of onderskeidingsteken dra) wat deur die Afdelingsbestuurder gemagtig is.

(2) *Bedryfsdienare moet sorg dat juiste teken afgelewer word.*—'n Bedryfsdienaar moet nie 'n teken aan 'n drywer aflewer voordat die lyn deur die stasie tot in die volgende trajek vry is nie, en voordat hy 'n teken aflewer of wanneer hy dit ontvang, moet hy die bewoording daarop lees en seker maak dat dit die juiste teken vir die betrokke trajek is. Behalwe waar anders in die Algemene Aanhangel (deel I) bepaal, moet die bedryfsdienaar ook die teken by die drywer kry onmiddellik nadat die trein aangekom het.

(3) *Kondukteurs moet sorg dat juiste teken oorhandig word.*—Wanneer 'n kondukteur 'n teken moet ontvang of oorhandig, moet hy die bewoording daarop lees sodra hy dit kry en seker maak dat dit die juiste teken vir die betrokke trajek is.

(4) *Verantwoordelikheid van bedryfsdienare 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 die bedryfsdienaar, drywer of kondukteur nie onthef van die verantwoordelikheid om te sorg dat dit die juiste teken is nie.

Pouse tussen treine: Permissiebedryf.

207. (1) *Tyd toegelaat.*—Behalwe waar 'n langer pouse in ag geneem moet word soos elders in hierdie regulasies, die Algemene Aanhangel (deel I) of die plaaslike aanhangsels bepaal, moet daar nie toegelaat word dat 'n trein 'n ander trein in dieselfde trajek met 'n pouse van minder as twaalf minute volg nie, tensy inligting ontvang is dat die voorgaande trein volledig op die volgende stasie aangekom het. Om te verseker dat daar 'n pouse van minstens twaalf minute sal wees tussen die aankoms van die treine op die volgende telegraafstasie of tekenstasie, of tussenuitwykspoor waar tussenbedryf gereël is, moet die pouse van twaalf minute, of sodanige langer pouse tussen treine soos neergelê mag wees, waar nodig ooreenkomstig die loop- en stilhoutye in die trajek verleng word.

(2) *Kondukteur moet bedryfsdienaar skriftelik in kennis stel van werk wat in telegraaftrajek gedoen moet word.*—(a) Wanneer 'n gemengde of goederetrein rangeerwerk of werk in verband met swaar verkeer op 'n tekenstasie, tussenuitwykspoor, tussensylyn of halte moet verrig, of spesiaal op daardie plekke of op 'n ander plek in die trajek moet stilhou, moet die kondukteur reël dat die trein stilhou op die stasie wat die toegang tot die telegraaftrajek beheer, en die bedryfsdienaar skriftelik in kennis stel van die aard van die werk wat verrig moet word en die benaderde tyd wat die trein sal moet stilhou. [Kyk klousule 22 (4), afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(2) *More than One Locomotive Working a Train.*—When two or more locomotives are working a train, the token must be delivered to and carried by the driver of the leading locomotive. (See regulation No. 169.)

(3) *When Drivers to Give up Token.*—A driver must keep the token in his custody until he arrives at the end of the section to which it applies. He must then promptly deliver it to the servant authorised to receive it except where otherwise laid down in these regulations and in the General Appendix (Part I).

(4) *Banking Locomotive Not Proceeding Through Section.*—When a train is assisted in the rear by a banking locomotive which is not proceeding through the entire telegraph section, the driver of that locomotive must carry a separate token. Such token must be shown first to the driver of the train locomotive and then delivered to the driver of the banking locomotive by whom it must be retained.

Drivers Receiving Absolute or Permissive Tokens.

(Applicable to Single Lines only.)

205. (1) *Absolute Token.*—A driver in possession of an "absolute" token must be prepared to find the line occupied inside the area protected by fixed signals at the telegraph station in advance. (See regulations Nos. 220 and 224.)

(2) *Permissive Token.*—A driver in possession of a "permissive" token must understand that the section, to which that token applies, may be occupied by a preceding or following train. He must also be prepared to find the line occupied inside or immediately outside the area protected by fixed signals at the telegraph station in advance. (See regulations Nos. 195, 207, 208, 220 and 224.)

Responsibility for Exchange of Tokens.

(Applicable to Single Lines only, except where non-token working in operation.)

206. (1) *Servants Authorised to Exchange Tokens.*—The servants authorised to deliver or receive tokens are an operator, a guard, a driver, a driver's assistant, a fireman, and a servant (wearing a uniform or a distinctive badge) who has been authorised by the System Manager.

(2) *Operators to See that Correct Token is Delivered.*—An operator must not deliver a token to a driver until the line through the station into the section ahead is clear, and must, before delivering or on receiving a token, read the inscription thereon and assure himself that it is the correct token for the section concerned. The operator must also obtain the token from the driver immediately on arrival of the train, except where otherwise laid down in the General Appendix (Part I).

(3) *Guards to See that the Correct Token is Delivered.*—When a guard is required to receive or deliver a token he must, as soon as it comes into his possession, read the inscription thereon and assure himself that it is the correct token for the section concerned.

(4) *Responsibility of Operators and Trainmen.*—When a token is delivered to or received by any authorised servant [as provided in sub-clause (1) hereof], other than an operator, driver or guard, such operator, driver or guard will not be relieved of the responsibility for seeing that the token, so dealt with, is the correct one.

Interval of Time between Trains.—Permissive Working.

207. (1) *Time Allowed.*—Except where the observance of a longer time interval is required, as prescribed elsewhere in these regulations, in the General Appendix (Part I) or in the local appendices, a train must not be allowed to follow another train on the same section at an interval of less than twelve minutes, unless information has been received that the preceding train has arrived complete at the station in advance. In order to ensure that there will be an interval of not less than twelve minutes between the arrival of the trains, at the telegraph station or token station in advance, or interloop where inter-working is arranged, the interval of twelve minutes, or such longer interval between trains as may be laid down, must be increased where necessary according to the running times and stoppages in the section.

(2) *Guard Must Advise Operator in Writing of Work to be Performed in Telegraph Section.*—(a) When a mixed or goods train has shunting or heavy traffic operations to perform at a token station, interloop, inter-siding or halt, or has to make an unscheduled stop at such places or at some other point in section, the guard must arrange for the train to be stopped at the station controlling entry to the telegraph section and advise the operator in writing the nature of the work to be performed and the approximate time that will be required for the stop. [See clause 22 (4), Section II of the General Appendix (Part I).]

(b) *Sover doenlik moet treine net bedags vir spesiale doeleindes stilhou.*—Sover doenlik moet net treine wat gedurende die dag loop, vir rangeerwerk of vir werk in verband met swaar verkeer of vir spesiale doeleindes in 'n telegraaftrajek stilhou.

(c) *Teken vir treine wat op erkende stopplekke moet stilhou.*—Wanneer 'n trein op tekenstasies, tussenuitwykspore, tussensylyne of haltes moet stilhou om rangeerwerk of werk in verband met swaar verkeer te verrig of daar spesiaal moet stilhou, moet dit sover doenlik loop volgens 'n teken „geen trein volg nie” of as die laaste van 'n reeks volgens permissiebedryf, of in die geval van telegraaforderbedryf volgens die beginsel „geen trein volg nie”. Tot tyd en wyl die trein wat moet stilhou, volledig by die volgende telegraafstasie aangekom het, moet alle treine wat sodanige trein in daardie trajek moet volg, tot stilstand gebring word voordat hulle die trajek binneloo, en die bedryfsdienaar moet die kondukteurs en drywers van daardie treine skriftelik in kennis stel van die aard van die werk wat verrig moet word deur die trein wat moet stilhou. [Kyk ook klousules 11 en 19 (7), afdeling III, klousule 2 (3), afdeling V en klousule 2 (2), afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(d) *Teken vir treine wat moet stilhou op plekke wat nie erkende stopplekke is nie.*—'n Trein wat in 'n telegraaftrajek moet stilhou op ander plekke as 'n tekenstasie, tussenuitwykspoor, tussensylyn of halte waar daar geen waarskuborde is nie, moet loop volgens 'n teken „geen trein volg nie” of as die laaste van 'n reeks volgens permissiebedryf, of in die geval van telegraaforderbedryf, volgens die beginsel „geen trein volg nie”. [Kyk regulasies nos. 88 (2) en 89 (2) en klousules 15 en 58, afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(3) *Passasierstreine.*—Die bepalinge van subklousule (2) hiervan is van toepassing op 'n passasierstrein wat spesiaal op 'n tekenstasie, tussenuitwykspoor, tussensylyn of halte moet stilhou, of wat op 'n ander plek in 'n trajek moet stilhou, of wanneer die werk wat gedoen moet word sodanig is dat die vasgestelde tyd vir versuim op die tekenstasie, tussenuitwykspoor, tussensylyn of halte, of die tydperk wat in die looptyd toegelaat is om voorwaardelik stil te hou, waarskynlik oorskry sal word.

Uitreik van waarskuberig aan treinpersoneel.

(Van toepassing net op enkellyne.)

208. (1) *Wanneer waarskuberig nodig is.*—Die bedryfsdienaar moet 'n waarskuberig (vorm T. 389) aan die kondukteur en drywer uitreik en die volgende besonderhede daarop aantoon—

- (a) die aard van die teken wat aan die drywer oorhandig word;
- (b) die nommer van die vorige trein en hoe laat dit van die stasie vertrek het, of dit werk in die telegraaftrajek moet verrig en of dit daardie trajek ontruim het;
- (c) die nommer van die trein wat volg;
- (d) die nommer en aard van die trein of treine wat by 'n tussenuitwykspoor gekruis moet word;

ooreenkomstig die voorwaardes van toepassing op die besondere stelsels van treinbeheer in werking, soos bepaal in die Algemene Aanhangel (deel I).

(2) *Verantwoordelikheid van drywer en kondukteur.*—As 'n waarskuberig aan 'n drywer oorhandig word, onthef dit hom nie van sy verantwoordelikheid soos uiteengesit in regulasies nos. 195, 204 en 205 nie. Ook onthef die waarskuberig wat aan 'n kondukteur oorhandig word, daardie dienaar nie van die verantwoordelikheid om sy trein ooreenkomstig die bepalinge van regulasie no. 224 te beskerm nie.

(3) *Wanneer waarskuberig nie nodig is nie.*—Dit is nie nodig om in die volgende gevalle 'n waarskuberig aan treinpersoneel uit te reik nie—

- (a) tydens telegraaforderbedryf;
- (b) waar net absoluutbedryf in werking is;
- (c) op tekenstasies waar die treinpersoneel self die tekens uitreik;
- (d) by tussenuitwykspore waar die drywers die tekens wissel;
- (e) op trajekte waar tekenlose bedryf van toepassing is.

Binnelaat van treine in stasies.

(Van toepassing net op enkellyne.)

209. (1) *Treine wat op stasies kruis of die een die ander verbygaan.*—Wanneer treine moet kruis of die een die ander verbygaan, mag net een trein op 'n keer in 'n stasie binnegelaat word, behalwe waar anders spesiaal deur die Hoofbestuurder gemagtig. Geen ander trein mag binnegelaat word voordat die eerste trein wat binnegelaat is, tot stilstand gekom het en alles in orde is sodat die tweede trein veilig kan deurloop nie. Wanneer twee teenoorgestelde treine 'n stasie gelyktydig nader moet voorkeur gegee word aan die trein wat teen die opdraand nader. Wanneer beide treine die stasie teen 'n opdraand nader, moet voorkeur gegee word aan die trein wat teen die steilste helling uitloop, behalwe waar die plaaslike aanhangsels anders bepaal.

(b) *As Far as Practicable, Trains to Make Stops for Special Purposes only During Daylight.*—Stoppages for shunting or heavy traffic operations or unscheduled stops in a telegraph section must, as far as practicable, be confined to trains running during daylight.

(c) *Token for Train Required to Stop at Recognised Stopping Places.*—When a train is required to stop for shunting or heavy traffic operations or has to make an unscheduled stop at token stations, interloops, inter-sidings or halts, it must, where practicable, travel on a "non-follow" token or be the last of a series in permissive working or, in the case of telegraph order working, be worked on the "non-follow" principle. Until the stopping train has arrived complete at the telegraph station in advance, any trains requiring to follow such train in that section must be stopped before entering the section and the operator must advise the guards and drivers of those trains in writing the nature of the work to be performed by the stopping train. [See also clauses 11 and 19 (7), Section III, clause 2 (3), Section V and clause 2 (2), Section VI of the General Appendix (Part I).]

(d) *Token for Train Required to Stop at Places other than Recognised Stopping Places.*—A train required to stop in a telegraph section at points other than a token station, interloop, inter-siding or halt, where warning boards are not provided, must travel on a "non-follow" token or as the last of a series in permissive working or, in the case of telegraph order working, under the "non-follow" principle. [See regulations Nos. 88 (2) and 89 (2) and clauses 15 and 58, Section II of the General Appendix (Part I).]

(3) *Passenger Trains.*—The provisions of sub-clause (2) hereof will apply to a passenger train which has to make a non-scheduled stop at a token station, interloop, inter-siding or halt, or has to make a stop at some other point in a section, or when the work to be performed is such that the time scheduled for the stop at the token station, interloop, inter-siding or halt, or the time allowed in the running for a conditional stop, is likely to be exceeded.

Issue of "Warning" Advice to Trainmen.

(Applicable to Single Lines only.)

208. (1) *When "Warning" Advice is Necessary.*—The operator must supply the guard and driver with a "warning" advice (form T.389) showing the following particulars:—

- (a) The nature of the token delivered to the driver;
- (b) the number of the preceding train and the time at which that train left the station, whether it has work to perform in the telegraph section, or whether it is clear of that section;
- (c) the number of the train following;
- (d) the number and character of the train or trains to be crossed at an interloop.

according to the conditions applicable to the particular systems of train control in operation as laid down in the General Appendix (Part I).

(2) *Driver's and Guard's Responsibility.*—The giving of a warning advice to a driver will not relieve him of his responsibility as set forth in regulations Nos. 195, 204 and 205. Neither will the warning advice given to a guard relieve that servant of the responsibility for protecting his train in accordance with the provisions of regulation No. 224.

(3) *When Warning Advice Not Necessary.*—It will not be necessary to issue a warning advice to trainmen under the following conditions:—

- (a) Telegraph order working;
- (b) where absolute working only is in force;
- (c) at token stations where tokens are issued by the trainmen themselves;
- (d) at interloops where the tokens are exchanged by drivers;
- (e) on sections where non-token working is in operation.

Admitting Trains into Stations.

(Applicable to Single Lines only.)

209. (1) *Trains Crossing or Passing at Stations.*—When trains have to cross or pass each other, only one train at a time may be admitted into a station, except where otherwise specially authorised by the General Manager. No other train may be admitted until the first train admitted has come to a standstill and all is in order for the safe passage of the second train. When two opposing trains approach a station at the same time, preference must be given to the train approaching on the up gradient. When both approaches to the station are on up gradients, preference must be given to the train climbing the steeper gradient, except where instructions to the contrary are contained in local appendices.

(Van toepassing op beide enkel- en dubbellyne.)

(2) *Treine moet binne ruimtemerke gebring word.*—Nadat 'n trein by 'n telegraafstasie tot stilstand gebring is, moet die kondukteur vir die bedryfsdienaar aandui of sy trein binne die agterste ruimtemerke van die aangrensende looplyne is of nie, deur—

(a) 'n gevaarhandsein te vertoon wanneer dit nie vry binne die ruimtemerke is nie, of

(b) 'n ruimtemerkhandsein te vertoon wanneer dit vry binne die ruimtemerke is.

Die bedryfsdienaar moet die sein erken deur dit te herhaal. Wanneer 'n gevaarsein vertoon word, moet die bedryfsdienaar dadelik stappe doen om die trein binne die ruimtemerke te laat bring. [Kyk klousule 6, afdeling VIII van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(3) *Trein mag nie sonder magtiging van bedryfsdienaar vorentoe beweeg of teruggestoot word nie.*—Nadat 'n trein binne die ruimtemerke by 'n telegraafstasie tot stilstand gekom het, moet die kondukteur die drywer nie magtig om vorentoe te beweeg of terug te stoot voordat hy die mondelinge toestemming van die bedryfsdienaar verkry het nie. [Kyk regulasie no. 173 (3).]

(4) *Stel van wissels by grendelstasies wanneer kruisings plaasvind. (Enkel- en dubbellyne.)*—(a) Wanneer treine by 'n grendelstasie moet kruis of die een die ander verbygaan, moet die bedryfsdienaar, behalwe soos bepaal in paragraaf (b) hiervan, seker maak dat die eerste trein wat aankom, binne die ruimtemerke tot stilstand gekom het en daarna dadelik die wissel vir die lyn stel waarop die tweede trein moet inkom en hefboomkrae op die sinjaalhefbome plaas wat die besette spoor beheer.

(b) Wanneer die eerste trein wat aankom, rangeerwerk moet verrig waarmee begin kan word onderwyl die trein wag om gekruis of verbygegaan te word, moet die wissel so spoedig doenlik omgestel word om onnodige oponthoud te voorkom, en intussen moet hefboomkrae ooreenkomstig regulasie no. 99 (6) gebruik word.

(c) As dit nie raadsaam is om die sinjale vir die teenoorgestelde of volgende trein op „alles reg” te stel onmiddellik nadat die wissel vir die lyn gestel is waarop daardie trein binnege laat moet word nie, moet die bepaling van regulasie no. 99 (6) nagekom word.

(5) *Bediening van borglathefbome op grendelstasies.*—Op stasies waar daar borglatte geïnstalleer is, moet die bedryfsdienaar die borglathefbome vir die vrystel van die sinjaalhefbome bedien slegs onmiddellik voordat hy die sinjaalhefbome bedien. [Kyk klousule 14A, afdeling VIII van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Handsein vir binnelaat van treine.

210. (1) *Hoe handseine gegee moet word.*—Die juiste handsein „alles reg” om 'n trein in 'n stasie of tussenuitwykspoor binne te laat, word gegee deur bedags 'n groen vlag en snags 'n lamp met 'n groen lig stil in die hand te hou.

(2) *Dienaar moet beide rooi en groen handsiniale hê.*—Wanneer treine in stasies of tussenuitwykspore deur middel van 'n handsein binnege laat word, moet die verantwoordelike dienaar bedags 'n rooi en 'n groen vlag en snags 'n aangesteekte handlamp hê.

Binnelaat van treine in stasies wat nie met semafoorsiniale toegerus is nie.

(Van toepassing net op enkellyne.)

211. (1) *Wanneer geen kruising plaasvind nie.*—Wanneer 'n trein op die hooflyn binnege laat moet word in 'n stasie wat nie met semafoorsiniale toegerus is nie en dit nie vir die trein nodig is om 'n ander trein te kruis of verby te gaan nie, kan die verantwoordelike dienaar die handsein „alles reg” van die platform af vertoon mits hy seker gemaak het dat die lyn waarop die trein binnege laat moet word, vry is en dat die wissels reg gestel en stewig gesluit is. Die verantwoordelike dienaar moet deur persoonlike ondersoek so kort moontlik voor die aankoms van die trein seker maak dat dit die geval is. Die bepaling van regulasie no. 210 (2) moet nagekom word.

(2) *Wanneer treine mekaar kruis of verbygaan of op 'n ander spoor as die hooflyn binnege laat word.*—Wanneer treine by 'n stasie wat nie van semafoorsiniale voorsien is nie, op die punt staan om met mekaar te kruis of by mekaar verby te gaan, of op 'n ander spoor as die hooflyn binnege laat moet word, moet die handsein „alles reg” vir die binnelaat van elke trein by die inrywissel vertoon word deur die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar. Voordat die verantwoordelike dienaar die sein gee, moet hy seker maak dat die lyn waarop die trein binnege laat moet word, vry is en dat die wissel reg gestel en gesluit is of stewig vasgehou word vir die oorgang van die trein. Die bepaling van regulasie no. 210 (2) moet nagekom word. [Kyk klousule 12, afdeling IX van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(Applicable to Both Single and Double Lines.)

(2) *Trains to be Brought within Clearance Marks.*—After a train has been brought to a standstill at a telegraph station, the guard must indicate to the operator whether or not his train is within the clearance marks of adjoining running lines at the rear by displaying—

- (a) a “danger” hand-signal when the train is not clear, or
- (b) a “clearance mark” hand-signal when it is clear inside the clearance marks.

The operator must acknowledge such signal by repeating it. When a “danger” signal is displayed, prompt action must be taken by the operator to have the train moved inside the clearance marks. [See clause 6, Section VIII of the General Appendix (Part I).]

(3) *Train Not to be Moved Forward or Set Back Without Authority of Operator.*—After a train has come to a standstill within the clearance marks at a telegraph station, the guard must not authorise the driver to move forward or set back until he has obtained the oral permission of the operator. [See regulation No. 173 (3).]

(4) *Operation of Points at Interlocked Stations when Crossing being Effected. (Single and Double Lines.)*—(a) Except as provided in paragraph (b) hereof, when trains have to cross or pass at an interlocked station, the operator, must satisfy himself that the first train to arrive has come to a standstill within the clearance marks, and must thereafter immediately set the points for the line it is intended the second train shall enter, and place lever collars on the signal levers governing the occupied road.

(b) When the first train to arrive has shunting to perform which can be commenced during the period the train is waiting to be crossed or to be passed, the points must be reversed as soon as practicable to avoid unnecessary delay and, in the meantime, use must be made of lever collars in accordance with regulation No. 99 (6).

(c) When it is not expedient to place the signals for the opposing or following train at “all-right” immediately the points have been set for the line upon which that train is to be admitted, the provisions of regulation No. 99 (6) must be observed.

(5) *Operation of Safety Bar Levers at Interlocked Stations.*—At stations where safety bars are provided, the operator must on no account operate the safety bar levers for the purpose of releasing the signal levers until immediately prior to the operation of such signal levers. [See clause 14A, Section VIII of the General Appendix (Part I).]

Hand-signal for Admitting Trains.

210. (1) *Method of Hand-signalling.*—The proper “all-right” hand-signal to admit a train into a station or interloop by day is a green flag, and, at night, a lamp, showing a green light, held steadily in the hand.

(2) *Servant to be in Possession of Both Red and Green Hand-signals.*—When admitting trains into stations or interloops by hand-signal, the servant responsible must carry with him a red and a green flag during the day, and a lighted hand-lamp at night.

Admitting trains into Stations Not Equipped with Semaphore Signals.

(Applicable to Single Lines only.)

211. (1) *When a Crossing is Not Taking Place.*—When a train is to be admitted to the main line at a station not provided with semaphore signals and is not required to cross or pass another train, the “all-right” hand-signal may be displayed by the responsible servant from the platform, provided he is satisfied that the line to which the train is to be admitted, is clear and that the points are correctly set and securely locked. The responsible servant must satisfy himself, by personal inspection as near as possible to and before the time of arrival of the train, that these conditions obtain. The provisions of regulation No. 210 (2) must be complied with.

(2) *When Trains are Crossing or Passing each Other or are Admitted to a Line Other than the Main Line.*—When trains are about to cross or pass each other, or have to be admitted to a line other than the main line, at a station not provided with semaphore signals, the “all-right” hand-signal to admit each train must be displayed at the facing points by the operator or other authorised servant. Before displaying the signal, the responsible servant must satisfy himself that the line, to which the train is to be admitted, is clear and that the points are correctly set and locked or held securely for the passage of the train. The provisions of regulation No. 210 (2) must be complied with. [See clause 12, Section IX of the General Appendix (Part I).]

(3) *Drywers moet sein ontvang voordat hulle stasies binnegaan.*—Wanneer 'n trein binnegelaat moet word in 'n stasie wat nie met semafoorsiniale toegerus is nie, mag die drywer daardie stasie binnegaan slegs nadat hy 'n handsein „alles reg” ontvang het. As so 'n sein nie gegee word nie, moet hy sy trein buite die inrywissel tot stilstand bring en daar wag. Hy moet die lokomotieffluit blaas, en as 'n handsein dan nog nie gegee word nie, moet hy sy stoker stuur om die bedryfsdienaar se aandag daarop te vestig waar die trein staan.

(4) *Wanneer treine 'n aansluiting gelyktydig nader.*—Wanneer twee treine 'n aansluiting gelyktydig nader wat nie met semafoorsiniale toegerus is nie, moet die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar wat die treine binnelaat, nie die handsein „alles reg” aan een van die treine vertoon om die stasie binne te ry nie. Nadat beide treine tot stilstand gekom het, moet die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar die drywer van die trein wat eerste binnegelaat moet word, mondelinge opdrag gee om die stasie binne te ry.

Binnelaat van treine in stasies wat met vaste sinjale toegerus is.

(Van toepassing net op enkellyne.)

212. (1) *Binnelaat van treine wanneer semafoorsiniale op detektorstasies op „alles reg” is.*—Op 'n stasie wat met detektorsemafoorsiniale toegerus is en waar die handwissel of vir die hooflyn of vir die uitwykspoor gestel en met 'n slot en sleutel gesluit kan word, mag 'n trein deur middel van 'n semafoorsiniale binnegelaat word slegs nadat die verantwoordelike dienaar seker gemaak het dat die lyn waarop daardie trein binnegelaat moet word, vry is en dat die handwissel stewig gesluit is. [Kyk regulasie no. 27 (2).]

(2) *Binnelaat van treine in stasie wanneer lyn vry maar vaste sinjaal op „gevaar” is.*—Wanneer 'n trein in 'n stasie binnegelaat moet word en dit nodig is om die drywer te magtig om die vaste sinjaal op „gevaar” verby te ry, moet die bepalings van regulasie no. 24 (2) of 28 (4) (b), na gelang van die geval, nagekom word. Voordat die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar die handsein „alles reg” of „versigtig”, na gelang van die geval, vertoon, moet hy seker maak dat die lyn waarop die trein binnegelaat moet word, vry is, dat al die wissels waaroor die trein moet gaan, reg gestel is, en as daar handwissels is, dat hulle gesluit is of stewig vasgehou word vir die oorgang van die trein. [Kyk ook regulasie no. 28 (4) (a).]

(3) *Wanneer drywer volgens handsein moet handel.*—(a) Behalwe soos bepaal in paragraaf (b) hiervan, moet 'n drywer nie volgens 'n handsein „alles reg” of „versigtig”, na gelang van die geval, handel voordat hy sy trein by die vaste sinjaal op „gevaar” tot stilstand gebring het nie.

(b) Waar stasies teen 'n steil opdraand genader word en dit in die plaaslike aanhangsels uitdruklik daartoe gemagtig is, mag die bedryfsdienaar of ander gemagtigde dienaar die handsein „alles reg” of „versigtig”, na gelang van die geval, om die vaste sinjaal op „gevaar” verby te ry, aan die drywer vertoon nadat die trein byna tot stilstand gebring is by die vaste sinjaal op „gevaar”. Die drywer moet nie volgens 'n handsein „alles reg” of „versigtig”, na gelang van die geval, handel voordat die trein byna tot stilstand gebring is by die vaste sinjaal op „gevaar” nie.

(4) *Gedragslyn wanneer sinjale of wissels defek is.*—Wanneer die sinjale of wissels defek is, moet die bepalings van regulasies nos. 100, 101 en 102 nagekom word wanneer 'n trein binnegelaat word deur middel van 'n handsein „alles reg” of „versigtig”, na gelang van die geval.

Verkeersreël wanneer treine by tussenuitwykspore of tekenstasies kruis.

213. Wanneer treine by 'n tussenuitwykspoor of tekenstasie kruis—

- (a) moet die trein wat die voorrang geniet soos in regulasie no. 203 bepaal, op die hooflyn binnegelaat word;
- (b) en die treine van ewe veel belang is, moet elke trein op die linkerhandse spoor binnegelaat word;
- (c) en daar drie of meer treine in die kruising betrokke is, geld die verkeersreël wat op die belangrikste trein in die kruisreëling van toepassing is, ook vir die treine van minder belang wat in dieselfde rigting loop.

Treine wat deur tussenuitwykspore loop.

(Van toepassing net op enkellyne.)

214. (1) *Waar tweewegwisselaanwysers verskaf is.*—Wanneer 'n trein deur 'n tussenuitwykspoor wat met tweewegwisselaanwysers toegerus is, moet loop en nie daar moet kruis nie, moet die drywer seker maak dat die hooflynskyfarm van die aanwyser op „alles reg” is voordat hy oor die inrywissel ry. Voordat die drywer vertrek, moet hy ook seker maak dat die agterkant van die skyfarm van die aanwyser wat met die uitrywissel by die uitrykant van die tussenuitwykspoor verbind is, aantoon dat die wissel reg gestel is vir die hooflyn. (Kyk regulasies nos. 55, 56 en 57.)

(3) *Drivers to Obtain Signal Before Entering Station.*—When a train is to be admitted to a station not provided with semaphore signals, the driver may only enter that station after receiving an “all-right” hand-signal. If such signal is not given he must bring his train to a standstill outside the facing points and remain there. He must sound the locomotive whistle and, if a hand-signal is not then displayed, he must send his fireman to remind the operator as to the position of the train.

(4) *Trains Approaching Junction Simultaneously.*—When two trains are approaching a junction not provided with semaphore signals, at the same time, the operator or other authorised servant admitting the trains, must not display the “all-right” hand-signal to either of such trains. After both trains have come to a standstill, the operator or other authorised servant must give the driver of the first train to be admitted, an oral instruction to enter the station.

Admittance of Trains to Stations Equipped with Fixed Signals.

(Applicable to Single Lines only.)

212. (1) *Admittance of Trains when Semaphore Signals at Detector-locked Stations are at “all-right”.*—At a station equipped with detector-locked semaphore signals and where the hand-points can be key-locked for either the main or loop line, a train may be admitted to such station by semaphore signal, only after the responsible servant has satisfied himself that the line to which such train is to be admitted is clear and that the hand-points are securely locked. [See regulation No. 27 (2).]

(2) *Admittance of Trains to Stations when the Line is Clear but Fixed Signals are at “Danger”.*—When a train is to be admitted to a station and it is necessary to authorise the driver to pass the fixed signal at “danger”, the terms of regulation No. 24 (2) or 28 (4) (b), as the case may be, must be complied with. Before the operator or other authorised servant displays the “all-right” or “caution” hand-signal, as the case may be, he must satisfy himself that the line to which the train is to be admitted is clear, that all points over which the train has to proceed are correctly set, and, if hand-points, that they are locked or held securely for the passage of the train. [See also regulation No. 28 (4) (a).]

(3) *When Driver Must Act on Hand-signal.*—(a) Except as provided in paragraph (b) hereof, a driver must not act on an “all-right” or “caution” hand-signal, as the case may be, until he has brought the train to a standstill at the fixed signal at “danger”.

(b) Where the approach to stations is on a heavy up gradient and it is specially authorised in local appendices, the operator or other authorised servant may, after the train has been brought nearly to a standstill at the fixed signal at “danger”, display the “all-right” or “caution” hand-signal, as the case may be, to the driver to pass the fixed signal at “danger”. The driver must not act on an “all-right” or “caution” hand-signal, as the case may be, before the train has been brought nearly to a standstill at the fixed signal at “danger”.

(4) *Procedure when Signals or Points are Defective.*—When the signals or points are defective, the conditions laid down in regulations Nos. 100, 101 and 102 must be observed in admitting a train by an “all-right” or “caution” hand-signal, as the case may be.

Rule of Road when Trains Cross at Interloops or Token Stations.

213. When trains cross at an interloop or token station—

- (a) a train having priority, as provided in regulation No. 203, must be admitted to the main line;
- (b) and the trains are of equal importance, each train must be admitted to the left-hand road;
- (c) and three or more trains are involved in the crossing, the rule of the road applying to the more important train in the crossing arrangement will also apply to the trains of lesser importance proceeding in the same direction.

Trains Passing Through Interloops.

(Applicable to Single Lines only.)

214. (1) *Where Two-way Points Indicators are Provided.*—When a train has to pass through an interloop equipped with two-way points indicators and a crossing is not to take place there, the driver, before proceeding over the facing points, must satisfy himself that the main line disc-arm of the indicator is at “all-right”. The driver must also satisfy himself, before departing, that the back of the disc-arms of the indicator, fitted to the trailing points at the outgoing end of the interloop, show that the points are correctly set for the main line. (See regulations Nos. 55, 56 and 57.)

(2) *Waar tweewegwisselaanwysers nie verskaf is nie.*—Wanneer 'n trein deur 'n tussenuitwykspoor wat nie met tweewegwisselaanwysers toegerus is nie, moet loop en nie daar moet kruis nie, moet die drywer seker maak dat die inry- en uitrywissel reg gestel is vir die hooflyn voordat hy daaroor ry.

Waar treine by tussenuitwykspore kruis of die een die ander verbygaan.

(Van toepassing net op enkellyne.)

215. (1) Wanneer treine moet kruis, mag net een trein op 'n keer in 'n tussenuitwykspoor binnegelaat word.

(2) *Wanneer eerste trein vir hooflyn bedoel is.*—Wanneer treine moet kruis en die trein vir die hooflyn eerste aankom, moet die drywer nie by die inrywissel verbygaan voordat hy seker gemaak het dat daardie wissel reg gestel is of, waar daar tweewegwisselaanwysers is, dat die hooflynskyfarm van die aanwyser op „alles reg” is nie. Wanneer die trein tot binne die ruimtemerke gebring is, moet die kondukteur na die wissel aan die teenoorgestelde end van die tussenuitwykspoor gaan, dit oopsluit en vir die uitwykspoor stel, die toom oor die wisselhefboom plaas en, behalwe soos in subklousule (11) hiervan bepaal, by hierdie wissel bly om die teenoorgestelde trein of treine binne te laat. [Kyk regulasie no. 56 (2).]

(3) *Wanneer eerste trein vir uitwykspoor bedoel is.*—Wanneer treine moet kruis en die trein vir die uitwykspoor eerste aankom, moet die drywer buite die inrywissel stilhou. Daarna moet die stoker die wissel oopsluit, dit vir die uitwykspoor stel en die toom oor die wisselhefboom plaas. Hy moet dan weer in die lokomotief klim. Nadat die drywer seker gemaak het dat die wissel reg gestel is en, waar daar tweewegwisselaanwysers is, dat die skyfarm vir die uitwykspoor op „alles reg” is, moet hy sy trein tot binne die ruimtemerke laat loop. Nadat die trein binne die ruimtemerke is, moet die kondukteur die wissel vir die hooflyn omstel en sluit, die wissel sleutel aan sy drywer gee en na die wissel aan die teenoorgestelde end van die tussenuitwykspoor gaan. Behalwe soos bepaal in subklousule (11) hiervan, moet hy by daardie wissel bly om die teenoorgestelde trein of treine binne te laat. Nadat die laaste teenoorgestelde trein binne die ruimtemerke is, moet die kondukteur die wissel oopsluit en stel sodat sy trein uit die uitwykspoor kan vertrek. Nadat hierdie beweging uitgevoer is, moet die kondukteur die wissel vir die hooflyn terugstel en sluit en daarna weer in sy wa klim.

(4) *Trein personeel van elke trein wat uitwykspoor binne loop, moet wissels stel.*—(a) 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 die trein in die uitwykspoor binnegelaat word, die inrywissel oopsluit, dit vir sy trein stel en die toom oor die wisselhefboom plaas. Die kondukteur van elke trein moet hierdie wissel vir die hooflyn terugstel en sluit en die sleutel daarna aan sy drywer gee. Die kondukteur van die eerste trein wat op die uitwykspoor aankom, moet na die wissel aan die teenoorgestelde end van die tussenuitwykspoor gaan en die bepalinge van subklousule (3) hiervan nakom. Voordat die kondukteur die teenoorgestelde trein binnelaat, moet hy, waar doenlik, seker maak dat 'n ander trein nie reeds die teenoorgestelde end van die tussenuitwykspoor binne loop nie.

(b) *Wissel van ruimtemerksein.*—Die kondukteur van 'n volgende trein, of die drywer in die geval van 'n loslokomotief of motortrollie, wat ook die uitwykspoor binne loop het, en die kondukteur van die eerste trein, of drywer in die geval van 'n loslokomotief of motortrollie, wat reeds die uitwykspoor beset, moet, waar doenlik, die bepalinge van regulasie no. 209 (2) nakom voordat die teenoorgestelde trein binnegelaat word.

(5) *Treine behalwe eerste, moet handsein verkry.*—Wanneer treine op 'n tussenuitwykspoor moet kruis of die een die ander verbygaan, moet die drywer van 'n trein wat nie eerste aankom nie, buite die inrywissel stilhou en behalwe soos bepaal in subklousule (4) hiervan, daar wag totdat hy 'n handsein „alles reg” verkry het om in te ry.

(6) *Waar treine gelyktydig aankom.*—Wanneer teenoorgestelde treine gelyktydig by 'n tussenuitwykspoor aankom, moet die drywer van die trein vir die hooflyn eerste inry. Die drywer van die trein vir die uitwykspoor moet buite die inrywissel stilhou totdat hy 'n handsein „alles reg” verkry om in te ry.

(7) *Waar een trein 'n ander verbygaan.*—Wanneer een trein 'n ander trein wat in dieselfde rigting loop op 'n tussenuitwykspoor moet verbygaan, moet die kondukteur van die eerste trein, sodra sy trein in die uitwykspoor binne die ruimtemerke staan, die wissel vir die hooflyn terugstel en sluit. Nadat hy seker gemaak het dat die wissel reg gestel is en, waar daar tweewegwisselaanwysers is, dat die skyfarm vir die hooflyn op „alles reg” is, moet hy 'n handsein „alles reg” by die wissel vertoon vir die volgende trein om verby te gaan. Die instruksies insake die wissel van ryorders volgens die stelsel van treinbedryf in werking en bepaal in die Algemene Aanhangsel (deel I), moet nagekom word.

(2) *Where Two-way Points Indicators are Not Provided.*—When a train has to pass through an interloop not equipped with two-way points indicators and a crossing is not to take place there, the driver, before proceeding over the facing and trailing points, must satisfy himself that they are correctly set for the main line.

Trains Crossing or Passing at Interloops.

(Applicable to Single Lines only.)

215. (1) When trains have to cross, only one train at a time may be admitted into an interloop.

(2) *When First Train for Main Line.*—When trains are required to cross, if the train arriving first is for the main line, the driver must not proceed past the facing points before he has satisfied himself that such points are correctly set or, where two-way points indicators are fitted, that the main line disc-arm of the indicator is at "all-right". When the train has been drawn within the clearance marks, the guard must proceed ahead to the points at the opposite end of the interloop, unlock and set them for the loop, place the bridle on the points lever and, except as provided in sub-clause (11) hereof, remain at these points to admit the opposing train or trains. [See regulation No. 56 (2).]

(3) *When First Train is for Loop Line.*—When trains are required to cross, if the train arriving first is that for the loop line, the driver must stop outside the facing points. The fireman must then unlock and set the points for the loop line and place the bridle on the points lever. He must then rejoin the locomotive. The driver, after satisfying himself that the points are correctly set and, where two-way points indicators are fitted, that the disc-arm for the loop line is at "all-right", must draw forward within the clearance marks. After the train has drawn within the clearance marks, the guard must reverse and lock the points for the main line, deliver the points lock key to his driver, and proceed ahead to the points at the opposite end of the interloop. Except as provided in sub-clause (11) hereof, the guard must remain at such points to admit the opposing train or trains. After the last opposing train has passed within the clearance marks, the guard must unlock and set the points for his train to depart from the loop line. On completion of this movement, the guard must reset and lock the points for the main line, then rejoin his train.

(4) *Trainmen of Each Train Entering Loop to Operate Points.*—(a) When two or more trains require to enter a loop line and these trains arrive before the first opposing train, the fireman of each train, before it is admitted to the loop line, must unlock and set the facing points for his train and place the bridle on the points lever. The guard of each train must reset and lock these points for the main line and, thereafter, deliver the key to his driver. The guard of the first train to arrive on the loop line must proceed to the points at the opposite end of the interloop and carry out the provisions of sub-clause (3) hereof. Before admitting the opposing train, the guard must satisfy himself, where practicable, that another train is not already entering at the opposite end of the interloop.

(b) *Exchange of Clearance Mark Signal.*—The guard of a following train, or the driver in the case of a light locomotive or motor trolley, which has also entered the loop line, and the guard of the first train, or the driver in the case of a light locomotive or motor trolley, already occupying the loop line, must, where practicable, comply with the provisions of regulation No. 209 (2) before the opposing train is admitted.

(5) *Train Other than First to Obtain Hand-signal.*—At an interloop, when trains are required to cross or to pass each other the driver of a train, which is not the first to arrive, must stop outside the facing points and, except as provided in sub-clause (4) hereof, remain there until he has obtained an "all-right" hand-signal to enter.

(6) *Trains Arriving at the Same Time.*—When opposing trains arrive at an interloop at the same time, the driver of the train for the main line must be first to draw in. The driver of the train for the loop line must stop outside the facing points until he obtains an "all-right" hand-signal to enter.

(7) *One Train Passing Another.*—At an interloop, when a train has to pass another train travelling in the same direction, the guard of the first train must as soon as his train is standing in the loop line within the clearance marks, reset and lock the points for the main line. After satisfying himself that the points are correctly set and, where two-way points indicators are fitted, that the disc-arm for the main line is at "all-right", he must then display an "all-right" hand-signal at the points for the following train to pass. The instructions governing the exchange of proceeding authorities, according to the system of train working in force and laid down in the General Appendix (Part I), must be complied with.

(8) *Treinpersoneel van elke trein wat van uitwykspoor vertrek, moet wissel stel.*—Die kondukteur van elke trein wat 'n uitwykspoor beset, moet die voorste wissel oopsluit en vir sy trein stel om te vertrek. Nadat sy trein oor die wissel geloop het, moet hy die wissel vir die hooflyn terugstel en sluit.

(9) *Handsein moet by inrywissel vertoon word.*—Die handsein om 'n trein in 'n tussenuitwykspoor binne te laat [kyk subklousule (5) hiervan], moet by die inrywissel vertoon word nadat die verantwoordelike lid van die treinpersoneel seker gemaak het dat die wissel reg gestel en gesluit is en waar daar tweewegwisselaanwysers is, dat die skyfarm vir die hooflyn of die uitwykspoor, na gelang van die geval, op „alles reg” is. Hy moet ook seker maak dat die lyn waarop die trein binnegelaat moet word, vry is.

(10) *Binnelaat van trein in tussenuitwykspoor wanneer lyn nie vry is nie.*—(a) Wanneer 'n trein op 'n looplyn by 'n tussenuitwykspoor binnegelaat moet word en 'n ander trein op die looplyn staan of dit versper, moet die kondukteur wat die trein binnelaat, behalwe in gevalle waar die bepalinge van subklousule (4) hiervan geld, nie die handsein „alles reg” aan die drywer vertoon voordat die trein by die inrywissel tot stilstand gekom het en die drywer mondelings gewaarsku is dat die lyn versper is nie. Die drywer kan dan versigtig voortgaan en moet sy trein duskant die versperring tot stilstand bring.

(b) As 'n trein wat deur 'n ander trein op 'n tussenuitwykspoor gekruis of verbygegaan moet word, te lank is om binne die ruimtemerke te staan, moet daar nie toegelaat word dat dit daardie end versper waar 'n volgende of teenoorgestelde trein binnegelaat moet word nie.

(11) *Trein op tussenuitwykspoor vertrap onderwyl daar gewag word op teenoorgestelde trein.*—(a) Wanneer treine moet kruis op 'n tussenuitwykspoor waar 'n telefoon geïnstalleer is, en die teenoorgestelde trein nie binne vyftien minute na aankoms van die wagende trein op die tussenuitwykspoor aangekom het of gewag word nie, moet die kondukteur van die wagende trein telefonies in verbinding tree met die bedryfsdienaar op die betrokke telegraafstasie om die oorsaak van die vertraging vas te stel en instruksies te verkry. Voordat die kondukteur van die wagende trein na die telefoon gaan, moet hy seker maak dat die inrywissel nog reg gestel en beveilig is vir die lyn waarop die teenoorgestelde trein moet inkom. As die wissel vir die uitwykspoor gestel is, moet hy die drywer se wisselslotsleutel kry om die telefoonkas mee oop te sluit, en hy moet die sleutel aan die drywer terugbesorg voordat die trein van die tussenuitwykspoor vertrek.

(b) Die bepalinge van paragraaf (a) van hierdie subklousule geld ook vir 'n trein wat verbygegaan moet word deur 'n ander trein wat in dieselfde rigting loop.

(12) *Treinpersoneel moet seker maak dat teenoorgestelde trein(e) volledig aangekom het.*—Die kondukteur en drywer van 'n trein wat by 'n tussenuitwykspoor of tekenstasie kruis, moet seker maak dat die teenoorgestelde trein(e) volledig aangekom het voordat hulle van daardie tussenuitwykspoor of tekenstasie af vertrek. In die geval van 'n loslokomotief of motortrollie moet die drywer hierdie plig nakom.

Wanneer mondelinge opdrag in plaas van handsein gegee moet word.

216. (1) *Wanneer handsein nie vertoon moet word nie.*—As 'n handsein vir 'n trein gegee moet word en daar gevaar bestaan dat 'n drywer vir wie so 'n handsein nie bedoel is nie, daarop kan reageer, moet 'n mondelinge opdrag in plaas van 'n handsein gegee word.

(2) *Inag neem van handsein.*—Voordat 'n drywer op 'n handsein reageer, moet hy seker maak dat die handsein vir hom bedoel is. Indien mondelinge opdrag aan die drywer gegee word, moet hy die opdrag duidelik verstaan voordat hy daarvolgens handel.

Drywers moet duskant ruimtemerk stilhou.

217. (1) Wanneer 'n drywer sy trein in 'n stasie of tussenuitwykspoor tot stilstand bring, moet hy nie toelaat dat sy lokomotief by die ruimtemerk van 'n aangrensende looplyn aan die voorste end van die stasie of tussenuitwykspoor verbygaan nie. Hy moet tot by die ruimtemerk aan die voorste end van die betrokke lyn ry, tensy—

- (a) daar 'n vaste sinjaal, op „gevaar”, wat betrekking het op die betrokke looplyn, binne die ruimtemerk is;
- (b) daar 'n ontspoorde, in die gewone stand, binne die ruimtemerk is [kyk regulasies nos. 85 en 173(5)];
- (c) 'n sein gegee word dat die trein voor die ruimtemerk moet stilhou;
- (d) die drywer van 'n loslokomotief, motortrollie of kort trein die instruksies vervat in klousule 14A, afdeling VIII van die Algemene Aanhangsel (deel I) moet nakom by 'n grendelstasie waar borglatte geïnstalleer is.

(8) *Trainmen of Each Train Departing from Loop to Operate Points.*—The guard of each train occupying a loop line must unlock and set the points ahead for his train to depart. After his train has passed over the points he must then reset and lock them for the main line.

(9) *Hand-signal to be Displayed at Facing Points.*—The hand-signal to admit a train to an interloop [see sub-clause (5) hereof] must be exhibited at the facing points after the trainman responsible has satisfied himself that the points are correctly set and secured and, where two-way points indicators are fitted, that the disc-arm for the main or the loop line, as the case may be, is at "all-right". He must also assure himself that the line to which the train is to be admitted is clear.

(10) *Admitting a Train to an Interloop when Line Not Clear.*—
(a) When it is necessary to admit a train to a running line at an interloop which is obstructed by another train either standing on or standing foul of such line there, except when the provisions of sub-clause (4) hereof apply, the guard admitting the train must not display the "all-right" hand-signal to the driver until the train has come to a standstill at the facing points, and the driver has been orally warned that the line is obstructed. The driver may then proceed with caution and must bring his train to a standstill short of the obstruction.

(b) If a train, which has to be crossed or passed by another train at an interloop, is too long to stand within the clearance marks, it must not be allowed to stand foul at the end at which a following or opposing train has to be admitted.

(11) *Train Delayed at Interloop Waiting Opposing Train.*—(a) When trains are arranged to cross at an interloop where a telephone is installed, and the opposing train has not arrived at the interloop and is not in sight within fifteen minutes after arrival of the waiting train, the guard of the waiting train must communicate telephonically with the operator at the telegraph station concerned to ascertain the cause of the delay, and obtain instructions. Before proceeding to the telephone, the guard of the waiting train must satisfy himself that the facing points are still correctly set and secured for the line the opposing train is required to enter. When the points are set for the loop line, he must obtain the driver's points lock key for the purpose of gaining access to the telephone and return the key to the driver before the train departs from the interloop.

(b) The terms of paragraph (a) of this sub-clause also apply to a train which has to be passed by another train travelling in the same direction.

(12) *Trainmen to Satisfy Themselves that Opposing Train or Trains have Arrived Complete.*—The guard and driver of a train crossing at an interloop or token station, must satisfy themselves that the opposing train or trains has/have arrived complete before departing from such interloop or token station. In the case of a light locomotive or motor trolley, this duty must be carried out by the driver.

When Oral Instruction to be Given in Place of Hand-signal.

216. (1) *When Hand-signal Not to be Displayed.*—Should it be necessary to hand-signal a train and such hand-signal is liable to be taken by a driver for whom it is not intended, an oral instruction in place of a hand-signal must be given.

(2) *Observance of Hand-signal.*—Before acting on a hand-signal, the driver must satisfy himself that the hand-signal is intended for him. If an oral instruction is given, the driver must clearly understand the instruction before acting on it.

Drivers to Stop Short of Clearance Mark.

217. (1) When a driver brings his train to a standstill in a station or interloop, he must not take his locomotive beyond the clearance mark of an adjoining running line at the forward end of the station or interloop. He must draw up to the clearance mark at the forward end of the line concerned unless—

- (a) there is a fixed signal at "danger", applicable to the running line concerned, within the clearance mark;
- (b) there is a derail, in the normal position, within the clearance mark [see regulations Nos. 85 and 173 (5)];
- (c) a signal is exhibited indicating that the train is required to stop short of the clearance mark;
- (d) the driver of a light locomotive, motor trolley or short train has to comply with the instructions contained in clause 14A, Section VIII of the General Appendix (Part I) at interlocked stations where safety bars are installed.

(2) 'n Drywer moet nie sy lokomotief by die ruimtemerk van 'n aangrensende looplyn by die voorste end van 'n stasie of tussenuitwykspoor laat verbyloop voordat hy werklik die volgende trajek binnery nie. [Kyk regulasie no. 173 (3).] Op 'n ander plek as 'n stasie moet die kondukteur van die trein sodanige toestemming verleen en die handsein gee.

Gewone stand van wissels.

218. (1) *Waar lyne uit looplyne uitdraai.*—Behalwe waar daar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word, is alle wissels wat uit die looplyn uitdraai, in die gewone stand vir die looplyn gestel en gesluit.

(2) *Verantwoordelikheid van bedryfsdienare.*—Op 'n stasie is die bedryfsdienaar daarvoor verantwoordelik om te sorg dat al die handwissels wat met looplyne verbind is, in die gewone stand gehou word.

(3) *Verantwoordelikheid van treinpersoneel.*—Op 'n tussenuitwykspoor of tussenslyn is die kondukteur van 'n trein, of die drywer in die geval van 'n loslokomotief of motortrollie, daarvoor verantwoordelik om te sorg dat al die handwissels behoorlik in die gewone stand gestel en gesluit is voordat die trein vertrek.

Bedryfsdienare moet ooreenkom insake reëlins vir kruis van treine.

(*Van toepassing net op enkellyne.*)

219. *Kruisreëlins moet vroegtydig getref word.*—Bedryfsdienare moet tot 'n duidelike verstandhouding geraak in verband met kruisreëlins vir treine, hetsy sodanige reëlins ooreenstem met die vasgestelde diensreëlins of nie. Hierdie reëlins moet vroegtydig getref word om veilige en vinnige bedryf te verseker. Nadat 'n kruisreëling getref is en een van die betrokke treine die telegraaftrajek binnegeloop het, mag so 'n kruisreëling nie verander word nie behalwe soos bepaal in regulasie no. 233 of in gevalle waarvoor daar voorsiening gemaak word in een of ander van die verskeie stelsels van treinbeheer wat in die Algemene Aanhangel (deel I) uiteengesit word insake die gedragslyn wat gevolg moet word wanneer een van die treine om een of ander rede nie na die tussenuitwykspoor kan gaan nie.

Rangeerwerk op looplyne.

(*Van toepassing net op enkellyne.*)

220. (1) *Rangeerwerk buite vaste sinjale by telegraafstasies.*—Die looplyn buite die gebied wat deur die buitenste vaste sinjaal by 'n telegraafstasie beskerm word, moet nie vir rangeerdoeleindes beset word nie tensy—

(a) *in die geval van trajekte wat deur die Van Schoortreintekensstelsel asook die houttreinstaf- en papierkaartstelsel beheer word*—die drywer 'n teken „geen trein volg nie” vir die betrokke trajek het, of

(b) *in die geval van trajekte wat deur die telegraaforderstelsel beheer word*—die beweging beskerm word deur 'n gemagtigde dienaar wat met handseine en knalpatrone toegerus is. Daar die dienaar moet 'n gevaarhandsein op 'n afstand van 600 jaarts vertoon, 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.*—

(a) Op stasies waar daar 'n buitehuissinjaal is, kan die looplyn buite die ruimtemerk maar binne die buitehuissinjaal vir rangeerdoeleindes beset word onderwyl 'n trein die stasie op daardie looplyn nader, mits die buitehuis- en huissinjaal en die tussenhuissinjaal as daar een is, op „gevaar” gehou word, maar beskerming moet verleen word soos bepaal in subklousule (1) (b) hiervan tensy die beweging voltooi kan word binne die verwagte aankomstyd van die aankomende trein by die buitehuissinjaal.

(b) *Rangeerwerk buite ruimtemerk waar tussenhuissinjaal verskaf is maar geen buitehuissinjaal nie.*—Op stasies waar daar 'n tussenhuissinjaal maar nie 'n buitehuissinjaal is nie, kan die looplyn buite die ruimtemerk maar binne die tussenhuissinjaal vir rangeerdoeleindes beset word onderwyl 'n trein die stasie op daardie looplyn nader, mits die tussenhuis- en huissinjaal op „gevaar” gehou word.

(3) *Rangeerwerk buite ruimtemerk waar buitehuissinjaal nie verskaf is nie.*—Op stasies waar die buitenste vaste sinjaal 'n afstandsinjaal of 'n waarskubord is, moet die looplyn buite die ruimtemerk maar binne die gebied wat deur die buitenste vaste sinjaal beskerm word, 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. Wanneer dit egter noodsaaklik is om rangeerwerk te verrig buite die ruimtemerk maar binne die grense van die gebied wat deur die buitenste vaste sinjaal beskerm word en daardie beweging nie binne die bepaalde tyd voltooi kan word nie, moet die beweging deur 'n gemagtigde dienaar beskerm word ooreenkomstig die bepalinge van subklousule (1) (b) hiervan.

[illegible]

[illegible]

(2) A driver must not move his locomotive past the clearance mark of an adjoining running line at the forward end of a station or interloop before actually departing into the section ahead. [See regulation No. 173 (3).] At a place other than a station, such permission and hand-signal must be given by the guard of the train.

Normal Position of Points.

218. (1) *Leading Off Running Lines.*—Except where otherwise laid down in local appendices, the normal position of all points leading off the running line is for them to be set and locked for the running line.

(2) *Operators' Responsibility.*—At a station the operator is responsible for seeing that all hand-points connected with running lines are kept in the normal position.

(3) *Trainmen's Responsibility.*—At an interloop or inter-siding the guard of a train, or in the case of a light locomotive or motor trolley, the driver, is responsible for seeing that all hand-points are properly set and locked in the normal position before departing.

Operators to Agree upon Train Crossing Arrangements.

(Applicable to Single Lines only.)

219. *Crossing Arrangements to be Made in Good Time in Advance.*—Operators must come to a clear understanding in regard to all train crossing arrangements whether or not such arrangements are according to schedule. These arrangements must be made sufficiently far ahead to ensure safe and expeditious working. After a crossing arrangement has been agreed upon and one of the trains concerned has entered the telegraph section, such crossing arrangement may not be altered except as laid down in regulation No. 233, or, in cases for which provision is made under one or other of the different systems of train control set forth in the General Appendix (Part I) in connection with the procedure to be followed when, for any reason, one of the trains is unable to proceed to the interloop.

Shunting on Running Lines.

(Applicable to Single Lines only.)

220. (1) *Shunting Outside Fixed Signals at Telegraph Stations.*—The running line outside the area protected by the outermost fixed signal at a telegraph station must not be occupied for shunting purposes unless—

(a) *On Sections Controlled under the Van Schoor Train Token System, also the Wooden Train Staff and Paper Ticket System*—the driver is in possession of a "non-follow" token for the section affected; or

(b) *On Sections Controlled under the Telegraph Order System*—the movement is protected by an authorised servant equipped with hand-signals and detonators. Such servant must display a "danger" hand-signal at a distance of 600 yards, or further if the view is restricted, in advance of the portion of the line occupied. He must also place two detonators 20 yards apart on one rail.

(2) *Shunting Outside Clearance Mark where Outer-Home Signal is Provided.*—(a) At stations where an outer-home signal is provided the running line outside the clearance mark but inside the outer-home signal may be occupied for shunting purposes whilst a train is approaching the station on that running line, provided the outer-home and home signals and, where provided, the intermediate home signal, are kept at "danger" but, unless the movement can be completed by the anticipated time of arrival of the approaching train at the outer-home signal, protection in the manner laid down in sub-clause (1) (b) hereof must be provided.

(b) *Shunting Outside Clearance Mark where Intermediate Home Signal is Provided, but where Outer-Home Signal is not Provided.*—At stations where an intermediate home signal is provided but an outer-home signal is not provided, the running line outside the clearance mark but inside the intermediate home signal may be occupied for shunting purposes whilst a train is approaching the station on that running line, provided the intermediate home and home signals are kept at "danger".

(3) *Shunting Outside Clearance Mark where Outer-Home Signal is Not Provided.*—At stations where the outermost fixed signal is a distant signal or a warning board, the running line outside the clearance mark but inside the area protected by the outermost fixed signal must not be occupied for shunting purposes unless the operation can be completed at least ten minutes before the expected arrival of a train at the outermost fixed signal. When, however, it is absolutely necessary to make a shunting movement outside the clearance mark, but within the limits of the area protected by the outermost fixed signal, and that movement cannot be completed in the prescribed time, the operation must be protected by an authorised servant in the manner laid down in sub-clause (1) (b) hereof.

(4) *Rangeerwerk by tussenuitwykspore.*—Wanneer daar by 'n tussenuitwykspoor gerangeer word op 'n looplyn buite die inrywissel maar binne die gebied wat deur die waarskubord beskerm word, moet die bepaling van subklousule (3) hiervan nagekom word, tensy die drywer 'n teken „geen trein volg nie” vir die betrokke trajek het, of 'n teken vir die betrokke trajek het wat hom magtig om voort te gaan volgens die beginsel „geen trein volg nie”.

(5) *Rangeerwerk by tussensylyne.*—Wanneer daar by 'n tussensylyn gerangeer word op 'n looplyn binne die gebied wat deur die waarskubord beskerm word, moet die beweging voltooi word minstens tien minute voor die verwagte aankoms van 'n volgende trein by die waarskubord. As die beweging nie binne die bepaalde tyd voltooi kan word nie, moet die beweging van agter beskerm word ooreenkomstig regulasie no. 224 (4), tensy die drywer 'n teken „geen trein volg nie” vir die betrokke trajek het, of die drywer 'n teken vir die betrokke trajek het wat hom magtig om voort te gaan volgens die beginsel „geen trein volg nie”. [Kyk regulasie no. 207 (2) en (3).]

Motortrollies.

221. (1) *Moet as 'n trein beskou word.*—Behalwe waar anders bepaal in die instruksies insake die gebruik van motortrollies, moet 'n motortrollie as 'n trein loop. Die regulasies en instruksies insake die inagname van sinjale en die besondere stelsel van treinbedryf wat in werking is, moet deur die drywer van 'n motortrollie nagekom word wanneer dit as 'n trein loop.

(2) *Tussenbedryf met 'n motortrollie wat nie aangekondig is nie.*—'n motortrollie waarvoor looptye nie gereël is nie, kan toegelaat word om te loop, maar alle kruisings met ander treine in 'n telegraafordertrajek moet beskou word as kruisings op 'n ander plek as die vasgestelde kruisplek.

(3) *Wanneer trollies nie volgens 'n order „alle verbindings onderbreek” moet loop nie.*—Daar moet nie toegelaat word dat 'n motortrollie volgens 'n order „alle verbindings onderbreek” loop nie, tensy dit aangekondig is om ooreenkomstig vasgestelde looptye te loop en die bepaling van regulasie no. 223 nagekom is. [Kyk ook klousule 9, afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(4) *Drywer moet regulasies ken.*—Tensy 'n drywer van 'n motortrollie die treinbedryfsregulasies ken en 'n sertifikaat te dien effekte het, moet hy vergesel word deur 'n dienaar wat oor daardie kennis beskik en so 'n sertifikaat het, en daardie dienaar is daarvoor verantwoordelik om die regulasies na te kom. [Kyk ook klousule 46, afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

Bedryf van ballastreine.

222. (1) *Tydtabel waarvolgens ballastreine moet loop.*—Ballastreine moet volgens 'n tydtabel loop wat die volgende besonderhede bevat:

- (a) Die datum en tyd van vertrek;
- (b) die datum en tyd van terugkeer;
- (c) die ure waartydens die ballastreine moet werk;
- (d) die plek(ke) waar die ballastreine ander treine moet kruis (van toepassing net op enkellyne);
- (e) die plekke of mylpunte waartussen die ballastreine in 'n telegraaftrajek moet werk;
- (f) die telegraaftrajek(te) waarin die ballastreine moet werk;
- (g) die plek waar die ballastreine elke nag moet oorsaai;
- (h) die naam van die spoorbaanbeampte onder wie se toesig die trein moet werk. [Kyk klousule 15, afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(2) *Kondukteur moet bedryfsdienaar verwittig.*—Die kondukteur van die ballastreine wat in 'n telegraaf- of bloktrajek moet stilhou, moet die bedryfsdienaar verwittig van die benaderde tyd wat nodig is. Voordat die bedryfsdienaar die trein in die trajek in afstuur, moet hy die kondukteur en drywer skriftelik in kennis stel hoe laat hulle vry van die telegraaf- of bloktrajek moet wees.

(3) *Bedryf volgens houttreinstaf- en papierkaartjieselsel of Van Schoortreintekenselsel.*—Wanneer ballastreine volgens die Van Schoortreintekenselsel of die houttreinstaf- en papierkaartjieselsel loop, moet 'n teken „geen trein volg nie” gegee word aan die drywer van 'n ballastreine wat in die trajek moet werk. Die bedryfsdienaar moet skriftelike instruksies aan die drywer en kondukteur gee en daarin meld na watter end van die telegraaftrajek die teken geneem moet word.

(4) *Bedryf volgens telegraaforderstelsel.*—Wanneer 'n ballastreine wat volgens die telegraaforderstelsel werk, moet stilhou of stadig loop buite die gebied wat deur vaste sinjale beskerm word, moet so 'n trein van voor en agter beskerm word. [Kyk regulasie no. 224 (10).]

(4) *Shunting at Interloops.*—When shunting on a running line outside the facing points but inside the area protected by the warning board at an interloop, the terms of sub-clause (3) hereof must be complied with unless the driver is in possession of a "non-follow" token for the section concerned or is in possession of a token for the section concerned which authorises him to proceed under the "non-follow" principle.

(5) *Shunting at Inter-sidings.*—When shunting on a running line inside the area protected by the warning board at an inter-siding, the movement must be completed at least ten minutes before the expected arrival of a following train at the warning board. If the movement cannot be completed in the prescribed time, rear protection must be afforded in accordance with regulation No. 224 (4) unless the driver is in possession of a "non-follow" token for the section concerned or is in possession of a token for the section concerned which authorises him to proceed under the "non-follow" principle. [See regulation No. 207 (2) and (3).]

Motor Trolleys.

221. (1) *To be Treated as a Train.*—A motor trolley must be run as a train except where otherwise provided in the instructions governing the operation of motor trolleys. The regulations and instructions governing the observance of signals and the particular system of train working in operation, must be observed by the driver of a motor trolley when it is running as a train.

(2) *Interworking with Unannounced Motor Trolley.*—A motor trolley for which running times have not been arranged may be run, but all crossings with other trains in a telegraph order section must be regarded as a crossing at other than the booked crossing place.

(3) *When Not to Proceed on "All Communications Failed" Order.*—A motor trolley must not be allowed to proceed on an "All communications failed" order, unless it has been announced to run in scheduled timings and the provisions of regulation No. 223 have been complied with. [See also clause 9, Section VI, of the General Appendix (Part I).]

(4) *Driver to have Knowledge of Regulations.*—Unless a driver of a motor trolley has a knowledge of train working regulations and holds a certificate to that effect, he must be accompanied by a servant possessing that knowledge and certificate, and the responsibility for observing the regulations shall rest upon such servant. [See also clause 46, Section II of the General Appendix (Part I).]

Working of Ballast Trains.

222. (1) *Schedule to be Worked to.*—Ballast trains must be worked to a schedule containing the following particulars, viz.—

- (a) the date and time of starting;
- (b) the date and time of return;
- (c) the hours during which the ballast train must work;
- (d) the place(s) at which the ballast train must cross other trains (applicable to single lines only);
- (e) the places or mileages between which the ballast train must work in a telegraph section;
- (f) the telegraph section or sections within which the ballast train must work;
- (g) the place where the ballast train must stable each night;
- (h) the name of the permanent way official under whose direction the train will work. [See clause 15, Section VI of the General Appendix (Part I).]

(2) *Guard to Advise Operator.*—The guard of the ballast train which has to stop in a telegraph or block section, must inform the operator as to the approximate time required. Before despatching the train into the section, the operator must advise the guard and driver in writing at what time they must be clear of the telegraph or block section.

(3) *Working Under Wooden Train Staff and Paper Ticket System or Van Schoor Train Token System.*—When working under the Van Schoor train token system or the wooden train staff and paper ticket system, the driver of a ballast train which has to work in section, must be given a "non-follow" token. The operator must give the driver and guard written instructions stating to which end of the telegraph section the token is to be taken.

(4) *Working Under Telegraph Order System.*—When a ballast train working under the telegraph order system has to stop or run slowly outside the area protected by fixed signals, such train must be protected in front and in rear. [See regulation No. 224 (10).]

(5) *Een ballastrein moet in 'n trajek werk.*—(a) Behoudens anders-luidende instruksies van die Afdelingsbestuurder, mag net een ballastrein op 'n keer in 'n telegraaf- of bloktrajek werk.

(b) *Bedryf gedurende die nag of mistige weer.*—Behoudens anders-luidende instruksies van die Afdelingsbestuurder, mag 'n ballastrein nie snags of gedurende mistige weer in 'n telegraaf- of bloktrajek werk nie.

(6) *Baanmeester moet ballastrein vergesel.*—Elke ballastrein moet deur 'n baanmeester vergesel word en, wanneer nodig, ook deur 'n spoorbaan-inspekteur. Dié dienaar of dienaar moet die bedryfsdienaar se instruksies insake die loop van die ballastrein nakom en ook die kondukteur verwittig van plekke waar daar stilgehou 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 aan ballastreine moet goed toe wees, behalwe gedurende laai- en aflaaiwerk.

(8) *Dienare op of naby ballastrokke moet gewaarsku word.*—As 'n ballastrein in beweging gebring moet word onderwyl dienaar op of naby die voertuie is, moet die baanmeester daardie dienaar waarsku, en die drywer moet die lokomotieffluit blaas voordat hy die trein in beweging bring. Die drywer moet ook die lokomotieffluit blaas voordat hy stadiger ry.

(9) *Loop van ballastrein buite ballastrajek.*—Wanneer 'n ballastrein buite die telegraaftrajek(te) loop waarin dit aangekondig is om te werk moet dit as 'n gewone goederetrein beskou word.

Spesiale treine.

223. (1) *Treine moet onderskeidingsnommer hê.*—'n Spesiale of voorwaardelike trein moet 'n onderskeidingsnommer hê. Alle betrokkenes moet deur middel van treinkennisgewings, telefoonberigte of telegramme van die looptye van sulke treine verwittig word, maar waar die telegraaf-orderstelsel van treinbeheer in werking is en daar telegraaffasiliteite bestaan, moet die berig telegrafies gestuur word as daar geen tyd is om 'n treinkennisgewing uit te reik nie. Hierdie berigte moet dadelik erken word. [Kyk klousules 50 tot en met 55 van afdeling II van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(2) *Uitdeel van treinkennisgewings.*—'n Kondukteur moet die kennisgewings van 'n spesiale trein uitdeel en die dienaar wat dit ontvang, op die betrokke vorm laat teken. Wanneer die kondukteur op die stasie aankom waar die getekende vorm oorhandig moet word, moet die vorm met die erkennings oorhandig word aan die bedryfsdienaar, wat dan die uitreikstasies telegrafies of telefonies moet verwittig van die name van die stasies waar handtekenings nie verkry is nie.

(3) *Waar erkenningsvorm nie geteken kan word nie.*—Wanneer die bedryfsdienaar op 'n stasie nie die geleentheid gehad het om die erkenningsvorm genoem in subklousule (2) hiervan te teken nie, moet hy ontvangs van die kennisgewing van 'n spesiale of voorwaardelike trein op die spoedigste wyse erken.

(4) *Berig aan kondukteur van spesiale of voorwaardelike trein.*—Op trajekte wat gewoonlik deur middel van die telegraaforderstelsel beheer word, moet die bedryfsdienaar by die vertrekstasie aan die kondukteur van 'n spesiale of voorwaardelike trein wat aangekondig is, 'n behoorlik voltooide vorm T. 390 [erkennings van die loop van spesiale of voorwaardelike treine] uitreik. [Kyk klousule 9 (2), afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I).]

(5) *Weiering van telegraaf- en spreekinstrumente.*—As die telegraaf- en spreekinstrumente op 'n trajek, waar die telegraaforderstelsel van toepassing is, weier by enigeen van die stasies wat nie die ontvangs van die kennisgewing van 'n spesiale trein soos bepaal in subklousules (2) en (3) hiervan, erken het nie, moet die spesiale trein nie as 'n aangekondigde trein beskou word voordat die instruksies in klousule 9 (3), afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I) nagekom is nie.

(6) *Treinpersoneel moet van kruising met spesiale of voorwaardelike trein verwittig word.*—Voordat 'n bedryfsdienaar 'n trein in 'n trajek, waar die telegraaforderstelsel van toepassing is, afstuur om 'n spesiale of voorwaardelike trein te kruis, moet hy sorg dat die treinpersoneel van die trein wat hy afstuur, die kennisgewing het waarin die loop van die spesiale of voorwaardelike trein aangekondig word.

(5) *One Ballast Train to Work in a Section.*—(a) Except when instructions are issued to the contrary by the System Manager, only one ballast train at a time may work in a telegraph or block section.

(b) *Working by Night or During Foggy Weather.*—Except when instructions are issued to the contrary by the System Manager, a ballast train may not work in a telegraph or block section at night or during foggy weather.

(6) *Ballast Train to be Accompanied by a Platelayer.*—Every ballast train must be accompanied by a platelayer and, when necessary, also by a permanent way inspector. Such servant or servants must carry out the operator's instructions regarding the running of the ballast train and must inform the guard where stoppages have to be made. They must see that the work is performed within the time laid down by the operator.

(7) *Doors of Ballast Trucks to be Closed.*—The doors of the trucks forming ballast trains must be securely closed except during loading and unloading operations.

(8) *Warning Servants In or Near Ballast Trucks.*—If a ballast train has to be moved whilst servants are on or near such vehicles, the platelayer must warn such servants and the driver must sound the locomotive whistle before moving the train. The driver must also sound the locomotive whistle before reducing speed.

(9) *Travelling Outside Ballast Section.*—When a ballast train is travelling outside the telegraph section or sections on which it is scheduled to work, it must be treated as an ordinary goods train.

Special Trains.

223. (1) *Train to have Distinctive Number.*—A special or conditional train must be given a distinctive number. All concerned must be advised of the running times of such trains by means of train notices, telephone messages or telegrams, but where the telegraph order system of train control is in force and telegraph facilities exist, the advice must be sent by telegraph when time will not permit of the issue of a train notice. These advices must be acknowledged immediately. [See clauses 50 to 55 inclusive, Section II of the General Appendix (Part I).]

(2) *Distribution of Train Notices.*—The distribution of a special train notice must be made by a guard, and he must obtain a signature therefor from the servant receiving it on the form provided for the purpose. When the guard arrives at the station at which the signed form is to be delivered, such form containing the acknowledgments must be handed to the operator, who must then advise the issuing station by telegraph or by telephone, the names of the stations where signatures were not obtained.

(3) *When Acknowledgment Form Cannot be Signed.*—When the operator at a station has not had an opportunity of signing the acknowledgment form, referred to in sub-clause (2) hereof, he must acknowledge receipt of the special or conditional train notice by the quickest means available.

(4) *Advice to Guard of Special or Conditional Train.*—On sections normally controlled by the telegraph order system, the operator at the starting station must issue to the guard of a special or conditional train which is announced to run, a properly completed form T. 390 (acknowledgments of the running of special or conditional trains). [See clause 9 (2), Section VI of the General Appendix (Part I).]

(5) *Telegraph and Speaking Instruments Failed.*—If the telegraph and speaking instruments, on a section where the telegraph order system is in operation, fail at any of the stations which have not acknowledged the special train notice in the manner prescribed in sub-clauses (2) and (3) hereof, the special train must not be treated as an announced train until the instructions contained in clause 9 (3), Section VI of the General Appendix (Part I) have been complied with.

(6) *Trainmen to be Advised of Crossing with Special or Conditional Train.*—Before despatching a train into a section, where the telegraph order system is in operation, to cross a special or conditional train, the operator must ensure that the trainmen of the train he is despatching are in possession of the notice advising the running of the special or conditional train.

DEEL VI.

BESKERMING VAN TREINE.

BESKERMING VAN TREINE.—TREIN WAT TEEN 'N STEIL HELLING TOT STILSTAND KOM.—ONKLAARRAKING VAN LOKOMOTIEF.—VERWYDERING VAN ONKLAARGERAAKTE TREIN.—TREIN WAT WEENS ONGELUK, ENS. NIE KAN VOORTGAAN NIE.—LOODSBEDRYF: ENKELLYNE.—LYN VERSPER, TREINBEHEERINSTRUMENTE IN ORDE. — LYN VERSPER, TREINBEHEERINSTRUMENTE EN SPREEKVERBINDING ONKLAAR.—LYN VERSPER WEENS ONKLAARRAKING VAN LOKOMOTIEF, ONGELUK, ENS.: DUBBELLYNE.—LOODSBEDRYF: DUBBELLYNE.—SKADE AAN LYN.— TREIN AAN BRAND.

Beskerming van treine.

224. (1) *Wanneer vaste sinjale treine van agter beskerm.*—Waar daar vaste sinjale op 'n enkellyn is en gebruik word, word 'n trein op 'n looplyn van agter deur 'n vaste sinjaal beskerm soos hieronder aangetoon:

- (a) *Huissinjaal.*—Wanneer die laaste voertuig van 'n trein binne die huissinjaal op „gevaar” is, word beskerming verleen tot by die ruimtemerk by die teenoorgestelde end van 'n stasie of aansluiting.
- (b) *Tussenhuissinjaal.*—Wanneer die laaste voertuig van 'n trein binne die tussenhuissinjaal op „gevaar” is, word beskerming verleen tot by die huissinjaal.
- (c) *Buitehuissinjaal.*—Wanneer die laaste voertuig van 'n trein binne die buitehuissinjaal op „gevaar” is, word beskerming verleen tot by die tussenhuissinjaal of, waar daar nie 'n tussenhuissinjaal is nie, tot by die huissinjaal.
- (d) *Afstandsinjaal.*—Wanneer die laaste voertuig van 'n trein 100 jaarts binne 'n afstandsinjaal op „versigtig” is, word beskerming verleen tot by die tussenhuissinjaal of, waar daar nie 'n tussenhuissinjaal is nie, tot by die huissinjaal.
- (e) *Waarskubord.*—Wanneer die laaste voertuig van 'n trein 200 jaarts binne 'n waarskubord is, word beskerming verleen tot by die tussenhuissinjaal of, waar daar nie 'n tussenhuissinjaal is nie, tot by die huissinjaal. Waar daar nie 'n huissinjaal is nie, word beskerming verleen tot by die ruimtemerk by die teenoorgestelde end van 'n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor, tussensylyn, tekenstasie of halte, of waar daar op 'n tekenstasie of halte nie 'n ruimtemerk by die teenoorgestelde end is nie, tot by die middelpunt van die tekenstasie of halte, of tot by die wissel van 'n tussensylyn of aansluiting wat nie in die vorm van 'n uitwykspoor is nie.
- (f) *Waterbord.*—Wanneer die laaste voertuig van 'n trein 200 jaarts binne 'n waterbord is, word beskerming verleen tot by die waterplek.

(2) *Wanneer beskerming van agter verleen moet word.*—Wanneer 'n trein op 'n looplyn op 'n enkellyn tot stilstand kom nadat dit verby die ruimtemerk van 'n stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor of tussensylyn, of nadat dit verby 'n tekenstasie, halte of waterplek geloop het en voordat dit die gebied binnegaan wat deur middel van vaste sinjale van die volgende stasie, aansluiting, tussenuitwykspoor, tussensylyn, tekenstasie, halte of waterplek beskerm word, moet die trein van agter beskerm word soos bepaal in subklousule (4) hiervan, behalwe wanneer magtiging verleen is dat die trein mag stilhou en geen trein in dieselfde telegraaftrajek sal volg nie, of die Hoofbestuurder spesiale andersluidende instruksies uitgereik het.

(3) *Wanneer 'n trein onmiddellik van voor en van agter beskerm moet word.*—(a) As 'n trein op 'n looplyn op 'n dubbellyn of 'n enkellyn tot stilstand kom as gevolg van 'n ongeluk, onklaarraking, versperring of ander buitengewone oorsaak, moet die trein onmiddellik van agter beskerm word [kyk subklousules (4) en (8) hiervan].

(b) Behalwe soos in subklousule (5) (a) hiervan bepaal, moet 'n trein wat op 'n looplyn op 'n dubbellyn of 'n enkellyn tot stilstand gekom het as gevolg van omstandighede genoem in paragraaf (a) hiervan, onmiddellik van voor beskerm word [kyk subklousules (8) en (9) hiervan].

(c) Wanneer 'n trein binne vaste sinjale by 'n stasie of aansluiting van agter en voor beskerm word soos bepaal in paragrafe (a) en (b) hiervan, moet sodanige beskerming verleen word totdat die versekering van die bedryfsdienaar ontvang is dat die bepalings van subklousule (6) (b) hiervan nagekom is.

PART VI.

PROTECTION OF TRAINS.

PROTECTION OF TRAINS.—TRAIN COMING TO A STAND ON HEAVY GRADIENT.—LOCOMOTIVE FAILURE.—REMOVAL OF FAILED TRAIN.—TRAIN UNABLE TO PROCEED OWING TO ACCIDENT, ETC.—PILOT-WORKING: SINGLE LINES.—LINE OBSTRUCTED, TRAIN CONTROL INSTRUMENTS IN ORDER.—LINE OBSTRUCTED, TRAIN CONTROL INSTRUMENTS AND COMMUNICATION FAILED.—LINE OBSTRUCTED THROUGH LOCOMOTIVE FAILURE, ACCIDENT, ETC: DOUBLE LINES.—PILOT-WORKING: DOUBLE LINES.—DAMAGE TO LINE.—TRAIN ON FIRE.

Protection of Trains.

224. (1) *When Fixed Signals Provide Protection to Trains in Rear.*—Where fixed signals are provided on a single line and are in use, a train on a running line is protected in the rear by a fixed signal as indicated below:—

- (a) *Home Signal.*—When the last vehicle of a train is within the home signal at “danger”, protection is afforded up to the clearance mark at the opposite end of a station or junction;
- (b) *Intermediate Home Signal.*—When the last vehicle of a train is within the intermediate home signal at “danger”, protection is afforded up to the home signal;
- (c) *Outer-Home Signal.*—When the last vehicle of a train is within the outer-home signal at “danger”, protection is afforded up to the intermediate home signal or, where there is no intermediate home signal, up to the home signal;
- (d) *Distant Signal.*—When the last vehicle of a train is 100 yards inside a distant signal at “caution”, protection is afforded up to the intermediate home signal or, where there is no intermediate home signal, up to the home signal;
- (e) *Warning Board.*—When the last vehicle of a train is 200 yards inside a warning board, protection is afforded up to the intermediate home signal or, where there is no intermediate home signal, up to the home signal. Where a home signal is not provided, protection is afforded up to the clearance mark at the opposite end of a station, junction, interloop, inter-siding, token station or halt or, where at a token station or halt there is no clearance mark at the opposite end, up to the centre of the token station or halt or up to the points of an inter-siding or junction which is not in the form of a loop;
- (f) *Watering Board.*—When the last vehicle of a train is 200 yards inside a watering board, protection is afforded up to the watering place.

(2) *When Rear Protection must be Given.*—When a train on a single line comes to a standstill on a running line after passing the clearance mark of a station, junction, interloop or inter-siding or after passing a token station, halt or watering place and before it has drawn within the area protected by fixed signals of the station, junction, interloop, inter-siding, token station, halt, or watering place in advance, the train must be protected in rear as laid down in sub-clause (4) hereof, except when authority is given that the train may stop and no train will follow in the same telegraph section, or special instructions to the contrary have been issued by the General Manager.

(3) *When a Train must be Immediately Protected in Front and Rear.*—(a) Should a train on a running line, on a double line or on a single line, come to a standstill due to an accident, failure, obstruction or other exceptional cause, the train must be immediately protected in rear [see sub-clauses (4) and (8) hereof].

(b) Except as provided in sub-clause (5) (a) hereof, a train on a running line, on a double or a single line, which has come to a standstill as a result of circumstances mentioned in paragraph (a) hereof, must be immediately protected in front [see sub-clauses (8) and (9) hereof].

(c) When a train within fixed signals at a station or junction is protected in rear and in front as provided in paragraphs (a) and (b) hereof, such protection must be provided until an assurance is received from the operator that the provisions of sub-clause (6) (b) hereof have been complied with.

(4) *Hoe 'n trein van agter beskerm moet word.*—(a) Wanneer 'n trein van agter beskerm moet word, moet die kondukteur onmiddellik 600 jaarts terugloop, of verder as die uitsig beperk is, en voortdurend 'n gevaarhandsein duidelik vertoon. Nadat hy die vereiste afstand geloop het, moet hy twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas, en onderwyl hy daar wag, moet hy 'n gevaarhandsein duidelik vertoon totdat die drywer hom terugroep deur twee hanekraai- of ander fluite soos in die Algemene Aanhangel (deel I) bepaal, te gee. Wanneer die kondukteur teruggeroep word, moet hy een van die knalpatrone op die spoor laat. As die kondukteur teruggeroep word voordat hy die voorgeskrewe afstand bereik het, moet hy een knalpatroon op die spoor plaas voordat hy na sy trein terugkeer.

(b) *Gedragslyn as die kondukteur 'n volgende trein stop.*—As 'n kondukteur 'n volgende trein stop onderwyl hy beskerming verleen, moet hy die drywer van daardie trein opdrag gee hoe ver hy mag nader gaan. Daarna moet die kondukteur die knalpatrone van die spoor afhaal en na sy trein terugkeer. Dieselfde gedragslyn moet deur die kondukteur van elke volgende trein gevolg word, behalwe in die geval van die laaste trein. Die kondukteur van die laaste trein moet op die voorgeskrewe afstand agter sy trein bly en sodoende beskerming aan al die voorgaande treine verleen.

(c) *Wanneer stoker trein van agter moet beskerm.*—In die geval van 'n loslokomotief moet die bepalings van paragrawe (a) en (b) hiervan deur die stoker nagekom word.

(5) *Beskerming van voor op enkellyne.*—(a) Behalwe soos in subklousule (8) hiervan bepaal, moet die stoker, as daar op 'n enkellyn om hulp gestuur word, beskerming verleen deur twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor te plaas op 'n afstand van 600 jaarts voor die trein, of verder as die uitsig beperk is.

(b) Wanneer 'n trein per ongeluk op 'n looplyn op 'n dubbellyn of 'n enkellyn verdeel raak, moet die kondukteur dadelik die kondukteurswagandrem aanslaan, 600 jaarts terugloop of verder as die uitsig beperk is, voortdurend 'n gevaarhandsein duidelik vertoon en twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas. Daarna moet hy 600 jaarts of verder as die uitsig beperk is, aan die voorkant van die ontkoppelde gedeelte van sy trein twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas. Hy moet dan terugkeer na die plek waar hy aanvanklik die twee knalpatrone agter sy trein op die spoor geplaas het en daar beskerming aan sy trein verleen totdat die drywer hom terugroep. Wanneer die kondukteur na die voorkant van die ontkoppelde gedeelte van sy trein loop, moet hy genoeg handremme aanslaan om te verseker dat daardie gedeelte van die trein nie sal beweeg nie.

(6) *As daar 'n stasie of seinhuis binne die voorgeskrewe afstand agter of voor die trein is.*—(a) As daar 'n stasie of seinhuis binne die voorgeskrewe afstand is wat die kondukteur of stoker moet loop om sy trein te beskerm, moet hy twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas net buite die eerste looplynwissel, of waar daar nie 'n wissel is nie, moet hy twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor regoor die seinhuis, of waar daar nie 'n seinhuis is nie, regoor die stasiegebou, plaas en die bedryfsdienaar van die omstandighede verwittig. Daarna moet die kondukteur of stoker, na gelang van die geval, na sy trein terugkeer of sodanige ander stappe doen as wat omstandighede mag noodsaak.

(b) Die bedryfsdienaar moet dadelik die bepalings van regulasies nos. 82 en 99 (6) waar dit van toepassing is, nakom en die knalpatrone en/of hefboomkraai moet nie verwyder word voordat die lyn vry is nie. Reëlins moet getref word dat die drywer van die volgende trein wat oor die trajek moet loop, skriftelik gewaarsku word om versigtig te ry.

(7) *Waar 'n tunnel die uitsig belemmer.*—Tensy anders in die Algemene Aanhangel (deel I) of plaaslike aanhangels bepaal, moet die kondukteur in gevalle waar daar 'n tunnel binne die voorgeskrewe afstand is waaroor hy moet terugloop om sy trein te beskerm, of waar die voorgeskrewe afstand by die bek van 'n tunnel eindig, deur die tunnel loop en terselfdertyd 'n gevaarhandsein duidelik vertoon. Voordat die kondukteur na die ander end van die tunnel gaan, moet hy twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas by die bek van die tunnel of in die tunnel, na gelang van die afstand wat die agterkant van die trein van die end van die tunnel naaste aan die versperring is. Hy moet ook twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas by die end van die tunnel wat die verste van die versperring af is of verder as die uitsig op die lyn beperk is.

(4) *How a Train Must be Protected in the Rear.*—(a) When a train has to be protected in rear, the guard must immediately go back 600 yards, or further if the view is restricted, and continuously clearly display a "danger" hand-signal. After he has proceeded the required distance he must place two detonators twenty yards apart on the rail and, while waiting there, he must clearly display a "danger" hand-signal until the driver recalls him by giving two "cockcrow", or other whistles as provided in the General Appendix (Part I). When the guard is recalled he must leave one of the detonators on the rail. If the guard is recalled before reaching the prescribed distance he must place one detonator on the rail before he returns to his train.

(b) *Procedure if Guard Stops a Following Train.*—If a guard stops a following train while he is affording protection, he must instruct the driver of that train how far he may draw forward. Thereafter the guard must remove the detonators from the rail and return to his train. The same procedure must be followed by the guard of each following train, except in the case of the last train. The guard of the last train must remain at the prescribed distance in rear of his train and thus give protection to all the preceding trains.

(c) *When Fireman must Protect Train in the Rear.*—In the case of a light locomotive the provisions of paragraphs (a) and (b) hereof must be complied with by the fireman.

(5) *Protection in Front on Single Lines.*—(a) Except as provided in sub-clause (8) hereof, the fireman must, if assistance is sent for on a single line, afford protection by placing two detonators twenty yards apart on the rail at a distance of 600 yards in front of the train or further if the view is restricted.

(b) When a train becomes accidentally divided on a running line, on a double line or a single line, the guard must immediately apply the hand-brake in the guard's van, go back 600 yards or further if the view is restricted, continuously clearly display a "danger" hand-signal and place two detonators twenty yards apart on the rail. Thereafter he must proceed 600 yards, or further if the view is restricted, to the front of the uncoupled portion of his train and place two detonators twenty yards apart on the rail. He must then return to the place where he initially placed two detonators on the rail behind his train and there afford protection to his train until recalled by the driver. When the guard is proceeding to the front of the uncoupled portion of his train, he must apply sufficient hand-brakes to ensure that that portion of the train will not move.

(6) *If there is a Station or Signal Cabin within the Prescribed Distance in Rear or in Front of Train.*—(a) If there is a station or signal cabin within the prescribed distance which the guard or fireman has to go to protect his train, he must place two detonators twenty yards apart on the rail just outside the first running line points or, where there are no points, he must place two detonators twenty yards apart on the rail opposite the signal cabin or, where there is no signal cabin, opposite the station building and advise the operator of the position. Thereafter the guard or fireman, as the case may be, must return to his train or take such other action as the circumstances require.

(b) The operator must immediately carry out the provisions of regulations Nos. 82 and 99 (6), where applicable, and the detonators and/or lever collars must not be removed until the line is clear. Arrangements must be made for the driver of the following train which has to proceed over the section, to be warned in writing to proceed cautiously.

(7) *Where View Obstructed by Tunnel.*—Except where otherwise provided in the General Appendix (Part I) or local appendices, the guard must, in cases where there is a tunnel within the prescribed distance over which he has to go back to protect his train or where the prescribed distance terminates at the mouth of a tunnel, proceed through the tunnel and at the same time clearly display a "danger" hand-signal. Before the guard proceeds to the further end of the tunnel, he must place two detonators twenty yards apart on the rail at the entrance to the tunnel or in the tunnel, according to the distance the rear of the train is from the end of the tunnel nearest the obstruction. He must also place two detonators twenty yards apart on the rail at the end of the tunnel which is furthest from the obstruction or further if the view of the line is restricted.

(8) *Waar parallellooplyne versper is: Enkellyne en dubbellyne.*—(a) Wanneer 'n trein op 'n looplyn op 'n enkellyn of 'n dubbellyn tot stilstand kom as gevolg van omstandighede genoem in subklousule (3) hiervan, moet die kondukteur onmiddellik die trein van agter beskerm soos bepaal in subklousule (4) hiervan. Tot tyd en wyl daar vasgestel is dat geen parallellooplyne versper is nie, moet hy ook twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die aangrensende parallellyn of -lyne plaas. Die stoker moet onmiddellik 600 jaarts vorentoe loop, of verder as die uitsig beperk is, en voortdurend 'n gevaarhandsein duidelik vertoon. Nadat die stoker die vereiste afstand geloop het, moet hy twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas, en tot tyd en wyl daar vasgestel is dat die parallellooplyn of -lyne nie versper is nie, moet hy ook twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op sodanige lyn of lyne plaas, en onderwyl hy daar wag, moet hy 'n gevaarhandsein duidelik vertoon.

(b) Die drywer moet vasstel watter looplyn of -lyne versper is en die kondukteur en stoker dienoreenkomstig verwittig sodat beskerming daarna net op die lyn of lyne wat versper is, verleen word.

(c) Die drywer, kondukteur of stoker, na gelang van die geval, wat gaan om hulp te verkry, moet alle beskikbare middels aanwend om 'n trein wat op 'n versperde lyn nader, te stop, en die drywer van daardie trein van die omstandighede verwittig.

(d) Tensy anders in plaaslike aanhangsels bepaal, moet die drywer beskerming van voor verleen as daar nie 'n stoker op die lokomotief is nie.

(9) *Wanneer 'n loslokomotief twee of meer looplyne versper.*—Wanneer 'n loslokomotief op 'n dubbellyn of 'n enkellyn waar daar twee of meer parallellooplyne is, as gevolg van 'n ongeluk 'n aangrensende lyn of lyne versper, moet die stoker beskerming van voor verleen, en die drywer moet met die nodige gevaarhandsiniale en knalpatrone terugloop of 'n bevoegde dienaar daarmee stuur, om beskerming van agter te verleen soos bepaal in subklousule (8) (a) hiervan.

(10) *Beskerming van ballastreine.*—(a) *Ballastreine wat volgens die telegraaforderstelsel loop.*—Voor die vertrek van 'n ballastrein wat volgens die telegraaforderstelsel moet loop, moet die spoorbaanbeampte 'n bevoegde dienaar of twee dienare indien nodig, aansê om die kondukteur met die beskerming van die trein te help. Die kondukteur moet seker maak dat daardie dienaar begryp wat gedoen moet word en dat hy met die nodige handseinuitrusting en knalpatrone toegerus is. As die ballastrein tot stilstand gebring word buite 'n gebied wat deur vaste sinjale beskerm word, moet die trein op die voorgeskrewe wyse in beide rigtings beskerm word. As die ballastrein stadig loop, moet die twee dienare wat beskerming verleen, op die voorgeskrewe afstand van minstens 600 jaarts bly, en een voor en die ander agter die trein, en hulle moet op hierdie afstand bly solank die trein stadig loop.

(b) *Wanneer ballastrein in 'n trajek loop wat deur kleurligsinjale beheer word.*—'n Ballastrein wat werk verrig in 'n dubbellyntrajek wat deur kleurligsinjale beheer word, moet ooreenkomstig subklousule (4) hiervan beskerm word, maar die dienaar wat beskerming verleen, hoef net tot by die eerste stopsinjal na agter te gaan indien dit binne die voorgeskrewe afstand is. Hy moet op daardie plek bly en voortdurend 'n gevaarhandsein duidelik vertoon totdat die drywer hom terugroep.

Beskerming van trein wanneer dit stadig loop.

225. As die snelheid van 'n trein op 'n enkellyntrajek na vier myl per uur verminder, moet die kondukteur, behalwe as die trein volgens 'n teken „geen trein volg nie” of die beginsel „geen trein volg nie” loop, dadelik uit die kondukteurswa klim, een knalpatroon op die spoor plaas en weer in die kondukteurswa klim. Die kondukteur moet dié gedragslyn by tussenpose volg solank die snelheid van die trein vier myl per uur of minder bly en indien die telegraaftrajek lank is.

Waar 'n trein teen 'n steil helling tot stilstand kom.

(Van toepassing net op enkellyne.)

226. (1) *Wanneer trein teruggestoot word vir herhaalde poging om helling uit te ry.*—As 'n trein teen 'n steil helling tot stilstand kom en die drywer die trein wil teruggestoot om weer te probeer om die trein teen die helling te laat uitloop, moet hy sy stoker stuur om die kondukteur daarvan te verwittig. Tensy die drywer in besit is van 'n teken „geen trein volg nie” of die trein volgens die beginsel „geen trein volg nie” loop, moet die kondukteur minstens 600 jaarts teruggaan en 'n gevaarhandsein duidelik vertoon. Hy moet op daardie afstand van die agteruitbewegende trein bly en voortdurend 'n gevaarhandsein duidelik vertoon, totdat die trein weer vorentoe kan gaan. Die drywer moet sy trein versigtig agteruit laat beweeg en die lokomotieffluit dikwels blaas. Voordat die drywer weer vorentoe beweeg, moet hy die kondukteur terugroep, en laasgenoemde moet een knalpatroon op die spoor plaas voordat hy na sy trein terugkeer.

(8) *Where Parallel Running Lines Obstructed: Single and Double Lines.*—(a) When a train on a running line, on a single or a double line, comes to a standstill due to circumstances mentioned in sub-clause (3) hereof, the guard must immediately protect the train in rear as laid down in sub-clause (4) hereof. Until such time as it is established that no parallel running lines are obstructed, he must also place two detonators twenty yards apart on the adjacent parallel line or lines. The fireman must immediately proceed forward 600 yards, or further if the view is restricted, and continuously clearly display a "danger" hand-signal. After the fireman has proceeded the required distance he must place two detonators twenty yards apart on the rail and, until such time as it is established that the parallel running line or lines are not obstructed, he must also place two detonators twenty yards apart on such line or lines and while he waits there he must clearly display a "danger" hand-signal.

(b) The driver must establish which running line or lines are obstructed and advise the guard and fireman accordingly so that thereafter protection is provided only on the line or lines which are obstructed.

(c) The driver, guard or fireman, as the case may be, who proceeds to obtain assistance must adopt all available measures to stop a train which is approaching on an obstructed line and advise the driver of that train of the circumstances.

(d) Except where otherwise provided in local appendices, the driver must afford protection in front if there is no fireman on the locomotive.

(9) *When a Light Locomotive Obstructs Two or More Running Lines.*—When a light locomotive on a double line or a single line where there are two or more parallel running lines, obstructs an adjacent line or lines as a result of an accident, the fireman must afford protection in front and the driver must walk back, or send a competent servant, with the prescribed "danger" hand-signal and detonators, to afford protection in the rear as laid down in sub-clause (8) (a) hereof.

(10) *Protection of Ballast Trains.* (a) *Ballast Trains which Work under the Telegraph Order System.*—Before the departure of a ballast train which is to work under the telegraph order system, the permanent way official must appoint a competent servant or two servants if necessary, to assist the guard in protecting the train. The guard must satisfy himself that that servant understands the duties to be undertaken and that he is equipped with the necessary hand-signalling equipment and detonators. If the ballast train is stopped outside an area protected by fixed signals, the train must be protected in the prescribed manner in both directions. If the ballast train is running slowly the two servants affording protection must maintain the prescribed distance of at least 600 yards, one in front of and the other behind the train, and they must maintain this distance as long as the train is running slowly.

(b) *When Ballast Train Proceeds on a Section Controlled by Colour-light Signals.*—A ballast train which is working on a section of double line which is controlled by colour-light signals, must be protected in terms of sub-clause (4) hereof, but the servant who is affording protection is only required to proceed as far as the first "stop" signal in the rear if it is within the prescribed distance. He must remain at that point and continuously clearly display a "danger" hand-signal until he is recalled by the driver.

Protection of a Train When Running Slowly.

225. If the speed of a train on a single line section falls to four miles an hour the guard must, unless the train is proceeding on a "non-follow" token or on the "non-follow" principle, immediately leave the van, place one detonator on the rail and then rejoin the van. The guard must do this at intervals as long as the speed of the train remains at four miles an hour or less and if the telegraph section is long.

Where a Train Comes to a Stand on a Heavy Gradient.

(Applicable to Single Lines only.)

226. (1) *When the Train Sets Back to Make Another Attempt to Negotiate a Gradient.*—When a train comes to a standstill on a heavy gradient and the driver desires to set back to make another attempt to negotiate the gradient, he must send his fireman to advise the guard thereof. Unless the driver is in possession of a "non-follow" token or the train is proceeding under the "non-follow" principle, the guard must go back at least 600 yards, clearly displaying a "danger" hand-signal. He must maintain that distance from the backward moving train and continuously clearly display a "danger" hand-signal, until the train can again go forward. The driver must set back his train cautiously and frequently sound the locomotive whistle. Before the driver again goes forward he must recall the guard who must place one detonator on the rail before he returns to his train.

(2) *Wanneer trein verdeel moet word.*—(a) As die drywer besluit om die trein te verdeel, moet hy sy stoker stuur om die kondukteur van sy besluit te verwittig. Die kondukteur moet die drywer skriftelik magtig om met die voorste gedeelte van die trein na die volgende stasie of tussenuitwykspoor te gaan, die voertuie daar af te haak en dan met sy lokomotief terug te keer. Hy moet die drywer ook skriftelik die versekering gee dat hy die voertuie wat onder sy toesig gelaat word, nie sal laat beweeg nie.

(b) Voordat die drywer die trein verdeel, moet hy seker maak dat daar voldoende handremme aangeslaan is aan en keerwies geplaas is onder die wiele van die voertuie wat agtergelaat moet word. Voordat die drywer met die eerste gedeelte van die trein vertrek, moet hy daardie gedeelte 'n entjie vorentoe trek en seker maak dat geen ander voertuie as dié wat vir die eerste gedeelte bedoel is, volg of saamgeneem word nie. Die drywer moet ook twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar minstens 600 jaarts voor die stilstaande voertuie op die spoor plaas. Die drywer moet tydens mistige weer en snags 'n wit lig vasmaak voor aan die eerste voertuig van die gedeelte van die trein wat agtergelaat word.

(3) *Wanneer eerste gedeelte op stasie gelaat word.*—Die drywer moet onmiddellik na aankoms by die stasie die bedryfsdienaar van die omstandighede verwittig. Die drywer moet nie die trajek weer binnegaan om die orige gedeelte van sy trein te gaan haal 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 wanneer hy teruggaan, en indien nodig moet hy sy stoker vooruitsuur om vas te stel waar die voertuie is en handseine te vertoon.

(4) *Wanneer eerste gedeelte op 'n tussenuitwykspoor gelaat word.*—Indien die drywer na 'n tussenuitwykspoor moet gaan, mag hy die eerste gedeelte van sy trein daar laat en teruggaan om die orige gedeelte te haal, mits hy in besit is van die nodige magtiging soos bepaal in subklousule (3) hiervan.

(5) *Wanneer hulp deur 'n volgende trein verleen word.*—(a) Wanneer 'n trein wat volgens permissiebedryf op 'n enkellyn loop, deur die lokomotief van 'n volgende trein gehelp moet word, moet beide treine tot stilstand gebring word, en daarna moet die betrokke treinpersoneel tot 'n duidelike verstandhouding met mekaar geraak. Nadat die drywer van die volgende trein seker gemaak het dat sy trein behoorlik beskerm en beveilig is, moet hy die lokomotief afhaak, versigtig vorentoe ry en help om die trein wat hulp nodig het, aan te stoot tot bo-op die helling of sodanige ander plek as waartoe daar ooreengekom is, en daarna moet hy terugkeer om die vraag van sy eie trein te gaan haal. As die drywer egter besluit dat die vraag van die hulplokomotief dit sal toelaat, kan hulp verleen word sonder om die vraag van die hulplokomotief af te haak.

(b) As die trein wat hulp moet verleen, teen 'n steil helling tot stilstand gebring is, moet die drywer sy trein laat terugloop tot waar die lyn gelyk is, voordat hy sy lokomotief afhaak. Wanneer hierdie gedragsslyn gevolg word, moet die kondukteur van die trein wat hulp verleen, die beweging op die voorgeskrewe wyse beskerm [kyk subklousule (1) hiervan].

Onklaarraking van lokomotief: Stasie-tot-stasiebedryf.

(Van toepassing net op enkellyne.)

227. (1) *Kondukteur en drywer moet beraadslaag.*—Wanneer 'n lokomotief onklaar raak op 'n enkellyn buite die gebied wat deur vaste sinjale by 'n telegraafstasie beskerm word, maar dit veilig met behulp van 'n ander lokomotief beweeg kan word, moet die drywer en die kondukteur tot 'n duidelike verstandhouding geraak aangaande die beste gedragsslyn wat gevolg moet word. In sulke gevalle is die drywer daarvoor verantwoordelik om finaal te besluit watter handelwyse gevolg moet word.

(2) *Wanneer trein na 'n stasie of tussenuitwykspoor aangestoot word.*—Indien die trein deur 'n volgende trein wat volgens permissiebedryf loop, na die volgende stasie aangestoot kan word soos bepaal in regulasie no. 226 (5), mag dit gedoen word. As daar 'n tussenuitwykspoor tussenin is en dit nodig bevind word om die onklaar geraakte trein daar te laat, moet die kondukteur van die trein wat hulp verleen, die teken verkry wat in die besit van die drywer van die onklaar geraakte trein is. Hy moet volledige skriftelike besonderhede van die onklaarraking asook die versekering dat die trein nie beweeg sal word nie, van die kondukteur van die onklaar geraakte trein verkry en dit tesame met die teken aan die bedryfsdienaar op die volgende stasie oorhandig. Nadat die drywer van die onklaar geraakte trein sy teken aan die kondukteur oorhandig het, moet hy sorg dat die onklaar geraakte trein op die tussenuitwykspoor bly staan totdat hulp opdaag.

(2) *When Train has to be Divided.*—(a) Should the driver decide to divide the train he must send his fireman to inform the guard of his decision. The guard must authorise the driver in writing to proceed with the first portion of the train to the station or interloop in advance, to detach the vehicles there and then to return with his locomotive. He must also give the driver a written assurance that the vehicles left in his charge will not be moved.

(b) Before the driver divides the train he must ensure that sufficient hand-brakes are applied to and sufficient scotches are placed under the wheels of the vehicles which have to be left behind. Before the driver proceeds with the first portion of the train, he must draw that portion forward a short distance and ensure that no vehicles, other than those intended to form the first portion, follow or are taken forward. The driver must also place two detonators twenty yards apart on the rail at least 600 yards in front of the standing vehicles. The driver must during foggy weather and at night affix a white light in front of the first vehicle of the portion of the train which is left behind.

(3) *When First Portion Left at Station.*—The driver must immediately on arrival at the station inform the operator of the circumstances. The driver must not re-enter the section for the remaining portion of his train unless he is in possession of the token he brought with him and the written instructions from his guard. The driver must exercise care when he returns and, if necessary, he must send his fireman ahead to locate the vehicles and to give hand-signals.

(4) *When First Portion Left at Interloop.*—Should the driver have to proceed to an interloop he may leave the first portion of his train there and return for the remaining portion, provided he is in possession of the necessary authority as laid down in sub-clause (3) hereof.

(5) *When Assistance is Given by a Following Train.*—(a) When a train, which is proceeding under permissive working on a single line, must be assisted by the locomotive of a following train, both trains must be brought to a standstill and thereafter the train staff concerned must come to a clear understanding with one another. After the driver of the following train has ensured that his train is properly protected and secured, he must detach the locomotive, proceed forward cautiously and assist by propelling the train requiring assistance to the top of the gradient or to such other place as is agreed upon and thereafter he must return to fetch the load of his own train. If, however, the driver decides that the load of the assisting locomotive will permit it, assistance may be rendered without detaching the load of the assisting locomotive.

(b) If the train which is to render assistance has been brought to a standstill on a steep gradient, the driver must set back his train to where the line is level before detaching his locomotive. When this course is followed the guard of the train rendering assistance must protect the movement in the prescribed manner. [See sub-clause (1) hereof.]

Locomotive Failure: Station to Station Working.

(Applicable to Single Lines only.)

227. (1) *Guard and Driver must Confer.*—When a locomotive fails on a single line outside the area protected by fixed signals at a telegraph station but can be safely moved with the assistance of another locomotive, the driver and the guard must come to a clear understanding as to the best course to follow. In such cases the driver is responsible for finally deciding what course must be followed.

(2) *When Train is Propelled to Station or Interloop.*—If the train can be propelled, by a following train under permissive working, to the station in advance as provided in regulation No. 226 (5), this may be done. If an interloop intervenes and it is found necessary to leave the "failed" train there, the guard of the train giving assistance must obtain the token held by the driver of the "failed" train. He must obtain full written details of the failure and also an assurance from the guard of the "failed" train that the train will not be moved and hand this together with the token to the operator at the next station. After the driver of the "failed" train has handed over his token to the guard, he must ensure that the "failed" train remains stationary at the interloop until assistance arrives.

(3) *Stoker moet teken na naaste stasie neem.*—(a) Wanneer die hulp van 'n volgende trein nie verkry kan word nie, moet die stoker na die bedryfsdienaar op die naaste stasie gestuur word met die teken en volledige skriftelike besonderhede van die onklaarraking en die aard van die verlangde hulp, tesame met die skriftelike versekering dat die trein nie beweeg sal word nie. Die stoker moet waar doenlik hulp van baanmeesters en 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 onklaar geraakte trein stilstaan totdat 'n nuwe magtiging vir die vervoer daarvan uitgereik is of 'n teken weer aan hom oorhandig word wat hom magtig om met sy trein voort te gaan.

(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, mag dit gedoen word. Daardie lokomotief moet egter nie na die vorige stasie gaan, nie tensy die drywer in besit is van 'n teken „geen trein volg nie” of die trein volgens die beginsel „geen trein volg nie” loop.

(4) *Teken moet weggesluit word.*—Die bedryfsdienaar wat die teken van die onklaar geraakte trein ontvang, moet dit dadelik wegsluit, die bedryfsdienaar by die ander end van die trajek in kennis stel dat hy dit gedoen het en daarna reëlins tref dat die bepalings van subklousule (6) of (8) hiervan, na gelang van die geval, uitgevoer word.

(5) *Wanneer moontlik moet spreekverbinding aangeknoop word.*—(a) As 'n trein wat onklaar geraak het, met 'n veldtelefoon toegerus is en die stoker die voorgeskrewe beskerming van voor ten opsigte van die trein verleen het, moet hy die plek van die kondukteur inneem waar laasgenoemde die trein van agter beskerm, sodat die kondukteur met die bedryfsdienaar op een van die stasies aan weerskante in verbinding kan tree om hulp te vra. Die kondukteur moet die teken van die drywer verkry en die bedryfsdienaar die versekering gee dat hy die teken in sy besit het en sal hou totdat hulp opgedaag het, en dat die trein nie intussen beweeg sal word nie. Daarna moet hulp ooreenkomstig die bepalings van subklousule (6) of (8) hiervan, na gelang van die geval, gestuur word.

(b) As spreekverbinding nie by die trein aangeknoop kan word nie, moet die bepalings van subklousule (3) hiervan nagekom word. As die stoker op 'n plek kom waar spreekverbinding met die telegraafstasie by die een of die ander end van die telegraaftrajek aangeknoop kan word, moet hy deur middel daarvan die omstandighede aan die bedryfsdienaar rapporteer. Die bedryfsdienaar moet die versekering verkry van die stoker wat die voorval rapporteer, dat die teken van die onklaar geraakte trein in sy besit is en dat die trein nie beweeg sal word nie. Daarna moet die stoker na die onklaar geraakte trein terugkeer en die teken aan die kondukteur oorhandig, wat dit moet hou en moet sorg dat die versekering wat deur die stoker gegee is dat die trein nie beweeg sal word nie, nagekom word. Reëlins soos bepaal in subklousule (6) of (8) hiervan, na gelang van die geval, moet dan getref word om die nodige hulp te stuur.

(c) Wanneer daar in die geval van 'n motorwatrein waarvan die drywer nie deur 'n drywersassistent vergesel word nie, om hulp gestuur moet word, moet 'n kaartjiesondersoeker die pligte van die stoker, soos bepaal in subklousule (3) en paragrawe (a) en (b) hiervan, uitvoer.

(6) *Verwydering van onklaar geraakte trein.*—Nadat daar tot 'n duidelike verstandhouding geraak is en die betrokke bedryfsdienare by elke end van die telegraaftrajek die nodige vraag- en antwoordberigte op gewone telegramvorms gewissel het, kan die hulplokomotief van die een of die ander end van die trajek kragtens 'n manuskriporder gestuur word. Die berigte en die manuskriporder moet soos volg lui:

VRAAGBERIG.

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

Trein no.....het onklaar geraak by*.....

Aangesien die versekering ontvang is dat die teken ingetrek is en dat die onklaargeraakte trein nie beweeg sal word nie, is ek van plan om 'n lokomotief te stuur om die onklaar geraakte trein na†..... te trek†/aan te stoot en om die trajek te sluit teen alle treine totdat die hulplokomotief op§.....aangekom het.

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

Bedryfsdienaar.

(3) *Fireman Must Take Token to Nearest Station.*—(a) When the assistance of a following train cannot be obtained, the fireman must be sent to the operator at the nearest station with the token and full written particulars of the failure and the nature of the assistance required, together with a written assurance that the train will not be moved. The fireman must, where practicable, obtain the assistance of platelayers and their trolleys to enable him to reach his destination as quickly as possible. After the driver has given up his token, the "failed" train must remain stationary until a new authority to move it has been issued or a token is again handed to him which authorises him to proceed with his train.

(b) If there is more than one locomotive on the train and one of them can be used to take the token to the nearest station, this may be done. That locomotive must not, however, proceed to the station in rear unless the driver holds a "non-follow" token or the train is proceeding under the "non-follow" principle.

(4) *Token Must be Locked Up.*—The operator receiving the token of the "failed" train must at once place it under lock and key, advise the operator at the other end of the section that he has done so and thereafter arrange to carry out the provisions of sub-clause (6) or (8) hereof, as the case may be.

(5) *When Possible Speaking Communication Must be Established.*—(a) If a train which has failed is equipped with a field telephone and the fireman has afforded the prescribed protection in front of the train, he must take the place of the guard where the latter is protecting the train in the rear, so that the guard may communicate with the operator at one of the stations on either side to ask for assistance. The guard must obtain the token from the driver and must give the operator the assurance that he has the token in his possession and will retain it until assistance has arrived and that meantime the train will not be moved. Thereafter assistance in accordance with the provisions of sub-clause (6) or (8) hereof, as the case may be, must be sent.

(b) If speaking communication cannot be established at the train, the provisions of sub-clause (3) hereof must be observed. If the fireman arrives at a place where speaking communication with a telegraph station at one or other end of the telegraph section can be established, he must by this means report the circumstances to the operator. The operator must obtain an assurance from the fireman reporting the occurrence that the token of the "failed" train is in his possession and that the train will not be moved. Thereafter the fireman must return to the "failed" train and hand the token to the guard who must retain it, and must ensure that the assurance given by the fireman that the train will not be moved, is observed. Arrangements as provided in sub-clause (6) or (8) hereof, as the case may be, must then be made to send the necessary assistance.

(c) When in the case of a motor coach train, the driver of which is not accompanied by a driver's assistant, assistance has to be sent for, a ticket examiner must carry out the duties of the fireman, as provided in sub-clause (3) and paragraphs (a) and (b) hereof.

(6) *Removal of "Failed" Train.*—After a clear understanding has been arrived at and the operators concerned at each end of the telegraph section have exchanged the necessary question and reply messages on ordinary telegram forms, the assisting locomotive may be sent from the one or the other end of the section in accordance with the manuscript authority. The messages and manuscript authority must read as follows:—

QUESTION MESSAGE.

From _____ To _____
Train No. _____ failed at* _____

An assurance having been received that the token has been withdrawn and that the "failed" train will not be moved, I propose to despatch a locomotive to haul†/propel "failed" train to‡ _____ and to block the section against all trains until the assisting locomotive has arrived at§ _____

Time _____ Date _____

Operator.

ANTWOORDBERIG.

Van _____ Aan _____

Kennis is geneem van onklaarraking van trein no. _____

Ek stem in dat die lokomotief die onklaar geraakte trein na† _____

_____trek†/aanstoot en dat die trajek gesluit word teen alle treine totdat die hulplokomotief op§ _____aangekom het.

Tyd _____

Datum _____

Bedryfsdienaar.

MANUSKRIPORDER.

_____-stasie,

_____19_____

Aan drywer van lokomotief no. _____

Aangesien die nodige berigte gewissel is, dien hierdie order as u magtig-
ing om versigtig na* _____te ry om onklaar

geraakte trein no. _____na† _____

te trek†/aan te stoot, en die trajek sal teen alle treine gesluit word totdat u
aankom op§ _____

Tyd _____

Bedryfsdienaar.

* Voeg in mylpunt of tussenuitwykspoor.

† Voeg in stasie of tussenuitwykspoor.

‡ Skrap onnodige woord(e).

§ Voeg in stasie waarheen hulplokomotief uiteindelik moet gaan.

(7) *Verwydering van onklaar geraakte trein en hervatting van gewone bedryf.*—(a) Wanneer die hulplokomotief by die plek aankom waar die onklaar geraakte trein staan, moet die drywer van die hulplokomotief die onklaar geraakte trein na die tussenuitwykspoor of die telegraafstasie neem soos bepaal in die manuskriporder.

(b) As die reëlins vir die verwydering van die onklaar geraakte trein ooreenkomstig subklousule (6) hiervan getref is, moet die drywer van die hulplokomotief voor sy vertrek met die onklaar geraakte trein, die teken wat oorspronklik in die besit van die drywer van die onklaar geraakte trein was, van die kondukteur van daardie trein verkry.

(c) Wanneer die hulplokomotief uiteindelik op die telegraafstasie aankom, moet die drywer die manuskriporder en ook die teken wat die drywer van die onklaar geraakte trein oorspronklik gehad het, indien dit in sy besit is, aan die bedryfsdienaar oorhandig. Nadat die onklaar geraakte trein volledig na die telegraafstasie gebring is en die bedryfsdienaar hierdie tekens verkry het, moet hy seker maak dat die telegraaftrajek vry is en daarna die bedryfsdienaar by die ander end van die telegraaftrajek in kennis stel. Waar trajekte deur middel van die Van Schoortreintekenstelsel of die houttreinstaf- en papierkaartjiesstelsel beheer word moet berigte K en KI gewissel word voordat gewone bedryf hervat mag word.

(d) (i) As die onklaar geraakte trein op die tussenuitwykspoor gelaat word, moet 'n skriftelike versekering van die kondukteur dat die trein nie beweeg sal word nie, verkry en saam met die teken van die onklaar geraakte trein aan die bedryfsdienaar op die volgende stasie oorhandig word. Die bedryfsdienaar wat die teken van die onklaar geraakte trein ontvang, moet dit dadelik wegsluit en die bedryfsdienaar by die ander end van die trajek in kennis stel dat hy dit gedoen het.

(ii) Kruisings moet nie gereël word om op die tussenuitwykspoor plaas te vind waar 'n onklaar geraakte trein staan nie.

(iii) Op trajekte wat gewoonlik deur middel van die Van Schoortreintekenstelsel beheer word, moet telegraaforderbedryf van „stasie tot stasie” ooreenkomstig klousule 46, afdeling III van die Algemene Aanhangel (deel I) ingestel word. Drywers wat deur die betrokke telegraaftrajek ry, moet deur die bedryfsdienaar gestop en gewaarsku word dat daar 'n onklaar geraakte trein op die tussenuitwykspoor staan. [Kyk klousule 18 (2), afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I).]

REPLY MESSAGE.

From _____ To _____
 Failure of train No. _____ noted. I agree to locomotive
 hauling†/propelling "failed" train to† _____
 and to section being blocked against all trains until the assisting locomotive
 has arrived at§ _____

Time _____ Date _____

Operator.

MANUSCRIPT AUTHORITY.

 Station,
 _____ 19 _____

To driver of locomotive No. _____

As the necessary messages have been exchanged, this is your authority
 to proceed cautiously to* _____
 to haul†/propel "failed" train No. _____ to† _____
 _____ and the section will be blocked against all
 trains until your arrival at§ _____

Time _____

Operator.

* Insert mileage or interloop.

† Insert station or interloop.

‡ Delete word(s) not required.

§ Insert station to which assisting locomotive must finally proceed.

(7) Removal of "Failed" Train and Resumption of Normal Working.—

(a) When the assisting locomotive arrives at the place where the "failed" train is standing, the driver of the assisting locomotive must take the "failed" train to the interloop or to the telegraph station as provided in the manuscript authority.

(b) If the arrangements for the removal of the "failed" train have been carried out in terms of sub-clause (6) hereof, the driver of the assisting locomotive must, before proceeding with the "failed" train, obtain the token originally held by the driver of the "failed" train from the guard of that train.

(c) When the assisting locomotive finally arrives at the telegraph station, the driver must deliver the manuscript authority, and also, if in his possession, the token originally held by the driver of the "failed" train, to the operator. After the "failed" train complete has been brought to the telegraph station and the operator has obtained these tokens he must satisfy himself that the telegraph section is clear, and thereafter advise the operator at the other end of the telegraph section. Where sections are controlled by the Van Schoor Train Token System or the Wooden Train Staff and Paper Ticket System, "K" and "KI" messages must be exchanged before normal working may be resumed.

(d) (i) If the "failed" train is left at the interloop a written assurance from the guard that the train will not be moved, must be obtained and, together with the token of the "failed" train, must be handed to the operator at the next station. The operator receiving the token of the "failed" train must immediately place it under lock and key and advise the operator at the other end of the section that he has done this.

(ii) Crossings must not be arranged to take place at an interloop at which a "failed" train is standing.

(iii) On sections normally controlled by means of the Van Schoor Train Token System, "station to station" telegraph order working must be introduced in accordance with clause 46, Section III of the General Appendix (Part I). Drivers who proceed through the telegraph section concerned must be stopped and warned by the operators that there is a "failed" train standing at the interloop. [See clause 18 (2), Section VI of the General Appendix (Part I).]

(iv) Op trajekte wat gewoonlik deur middel van die telegraaforderstelsel beheer word, moet die gedraglyne uiteengesit in klousule 18, afdeling VI van die Algemene Aanhangsel (deel I) gevolg word. Op trajekte met net een tussenuitwykspoor moet bedryf van „stasie tot stasie” gehandhaaf word.

(v) Die bedryfsdienare aan weerskante van die betrokke telegraaftrajek moet onverwyld reëlings tref om die onklaar geraakte trein weg te ruim ooreenkomstig die bepalinge van subklousule (6) hiervan. Sodra dit gedoen is, moet die bepalinge van paragraaf (c) hiervan nagekom word.

(8) *Hulp op 'n ander wyse as deur middel van hulplokomotief verleen.*—As die onklaarraking van 'n lokomotief van so 'n aard is dat hulp anders as deur middel van 'n hulplokomotief verleen word, moet die bepalinge van regulasie no. 229 (3) nagekom word.

Wanneer 'n trein weens 'n ongeluk, ontsporing of verspoeling nie kan voortgaan nie.

(Van toepassing net op enkellyne.)

228. Wanneer 'n trein op 'n enkellyn weens 'n ongeluk, ontsporing, verspoeling of ander versperring nie kan voortgaan nie, moet die betrokke treinpersoneel die bepalinge van subklousule (1) en subklousule (3) of (5) van regulasie no. 227, of regulasie no. 226 (1), na gelang van die geval, nakom. As die lokomotief gebruik kan word om die teken en daardie gedeelte van die trein wat nie ontspoor het nie, na die volgende stasie te neem, mag dit gedoen word.

Hulp aan trein wat weens ongeluk, ontsporing, verspoeling of ander versperring nie kan voortgaan nie.

(Van toepassing net op enkellyne.)

229. (1) *Stasiebeamptes in beheer moet stappe doen om hulp te stuur.*—Wanneer 'n trein op 'n enkellyn buite die gebied wat deur vaste sinjale by 'n telegraafstasie beskerm word, weens 'n ongeluk, ontsporing, verspoeling of ander versperring nie kan voortgaan nie, moet die stasiebeampte in beheer wat in kennis gestel is dat die trein nie kan voortgaan nie, dadelik die stasiebeampte in beheer by die ander end van die telegraaftrajek daarvan verwittig. Sodra hulle tot 'n duidelike verstandhouding met mekaar geraak het, moet hulle stappe doen om hulp van een of beide kante van die versperring te stuur.

(2) *Hulp verleen deur noodtrein.*—Indien hulp deur middel van 'n noodtrein of hulplokomotief verleen word, moet die bepalinge van regulasie no. 230 nagekom word. (Kyk ook regulasies nos. 231 en 232.)

(3) *Hulp op 'n ander wyse as deur middel van noodtrein verleen.*—
(a) As hulp nie per spoor, soos byvoorbeeld deur middel van 'n noodtrein of hulplokomotief, verleen word nie, moet die teken van die onklaar geraakte trein deur die kondukteur gehou of aan hom oorhandig word. As die teken na die stasie geneem is, moet dit met die stoker of kaartjies-ondesoeker, na gelang van die geval, aan die kondukteur teruggestuur word, en die kondukteur moet sorg dat die versekering wat deur hom gegee is soos bepaal in regulasie no. 227 (3) of (5), stip nagekom word. Sodra die versperring verwyder is, moet die kondukteur die teken aan die drywer oorhandig, en laasgenoemde moet daarvolgens voortgaan.

(b) *Telegraaftrajek moet vry van ander treine gehou word.*—Geen ander trein mag afgestuur word oor die telegraaftrajek waarin die onklaar geraakte trein is nie voordat die versperring verwyder is, en die beamptes in beheer seker gemaak het dat die lyn vry is vir die veilige deurgang van treine.

Loodsbedryf op enkellyne.

230. (1) *Instel van loodsbedryf.*—(a) Op 'n enkellyn moet minstens twaalf loodsbedryfvorms (T. 367a) by elke stasie beskikbaar wees vir die instel van loodsbedryf wanneer dit nodig is.

(b) Die stasiebeampte in beheer van die stasie waarvandaan hulp verleen moet word, moet loodsbedryf instel tot by die plek van versperring. Hy moet berigte R en RI met die stasiebeampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek wissel, twee loodsbedryfvorms invul en teken, en een daarvan aan die bedryfsdienaar en een aan die dienaar wat as loods sal optree, adresseer. Hierdie vorms moet deur die bedryfsdienaar en die dienaar wat as loods moet optree, in mekaar se teenwoordigheid geteken en daarna aan hulle oorhandig word. As die stasiebeampte in beheer as loods optree, moet hy 'n eksemplaar van die loodsbedryfvorm aan die dienaar wat in beheer van sy stasie gelaat word, adresseer en oorhandig.

(c) Die stasiebeampte in beheer wat loodsbedryf instel, moet seker maak dat al die betrokke dienare op die hoogte gestel is omtrent hulle pligte in verband met loodsbedryf.

(iv) On sections normally controlled by means of the telegraph order system, the procedure prescribed in clause 18, Section VI of the General Appendix (Part I) must be followed. On sections with only one interloop, "station to station" working must be maintained.

(v) The operators at both ends of the telegraph section concerned must make prompt arrangements to clear the "failed" train in accordance with the provisions of sub-clause (6) hereof. As soon as this has been done the provisions of paragraph (c) hereof must be observed.

(8) *Assistance Afforded by Means Other than an Assisting Locomotive.*—If the failure of a locomotive is of such a nature that assistance other than by means of an assisting locomotive is afforded, the provisions of regulation No. 229 (3) must be observed.

When a Train Cannot Proceed due to Accident, Derailment or Washaway.

(Applicable to Single Lines only.)

228. When a train on a single line cannot proceed due to accident, derailment, washaway or other obstruction, the train staff concerned must observe the provisions of sub-clause (1) and sub-clause (3) or (5) of regulation No. 227, or regulation No. 226 (1), as the case may be. If the locomotive can be used to take the token and that portion of train which has not derailed to the next station, this may be done.

Assistance to a Train which is Unable to Proceed owing to Accident, Derailment, Washaway or Other Obstruction.

(Applicable to Single Lines only.)

229. (1) *Station Officials-in-charge Must take steps to send Assistance.*—When a train on a single line, outside the area protected by fixed signals at a telegraph station, cannot proceed due to accident, derailment, washaway or other obstruction, the station official-in-charge, who is advised that the train cannot go forward, must promptly advise the station official-in-charge at the other end of the telegraph section, thereof. As soon as they have arrived at a clear understanding with each other, they must take steps to send assistance from one or both sides of the obstruction.

(2) *Assistance by Breakdown Train.*—If assistance is to be afforded by means of a breakdown train or an assisting locomotive, the provisions of regulation No. 230 must be observed. (See also regulations Nos. 231 and 232.)

(3) *Assistance by means other Than By Breakdown Train.*—(a) If assistance is not afforded by rail, such as by a breakdown train or assisting locomotive, the token of the "failed" train must be retained by the guard or be handed to him. If the token has been taken to the station it must be sent back to the guard with the fireman or ticket examiner, as the case may be, and the guard must ensure that the assurance given by him, as provided in regulation No. 227 (3) or (5), is strictly observed. As soon as the obstruction is removed the guard must hand the token to the driver who must proceed in accordance therewith.

(b) *Telegraph Section Must be Kept Clear of Other Trains.*—No other train may be despatched over the telegraph section wherein the "failed" train is, until the obstruction is removed and the officials-in-charge have ensured that the line is clear for the safe passage of trains.

Pilot-working on Single Lines.

230. (1) *Introduction of Pilot-working.*—(a) On a single line at least twelve pilot-working forms (T.367a) must be available at every station for the introduction of pilot-working, when it is necessary.

(b) The station official-in-charge of the station from which assistance must be rendered must introduce pilot-working to the place of obstruction. He must exchange messages "R" and "RI" with the station official-in-charge at the other end of the telegraph section concerned, fill in and sign two pilot-working forms and address one to the operator and one to the servant who will act as pilotman. These forms must be signed by the operator and the servant who must act as pilotman, in the presence of each other, and thereafter must be handed over to them. If the station official-in-charge acts as pilotman he must address and hand a copy of the pilot-working form to the servant who is left in charge at his station.

(c) The station official-in-charge who introduces pilot-working must ensure that all servants concerned have been instructed in their duties in connection with pilot-working.

(d) Nadat loodsbedryf ingestel is, mag 'n trein nie toegelaat word om die telegraaftrajek van die een of die ander end af binne te gaan nie tensy die loods teenwoordig is. Die loods moet 'n rooi armband* of ander onderskeidingsteken aan sy linkerarm dra.



(2) *Loodsbedryf van beide ente van 'n trajek.*—(a) Loodsbedryf moet van beide ente van 'n trajek ingestel word as dit nodig is om—

- (i) van beide ente hulp te verleen of die lyn op te ruim;
- (ii) passasiers van een trein na 'n ander te laat oorklim by die plek van versperring.

(b) Die stasiebeamptes in beheer aan weerskante van die betrokke telegraaftrajek moet loodsbedryf instel tot by die plek van versperring. Hulle moet afsonderlike berigte R en RI wissel en daarna die bepalinge van subklousule (1) (b) hiervan nakom.

(3) *Wanneer treine teruggebring moet word.*—Indien een of meer treine die trajek voor die aanvang van loodsbedryf binnegeloop het, moet die loods, van watter end hy ook al aangestel is, onderweg na die plek van versperring die tekens insamel wat in die besit is van die drywer van elke trein wat hy onderweg verbygaan. As die loods besluit dat dit nodig is om die treine te laat terugbring, moet hy 'n loodskaartjie aan die kondukteur en drywer van elke trein behalwe die laaste een uitreik. Die loods moet die drywer van die laaste trein vergesel en by sy terugkoms op die stasie waar hy aangestel is, die tekens aan die bedryfsdienaar oorhandig. Die bedryfsdienaar moet die tekens wegsluit en die bedryfsdienaar by die teenoorgestelde end van die betrokke telegraaftrajek dienooreenkomstig verwittig.

(4) *Wanneer trajek na vorentoe ontruim word.*—(a) As treine weer kan voortgaan, moet die trajek, waar dit uitvoerbaar is, ontruim word deur die trein wat onklaar geraak het of vertraag is en die treine wat daarop volg, vorentoe te werk. Die loods wat die gedeelte van die trajek agter die versperring beheer, moet die treine oorhandig aan die loods wat die gedeelte van die trajek voor die versperring beheer. Laasgenoemde loods moet elke trein, behalwe die laaste, volgens vasgestelde pouse met 'n loodskaartjie afstuur; die laaste trein moet deur beide loodse vergesel word.

(b) By aankoms van beide loodse op die stasie, moet die loods wat tekens in sy besit het, dit aan die bedryfsdienaar oorhandig, wat dit moet wegsluit en die bedryfsdienaar by die teenoorgestelde end van die betrokke telegraaftrajek dienooreenkomstig verwittig. Die stasiebeampte in beheer moet die loodsbedryfsvorms van beide loodse asook van die bedryfsdienaar op sy stasie terugneem en kanselleer. Daarna moet hy die stasiebeampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek daarvan verwittig en terselfdertyd die nommers en besonderhede van al die treine wat aangekom het, aan hom verstrekk.

(c) Die stasiebeampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek moet die loodsbedryfsvorm in besit van sy bedryfsdienaar terugneem en kanselleer.

(d) Nadat beide stasiebeamptes in beheer séker gemaak het dat al die treine aangekom het en dat die lyn vry is vir die veilige deurgang van treine, moet berigte K en KI gewissel word voordat gewone bedryf hervat word.

(5) *Wanneer trajek na agtertoe ontruim word.*—As dit nie doenlik is om die trein(e) vorentoe te werk nie en dit nodig is om hulle na die stasie agtertoe te laat terugkeer ten einde die trajek te ontruim, moet beide loodse die laaste trein vergesel. Daarna moet die bepalinge van subklousule (4) hiervan nagekom word.

(6) *Wanneer die trajek in beide rigtings ontruim word.*—As dit nodig is om een of meer treine wat deur die versperring geraak word, vorentoe en een of meer agtertoe te werk ten einde die telegraaftrajek te ontruim, moet die trein of treine wat na vorentoe gewerk moet word, afgestuur word deur die loods wat die voorste gedeelte van die trajek beheer. Die trein of treine wat na agtertoe gewerk moet word, moet afgestuur word deur die loods wat die agterste gedeelte van die trajek beheer. Nadat elke loods met die laaste trein aangekom het op die stasie waar hy aangestel is, moet gewone bedryf hervat word nadat die bepalinge van subklousule (4) (b), (c) en (d) hiervan nagekom is.

* Loods se onderskeidingsteken.

(d) After pilot-working has been introduced a train may not be allowed to enter the telegraph section from either end unless the pilotman is present. The pilotman must wear a red armlet* or other distinguishing badge on his left arm.



(2) *Pilot-working from Both Ends of a Section.*—(a) Pilot-working must be introduced from both ends of a section if it is necessary—

- (i) to render assistance or to clear the line from both ends;
- (ii) to transfer passengers from one train to another at the scene of obstruction.

(b) The station officials-in-charge on both sides of the telegraph section concerned must introduce pilot-working to the place of obstruction. They must exchange separate messages "R" and "RI" and thereafter carry out the provisions of sub-clause (1) (b) hereof.

(3) *When Trains Must be Brought Back.*—Should one or more trains have entered the section before pilot-working has commenced, the pilotman, from whichever end appointed must, as he proceeds to the scene of the obstruction, collect the tokens carried by the driver of each train which he passes on his way. If the pilotman decides that it is necessary for the trains to be brought back, he must issue a pilot ticket to the guard and driver of each train except the last. The pilotman must accompany the driver of the last train and on his return to the station, at which he was appointed, hand the tokens to the operator. The operator must place the tokens under lock and key and advise the operator at the opposite end of the telegraph section affected accordingly.

(4) *When Section is Cleared in Forward Direction.*—(a) When trains can again proceed the section must be cleared, where practicable, by working forward the train which had been disabled or delayed and the trains following it. The pilotman controlling the portion of the section in rear of the obstruction must hand the trains over to the pilotman controlling the portion of the section in advance of the obstruction. The last-mentioned pilotman must despatch each train, except the last, at the prescribed interval on a pilot ticket; the last train must be accompanied by both pilotmen.

(b) On arrival of both pilotmen at the station, the pilotman who has tokens in his possession must hand them to the operator, who must place them under lock and key and advise the operator at the opposite end of the telegraph section concerned accordingly. The station official-in-charge must withdraw the pilot-working forms from both pilotmen and also from the operator at his station, and must cancel them; he must then advise the station official-in-charge at the other end of the telegraph section concerned and at the same time furnish him with the numbers and particulars of all trains which have arrived.

(c) The station official-in-charge at the other end of the telegraph section concerned must withdraw and cancel the pilot-working form held by his operator.

(d) After both station officials-in-charge have ensured that all trains have arrived and that the line is clear for the safe passage of trains, "K" and "KI" messages must be exchanged before normal working is resumed.

(5) *When Section is Cleared in Backward Direction.*—If it is not practicable to work the train(s) forward and it is necessary to return them to the station in rear in order to clear the section, both pilotmen must accompany the last train. Thereafter the provisions of sub-clause (4) hereof must be carried out.

(6) *When Section is Cleared in Both Directions.*—Should it be necessary to work one or more of the trains affected by the obstruction in the forward direction and one or more in the backward direction, in order to clear the telegraph section, the train or trains which have to be worked in the forward direction must be despatched by the pilotman controlling the forward portion of the section. The train or trains which have to be worked in the backward direction must be despatched by the pilotman controlling the rear portion of the section. After each pilotman has arrived with the last train at the station at which he was appointed, normal working must be resumed after the provisions of sub-clause (4) (b), (c) and (d) hereof have been observed.

* Pilotman's badge.

(7) *Omrui van loods.*—Indien 'n dienaar 'n loods se pligte oorneem voordat die versperring verwyder is, moet nuwe loodsbedryfsvorms uitgemaak en die oorspronklike vorms gekanselleer word. Die loods wat dienste oorneem, moet nie 'n loods se onderskeidingsteken dra of sy pligte aanvaar voordat die loods wat afgelos word, van sy dienste vrygestel is en sy onderskeidingsteken afgehaal het nie.

(8) *Omrui van bedryfsdienaar.*—Indien 'n bedryfsdienaar deur 'n ander bedryfsdienaar afgelos word onderwyl loodsbedryf aan die gang is, moet die dienaar wat op diens kom, die bedryfsdienaar se loodsbedryfvorm teken in die teenwoordigheid van die dienaar wat van diens gaan. Die loods moet met die eerste geleentheid die handtekening van die bedryfsdienaar wat op diens gekom het, op sy vorm verkry.

Lyn versper: Van Schoortreintekeninstrumente in orde maar spreekinstrumente weier.

231. (1) *Hoe hulp verleen moet word.*—(a) Wanneer 'n trein tot stilstand gekom het buite die gebied wat deur vaste sinjale by 'n telegraafstasie beskerm word, en dit nie kan voortgaan nie, en die spreekverbinding tussen die twee betrokke telegraafstasies onderbreek maar die Van Schoortreintekeninstrumente in orde is, moet die bedryfsdienaar wat die teken ontvang soos bepaal in regulasie no. 227 (3) of 228, die sein „Versperringsgevaar” (ses slae) aan die stasie by die ander end van die betrokke telegraaftrajek gee [kyk klousule 35, afdeling III van die Algemene Aanhangel (deel I)]. As loodsbedryf ingestel word, moet die bedryfsdienaar die teken wegsluit.

(b) Indien doenlik moet die stasiebeampte in beheer van die stasie waarheen die teken geneem word, hulp van sy kant af stuur. As hulp nie van sy kant af verleen kan word nie, moet die stasiebeampte in beheer die teken met volledige skriftelike besonderhede van die onklaarraking en die aard van die vereiste hulp, op die spoedigste wyse aan die stasiebeampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek stuur.

(c) Wanneer hulp verleen word, moet die gedragslyn in regulasie no. 229 voorgeskryf, gevolg word. As hulp deur middel van loodsbedryf gestuur word, moet die bepalings van regulasie no. 230 nagekom word, behalwe dat berigte R en RI nie gewissel kan word nie.

(2) *Loodsbedryf van beide ente.*—As loodsbedryf van beide ente van 'n telegraaftrajek ingestel is omdat die lyn deur 'n onklaar geraakte trein versper is, moet die trajek indien doenlik na vorentoe ontruim word deur middel van loodsbedryf. Beide loodse moet die laaste trein vergesel. As dit nie doenlik is om die trein(e) vorentoe te stuur nie en dit nodig is om hulle na die vorige stasie te laat terugkeer ten einde die trajek te ontruim, moet beide loodse die laaste trein vergesel. As die trajek in beide rigtings ontruim moet word, moet die bepalings van regulasie no. 230 (6) nagekom word.

(3) *Wanneer gewone bedryf hervat kan word.*—Wanneer die loods of loodse op die stasie aankom, moet die stasiebeampte in beheer op daardie stasie die loodsbedryfsvorms intrek en kanselleer. Nadat hy seker gemaak het dat al die treine aangekom het en dat die betrokke telegraaftrajek vry en veilig is, moet hy die sein „Versperring verwyder” (2-1) aan die stasiebeampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek gee. Laasgenoemde dienaar moet die sein erken, en daarna mag gewone bedryf hervat word.

Lyn versper: Wanneer treinbeheerinstrumente weier en verbinding onderbreek is.

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

232. (1) *Hoe hulp verleen moet word.*—(a) Wanneer 'n trein wat tot stilstand gekom het buite die gebied wat deur vaste sinjale by 'n telegraafstasie beskerm word, nie kan voortgaan nie en die beheerinstrumente weier op en verbinding onderbreek is tussen die twee betrokke telegraafstasies, moet die stasiebeampte in beheer wat die teken ontvang, dit wegsluit en indien doenlik hulp van sy end af stuur ooreenkomstig die bepalings van regulasie no. 229.

(b) As dit nodig is om van beide ente van die trajek hulp te stuur, moet hy aan die beampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek op die spoedigste wyse skriftelik volledige besonderhede van die onklaarraking en die aard van die hulp wat vereis word, verstrek. Hy moet ook die versekering gee dat die teken weggesluit is en dat loodsbedryf van sy kant af ingestel word, en voortgesit sal word totdat hy die skriftelike versekering van die loods ontvang soos uiteengesit in subklousule (2) hiervan.

(7) *Change of Pilotman.*—In the event of a servant taking over the duties of a pilotman before the obstruction has been removed, new pilot-working forms must be made out and the original forms cancelled. The relieving pilotman must not wear a pilotman's badge or commence duty until the pilotman who is being relieved has given up duty and has removed his badge.

(8) *Change of Operator.*—Should an operator be relieved by another operator while pilot-working is in force, the servant coming on duty must sign the operator's pilot-working form in the presence of the servant who is going off duty. At the first opportunity the pilotman must obtain the signature of the operator who has come on duty, on his form.

Line Obstructed.—Van Schoor Train Token Instruments in Order But Speaking Instruments Failed.

231. (1) *Method of Giving Assistance.*—(a) When a train has come to a standstill outside the area protected by fixed signals at a telegraph station, and cannot proceed, and speaking communication between the two telegraph stations concerned has failed but the Van Schoor train token instruments are in order, the operator receiving the token as provided in regulation No. 227 (3) or 228, must give the "obstruction danger" signal (six beats) to the station at the other end of the telegraph section concerned. [See clause 35, Section III of the General Appendix (Part I).] If pilot-working is introduced, the operator must place the token under lock and key.

(b) If practicable, the station official-in-charge of the station to which the token is taken, must send assistance from his end. If assistance cannot be afforded from his end the station official-in-charge must send, by the most expeditious means, the token with full written particulars of the disablement and the nature of the assistance required, to the station official-in-charge at the other end of the telegraph section affected.

(c) In rendering assistance the procedure prescribed in regulation No. 229 must be followed. If assistance is rendered by means of pilot-working, the provisions of regulation No. 230 must be observed, except that messages "R" and "RI" cannot be exchanged.

(2) *Pilot-working from Both Ends.*—If pilot-working has been introduced from both ends of a telegraph section owing to the line being obstructed by a disabled train, the section must, if practicable, be cleared in the forward direction by pilot-working. Both pilotmen must accompany the last train. If it is not practicable to send the train(s) forward and it is necessary to return them to the station in the rear in order to clear the section, both pilotmen must accompany the last train. If it is necessary to clear the section in both directions, the provisions of regulation No. 230 (6) must be observed.

(3) *When Normal Working may be Resumed.*—On arrival of the pilotman or pilotmen at the station, the station official-in-charge at that station must withdraw and cancel the pilot-working forms. After satisfying himself that all trains have arrived and that the telegraph section affected is clear and safe, he must give the "obstruction removed" signal (2-1) to the station official-in-charge at the other end of the telegraph section affected. The latter servant must acknowledge this signal and thereafter normal working may be resumed.

Line Obstructed.—Train Control Instruments and Communication Failed.

(Applicable to all Methods of Train Control on Single Lines.)

232. (1) *Method of Giving Assistance.*—(a) When a train has come to a standstill outside the area protected by fixed signals at a telegraph station and cannot proceed, and the control instruments at and communication between the two telegraph stations affected have failed, the station official-in-charge who receives the token must place it under lock and key and, if practicable, send assistance from his end, in accordance with the provisions of regulation No. 229.

(b) If it is necessary to send assistance from both ends of the section, the official-in-charge must, by the most expeditious means, advise the official-in-charge at the other end of the telegraph section affected full particulars in writing of the disablement and the nature of the assistance required. He must also give an assurance that the token has been placed under lock and key and that pilot-working is being introduced from his end and will be continued until he has received a written undertaking from the pilotman, as detailed in sub-clause (2) hereof.

(c) As hulp nie verleen kan word van die end van die trajek waarheen die teken geneem is nie, moet die stasiebeampte in beheer op daardie stasie die teken op die spoedigste wyse aan die stasiebeampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek stuur. Tegelykertyd moet hy skriftelik besonderhede van die onklaarraking en die aard van die hulp wat vereis word, verstrek en ook die versekering gee dat loodsbedryf nie van sy kant af ingestel sal word nie. Sodra die versperring verwyder is, moet die stasiebeampte in beheer die stasiebeampte in beheer by die ander end van die betrokke telegraaftrajek skriftelik daarvan in kennis stel.

(d) Wanneer hulp verleen word, moet die gedraglyne in regulasie no. 229 voorgeskryf, gevolg word. As loodsbedryf ingestel word, moet die bepalings van regulasie no. 230 nagekom word, behalwe dat berigte R en RI nie gewissel kan word nie.

(2) *Loodsbedryf by beide ente.*—As loodsbedryf van beide ente van 'n versperring ingestel en die versperring verwyder is, moet elke loods terugkeer na die stasie waar hy aangestel is, nadat die een loods aan die ander, die skriftelike versekering gegee het dat loodsbedryf ingetrek sal word onmiddellik na elkeen se aankoms by die stasie waar hy as loods aangestel is.

(3) *Gedraglyne wanneer versperring verwyder is.*—Nadat die loodse op hulle onderskeie stasies aangekom het, moet die stasiebeamptes in beheer die loodsbedryfsvorms intrek en dit kanselleer. Nadat hulle seker gemaak het dat die versperring verwyder is en die lyn vry is, moet treinbedryf ooreenkomstig die bepalings van klousule 47, afdeling III, klousule 15, afdeling V of klousule 9, afdeling VI van die Algemene Aanhangsel (deel I), na gelang van die geval, hervat word. Die drywer van die eerste trein wat oor die trajek gaan, moet skriftelik van die omstandighede verwittig word.

Onklaarraking van lokomotief tydens tussenbedryf.

(Van toepassing net op enkellyne.)

233. *Kondukteur en drywer moet beraadslaag.*—Wanneer 'n lokomotief wat kragtens 'n tussenteken loop, op 'n enkellyn buite die gebied wat deur vaste sinjale by 'n telegraafstasie beskerm word, onklaar raak, moet die drywer en die kondukteur tot 'n duidelike verstandhouding met mekaar geraak aangaande die beste gedraglyne wat gevolg moet word. In so 'n geval is die drywer daarvoor verantwoordelik om finaal te besluit watter gedraglyne gevolg moet word. Die bepalings van die volgende subklousules moet nagekom word in gevalle waar die trein met behulp van 'n ander lokomotief beweeg kan word:

(1) *Wanneer hulp deur volgende trein verleen word.*—As 'n trein onklaar raak voordat dit by 'n tussenuitwykspoor aangekom het of nadat dit by 'n tussenuitwykspoor verby gegaan het, en die hulp van 'n volgende trein verkry kan word, moet die bepalings van regulasie no. 227 (2) nagekom word.

(2) *Wanneer hulp van die tussenuitwykspoor af gevra word.*—Wanneer hulp van 'n tussenuitwykspoor af gevra word, moet die stoker, of in die geval van 'n motorwatrein sonder 'n drywers-assistent, die kaartjesondersoeker na die tussenuitwykspoor gaan met die teken van die onklaar geraakte trein en die skriftelike versekering van die kondukteur dat die onklaar geraakte trein nie beweeg sal word voordat hulp opgedaag het nie. Wanneer die stoker by die tussenuitwykspoor aankom, moet hy die teken en die skriftelike versekering aan die drywer van die teenoorgestelde trein oorhandig. Die drywer van die teenoorgestelde trein moet volgens die aanwysing van die stoker van die onklaar geraakte trein en kragtens die teken wat die stoker gebring het, versigtig met sy lokomotief voortgaan tot by die trein wat onklaar is. Nadat die hulplokomotief aan die onklaar geraakte trein gekoppel is, moet die drywer van die hulplokomotief versigtig na die tussenuitwykspoor ry en die onklaar geraakte trein vry van die hooflyn agterlaat. Daarna mag die onklaar geraakte trein nie sonder magtiging beweeg word nie.

(3) *Beskikking oor tekens.*—As die onklaar geraakte trein by die tussenuitwykspoor agtergelaat word en 'n ander trein volg, moet die kondukteur van die volgende trein die teken van die onklaar geraakte trein en die skriftelike versekering van die kondukteur dat die trein nie beweeg sal word nie, verkry en aan die bedryfsdienaar by die volgende stasie oorhandig. As daar nie 'n trein is wat die onklaar geraakte trein volg nie, mag die drywer van die teenoorgestelde trein wat hulp verleen het, sy reis voortsit nadat die kondukteur die teken van die onklaar geraakte trein en die skriftelike versekering verkry het, wat hy by sy aankoms op die volgende stasie aan die bedryfsdienaar moet oorhandig. As tussentekens in die uitvoering van die bogenoemde gedraglyne na die verkeerde end van die trajek geneem is, moet dit onverwyld as 'n waardepakket teruggestuur word na die stasie waar dit hoort. Tot tyd en wyl die onklaar geraakte trein verwyder is, moet die betrokke bedryfsdienaar die tekens wegsluit en die bedryfsdienaar by die ander end van die trajek in kennis stel dat hy dit gedoen het.

(c) If assistance cannot be rendered from the end of the section to which the token has been taken, the station official-in-charge at that station must send the token by the quickest means to the station official-in-charge at the other end of the telegraph section concerned. At the same time he must give written particulars of the disablement and of the nature of the assistance required, and also give an assurance that pilot-working will not be introduced from his end. As soon as the obstruction has been removed the station official-in-charge must advise the station official-in-charge at the other end of the telegraph section concerned in writing.

(d) In rendering assistance the procedure prescribed in regulation No. 229 must be followed. If pilot-working is introduced the provisions of regulation No. 230 must be observed, except that messages "R" and "RI" cannot be exchanged.

(2) *Pilot-working from Both Ends.*—If pilot-working has been introduced from both ends of an obstruction and the obstruction has been removed, each pilotman must return to the station at which he was appointed, after each has given the other a written undertaking that pilot-working will be cancelled immediately on arrival of each at the station at which he was appointed as pilotman.

(3) *Procedure when Obstruction Removed.*—On arrival of the pilotman at their respective stations, the station officials-in-charge must withdraw and cancel the pilot-working forms. After satisfying themselves that the obstruction has been removed and the line is clear, train working must be resumed in accordance with the provisions of clause 47, Section III, clause 15, Section V or clause 9, Section VI of the General Appendix (Part I), as the case may be. The driver of the first train to proceed over the section must be advised in writing of the circumstances.

Locomotive Failure While Inter-working in Force.

(Applicable to Single Lines only.)

233. *Guard and Driver must Confer.*—In the event of a locomotive, while proceeding on an inter-token on a single line, failing outside the area protected by fixed signals at a telegraph station, the driver and the guard must come to a clear understanding with each other as to the best course to be followed. In such a case the driver is responsible for finally deciding the course which must be adopted. The provisions of the following sub-clauses must be observed in cases where the train can be moved with the assistance of another locomotive:

(1) *When Assistance Rendered by Following Train.*—If a train fails either before arriving at or after passing an interloop, and the assistance of a following train can be obtained, the provisions of regulation No. 227 (2) must be observed.

(2) *When Assistance is Sought from the Interloop.*—When assistance is sought from the interloop, the fireman, or the ticket examiner in the case of a motor coach train without a driver's assistant, must proceed to the interloop with the token of the "failed" train and a written undertaking from the guard that the "failed" train will not be moved until assistance has arrived. On arrival at the interloop, the fireman must hand the token and the written undertaking to the driver of the opposing train. The driver of the opposing train, under the direction of the fireman, of the "failed" train and on the authority of the token brought in by the fireman, must proceed cautiously with his locomotive to the "failed" train. After the assisting locomotive has been coupled to the "failed" train, the driver of the assisting locomotive must proceed with caution to the interloop and leave the "failed" train there, clear of the main line. Thereafter the "failed" train may not be moved without authority.

(3) *Disposal of Tokens.*—If the "failed" train is left at the interloop and another train is following, the guard of the following train must obtain the token of the "failed" train and a written undertaking from the guard that the train will not be moved and hand them over to the operator at the next station. If a train is not following the "failed" train, the driver of the opposing train who has rendered assistance, may proceed on his journey, after the guard has obtained the token of the "failed" train and the written undertaking which he must deliver to the operator on arrival at the next station. If, in carrying out the above procedure, inter-tokens are conveyed to the wrong end of the section, they must be promptly returned as a value package to the station to which they belong. Pending removal of the "failed" train, the operator concerned must place the tokens under lock and key and advise the operator at the other end of the section that he has done so.

(4) *Wanneer hulp van vorige stasie af gevra word.*—(a) (i) As die stoker met die teken van die onklaar geraakte trein en die skriftelike versekering van die kondukteur na die vorige stasie gaan en hulp van daardie end af verleen kan word, moet die hulplokomotief volgens die aanwysing van die stoker van die onklaar geraakte trein en kragtens die teken wat hy inbring het, loop. As die onklaar geraakte trein teruggebring word, moet reëlins ooreenkomstig die bepalings van klousule 19 (15), afdeling III of klousule 16 (7), afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I), na gelang van die geval, getref word vir die trein of treine wat by die tussenuitwyspoor wag om voort te gaan.

(ii) As die bedryfsdienaar by die vorige stasie egter besluit dat hulp geredeliker van die tussenuitwyspoor verleen kan word, moet hy die teken van die onklaar geraakte trein, tesame met skriftelike instruksies waarin gemeld word hoe daar oor die onklaar geraakte trein asook die trein of treine wat by die tussenuitwyspoor wag, beskik moet word, op die spoedigste wyse na die tussenuitwyspoor stuur.

(b) As daar verbinding tussen die vorige stasie en die tussenuitwyspoor is, mag die bedryfsdienaar, nadat hy die teken van die onklaar geraakte trein weggesluit het, reël dat 'n wagtende trein die onklaar geraakte trein help. Die bedryfsdienaar aan weerskante van die trajek moet behoorlike berigte op gewone telegramvorms wissel. Daarna moet die bedryfsdienaar wat die teken het, onderstaande manuskriporder wissel met die kondukteur van die trein wat hulp moet verleen. Die kondukteur moet die manuskriporder in die teenwoordigheid van sy drywer aan die bedryfsdienaar herhaal. Die manuskriporder moet dan aan die drywer oorhandig word, wat daarvolgens moet handel. Die bedryfsdienaar moet ook opdrag gee oor hoe daar later oor die wagtende trein of treine beskik moet word [Kyk klousule 19 (15), afdeling III, en klousule 16 (7), afdeling VI van die Algemene Aanhangel (deel I)].

Die manuskriporder moet soos volg lui:

MANUSKRIPORDER.

Van bedryfsdienaar op.....

Aan kondukteur en drywer van trein no..... op.....

Trein no..... is heeltemal onklaar op.....

Die teken en die versekering dat die trein nie beweeg sal word nie, is op hierdie stasie weggesluit.

Hierdie order is magtiging vir die drywer van trein no.....

om versigtig van..... na.....

te ry om onklaar geraakte trein no..... na.....
te trek*/aan te stoot.

Tyd..... Kondukteur van trein no.....

Datum..... Drywer van trein no.....

(5) *Verwydering van onklaar geraakte trein en hervatting van gewone bedryf.*—As die onklaar geraakte trein by die tussenuitwyspoor agtergelaat is en die telegraaftrajek vry is van alle treine wat met die onklaar geraakte trein moet kruis, moet die bepalings van regulasie no. 227 (7) (d) (ii) en (iii) of (iv), na gelang van die geval, nagekom word. Reëlins moet so gou moontlik getref word om die onklaar geraakte trein ooreenkomstig die bepalings van regulasie no. 227 (6) te laat verwyder. Die bedryfsdienaar by die telegraafstasie waarheen die onklaar geraakte trein gebring is, moet seker maak dat die telegraaftrajek vry is en die bedryfsdienaar by die ander end van die trajek in kennis stel. Gewone bedryf mag dan hervat word. Waar trajekte deur middel van Van Schoortreinteken-instrumente beheer word, moet berigte K en KI gewissel word voordat gewone bedryf hervat mag word. [Kyk regulasie no. 227 (7) (c).]

(6) *Wanneer hulp van die volgende stasie af gevra word.*—In die geval van onklaarraking van 'n lokomotief wat loop kragtens 'n tussenteken wat van 'n tussenuitwyspoor na die volgende stasie geldig is, in omstandighede waar die hulp van 'n volgende trein nie verkry kan word nie, moet die bepalings van regulasie no. 227

* Skrap onnodige woorde.

(4) *When Assistance Sought from Station in Rear.*—(a) (i) If the fireman, with the token of the “failed” train and the written undertaking from the guard, proceeds to the station in rear and assistance can be rendered from that end, the assisting locomotive must proceed under the direction of the fireman of the “failed” train and on the authority of the token brought in by him. If the “failed” train is brought back, arrangements must be made in accordance with the provisions of clause 19 (15), Section III or clause 16 (7), Section VI of the General Appendix (Part I), as the case may be, for the train or trains which are waiting at the interloop, to proceed.

(ii) If the operator at the station in rear decides, however, that assistance can more readily be given from the interloop he must send to the interloop by the quickest available means the token of the “failed” train, together with written instructions stating how the “failed” train and also the train or trains waiting at the interloop are to be disposed of.

(b) If there is communication between the station in rear and the interloop, the operator, after placing the token of the “failed” train under lock and key, may arrange for a waiting train to assist the “failed” train. The operators at each end of the section must exchange suitable messages on ordinary telegram forms. Thereafter the operator in possession of the token must exchange the following manuscript order with the guard of the train which is to render assistance. The guard must repeat the manuscript order in the presence of his driver, to the operator. The manuscript order must then be handed to the driver who must act accordingly. The operator must also give instructions for the subsequent disposal of the waiting train or trains. [See clause 19 (15), Section III and clause 16 (7), Section VI of the General Appendix (Part I).] The manuscript order must read as follows:—

MANUSCRIPT ORDER.

From Operator To Guard and Driver of train No. _____

at _____ at _____

Train No. _____ is a total failure at _____
The token and an assurance that the train will not be moved is locked away at this station.

This order is authority for the driver of train No. _____ to
proceed carefully from _____ to _____
to haul*/propel failed train No. _____ to _____

Time _____ Guard of train No. _____

Date _____ Driver of train No. _____

(5) *Removal of “Failed” Train and Resumption of Normal Working.*—If the “failed” train is left at the interloop and the telegraph section is clear of all trains which had to cross the “failed” train, the provisions of regulation No. 227 (7) (d) (ii) and (iii) or (iv), as the case may be, must be observed. Arrangements must be made as expeditiously as possible to remove the “failed” train in accordance with the provisions of regulation No. 227 (6). The operator at the telegraph station to which the “failed” train is brought must satisfy himself that the telegraph section is clear and advise the operator at the other end of the section. Normal working may then be resumed. Where sections are controlled by Van Schoor train token instruments, “K” and “KI” messages must be exchanged before normal working may be resumed. [See regulation No. 227 (7) (c).]

(6) *When Assistance Sought from Station in Advance.*—In the event of a locomotive failing while proceeding on an inter-token valid from an interloop to the station in advance, and the assistance of a following train cannot be obtained, the provisions of regulation No. 227 (3) or (5), as the case may be, must be observed. After

* Delete word not required.

(3) of (5), na gelang van die geval, nagekom word. Nadat die drywer sy teken oorhandig het, moet hy die onklaar geraakte trein nie beweeg voordat 'n nuwe magtiging aan hom uitgereik is nie. Die bedryfsdienaar wat die teken vir die onklaar geraakte trein ontvang, moet dit dadelik wegsluit en die bedryfsdienaar by die ander end van die trajek in kennis stel dat hy dit gedoen het. Wanneer die trajek tussen die twee telegraafstasies vry van alle treine behalwe die onklaar geraakte trein is, moet hy reël om die onklaar geraakte trein kragtens die bepalings van regulasie no. 227 (6) te laat verwyder.

(7) *Wanneer 'n kaartjiesondersoeker na 'n stasie moet gaan vir hulp.*—Indien daar in die geval van 'n motorwatrein sonder 'n drywersassistent om hulp gestuur moet word, moet die bepalings van regulasie no. 227 (5) (c) nagekom word.

Looplyn versper weens onklaarraking van lokomotief of weens ongeluk of ander oorsaak.

(Van toepassing net op dubbellyne.)

234. (1) *Wanneer trein moet terugstoot.*—(a) As 'n trein op 'n absoluutbloktrajek van 'n dubbellyn moet terugstoot weens 'n ongeluk of versperring of ten einde opnuut te begin, moet die kondukteur minstens 600 jaarts teruggaan en voortdurend 'n gevaarhandsein duidelik vertoon. Hy moet op daardie afstand bly van die agteruitbewegende trein en voortdurend die gevaarhandsein duidelik vertoon totdat die trein weer vorentoe kan gaan. Wanneer die drywer terugstoot, moet hy versigtig ry en die lokomotieffluit dikwels blaas. Voordat die drywer weer vertrek, moet hy die kondukteur terugroep, en laasgenoemde moet een knalpatroon op die spoor plaas voordat hy na sy trein terugkeer.

(b) Wanneer 'n trein op 'n absoluutbloktrajek terugstoot en 'n stasie moet binnegaan, moet die kondukteur die trein stop minstens 100 jaarts duskant die semafoorsinjal wat toegang tot die bloktrajek beheer, en regoor daardie sinjal 'n knalpatroon op die spoor plaas. Nadat die trein tot stilstand gebring is, moet dit nie beweeg word voordat die kondukteur die toestemming van die bedryfsdienaar verkry het om die stasie binne te gaan nie.

(c) Wanneer 'n trein as gevolg van 'n ongeluk* of versperring moet terugstoot op 'n dubbellyntrajek wat deur middel van kleurligsinjale beheer word, moet die bepalings van klousule 20, afdeling VII (a) van die Algemene Aanhangel (deel I) stip nagekom word.

(2) *Wanneer trein verdeel moet word.*—(a) Wanneer 'n trein om een of ander rede op 'n dubbellyntrajek verdeel word en in twee dele verder geneem moet word, moet die bepalings van regulasie no. 226 (2) (a) en (b) nagekom word.

(b) Wanneer die drywer die eerste gedeelte van sy trein vorentoe neem, moet hy daardie gedeelte by die trajekeindsinjal tot stilstand bring, al is daardie sinjal in die stand „alles reg”, en die stoker na die seinhuis stuur om die bedryfsdienaar van die omstandighede te verwittig. As 'n stoker nie beskikbaar is nie, moet die drywer na die seinhuis gaan nadat hy die bepalings van regulasie no. 164 nagekom het. Die bedryfsdienaar wat die berig ontvang, moet die bedryfsdienaar by die vorige seinhuis in kennis stel en die blokinstrumente in die stand „Trein op lyn” laat totdat die tweede gedeelte van die trein op sy stasie aangekom het en die bloktrajek vry is. Die bedryfsdienaar by die vorige seinhuis moet 'n waarskukraag op die hefboom van die trajektoegangsinal plaas, en 'n volgende trein moet nie toegelaat word om die bloktrajek binne te gaan onderwyl dit beset is nie. Die betrokke bedryfsdienare moet besonderhede in hulle treinregisters aanteken. Behalwe in gevalle waar anders in die Algemene Aanhangel (deel I) of plaaslike aanhangsels bepaal word, mag die bedryfsdienaar wat die bloktrajek beheer waarin die tweede gedeelte van die trein staan, die drywer magtig om oor dieselfde spoor vir die tweede gedeelte terug te keer, as so 'n gedragslyn die geskikste is.

(c) Wanneer die drywer op 'n dubbellyntrajek wat deur middel van kleurligsinjale beheer word, die eerste gedeelte van sy trein vorentoe neem, moet hy daardie gedeelte by die volgende seinhuis tot stilstand bring en die bedryfsdienaar van die omstandighede verwittig. Die bedryfsdienaar wat die berig ontvang, moet die bedryfsdienaar by die vorige seinhuis van die omstandighede in kennis stel, en beide bedryfsdienare moet besonderhede in hulle treinregisters aanteken. Behalwe in gevalle waar anders in die Algemene Aanhangel (deel I) of plaaslike aanhangsels bepaal word, mag die bedryfsdienaar die drywer magtig om oor dieselfde spoor vir die tweede gedeelte terug te keer, as so 'n gedragslyn die geskikste is.

the driver has given up his token he must not move the "failed" train until a new authority has been issued to him. The operator who receives the token of the "failed" train must at once place it under lock and key and advise the operator at the other end of the section that he has done so. When the section between the two telegraph stations is clear of all trains except the "failed" train, he must arrange for the removal of the "failed" train under the provisions of regulation No. 227 (6).

(7) *When a Ticket Examiner Must Proceed to a Station for Assistance.*—If, in the case of a motor coach train without a driver's assistant, assistance has to be sent for, the provisions of regulation No. 227 (5) (c) must be observed.

Running Line Obstructed Through Locomotive Failure, Accident or Other Cause.

(Applicable to Double Lines only.)

234. (1) *When Train has to Set Back.*—(a) If a train on an absolute block section of a double line must set back due to accident or obstruction or for the purpose of making a fresh start, the guard must go back at least 600 yards continuously clearly displaying a "danger" hand-signal. He must maintain that distance from the backward moving train and continuously clearly display the "danger" hand-signal until the train can again go forward. When setting back the driver must travel cautiously and frequently sound the locomotive whistle. Before again departing the driver must recall the guard who must place one detonator on the rail before he returns to his train.

(b) When a train on an absolute block section sets back and it is necessary to enter a station, the guard must stop the train not less than 100 yards before reaching the semaphore signal controlling the entrance to the block section and place a detonator on the rail opposite that signal. After the train has been stopped it must not be moved until the guard has obtained the operator's permission for it to enter the station.

(c) When it is necessary, due to accident or obstruction, for a train to set back on a double line section controlled by colour-light signals, the provisions of clause 20, Section VII (a) of the General Appendix (Part I) must be strictly observed.

(2) *When Train has to be Divided.*—(a) When for any reason a train on a double line section has to be divided and taken forward in two portions, the provisions of regulation No. 226 (2) (a) and (b) must be observed.

(b) When the driver takes the first portion of his train forward he must bring that portion to a standstill at the section terminal signal, even if that signal is in the "all-right" position, and send his fireman to the signal cabin to advise the operator of the circumstances. If a fireman is not available, the driver must proceed to the signal cabin after he has complied with the provisions of regulation No. 164. The operator who receives the message must advise the operator at the signal cabin in the rear and leave the block instruments in the position "Train on Line", until the second portion of the train has arrived at his station and the block section is clear. The operator at the signal cabin in the rear must place a lever collar on the lever of the section entry signal and a following train must not be allowed to enter the block section while it is occupied. The operators concerned must record particulars in their train registers. Except where otherwise provided in the General Appendix (Part I) or local appendices, the operator controlling the block section in which the second portion of the train is standing, may authorise the driver to return on the same line for the second portion if that course is the most suitable.

(c) When the driver, on a double line section controlled by colour-light signals, takes the first portion of his train forward, he must bring that portion to a standstill at the signal cabin in advance and advise the operator of the circumstances. The operator who receives the message must advise the operator at the signal cabin in the rear of the circumstances and both operators must record particulars in their train registers. Except where otherwise provided in the General Appendix (Part I) or local appendices, the operator may authorise the driver to return on the same line for the second portion if that course is the most suitable.

(d) Wanneer die drywer vorentoe gaan met of terugkeer vir 'n gedeelte van sy trein, moet hy versigtig ry en gereed wees om duskant alle kruiswissels of veiligheidswissels stil te hou. Hy moet nie by 'n tussenseinhuys verby gaan voordat die nodige vaste sinjale of handseine, na gelang van die geval, deur die bedryfsdienaar bedien of gegee is nie.

(3) Wanneer 'n trein nie kan voortgaan nie.—(a) Indien 'n trein nie kan voortgaan nie, moet die kondukteur en drywer tot 'n duidelike verstandhouding met mekaar geraak betreffende die toestand. In so 'n geval is die drywer daarvoor verantwoordelik om finaal te besluit watter gedrag-lyn gevolg moet word. As die lokomotief vorentoe kan loop, moet die drywer dit afhaak en na die volgende stasie of seinhuys ry en die bedryfsdienaar van die omstandighede verwittig. Die drywer moet die bepalinge van subklousule (2) (b) of (c) hiervan, na gelang van die geval, nakom. As die drywer nie met sy lokomotief kan ry nie, moet skriftelike besonderhede van die hulp wat vereis word, tesame met die versekering dat die trein nie beweeg sal word nie, na die naaste stasie of seinhuys gestuur word. As daardie stasie of seinhuys agtertoe is, moet die kondukteur teruggaan. As dit voor die trein is, moet die stoker, of in die geval van 'n motorwatrein sonder 'n drywersassistent, 'n kaartjiesondersoeker, na daardie stasie of seinhuys gestuur word. [Kyk regulasie no. 227 (5) (c).]

(b) Hulp van agter.—Wanneer hulp van die vorige 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 oor die verkeerde lyn gestuur word, moet die stoker of kaartjiesondersoeker, na gelang van die geval, van die voorste seinhuys af op die lokomotief ry. Die drywer van die hulplokomotief moet versigtig ry en gereed wees om duskant alle kruiswissels of veiligheidswissels stil te hou. Hy moet nie 'n tussenseinhuys verby gaan voordat die nodige handseine deur die bedryfsdienaar gegee is nie.

(d) Skriftelike magtiging vir hulplokomotief of noodtrein.—Die bedryfsdienaar wat die berig ontvang, moet die bedryfsdienaar by die teenoorgestelde end van die trajek in kennis stel. Die bedryfsdienaar by die end waarvandaan hulp gestuur word, moet aan die drywer van die hulplokomotief of noodtrein skriftelik magtiging gee om op die versperde spoor te ry. Tensy 'n vaste sinjaal vir daardie doel gebruik kan word, moet die bedryfsdienaar 'n handsein „alles reg”, of in die geval van 'n trajek wat deur middel van kleurligsinjale beheer word, 'n handsein „versigtig”, vertoon om vir die drywer aan te dui dat die wissels reg gestel is. [Kyk regulasies nos. 24 en 37 (3).]

Die skriftelike magtiging moet soos volg lui:

SKRIFTELIKE MAGTIGING.

_____ -stasie.
 _____ 19_____
 Aan drywer van hulplokomotief§/noodtrein.
 Die * _____ -lyn tussen _____ -stasie§/
 seinhuys en _____ -stasie§/seinhuys is by† _____
 versper as gevolg van‡ _____
 Die versekering is ontvang dat die trein nie beweeg sal word nie. Hierdie
 order is u magtiging om by die|| _____
 -sinjaal/sinjaal no. _____ op „gevaar” verby te ry en versigtig na¶
 _____ te gaan om¶ _____

 en na _____ -stasie§/-seinhuys terug te keer§/voort te
 gaan.
 Tyd _____ Bedryfsdienaar.

* Vul in lyn wat versper is.

† Vul in plek.

‡ Vul in aard van versperring.

§ Skrap en parafeer indien nie van toepassing nie.

|| Vul in „vertrek” of „voorvertrek”; indien 'n kleurligsinjaal, die nommer.

¶ Vul in aard van werk.

(d) When the driver goes forward with or returns for a portion of his train, he must run cautiously and be ready to stop short of all cross-over or runaway points. He must not pass any intermediate signal cabin until the necessary fixed or hand-signals, as the case may be, have been operated or displayed by the operator.

(3) *When Train Unable to Proceed.*—(a) Should a train be unable to proceed, the guard and driver must come to a clear understanding with each other as to the position. In such a case the driver is responsible for finally deciding the course to be followed. If his locomotive can run forward, the driver must detach it and proceed to the station or signal cabin in advance and advise the operator of the circumstances. He must observe the provisions of sub-clause (2) (b) or (c) hereof, as the case may be. If it is not possible for the driver to proceed with his locomotive, written particulars of the assistance required, together with an assurance that the train will not be moved, must be sent to the nearest station or signal cabin. If that station or signal cabin is in the rear, the guard must go back. If it is in advance of the train, the fireman or, in the case of a motor coach train without a driver's assistant, a ticket examiner, must be sent to that station or signal cabin. [See regulation No. 227 (5) (c).]

(b) *Assistance from the Rear.*—When assistance is sent from the station in rear the guard must ride on the locomotive from that station or from the point at which he is protecting the train.

(c) *Assistance from the Front.*—When assistance from the front is sent on the wrong line the fireman or ticket examiner, as the case may be, must ride on the locomotive from the cabin in advance. The driver of the assisting locomotive must run cautiously and be ready to stop short of any cross-over or runaway points. He must not pass any intermediate signal cabin until the necessary hand-signals have been given by the operator.

(d) *Written Authority for Assisting Locomotive or Breakdown Train.*—The operator who receives the advice must inform the operator at the opposite end of the section. The operator at the end from which assistance is sent must give the driver of the assisting locomotive or breakdown train written authority to proceed on the obstructed line. Unless a fixed signal can be used for the purpose the operator must display an "all-right" hand-signal, or in the case of a section controlled by colour-light signals, a "caution" hand-signal, to indicate to the driver that the points are correctly set. [See regulations Nos. 24 and 37 (3).]

The written authority must read as follows:—

WRITTEN AUTHORITY.

_____ Station.
 _____ 19_____
 To driver of assisting locomotive§/breakdown train.
 The * _____ line between _____
 station§/signal cabin and _____ station§/signal cabin is
 obstructed at† _____ due to‡ _____
 An assurance has been received that the train will not be moved. This order
 is your authority to pass|| _____ signal at "danger"
 and cautiously to proceed to† _____ to¶ _____

 and to return§/proceed to _____ station§/signal cabin.
 Time _____
 _____ Operator.

* Insert the line which is obstructed.

† Insert place.

‡ Insert nature of obstruction.

§ Delete and initial if not applicable.

|| Insert "the starting" or "the advance starting". If a colour-light signal, the number.

¶ Insert nature of work.

(e) *Slegs een trein op 'n keer met skriftelike magtiging.*—Tensy die hulplokomotief of noodtrein, na gelang van die geval, wat kragtens 'n skriftelike magtiging afgestuur is, by die stasie of seinhuis aangetoon op die skriftelike magtiging, aangekom het, mag geen ander trein of lokomotief daardie trein op dieselfde lyn volg nie.

(f) *Wanneer hulp deur 'n noodtrein verleen word.*—Indien die hulp van die noodtrein verkry moet word en daardie trein die lyn wat nie versper is nie, moet gebruik, moet die beweging deur middel van loodsbedryf beheer word. (Kyk regulasie no. 235.)

Loodsbedryf op dubbellyne.

235. (1) *Vorms insake loodsbedryf.*—(a) Minstens twaalf loodsbedryfvorms (T.392) moet by elke stasie en seinhuis waar daar 'n kruisspoor is, beskikbaar wees ten einde loodsbedryf te kan instel wanneer nodig.

(b) *Wanneer een lyn versper is.*—Wanneer dit nodig is om treine in beide rigtings slegs oor een lyn van 'n dubbellyn te laat loop onderwyl die ander lyn herstel word of onderwyl dit versper is, of as die hulp van 'n noodtrein verkry moet word en daardie trein die lyn wat nie versper is nie, moet gebruik, moet loodsbedryf op die onversperde lyn ingestel word.

(c) *Stasiebeamptes in beheer moet reël wie loodsbedryf moet instel.*—Die stasiebeamptes in beheer by beide ente van die trajek waaroor loodsbedryf ingestel moet word, moet reël wie van hulle dit moet doen. Indien moontlik, moet die stasiebeampte in beheer by die stasie voor die versperring loodsbedryf instel, sodat as 'n trein in die regte rigting loop, die dienaar wat aangestel is om as loods op te tree, met daardie trein kan reis om die loodsbedryfvorms te kan aflewer.

(d) *Instel van loodsbedryf.*—(i) Die stasiebeampte in beheer wat loodsbedryf instel, moet 'n bevoegde dienaar aanstel om as loods op te tree en moet die vereiste getal loodsbedryfvorms uitmaak, dit wil sê een eksemplaar vir sy eie gebruik, een vir die gebruik van sy bedryfsdienaar, een vir die gebruik van die loods, een vir die bedryfsdienaar by elke tussenstasie of -seinhuis en een elk vir die stasiebeampte in beheer en die bedryfsdienaar by die seinhuis of stasie waar die trajek eindig wat deur middel van loodsbedryf beheer word. Die stasiebeampte in beheer wat loodsbedryf instel, moet die vorms teken en oorhandig aan die dienaar wat as loods moet optree, wat dit moet lees en teken. Die stasiebeampte in beheer moet sy eksemplaar van die vorm hou, en die een wat aan die bedryfsdienaar gerig is, aan hom oorhandig in die teenwoordigheid van die dienaar wat as loods moet optree, en laasgenoemde moet die bedryfsdienaar se handtekening op sy eie vorm verkry. Indien die stasiebeampte in beheer as loods optree, moet hy 'n eksemplaar van die ingevulde vorm aan die dienaar oorhandig wat in beheer van sy stasie gelaat word.

(ii) Die dienaar wat as loods moet optree, moet die orige loodsbedryfvorms neem en op die spoedigste wyse langs die lyn afgaan na die ander end van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer moet word. Hy moet onderweg oorgangbewakers, baanmeesters en ander persone wat op die lyn werk, mondelings verwittig van wat gedoen gaan word. Hy moet die loodsbedryfvorms aan die dienaar aan wie dit gerig is, oorhandig en hulle handtekenings op sy eie vorm verkry. Elke dienaar moet sowel die afskrif van die vorm teken wat aan hom oorhandig is, as die een wat die loods in sy besit het.

(iii) Nadat die dienaar wat as loods moet optree by die stasie of seinhuis by die teenoorgestelde end van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer moet word, aangekom het en hy seker gemaak het dat al die loodsbedryfvorms wat aan hom oorhandig is, afgelewer en geteken is, en dat hy die betrokke dienaar se handtekenings op sy vorm verkry het, is die instel van loodsbedryf voltooi. Daarna mag die loods die onderskeidingsteken aan sy linkerarm sit en 'n aanvang met loodsbedryf gemaak word [kyk subklousule (5) hiervan].

(e) As daar by die stasie voor die versperring nie 'n bevoegde dienaar beskikbaar is om as loods op te tree nie, moet die stasiebeampte in beheer by die stasie agter die versperring 'n dienaar aanstel wat as loods moet optree, en daardie dienaar moet met die nodige vorms langs die lyn af na die ander end van die trajek gaan wat deur middel van loodsbedryf beheer moet word.

(f) In geen omstandighede mag daar toegelaat word dat 'n trein of trollie op die „verkeerde” spoor loop voordat die loodsbedryfvorms afgelewer is aan en die handtekenings daarvoor verkry is van almal wat by die saak betrokke is nie.

(g) *Flikkerligsinjale by spooroorgange* waar daar nie sluitpale en ligte ooreenkomstig regulasie no. 150 is nie, moet buite werking gestel en 'n handseinwagter aangestel word om padverkeer te beheer gedurende die tydperk wat enkellynbedryf aan die gang is.

(e) *Only one Train at a Time on Written Authority.*—Unless the assisting locomotive or breakdown train, as the case may be, which was despatched on a written authority has arrived at the station or signal cabin shown in the written authority, no other train or locomotive may follow such train on the same line.

(f) *When Assistance Given by a Breakdown Train.*—Should it be necessary to obtain the assistance of the breakdown train and that train has to use the lines not obstructed, the movement must be controlled by pilot-working. (See regulation No. 235.)

Pilot-working on Double Lines.

235. (1) *Pilot-working Forms.*—(a) At least twelve pilot-working forms (T. 392) must be available at every station and signal cabin where there is a cross-over line, for the purpose of introducing pilot-working when necessary.

(b) *When One Line is Obstructed.*—When it is necessary to work trains in both directions over one line only of a double line during repairs to or an obstruction on the other line, or if it is necessary to obtain the assistance of the breakdown train and such train must use the line which is not obstructed, pilot-working over the unobstructed line must be introduced.

(c) *Station Officials-in-charge Must Arrange Who will Introduce Pilot-working.*—The station officials-in-charge at both ends of the section over which pilot-working must be introduced, must arrange which of them must do so. If possible, the station official-in-charge in advance of the obstruction must introduce pilot-working so that, if a train is proceeding in the right direction, the servant who is appointed to act as pilotman may travel by that train for the purpose of delivering the pilot-working forms.

(d) *Introduction of Pilot-working.*—(i) The station official-in-charge who introduces pilot-working must appoint a competent servant to act as pilotman and must fill in the required number of pilot-working forms, viz., one copy for his own use, one copy for use by his operator, one copy for use by the pilotman, one copy for the operator at every intermediate station or signal cabin and one copy for the station official-in-charge and one for the operator of the signal cabin or station where the section of line controlled by means of pilot-working ends. The station official-in-charge who introduces pilot-working must sign the forms and hand them to the servant who is to act as pilotman, who must read and sign them. The station official-in-charge must retain his copy of the form and hand the one addressed to the operator, to him, in the presence of the servant who is to act as pilotman, and the latter must obtain the operator's signature on his own form. If the station official-in-charge acts as pilotman he must give a copy of the completed form to the servant left in charge of his station.

(ii) The servant who is to act as pilotman must take the remaining pilot-working forms and proceed by the most expeditious means along the line to the other end of the section which is to be controlled by means of pilot-working. En route, he must orally advise crossing attendants, platelayers and others at work on the line as to what is about to be done. He must deliver the pilot-working forms to the servants to whom they are addressed and obtain their signatures on his own form. Each servant must sign the copy of the form delivered to him and also the one held by the pilotman.

(iii) When the servant who is to act as pilotman has arrived at the station or signal cabin at the opposite end of the section to be controlled by means of pilot-working, and he has satisfied himself that all pilot-working forms handed to him have been delivered and signed and that he has obtained the signatures on his form of all servants concerned, the introduction of pilot-working is completed. Thereafter the pilotman may put the distinctive badge on his left arm and pilot-working may be commenced. [See sub-clause (5) hereof.]

(e) If a competent servant to act as pilotman is not available at the station in advance of the obstruction, the station official-in-charge at the station in rear must appoint a servant to act as pilotman and such servant must proceed, with the necessary forms, along the line to the other end of the section which has to be controlled by means of pilot-working.

(f) Under no circumstances may a train or trolley be allowed to run on the "wrong" line until the pilot-working forms have been delivered to and signatures therefor obtained from all concerned.

(g) Flashlight signals, at level-crossings not equipped with barriers and lights, in terms of regulation No. 150, must be put out of use during the period single line working is in force and a hand-signalman appointed to control road traffic.

(h) Die stasiebeampte in beheer by elke end van die betrokke trajek moet seker maak dat die dienaar onder sy beheer begryp wat hulle pligte in verband met loodsbedryf is.

(2) *Afstuur van treine onderwyl loods deur die trajek gaan.*—(a) As die dienaar wat gekies is om as loods op te tree, by die stasie voor die versperring aangestel word, en daardie dienaar die stasie met die nodige vorms verlaat het, mag treine van daardie end af nie die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer moet word, binnegaan voordat die loods in die loop van sy pligte terugkeer het nie.

(b) As die loods aangestel word by die stasie agter die versperring, mag treine op die „regte” spoor van die teenoorgestelde end af afgestuur word onderwyl die dienaar deur die trajek gaan om loodsbedryf in te stel. Sulke treine moet egter gestop en die drywers gewaarsku word.

(3) *Lengte van trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer moet word.*—Loodsbedryf moet beperk word tot die kortste trajek wat by elke end sowel vaste sinjale as kruisspore het.

(4) *Staking van absoluutbloksbedryf.*—Absoluutbloksbedryf moet gestaak word gedurende die tydperk wat loodsbedryf in werking is.

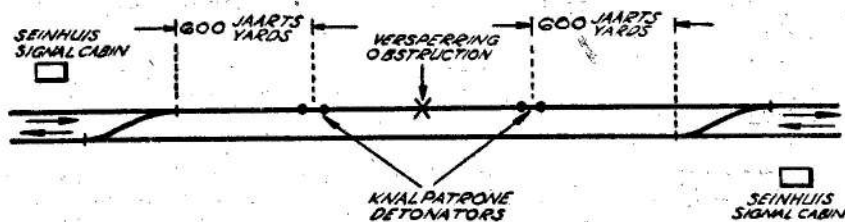
(5) *Loods moet armband dra en treine afstuur.*—(a) Die loods moet 'n rooi armband of ander onderskeidingsteken aan sy linkerarm dra.

(b) Wanneer 'n trein wat nie deur 'n ander trein gevolg word nie, in en deur 'n trajek moet gaan wat deur middel van loodsbedryf beheer word, moet die loods dit vergesel en op die lokomotief ry.

(c) Wanneer twee of meer treine in dieselfde rigting deur die trajek moet loop wat deur middel van loodsbedryf beheer word, moet die loods elke trein tot op 'n veilige afstand van die ingang af wat deur hom beheer word, loods en voordat hy die trein verlaat, moet hy 'n loodskaartjie aan die kondukteur en drywer van elke trein behalwe die laaste een uitreik. Die loods moet dwarsdeur die trajek op die lokomotief van die laaste trein ry [kyk subklousule (14) hiervan].

(d) Wanneer die loods by enige seinhuis verby gaan, moet hy die bedryfsdienaar van sy aanwesigheid in kennis stel.

(6) *Kruisspore moet beskerm word.*—Die stasiebeampte in beheer by elke end van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, moet 'n handseinwagter op die versperde lyn aanstel en laasgenoemde moet op 'n plek minstens 600 jaarts van die onderskeie kruisspore af posisie inneem (kyk diagram hieronder). Die handseinwagter moet twee knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die versperde lyn plaas en gereed wees om gevaarhandseine te vertoon wanneer nodig. Wanneer die versperring minder as 600 jaarts van die kruisspoor is, moet die knalpatrone op die spoor geplaas word so ver moontlik van die kruisspoor af. Die kruisspoor by elke end van die betrokke trajek moet vry gehou word, tensy die loods teenwoordig is.



(7) *Drywers moet gewaarsku word voordat hulle aangrensende bloktrajekte binnery.*—Gedurende die tydperk wat loodsbedryf in swang is, mag die bedryfsdienare aan weerskante van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, treine net volgens die waarskureëling (3-5-5)* van die bedryfsdienare in die seinhuise by die ente van die aangrensende onversperde bloktrajekte aanneem. Die bedryfsdienare by die aangrensende seinhuise moet treine stop wat op weg is na die seinhuis waar loodsbedryf begin, en hulle moet die drywers waarsku om versigtig te ry en gereed te wees om duskant die huissinjal by die volgende seinhuis of stasie stil te hou.

(8) *Bediening van sinjale.*—Die bedryfsdienare by elke end van die bloktrajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, moet al die sinjale op „gevaar” hou. Nadat 'n trein by die huissinjal op „gevaar” tot stilstand gebring is, mag daardie sinjal nie op „alles reg” gestel word onderwyl die loods afwesig is nie, tensy die trein op 'n goeie afstand van die ingang na die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, tot stilstand gebring kan word. In so 'n geval moet die trein duskant die kruisspoor gestop word.

* OPMERKING.—Kyk klousule 11, afdeling VII van die Algemene Aanhangsel (deel I).

(h) The station official-in-charge at each end of the section concerned must satisfy himself that the servants under his control understand their duties in connection with pilot-working.

(2) *Despatch of Trains while Pilotman Proceeding through Section.*—

(a) If the servant selected to act as pilotman is appointed at the station in advance of the obstruction and that servant has left the station with the necessary forms, trains from that end may not enter the section to be controlled by means of pilot-working until, in the course of his duties, the pilotman has returned.

(b) If the pilotman is appointed at the station in rear of the obstruction, trains may be despatched on the "right" line from the other end while the servant is proceeding through the section to introduce pilot-working. Such trains must, however, be stopped and the drivers warned.

(3) *Length of Section to be Controlled by means of Pilot-working.*—Pilot-working must be restricted to the shortest section of line at each end of which there are fixed signals as well as cross-over roads.

(4) *Suspension of Absolute Block Working.*—Absolute block working must be suspended during the period pilot-working is in operation.

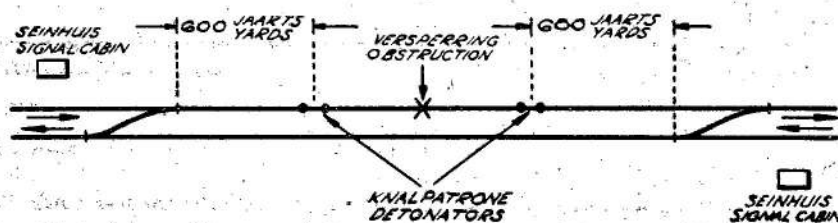
(5) *Pilotman must Wear an Armlet and Despatch Trains.*—(a) The pilotman must wear a red armlet or other distinctive badge on his left arm.

(b) When a train, which is not followed by another train, has to enter upon and proceed through a section of line controlled by means of pilot-working, the pilotman must accompany it and must ride on the locomotive.

(c) When two or more trains have to proceed in the same direction through the section of line controlled by means of pilot-working, the pilotman must pilot each train to a safe distance from the entrance controlled by him and before he leaves the train he must issue a pilot ticket to the guard and driver of each train except the last. The pilotman must ride through the entire section on the locomotive of the last train. [See sub-clause (14) hereof.]

(d) The pilotman, when passing any cabin, must make his presence known to the operator.

(6) *Cross-over Roads must be Protected.*—The station official-in-charge at each end of the section which is controlled by means of pilot-working must appoint a hand-signalman on the obstructed line, who must take up a position not less than 600 yards from the respective cross-over roads. (See diagram below.) The hand-signalman must place two detonators twenty yards apart on the obstructed line and be ready to display "danger" hand-signals when necessary. When the obstruction is less than 600 yards from the cross-over road the detonators must be placed on the rail as far away as possible from the cross-over road. The cross-over road at each end of the section of line concerned must be kept clear unless the pilotman is present.



(7) *Drivers must be Warned Before Entering Adjacent Block Sections.*—During pilot-working the operators at each end of the section controlled by means of pilot-working may accept trains from the operators at the signal cabins at the ends of the adjacent unobstructed block sections only under the "warning arrangement" (3-5-5)*. The operators at the adjacent signal cabins must stop trains proceeding to the signal cabin where pilot-working begins and they must warn drivers to proceed cautiously and to be ready to stop short of the home signal at the next signal cabin or station.

(8) *Operation of Signals.*—The operators at each end of the block section controlled by means of pilot-working must keep all signals at "danger". After a train has been brought to a stand at the home signal at "danger" that signal may not be placed at "all-right" during the absence of the pilotman unless the train can be stopped well clear of the entrance to the section of line controlled by means of pilot-working. In such a case the train must be stopped short of the cross-over road.

* NOTE.—See clause 11, Section VII of the General Appendix (Part I).

(9) *Drywers en kondukteurs moet in kennis gestel word.*—Voordat die loods 'n trein afstuur in 'n trajek in wat deur middel van loodsbedryf beheer word, moet hy die drywer en kondukteur verwittig waar sodanige trajek begin en waar dit eindig.

(10) *Verbygaan van vaste sinjale op „gevaar”.*—(a) Wanneer drywers van die een of die ander end af 'n trajek binnegaan wat deur middel van loodsbedryf beheer word, mag hulle op magtiging van die loods by die vertrek- en/of voorvertreksinjaal op „gevaar” verbygaan.

(b) Nadat die magtiging van die loods verkry is om by die vertrek- en/of voorvertreksinjaal verby te gaan, mag die drywers van treine wat in die een of die ander rigting deur 'n trajek gaan wat deur middel van loodsbedryf beheer word, alle ander vaste sinjale op „gevaar” verbygaan, behalwe—

(i) wanneer die bepalinge van subklousule (11) hiervan van toepassing is;

(ii) wanneer 'n vaste sinjaal die loop van treine oor 'n spoorroorgang beheer. In sodanige gevalle moet die drywer mondelinge instruksies of 'n handsein „alles reg” of „versigtig”, na gelang van die geval, van die oorgangbewaker ontvang [kyk regulasie no. 149 (2) en klousules 16, (3) (a) en 21 (4), afdeling VII (a) van die Algemene Aanhangsel, (deel I).]

(c) Drywers moet versigtig deur die trajek ry wat deur middel van loodsbedryf beheer word, die lokomotieffluit dikwels blaas en duskant die kruisspoor na die gewone looplyn stilhou.

(d) As daar 'n tussenseinhuis is, moet die bedryfsdienaar die vaste sinjale op „gevaar” hou en 'n handsein „alles reg”, of in die geval van kleurligsinjale, 'n handsein „versigtig”, by sy seinhuis aan die drywer van elke trein vertoon as die lyn vorentoe vry is. Waar daar outomatiese tussensinjale is, moet sulke sinjale as nie-bestaande beskou word gedurende die tydperk wat loodsbedryf in swang is.

(11) *Wanneer vaste sinjale gebruik moet word.*—Vaste sinjale moet waar doenlik gebruik word vir treine wat die trajek verlaat wat deur middel van loodsbedryf beheer word, indien daardie treine in die „regte” rigting loop.

(12) *Seine vir bewegings oor kruisspoore.*—In die afwesigheid van vaste sinjale moet alle trein- en rangeerbewegings oor die kruisspoor na die gewone looplyn van die een of die ander end van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, deur handseinwagters onder die toesig van die bedryfsdienaar beheer word.

(13) Waar kleurligsinjale in gebruik is, moet handseinwagters aan weerskante van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, gestasioneer word om handseine volgens opdrag van die bedryfsdienaar vir treine te gee [kyk klousule 21, afdeling VII (a) van die Algemene Aanhangsel (deel I)].

(14) *Pouse tussen treine.*—Wanneer twee of meer treine in dieselfde rigting moet loop, moet die loods nie toelaat dat 'n trein 'n ander trein volg met 'n pouse van minder as twaalf minute nie, tensy daar vasgestel is dat die vorige trein die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, verlaat het.

(15) *Veiligheid van wissels.*—Uitrywissels wat inrywissels word vir treine wat oor die trajek loop wat deur middel van loodsbedryf beheer word, moet beveilig word om die veilige deurgang van treine te verseker.

(16) *Wanneer 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 oorstap of om 'n ander rede, moet die bepalinge van regulasie no. 234 (3) stip nagekom word. 'n Bevoegde dienaar moet aan elke kant van die versperring aangestel word om die nodige beskerming te verleen.

(17) *Wanneer een lyn ontruim is.*—Sodra een lyn ontruim is en dit nodig is om treine in beide rigtings oor die onversperde lyn te laat loop, moet loodsbedryf oor die onversperde lyn ingestel word ooreenkomstig die bepalinge van subklousules (1) en (2) hiervan.

(18) *Omruil van loods en bedryfsdienaar.*—Indien 'n dienaar die pligte van 'n loods oorneem voordat die versperring verwyder is, moet die bepalinge van regulasie no. 230 (7) nagekom word. As 'n bedryfsdienaar deur 'n ander bedryfsdienaar afgepos word onderwyl loodsbedryf in swang is, moet die bepalinge van regulasie no. 230 (8) nagekom word.

(19) *Oopmaak van tussenseinhuis.*—Indien 'n tussenseinhuis of -stasie oopgemaak word nadat loodsbedryf ingestel is, moet die loods met die eerste geleentheid die beampste in beheer verwittig, 'n eksemplaar van die loodsbedryfsvorm aan hom oorhandig en sy handtekening op sy (die loods se) afskrif verkry. [Kyk subklousule (10) (c) hiervan.]

(9) *Drivers and Guards must be Advised.*—Before the pilotman despatches a train into a section of line controlled by means of pilot-working he must inform the driver and the guard where such section of line begins and where it ends.

(10) *Passing Fixed Signals at "Danger".*—(a) When drivers enter from either end, a section of line controlled by means of pilot-working they may, on the authority of the pilotman, pass the starting and/or advance starting signals at "danger".

(b) After the authority of the pilotman has been obtained to pass the starting and/or the advance starting signal, drivers of trains running in either direction through a section of line controlled by means of pilot-working may pass all other fixed signals at "danger" except—

- (i) when the provisions of sub-clause (11) hereof are applicable;
- (ii) where a fixed signal controls the passage of trains over a level-crossing. In such cases the driver must receive oral instructions or an "all-right" or "caution" hand-signal, as the case may be, from the crossing attendant. [See regulation No. 149 (2) and clauses 16 (3) (a) and 21 (4), Section VII (a) of the General Appendix (Part I).]

(c) Drivers must run cautiously through the section controlled by means of pilot-working, frequently sound the locomotive whistle and stop short of the cross-over road leading to the normal running road.

(d) If there is an intermediate cabin, the operator must keep the fixed signals at "danger" and display at his cabin an "all-right" hand-signal or, in the case of colour-light signals, a "caution" hand-signal, to the driver of each train if the line ahead is clear. Where there are intermediate automatic signals, such signals must be treated as non-existent during the period that pilot-working is in force.

(11) *When Fixed Signals must be Used.*—Fixed signals must, if practicable, be used for trains leaving the section of line controlled by pilot-working if those trains are running in the "right" direction.

(12) *Signals for Cross-over Road Movements.*—In the absence of fixed signals all train and shunting movements, made over the cross-over road leading to the normal running road from either end of the section of line controlled by means of pilot-working, must be controlled by hand-signalmen under the direction of the operator.

(13) Where colour-light signalling is in use, hand-signalmen must be posted at either end of the section controlled by means of pilot-working for the purpose of hand-signalling trains under the direction of the operator. [See clause 21, Section VII (a) of the General Appendix (Part I).]

(14) *Interval Between Trains.*—When two or more trains have to proceed in the same direction, the pilotman must not allow a train to follow another train at an interval of less than twelve minutes unless it has been ascertained that the train ahead has cleared the section of line controlled by means of pilot-working.

(15) *Security of Points.*—Trailing points which become facing to trains running over the section of line controlled by means of pilot-working must be secured to ensure the safe passage of trains.

(16) *Both Lines Obstructed.*—When both lines of a double line are obstructed and trains have to be worked on both sides of the obstruction for the transfer of passengers or for any other reason, the provisions of regulation No. 234 (3) must be strictly observed. A competent servant must be appointed on each side of the obstruction to afford the necessary protection.

(17) *When One Line has been Cleared.*—As soon as one line has been cleared and it is necessary to run trains in both directions over the unobstructed line, pilot-working in accordance with the provisions of sub-clauses (1) and (2) hereof must be introduced over the unobstructed line.

(18) *Change of Pilotman and Operator.*—In the event of a servant taking over the duties of a pilotman before the obstruction is cleared, the provisions of regulation No. 230 (7) must be observed. Should an operator be relieved by another operator while pilot-working is in operation, the provisions of regulation No. 230 (8) must be observed.

(19) *Opening of Intermediate Signal Cabin.*—Should an intermediate signal cabin or station be opened after pilot-working has been introduced, the pilotman must, at the first opportunity, advise the official-in-charge, deliver a copy of the pilot-working form to him, and obtain his signature on his (the pilotman's) copy. [See sub-clause (10) (c) hereof.]

(20) *Wanneer gewone bedryf hervat mag word.*—Wanneer 'n trajek wat versper was, ontruim is en loodsbedryf gestaak kan word, moet die loodsbedryfvorms ingetrek word deur die loods aan wie dit uitgereik was. Vir hierdie doel moet die loods met die laaste trein deur die trajek reis. Die loods moet die oorgangbewakers, baanmeesters en ander persone wat op die lyn werk, ook mondelings verwittig dat loodsbedryf gestaak gaan word. Wanneer hy by die ander end van die trajek aankom, moet hy al die vorms wat hy ingesamel het, met inbegrip van sy eie vorm, aan die stasiebeampte in beheer oorhandig en die versekering gee dat die versperring verwyder is en dat die lyn wat versper was weer veilig is vir die deurgang van treine. (Op bepaalde trajekte soos aangedui in plaaslike ahangsels, moet hierdie versekering deur die amptenaar in beheer by die versperring gegee word.) Wanneer die stasiebeampte in beheer hierdie versekering ontvang, moet hy die stasiebeampte in beheer by die ander end van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, in kennis stel, en sodra daar tot 'n duidelike verstandhouding geraak is, moet die loodsbedryfvorms gekanselleer en gewone bedryf hervat word. Die gekanselleerde vorms moet daarna na die afdelingskantoor gestuur word.

Skade aan lyn.

236. Indien die lyn beskadig is as gevolg van die ontsporing van of 'n ongeluk aan 'n trein, moet die kondukteur een knalpatroon op die spoor plaas minstens 600 jaarts weg van elke kant van die beskadigde gedeelte van die lyn as 'n waarskusein vir ander treine. Die drywer moet die saak rapporteer by die eerste baanmeestershuis of aan die eerste span, en die baanmeester moet onverwyld na die plek gaan en die maatreëls tref soos in regulasie no. 242 bepaal. Die drywer moet ook die omstandighede aan die bedryfsdienaar by die eerste moontlike stasie of seinhuis rapporteer. (Kyk regulasie no. 201.) Indien 'n volgende trein die knalpatrone laat ontplof het voordat die lyn herstel is, moet die kondukteur van daardie trein die knalpatrone vervang. Die bedryfsdienare aan weerskante van die telegraaftrajek moet die drywer en kondukteur van elke trein wat oor die betrokke trajek moet loop, skriftelik van die omstandighede verwittig tot tyd en wyl die lyn herstel is.

Trein aan brand.

237. (1) As 'n gedeelte van 'n trein aan die brand slaan, moet die trein tot stilstand gebring word; indien moontlik moet dit weg van stasie- of ander geboue en van voertuie op aangrensende of nabygeleë spore tot stilstand gebring word. Die treinpersoneel moet daarna gou besluit watter stappe die beste sal wees en van alle beskikbare middels gebruik maak om die vuur te blus of om dit so gou moontlik onder beheer te kry.

(2) As die vuur nie dadelik geblus kan word nie en daar beskou word dat die omstandighede so 'n stap regverdig, mag die trein na die naaste plek geneem word waar water beskikbaar is vir 'n poging om die vuur in die brandende gedeelte te blus.

(3) Indien nodig moet die stoker die brandende voertuig of voertuie afhaak sodat daar 'n afstand van minstens vyftig jaarts tussen die brandende gedeelte en die ander voertuie aan weerskante daarvan is. (Kyk regulasie no. 202.)

DEEL VII.

ONDERHOUD VAN SPOORBAAN EN WERKE.

ONDERSOEK EN INSTANDHOUD VAN BAANMEESTER SE BAANLENGTES.—ONDERSOEK VAN SPOORBAAN GEDURENDE STORMAGTIGE WEER.—BESKERMING VAN DIENARE OP OF NABY DIE SPOORBAAN.—BESKERMING VAN TREINE ONDERWYL DIE SPOORBAAN HERSTEL WORD.—GEBRUIK VAN TYDELIKE SNELHEIDVERMINDERINGSBORDE.—WANNEER SPOORBAAN HERSTEL MOET WORD.—WISSELS, SINJALE, SPOOROORGANGE, ENS. MOET IN ORDE GEHOU WORD.—AFSTAND TUSSEN TREINE.—SKIETWERK.—ONGELUKKE EN ONREËLMATIGHEDEN MOET GERAPPORTEER WORD.—TROLLIES, HOE EN WANNEER HULLE GEBRUIK MOET WORD.

Ondersoek en instandhoud van baanlengtes.

238. (1) *Verantwoordelikheid van baanmeesters.*—'n Baanmeester is verantwoordelik vir die doeltreffende onderhoud van die spoorbaan en aanverwante werke op sy baanlengte en om te verseker dat die spoorbaan altyd in 'n veilige toestand is vir die deurgang van treine.

(2) *Baanlengte moet gepatrolleer word.*—Elke baanlengte moet met gereelde tussenpose deur die baanmeester of 'n behoorlik gemagtigde dienaar ondersoek word ooreenkomstig die instruksies vervat in die boek „Spoorbaaninstruksies.”

(20) *When Normal Working may be Resumed.*—When a section which has been obstructed has been cleared and pilot-working can be discontinued, the pilot-working forms must be withdrawn by the pilotman to whom they were issued. For this purpose the pilotman must travel over the section with the last train. The pilotman must also orally advise crossing attendants, platelayers and others working on the line that pilot-working is being cancelled. On arrival at the other end of the section he must hand over all the forms collected, including his own form, to the station official-in-charge and give an assurance that the obstruction has been removed and that the line, which was obstructed is again safe for the passage of trains. (On certain sections, as indicated in local appendices, this assurance must be given by the officer-in-charge at the scene of the obstruction.) On receiving this assurance the station official-in-charge must advise the official-in-charge at the other end of the section of line controlled by means of pilot-working and as soon as a clear understanding has been arrived at the pilot-working forms must be cancelled and normal working resumed. The cancelled forms must thereafter be sent to the system office.

Damage to Line.

236. In the event of the line being damaged as a result of derailment of or accident to a train, the guard must place one detonator on the rail not less than 600 yards away from each side of the damaged portion of line as a warning signal to other trains. The driver must report the matter at the first platelayer's cottage or to the first gang and the platelayer must promptly proceed to the scene and adopt the measures laid down in regulation No. 242. The driver must also report the circumstances to the operator at the first possible station or signal cabin. (See regulation No. 201.) In the event of a following train exploding the detonators before the track has been repaired, the guard of that train must replace the detonators. The operators on both sides of the telegraph section must advise the driver and guard of each train which has to proceed over the section of line concerned, in writing, of the circumstances until such time as the line is repaired.

Train on Fire.

237. (1) Should a portion of a train catch fire the train must be brought to a standstill; if possible it must be brought to a standstill away from station or other buildings and from vehicles on adjoining or nearby lines. The trainmen must thereafter decide quickly on the best action to take and use all means at their disposal to extinguish the fire or get it under control with the least possible delay.

(2) If the fire cannot be extinguished promptly and the circumstances are considered to justify such a course, the train may be taken to the nearest place where water is available for an attempt to extinguish the fire in the burning portion.

(3) If necessary, the fireman must detach the burning vehicle or vehicles and leave a space of at least fifty yards between the burning portion and the vehicles on each side. (See regulation No. 202.)

PART VII.

MAINTENANCE OF PERMANENT WAY AND WORKS.

EXAMINATION AND UPKEEP OF PLATELAYERS' LENGTHS.—EXAMINATION OF TRACK DURING STORMY WEATHER.—PROTECTION OF SERVANTS ON OR NEAR THE TRACK.—PROTECTION OF TRAINS WHILE TRACK UNDER REPAIRS.—USE OF TEMPORARY SPEED-REDUCTION BOARDS.—TIMES FOR EFFECTING REPAIRS TO TRACK.—POINTS, SIGNALS, LEVEL-CROSSINGS, ETC., TO BE KEPT IN ORDER.—DISTANCE BETWEEN TRAINS.—BLASTING.—ACCIDENTS AND IRREGULARITIES TO BE REPORTED.—TROLLEYS, HOW AND WHEN TO BE USED.

Examination and Upkeep of Lengths.

238. (1) *Responsibility of Platelayers.*—A platelayer is responsible for the efficient maintenance of the permanent way and the associated works on his length, and for ensuring that the track is always in a safe condition for the passage of trains.

(2) *Length to be Patrolled.*—Every length must be inspected at regular intervals by the platelayer or a duly authorised servant, in accordance with the instructions contained in the book—"Permanent Way Instructions".

Onderzoek van spoorbaan gedurende stormagtige weer.

239. (1) *Bykomende voorsorgsmaatreëls gedurende stormagtige weer.*—Spoorbaaninspekteurs, baanmeesters en ander betrokke dienaar moet besonder waaksaam wees gedurende nat weer en wanneer oorstromings verwag kan word. Gedurende sulke tye moet hulle elke gedeelte van die lyn ondersoek wat moontlik deur vloedwater beskadig kan word en, indien moontlik, moet hulle ook oplet watter uitwerking die water op duikers en brûe het voordat 'n trein daaroor gaan. As die nat weer voortduur, moet baanmeesters reël dat hulle baanlengtes dag en nag gepatrolleer word en dat wagte geplaas word op plekke waar skade verwag kan word. Hierdie voorsorgsmaatreëls moet voortduur totdat die gevaar verby is.

(2) *Patrollieman moet rapporteer.*—Wanneer 'n dienaar die lyn na werkure patroleer, moet hy aan die bedryfsdienaar rapporteer elke keer as hy by 'n stasie kom, en die bedryfsdienaar moet in die treinregister aanteken hoe laat die dienaar gerapporteer het.

Baanmeesters se uitrusting: Handseinuitrusting moet beskikbaar wees.

240. (1) Elke baanmeester moet onderwyl hy op diens is, die nodige uitrusting hê soos bepaal in die „Spoorbaaninstruksies.” Hy moet ook sorg dat die span wat onder hom werk die nodige uitrusting het.

(2) Elke baanmeester en ander betrokke dienaar moet onderwyl hy op diens is, handseinuitrusting en knalpatrone byderhand en gereed hê vir onmiddellike gebruik.

Beskerming van dienaar wat op, bo of naby die spoorbaan werk.

241. (1) *Spoorbaanpersoneel en ander moet gereed wees vir spesiale treine.*—Aangesien dit moontlik is dat daar spesiale of voorwaardelike treine mag loop sonder dat kennisgewing vooraf daarvan gegee is, moet die spoorbaanpersoneel en ander dienaar wat op, bo of naby die lyn werk, altyd gereed wees vir die loop van sodanige treine. (Kyk regulasie no. 223.)

(2) *Handseinwagter moet aangestel word.*—Wanneer daar in stasie-terreine of op, bo of naby die spoorbaan gewerk word van waar naderende treine nie duidelik gesien kan word nie, moet die baanmeester of ander dienaar in beheer 'n dienaar of twee, indien nodig, aansê om as handseinwagter(s) op te tree. Elke handseinwagter moet vlac of 'n handlamp en knalpatrone hê. 'n Geskikte plek moet aangewys word waar hy moet gaan staan met opdrag om die span of ander dienaar wat op, bo of naby die spoorbaan werk, te waarsku wanneer treine uit die een of uit albei rigtings nader.

(3) *Dienare moet uit die pad van treine bly.*—As treine aankom, moet dienaar wat op die spoorbaan werk, weg van die lyn gaan staan. As daar meer as een lyn is, moet dienaar weg van al die lyne gaan staan en nie weer oor die lyne gaan of daarop werk voordat hulle seker gemaak het dat daar geen treine aankom nie. As dienaar nie vir naderende treine kan padgee nie, moet hulle halfpad tussen en parallel met die spoorbane gaan lê.

(4) *Werk in tunnels.*—As 'n trein aankom onderwyl dienaar in 'n tunnel werk, moet hulle gaan staan in een van die nisse wat daarin aangebring is, maar as daar nie genoeg tyd is om dit te doen nie, moet hulle so naby moontlik aan die wand van die tunnel gaan lê.

(5) *Ongunstige weer.*—As dienaar wat op die spoorbaan werk, weens mis of ander ongunstige weerstoestande nie vroegtydig genoeg gewaarsku kan word wanneer treine aankom nie, moet die werk gestaak word, tensy die veilige loop van treine afhang van die voortsetting van sodanige werk.

Beskerming van treine onderwyl herstelwerk of ander werk gedoen word.

242. (1) *Gevaarseine: Hoe en wanneer dit vertoon moet word.*—(a) As 'n spoorbaanbesetting op 'n gedeelte van 'n lyn kragtens 'n spesiale kennisgewing gereël is, en die spoorbaan op verskillende plekke en tye onveilig vir die deurgang van treine mag wees en dit duidelik in die kennisgewing aangedui word, en die snelheid van treine tot 15 myl per uur of minder beperk is, moet die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk, as dit nodig is om 'n trein te stop, reël om 'n rooi banier te vertoon minstens 400 jaarts van een of beide ente van die betrokke gedeelte van die lyn, na gelang van die omstandighede. Daarbenewens moet 'n handseinwagter gestuur word na 'n plek naby maar buitekant die plek waar die rooi banier vertoon word, en hy moet drie knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas, op so 'n wyse dat die eerste knalpatroon minstens 100 jaarts buitekant die rooi banier is. Die baanmeester of ander dienaar wat in beheer van die werk is, moet reël dat die tydelike snelheidsverminderingsborde geplaas word op 'n plek 600 jaarts, of verder as die uitsig beperk is, van die plek waar die rooi banier vertoon word. Daar moet met hierdie voorsorgsmaatreëls volgehou word totdat die lyn veilig is vir die deurgang van treine.

Examination of Track During Stormy Weather.

239. (1) *Additional Precautions During Stormy Weather.*—Permanent way inspectors, platelayers and other servants concerned must be particularly watchful during wet weather and when floods may be expected. During such times they must inspect every part of the line likely to be affected by storm water and, if possible, also note, before the passage of any train, the action of the water on culverts and bridges. Should the wet weather continue, platelayers must arrange for their lengths to be patrolled by day and by night and for watchmen to be stationed at those places where damage may be expected. These precautions must be continued until there is no longer any risk.

(2) *Patrolman to Report.*—When a servant is patrolling the line after working hours, he must report to the operator each time he arrives at a station, and the operator must record in the train register the time the servant reported.

Platelayers' Equipment: Hand-signalling equipment to be Available.

240. (1) Every platelayer must have with him, while on duty, the necessary equipment laid down in the "Permanent Way Instructions". He must also ensure that the gang working under him has the necessary equipment.

(2) Whilst on duty every platelayer and other servant concerned must have with him hand-signalling equipment and detonators ready for immediate use.

Protection of Servants Working On, Above or Near the Track.

241. (1) *Permanent Way Staff and Others to be Prepared for Special Trains.*—As special or conditional trains may have to run without previous notice, the permanent way staff and other servants working on, above or near the line must at all times be prepared for the running of such trains. (See regulation No. 223.)

(2) *Hand-signalman to be Appointed.*—When working in station yards or at places on, above or near the track from which approaching trains cannot be clearly seen, the platelayer or other servant-in-charge must select a servant, or two if necessary, to act as hand-signalman. Each hand-signalman must be provided with flags or a hand-lamp and detonators. He must be posted at a suitable spot with instructions to warn the gang or other servants working on, above or near the track when trains are approaching from one or both directions.

(3) *Servants to Keep Clear of Trains.*—When trains are approaching, servants working on the track must stand clear of the line. When there are more lines than one, servants must stand clear of all lines and they must not re-cross lines or work thereon until satisfied that trains are not approaching. When servants are unable to stand clear of approaching trains they must lie down midway between, and parallel to, the tracks.

(4) *Working in Tunnels.*—On the approach of a train, servants working in a tunnel must enter one of the recesses provided therein, but if there is no time to do so they must lie down as close as possible to the face of the wall.

(5) *Unfavourable Weather.*—If, owing to fog or other bad weather conditions, servants working on the track are unable to get sufficient warning of the approach of trains, the work must be stopped unless the safe running of trains depends upon the continuance of such work.

Protection of Trains While Repairs or other Work is in Progress.

242. (1) *"Danger" Signals: How and when to be Displayed.*—(a) On a section of line where a track occupation has been arranged by means of a special notice, and where the track may at various times and places be unsafe for the passage of trains and this has been clearly defined in the notice, and where the speed of trains is limited to 15 miles per hour or less, the platelayer or other servant-in-charge of the work must arrange, when it is necessary to stop a train, for a red banner to be shown at least 400 yards from one or both ends of the portion of line affected as circumstances may require. In addition, a hand-signalman must be sent to a point near but outside the place where the red banner is displayed and he must place three detonators twenty yards apart on the rail; the first detonator being at least 100 yards outside the red banner. The platelayer or other servant-in-charge of the work must arrange for temporary speed-reduction boards to be placed 600 yards (or further if the view is restricted) from the place where the red banner is displayed. These precautions must be continued until the line is safe for the passage of trains.

(b) Voordat die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk besetting van die spoorbaan neem, moet hy die bedryfsdienare aan weerskante van die betrokke telegraaftrajek raadpleeg, en elke bedryfsdienaar moet 'n paslike inskrywing in die treinregister maak. Sodra die laaste besetting vir die dag voltooi is, moet die bedryfsdienare weer verwittig word, en hulle moet in hulle treinregisters aanteken dat die gevaarseine verwyder is en dat die tydelike snelheidverminderingborde na die vasgestelde afstand teruggeskuif is of dat die beperking geheel en al opgehef en die borde verwyder is, soos in die spesiale kennisgewing bepaal.

(c) Wanneer dit weens 'n noodgeval nodig is om herstelwerk gedurende mistige weer te verrig, moet daar by elke tydelike snelheidverminderingbord ook 'n knalpatroon op die spoor geplaas word. (Kyk regulasie no. 75.)

(d) As dit in omstandighede behalwe dié in subklousule (a) hiervan genoem, nodig is om 'n trein te stop omdat die lyn onveilig is of omdat werk op, bo of naby die lyn verrig word, moet die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk reël dat 'n rooi banier of 'n gevaarhandsein vertoon word minstens 400 jaarts van beide ente van die betrokke gedeelte van die lyn. Daarbenewens moet 'n handseinwagter gestuur word na 'n plek 600 jaarts, of verder as die uitsig beperk is, van die plek waar die rooi banier of gevaarhandsein vertoon word. Die handseinwagter moet drie knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor plaas en voortdurend 'n gevaarhandsein vertoon. Daar moet met hierdie voorsorgsmaatreëls voortgegaan word totdat die lyn veilig is vir die deurgang van treine. 'n Drywer aan wie 'n gevaarhandsein vertoon word, moet sy trein tot stilstand bring en versigtig voortgaan slegs nadat hy die vereiste mondelinge waarskuwing ontvang het.

(2) *Handsein „versigtig” (wit vlag): Hoe en wanneer dit vertoon moet word.*—(a) Wanneer dit weens herstelwerk aan die spoorbaan of om ander redes nodig is om die snelheid van 'n trein te verminder, moet die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk reël dat 'n witvlaghandsein bedags en 'n gevaarhandsein as dit donker is, gegee word. Hierdie sein moet vertoon word minstens 600 jaarts van beide ente van die betrokke gedeelte van die lyn. Daarbenewens moet 'n knalpatroon buitekant sodanige gevaarhandsein of handsein „versigtig” op die spoor geplaas word. 'n Drywer aan wie 'n gevaarhandsein vertoon word, moet sy trein tot stilstand bring, en voortgaan slegs nadat hy die vereiste mondelinge waarskuwing ontvang het. (Kyk regulasie no. 180.)

(b) As daar geen tydelike snelheidverminderingbord is nie en dit nodig is om die snelheid van 'n trein na minder as 8 myl per uur te verminder, moet 'n gevaarhandsein, hetsy dit lig of donker is, vertoon word minstens 600 jaarts van beide ente van die betrokke gedeelte van die lyn. Daarbenewens moet 'n knalpatroon op die lyn geplaas word buitekant sodanige gevaarhandsein. 'n Drywer aan wie 'n gevaarhandsein gegee word, moet sy trein tot stilstand bring en voortgaan slegs nadat hy die vereiste mondelinge waarskuwing ontvang het.

(3) *Wanneer bedryfsdienaar verwittig moet word.*—As daar 'n telegraafstasie of seinhuis binne 600 jaarts of 'n bietjie verder van die betrokke gedeelte lyn is, moet die handseinwagter wat in daardie rigting gestuur word om handseine te gee, die bedryfsdienaar van die toestand verwittig, en waar daar 'n vaste sinjaal is, moet die bedryfsdienaar, na gelang van die heersende toestande, elke trein deur middel daarvan stop of die snelheid van die trein laat verminder. Voordat die vaste sinjaal op „alles reg” gestel word vir 'n trein om stadig voort te gaan, moet die handseinwagter 'n handsein „versigtig” vertoon en 'n knalpatroon op die spoor plaas.

(4) *Herstelwerk aan spoorbaan of ander toerusting binne 'n gebied wat deur middel van vaste sinjale beskerm is.*—(a) *Alle spoorbane geraak.*—Voordat daar begin word met herstelwerk of ander werk op, bo of naby die spoorbaan binne die gebied wat deur middel van vaste sinjale by 'n stasie beskerm word, moet die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk die bedryfsdienaar se toestemming verkry. As dit nodig is om treine te stop, moet die bedryfsdienaar verwittig word, en hy moet die vaste sinjale, waar daar is, op „gevaar” hou totdat dieselfde baanmeester of dieselfde ander dienaar in beheer van die werk hom in kennis gestel het dat die lyn veilig is. Waar daar net snelheidsvermindering vereis word, kan die vaste sinjaal op „alles reg” gestel word nadat die trein tot stilstand gebring of sy snelheid voldoende verminder is. Die baanmeester of dienaar in beheer van die herstelwerk of ander werk moet in alle gevalle sorg dat die nodige handseine en knalpatrone op die voorgeskrewe manier gebruik word.

(b) *Nie alle spoorbane geraak nie.*—Wanneer die herstelwerk of ander werk op, bo of naby die spoorbaan nie al die spoorbane raak nie, moet die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk die bedryfsdienaar verwittig en in die treinregister aanteken dat die betrokke spoorbaan of spoorbane nie binnegegaan moet word nie en hy moet ook aandui of treine oor die aangrensende spoorbaan of spoorbane stadiger moet loop.

(b) Before taking occupation of the track, the platelayer or other servant-in-charge of the work must consult the operator on either side of the telegraph section concerned and each operator must make a relevant entry in the train register. As soon as the final occupation for the day has been concluded, the operators must again be advised and they must make entries in the train registers indicating that the "danger" signals have been removed and that the temporary speed-reduction boards have been moved back to standard distance or that the restriction is completely cancelled and the boards removed, as stated in the special notice.

(c) When, due to an emergency, work has to be done in foggy weather, a detonator must also be placed at each temporary speed-reduction board. (See regulation No. 75.)

(d) In circumstances other than those covered by sub-clause (a) hereof, when it is necessary to stop a train owing to the line being unsafe or owing to any work on, above or near the line, the platelayer or other servant-in-charge of the work must arrange for a red banner or a "danger" hand-signal to be shown at least 400 yards from both ends of the portion of line affected. In addition, a hand-signalman must be sent to a point 600 yards (or further if the view is restricted), from the place where the red banner or "danger" hand-signal is displayed. The hand-signalman must place three detonators twenty yards apart on the rail and continuously display a "danger" hand-signal. These precautions must be continued until the line is safe for the passage of trains. A driver to whom a "danger" hand-signal is displayed must stop his train and only proceed with caution after he has received the necessary oral warning.

(2) *"Caution" Hand-signal (White Flag): How and When to be Displayed.*—(a) When it is necessary to reduce the speed of a train owing to repairs to the track or for other reasons, the platelayer or other servant-in-charge of the work must arrange for a white flag hand-signal to be given during daylight and a "danger" hand-signal during darkness. This signal must be shown at least 600 yards from both ends of the portion of line affected. In addition, a detonator must be placed on the rail, outside such "caution" or "danger" hand-signal. A driver to whom a "danger" hand-signal is displayed must stop his train, and only proceed after he has received the necessary oral warning. (See regulation No. 180.)

(b) If, in the absence of a temporary speed-reduction board, it is necessary to reduce the speed of a train to less than 8 miles per hour, whether it be daylight or dark, a "danger" hand-signal must be shown at least 600 yards from both ends of the portion of line affected. In addition a detonator must be placed on the rail outside such "danger" signal. A driver to whom a "danger" hand-signal is given must stop his train, and only proceed after he has received the necessary oral warning.

(3) *When Operator to be Advised.*—If there is a telegraph station or signal cabin within 600 yards or slightly over that distance from the portion of line affected, the hand-signalman, who is sent in that direction to hand-signal, must advise the operator of the position and, where a fixed signal is provided, the operator must, according to the conditions prevailing, stop or check each train by this means. Before the fixed signal is placed at "all-right" for a train to proceed slowly, the hand-signalman must show a "caution" hand-signal and place a detonator on the rail.

(4) *Repairs to Track or Other Equipment Within an Area Protected by Fixed Signals.*—(a) *All Tracks Affected.*—Before commencing repairs or other work on, above or near the track within the area protected by fixed signals at a station, the platelayer or other servant-in-charge of the work must obtain the permission of the operator. If it is necessary to stop trains, the operator must be informed and he must keep the fixed signals, where provided, at "danger" until the same platelayer or the same other servant-in-charge of the work has informed him that the line is safe. Where a reduction of speed only is required, the fixed signal may be placed at "all-right" after the train has been stopped or its speed sufficiently checked. In all cases the platelayer or servant-in-charge of repairs or other work must ensure that the necessary hand-signals and detonators are used in the prescribed manner.

(b) *Not All Tracks Affected.*—When the repairs or other work on, above or near the track do not affect all the tracks the platelayer or other servant-in-charge of the work must notify the operator and record in the train register that the track or tracks concerned must not be entered and also indicate whether any reduction in speed of trains on adjoining track or tracks is required. The operator must thereafter keep the requisite

Die bedryfsdienaar moet daarna die nodige vaste sinjale op „gevaar” hou en die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk moet, indien nodig, handseinwagters by die betrokke vaste sinjale plaas om treinpersoneel van enige snelheidsvermindering in kennis te stel. Die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk moet ook die betrokke wissel of wissels sluit teen inkomende verkeer na die spoorbaan of spoorbane wat herstel word. Sodra die werk voltooi is, moet die baanmeester of ander dienaar in beheer van die werk die bedryfsdienaar verwittig en in die treinregister aanteken wanneer gewone bedryf hervat kan word.

(5) *Wanneer herstelwerk aan uitwykspoor of sylyne nie voltooi is nie.*—As herstelwerk op 'n uitwykspoor of sylyn nie voltooi kan word nie, moet die baanmeester, voordat hy van diens gaan, elke stel wissels met twee spoorskroewe beveilig sodat treine nie die uitwykspoor of sylyn kan binnegaan nie. As sodanige uitwykspoor of sylyn by 'n stasie is, moet die baanmeester die bedryfsdienaar in kennis stel en in die treinregister aanteken dat die uitwykspoor of sylyn nie binnegegaan moet word nie. Insgelyks moet die baanmeester die bedryfsdienaar in kennis stel, en in die treinregister aanteken, wanneer die uitwykspoor of sylyn weer binnegegaan mag word. As die stasie egter gesluit is of die uitwykspoor of sylyn onbedien is, moet die baanmeester die bedryfsdienare aan weerskante van die telegraaftrajek dienoooreenkomstig in kennis stel.

(6) *Herstelwerk aan spoorbaan by tussenuitwykspoor.*—Voordat daar by 'n tussenuitwykspoor begin word met werk wat sal belet dat treine daar kruis, moet die baanmeester die bedryfsdienare aan weerskante van die telegraaftrajek daarvan verwittig. Sodra die werk voltooi is, moet die baanmeester die bedryfsdienare aan weerskante van die telegraaftrajek dienoooreenkomstig in kennis stel.

(7) *Herstelwerk aan wissels by tussenuitwykspoor of tussensylyn deur sinjaalambagsman.*—(a) Voordat 'n sinjaalambagsman wissels ontkoppel of enige werk verrig wat die veilige loop van treine by 'n tussenuitwykspoor of tussensylyn kan belemmer, moet hy met die spoorbaaninspekteur of baanmeester reël dat beskerming verleen word ooreenkomstig hierdie regulasies. Hy moet seker maak dat sodanige beskerming verleen is voordat hy met die werk begin. Daarbenewens moet hy die toestemming van die bedryfsdienaar aan elke end van die betrokke telegraaftrajek verkry. Die onderskeie bedryfsdienare moet die drywer en kondukteur van elke trein wat die trajek binnegaan, skriftelik in kennis stel van die werk wat by die tussenuitwykspoor of tussensylyn verrig word. Daar moet nie gereël word dat treine by die tussenuitwykspoor kruis onderwyl werk daar verrig word nie. Wanneer die werk by die tussenuitwykspoor of tussensylyn voltooi is, moet die sinjaalambagsman die bedryfsdienare dienoooreenkomstig verwittig en die spoorbaaninspekteur of baanmeester moet die bedryfsdienare verseker dat die spoorbaan veilig is vir die deurgang van treine.

(b) Wanneer daar in noodgevalle net aan die sinjaaltoestel by 'n tussenuitwykspoor of tussensylyn gewerk moet word en hulp nie geredelik van die spoorbaaninspekteur of baanmeester verkry kan word nie, moet die sinjaalambagsman of ander betrokke dienaar, voordat die werk begin, reël dat 'n gevaarhandsein aan treine wat van voor nader, vertoon word minstens 400 jaarts van die wissel af. Daar moet ook drie knalpatrone twintig jaarts van mekaar op die spoor geplaas word. Die eerste knalpatroon moet minstens 600 jaarts anderkant die plek geplaas word van waar die gevaarhandsein vertoon word. Hierdie voorsorgsmaatreëls moet voortduur totdat die sinjaaltoestel weer veilig is vir die deurgang van treine. As daar telefoonverbinding is, moet die sinjaalambagsman telefonies met die aangrensende stasies in verbinding tree voordat hy begin met werk wat die veilige loop van treine kan belemmer, sodat die bedryfsdienare die nodige stappe kan doen om die bepalings van subklousule (7) (a) hiervan na te kom.

(8) Die bedryfsdienare moet in die treinregisters aanteken hoe laat magtiging gegee is om met herstelwerk of ander werk op, bo of naby die spoorbaan te begin en hoe laat berig ontvang is dat dit voltooi is.

Tydlike snelheidverminderingsborde.

243. (1) *Vervang van handseine deur snelheidverminderingsborde.*—(a) Wanneer snelheidsvermindering 'n lang tydperk moet voortduur, kan daar van tydelike snelheidverminderingsborde in die plek van knalpatrone en handseine „versigtig” gebruik gemaak word nadat die kennisgewing waarin die betrokke gedeelte lyn omskryf word, uitgereik is. Waar snelheidsvermindering slegs gedurende daglig van toepassing sal wees, moet die borde verwyder word of met die voorkant na onder neergelê word na voltooiing van elke werkskof. (Kyk regulasie no. 63.)

(b) Wanneer die snelheid van treine in noodgevalle verminder moet word, moet die baanmeester nie die tydelike snelheidverminderingsborde oprig voordat hy volledige besonderhede aan die bedryfsdienare aan weerskante van die betrokke telegraaftrajek verstrek het nie. Beide bedryfsdienare moet 'n aantekening in hulle treinregisters maak, en tot tyd en

fixed signals at "danger" and the platelayer or other servant-in-charge of the work must, if necessary, place hand-signalmen at the fixed signals concerned to warn trainmen of any reduction in speed. The platelayer or other servant-in-charge of the work must also secure the set or sets of points concerned against entry into the track or tracks which are being repaired. On completion of the work the platelayer or other servant-in-charge of the work must notify the operator and record in the train register when normal working can be resumed.

(5) *When Repairs to Loops or Sidings Not Completed.*—When repair work on a loop or siding has to be left unfinished a platelayer, before going off duty, must secure each set of points with two coach-screws so as to prevent the loop or siding being entered by trains. If such loop or siding is at a station the platelayer must notify the operator and record in the train register that the loop or siding must not be entered. Similarly, the platelayer must notify the operator and record in the train register when the loop or siding may again be entered. Should, however, the station be closed or the loop or siding be unattended, the operator at each end of the telegraph section must be so informed by the platelayer.

(6) *Repairs to Track at Interloop.*—Before commencing work at an interloop which would prevent trains crossing there, the platelayer must advise the operator at each end of the telegraph section. On completion of the work the platelayer must advise the operator at each end of the telegraph section accordingly.

(7) *Repairs to Points at Interloop or Inter-siding by Signal Artisan.*—
(a) Before disconnecting points or carrying out any work affecting the safe working of trains at an interloop or an inter-siding, a signal artisan must arrange with the permanent way inspector or platelayer to provide protection in accordance with these regulations. He must, before actually commencing the work, ensure that such protection has been provided. In addition he must obtain the permission of the operator at each end of the telegraph section concerned. The respective operators must warn, in writing, the driver and guard of each train entering the section, of the work being performed at the interloop or inter-siding. During the period work is being performed at an interloop, trains must not be arranged to cross thereat. When the work at the interloop or inter-siding has been completed, the signal artisan must advise the operators accordingly and the permanent way inspector or platelayer must assure the operators that the track has been rendered safe for the passage of trains.

(b) In cases of emergency, when only signalling apparatus at an interloop or inter-siding requires attention and assistance from the permanent way inspector or platelayer is not readily available, before work is commenced, the signal artisan or other servant concerned must arrange for a "danger" hand-signal to be displayed, at least 400 yards from the points, to trains approaching from the facing direction. Three detonators twenty yards apart, must also be placed on the rail; the first detonator to be placed at least 600 yards outside the place from which the "danger" hand-signal is being exhibited. These precautions must be continued until such time as the signalling apparatus is again safe for the passage of trains. Where there is telephone communication, the signal artisan must communicate orally with the adjoining stations, before attempting to carry out any work which may endanger the safe working of trains, so that the necessary action laid down in the preceding sub-clause (7) (a) may be taken by the operators.

(8) Operators must record in the train registers the time permission was given to commence repair or other work on, above or near the track and the time of advice of its completion.

Temporary Speed-reduction Boards.

243. (1) *Substituting Speed-reduction Boards for Hand-signals.*—(a) When reduction of speed is continued for a lengthy period, temporary speed-reduction boards may be substituted for detonators and "caution" hand-signals after the notice defining the portion of line affected has been issued. Where speed reductions are only to apply during daylight, the boards must be removed or lowered face downwards at the end of each period of work. (See regulation No. 63.)

(b) When, in case of emergency, it is necessary to reduce the speed of trains, the platelayer must not erect the temporary speed-reduction boards before he has furnished the operators on both sides of the telegraph section concerned with full particulars. Each operator must make an entry in the train register and, until such time as a notice defining the portion of

wyl die kennisgewing uitgereik is waarin die betrokke gedeelte lyn omskryf word, moet hulle die drywer en kondukteur van elke trein wat oor die betrokke telegraaftrajek moet ry, skriftelik waarsku in verband met sodanige snelheidsvermindering. [Kyk ook regulasie no. 108 (4).]

(2) *Wanneer handseinwagter naby bord geplaas moet word.*—Indien nodig, moet 'n handseinwagter naby die tydelike snelheidverminderingbord geplaas word om vir die drywers aan te dui oor watter gedeelte van die lyn die snelheid verminder moet word. In mistige weer moet die handseinwagter 'n knalpatroon op die spoor naby die tydelike snelheidverminderingbord plaas.

Wanneer herstelwerk aan spoorbaan uitgevoer moet word.

244. (1) *Wanneer herstelwerk onderneem moet word.*—Herstelwerk op, bo of naby die spoorbaan moet, indien moontlik, onderneem word wanneer dit treine nie sal vertraag nie.

(2) *Verkeer moet nie vertraag word nie.*—Wanneer die stop of vertraging van treine onvermydelik is, moet die herstelwerk met sodanige tussenpose uitgevoer word dat dit die verkeer so min moontlik sal vertraag.

(3) *Herstelwerk gedurende mistige weer.*—Tensy herstelwerk dringend is, moet dit nie gedurende mistige weer onderneem word nie.

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

245. (1) (a) *Wissels en sinjale.*—Baanmeesters moet sorg dat die bewegende dele van wissels, sinjale en ander spoorbaantoestelle skoon en in goeie orde gehou word, behalwe soos bepaal in klousule 10, afdeling VIII van die Algemene Aanhangel (deel I). (Kyk ook regulasies nos. 100 tot en met 104.)

(b) *Sinjaaltonnels en plekke onder seinhuise en hefboombeskuittings.*—Sinjaalambagsmanne moet sorg dat die binnekant van tonnels wat na seinhuise lei, asook die plekke onder seinhuise en hefboombeskuittings skoon gehou word en heeltemal vry is van papier, gras en enige ander ontvlambare materiaal.

(c) *Spoorbaan en stasieterreine.*—Baanmeesters moet sorg dat papier, gras en ander ontvlambare materiaal van die spoorbaan en stasieterreine verwyder word onderwyl hulle daar werk.

(2) *Draaiskywe en waterkolomme.*—Baanmeesters moet sorg dat geen vullis of ander los materiaal die werking van draaiskywe, weegbrûe en waterkolomme belemmer nie.

(3) *Stopblokke, ontspoorders, ens.*—(a) Baanmeesters moet alle stopblokke en keerblokke in goeie orde hou.

(b) Waar sinjaalinrigting geïnstalleer is, moet alle wisselotte, tome en ontspoorders wat met wissels verbind is, deur die voorman (sinjale) in goeie orde gehou word. Waar daar geen sinjaalinrigting is nie, is die spoorbaaninspekteur vir hierdie pligte verantwoordelik.

Spooroorgange moet in goeie orde gehou word.

246. Baanmeesters is daarvoor verantwoordelik om spooroorgange in goeie orde en veilig te hou vir die oorgang van pad- en spoorverkeer. Die ruimte tussen die loop- en keerspoorstaaf, of die flensruimte waar daar nie 'n keerspoorstaaf is nie, moet vry van klippe, vullis en ander versperrings gehou word.

Brandpaaie moet skoongehou word.

247. Baanmeesters moet brandpaaie skoon hou. Hulle moet ook die kante van die spoorbaan sover moontlik skoon hou van droë gras of ander stowwe wat aan die brand kan raak. As 'n vuur aangesteek word om gras 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.

Afstand tussen treine.

248. As 'n baanmeester bemerk dat een trein 'n ander volg met 'n korter pouse of op 'n korter afstand as wat voorgeskryf is, moet hy 'n handsein „versigtig” aan die drywer van die tweede trein vertoon. [Kyk regulasies nos. 70 (3) en 195.]

Verontagsaming van handseine moet gerapporteer word.

249. 'n Baanmeester moet elke geval wat onder sy aandag kom waar 'n drywer 'n handsein of 'n tydelike snelheidverminderingbord verontagsaam aan die spoorbaaninspekteur rapporteer.

the line affected has been issued, the driver and guard of every train that has to proceed over the telegraph section concerned must be warned in writing by the operator in regard to such speed reduction. [See also regulation No. 108 (4).]

(2) *When Hand-signalman to be Posted.*—If necessary, a hand-signalman must be posted close to the temporary speed-reduction board to indicate to drivers the portion of line over which speed has to be reduced. In foggy weather, the hand-signalman must place a detonator on the rail near the temporary speed-reduction board.

Times for Effecting Repairs to Track.

244. (1) *When Repairs to be Undertaken.*—Repairs on, above or near the track must, if possible, be undertaken at a time when such work will not cause delay to trains.

(2) *Traffic Not to be Delayed.*—When stoppage of or delay to trains cannot be avoided, the repairs must be carried out at such intervals as will cause the least interruption to traffic.

(3) *Repairs During Fog.*—Repairs, unless of an urgent nature, must not be undertaken during foggy weather.

Points, Signals, Signal Tunnels, etc., to be Kept in Order.

245. (1) (a) *Points and Signals.*—Platelayers are responsible for ensuring that the working parts of points, signals and other track appliances are kept clean and in good order, except as laid down in clause 10, Section VIII of the General Appendix (Part I). (See also regulations Nos. 100 to 104 inclusive.)

(b) *Signal Tunnels and Underside of Signal Cabins and Lever Shelters.*—Signal artisans are responsible for ensuring that the inside of tunnels leading to signal cabins and the underside of signal cabins and lever shelters are kept clean and completely free of paper, grass and any other flammable materials.

(c) *Permanent Way and Station Yards.*—Platelayers, during the course of their duties, must ensure that paper, grass and other flammable materials are removed from the track and station yards.

(2) *Turntables and Water Columns.*—Platelayers must ensure that there is no dirt or other loose material obstructing the working of turntables, weighbridges and water columns.

(3) *Stop Blocks, Derails, etc.*—(a) Platelayers must maintain in good order all stop blocks and scotch blocks.

(b) Where signalling gear is installed, all points locks, bridles and derails compounded with points must be maintained in good order by the foreman (signals). Where signalling gear is not installed, the permanent way inspector is responsible for the carrying out of these duties.

Level-crossings to be Kept in Good Order.

246. Platelayers are responsible for keeping level-crossings in good order and safe for the passage of road and rail traffic. The space between the running rail and the guard rail or the flangeways where there is no guard rail, must be kept clear of stones, dirt and other obstructions.

Fire Paths to be Kept Clear.

247. Platelayers must keep fire paths clear. They must also keep the sides of the track free, as much as possible, from dry grass or other matter liable to catch fire. If a fire is created for the purpose of burning grass, it must be kept under control and within safe limits. Any other fire occurring upon or near the track must be put out at once.

Distance Between Trains.

248. Should a platelayer see one train following another at less than the prescribed interval or distance, he must display a "caution" hand-signal to the driver of the second train. [See regulation Nos. 70 (3) and 195.]

Disregard of Hand-signals to be Reported.

249. A platelayer must report to the permanent way inspector every case coming to his notice in which a hand-signal or a temporary speed-reduction board is disregarded by a driver.

Skietwerk.

250. (1) Behalwe soos bepaal in subklousule (2) hiervan, mag skietwerk slegs op magtiging van die afdelingsbestuurder uitgevoer word.

(2) Ingeval die lyn deur rotsstortings versper word, kan 'n spoorbaaninspekteur reël om die versperring deur middel van skietwerk op te ruim. Voordat daar met skietwerk begin word, moet die spoorbaaninspekteur of baanmeester seker maak dat die bepalinge van regulasie no. 242 (1) stip nagekom word.

Ongelukke moet gerapporteer word.

251. Treinongelukke, bedryfsonreëlmaticghede en ernstige defekte wat moontlik die veilige loop van treine mag belemmer, moet onverwyld deur die baanmeester aan die naaste stasiebeampte in beheer en aan die spoorbaaninspekteur gerapporteer word.

Versperrings wat op die lyn geplaas is, moet onverwyld gerapporteer word.

252. Elke dienaar moet die uiterste waaksaamheid aan die dag lê om te voorkom dat versperrings op die lyn geplaas word of dat daar kwaadwillig gepeuter word aan die wissels, sinjale, strukture of toestelle. Al sodanige gevalle moet onmiddellik aan die naaste polisiebeampte met volledige besonderhede gerapporteer word. Die beampte in beheer op die naaste stasie moet ook daarvan verwittig word. [Kyk afdeling X van die Algemene Aanhangsel (deel I).]

GEBRUIK VAN TROLLIES.

Trollies: Hoe en wanneer hulle gebruik moet word.

253. (1) *Magtiging om trollies te gebruik.*—Trollies, met inbegrip van stoot- en pomptrollies, mag net deur 'n gemagtigde dienaar wat 'n sertifikaat het om sodanige trollies te gebruik, op die looplyn geplaas en gebruik word.

(2) *Lyn moet vry wees.*—Die dienaar in beheer van 'n trollie moet sorg dat die lyn vry is en dat al die wissels waaroor die trollie moet loop, reg gestel is.

(3) *Die dienaar op die trollie moet weet hoe treine loop.*—Voordat die dienaar in beheer van 'n trollie van 'n stasie vertrek of daardeur ry, moet hy by die bedryfsdienaar vasstel hoe die treine loop.

(4) *Moet nie aan 'n trein gehaak word nie.*—'n Trollie moet nie aan 'n trein gehaak of deur 'n trein aangestoot word nie.

(5) *Wanneer nie in gebruik nie.*—Wanneer 'n trollie nie in gebruik is nie, moet dit op 'n veilige afstand van die lyn geplaas en sowel gedurende as na werkure behoorlik beveilig word.

(6) *Loop op dubbellyne.*—'n Trollie mag net in dieselfde rigting as treine loop, behalwe waar anders in die plaaslike aanhangsels bepaal word.

(7) *Beskerming op dubbellyne.*—(a) Onderwyl materiaal op dubbellyne op 'n trollie gelaai, daarvan afgelaai of daarmee vervoer word, moet die trollie op 'n afstand van 'n halfmyl van agter beskerm word deur 'n dienaar wat 'n gevaarhandsein vertoon en met knalpatrone toegerus is.

(b) Wanneer 'n trollie net werksmanne en gereedskap vervoer en daar 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl agter die trollie is, moet dit beskerm word deur middel van 'n gevaarhandsein wat minstens ses voet bokant die trollie vertoon word.

(c) As daar nie 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl is nie, moet 'n trollie wat volgens die voorwaardes genoem in paragraaf (b) hiervan loop, deur 'n dienaar beskerm word wat 'n gevaarhandsein vertoon en met knalpatrone toegerus is en wat die trollie op 'n afstand van 'n halfmyl volg.

(8) *Beskerming op enkellyne en tweerigtingslyne.*—(a) Onderwyl materiaal op enkellyne en ander tweerigtingslyne op 'n trollie gelaai, daarvan afgelaai of daarmee vervoer word, moet die trollie in beide rigtings op 'n afstand van 'n halfmyl beskerm word deur dienare wat gevaarhandseine vertoon en met knalpatrone toegerus is.

(b) Wanneer 'n trollie net werksmanne en gereedskap vervoer, en daar 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl in beide rigtings is, moet dit beskerm word deur middel van 'n gevaarhandsein wat minstens ses voet bokant die trollie vertoon word.

(c) As daar 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl slegs in een rigting is, moet 'n trollie wat volgens die voorwaardes genoem in paragraaf (b) hiervan loop, uit die ander rigting op 'n afstand van 'n halfmyl van die trollie beskerm word deur 'n dienaar wat 'n gevaarhandsein vertoon en met knalpatrone toegerus is, asook deur middel van 'n gevaarhandsein wat minstens ses voet bokant die trollie vertoon word.

Blasting.

250. (1) Except as laid down in sub-clause (2) hereof, blasting operations may only be carried out with the authority of the System Manager.

(2) In case of a fall of rock or boulders obstructing the line, a permanent way inspector may arrange to clear the obstruction by blasting. Before blasting operations are commenced the permanent way inspector or the platelayer must ensure that the provisions of regulation No. 242 (1) are strictly observed.

Accidents to be Reported.

251. Train accidents, irregularities in working and serious defects likely to interfere with the safe running of trains must be promptly reported by the platelayer to the nearest station official-in-charge and to the permanent way inspector.

Obstructions Placed on the Line to be Promptly Reported.

252. Every servant must exercise the utmost watchfulness to prevent obstructions being placed on the line or malicious interference with points, signals, structures or appliances. Any such case must be reported immediately with full particulars to the nearest police official. Report must also be made to the official-in-charge at the nearest station. [See Section X of the General Appendix (Part I).]

USE OF TROLLEYS.**Trolleys: How and When to be Used.**

253. (1) *Authority to Use Trolleys.*—Trolleys, including push trolleys and pump trolleys, may only be placed on the running line and used by an authorised servant certified to use such trolleys.

(2) *Line to be Clear.*—The servant in charge of a trolley must ensure that the line is clear and that all points over which the trolley has to pass are correctly set.

(3) *Servant on Trolley to Know how Trains are Running.*—The servant in charge of a trolley must, before starting from or before passing through a station, find out from the operator how trains are running.

(4) *Not to be Attached to a Train.*—A trolley must not be attached to or be propelled by a train.

(5) *When Not in Use.*—A trolley, when not in use, must be placed clear of the line and properly secured during, as well as after, hours of duty.

(6) *Running on Double Lines.*—A trolley may only be taken in the direction in which trains run, except where otherwise laid down in local appendices.

(7) *Protection on Double Lines.*—(a) On double lines, whilst loading, unloading or transporting material on a trolley, the trolley must be protected in rear at a distance of half a mile by a servant displaying a "danger" hand-signal and equipped with detonators.

(b) When a trolley is transporting workmen and tools only and there is a clear view of half a mile behind the trolley, it must be protected by a "danger" hand-signal shown at least six feet above the trolley.

(c) Should there not be a clear view of half a mile, a trolley, running under the conditions mentioned in paragraph (b) hereof, must be protected by a servant with a "danger" hand-signal and equipped with detonators, following it at a distance of half a mile.

(8) *Protection on Single and Bi-directional Lines.*—(a) On single lines, and other bi-directional lines, whilst loading, unloading or transporting material on a trolley, the trolley must be protected in both directions by servants with "danger" hand-signals and equipped with detonators, at a distance of half a mile from the trolley.

(b) When a trolley is transporting workmen and tools only and there is a clear view in both directions of half a mile, it must be protected by a "danger" hand-signal shown at least six feet above the trolley.

(c) Should there be a clear view of half a mile in one direction only, a trolley, running under the conditions mentioned in paragraph (b) hereof, must be protected from the other direction by a servant with a "danger" hand-signal and equipped with detonators at a distance of half a mile from the trolley and by a "danger" hand-signal shown at least six feet above it.

(d) As daar nie 'n duidelike uitsig van 'n halfmyl in enigeen van die twee rigtings is nie wanneer 'n trollie net werksmanne en gereedskap vervoer, moet dit in beide rigtings op 'n afstand van 'n halfmyl van die trollie beskerm word deur dienaar wat gevaarhandseine vertoon en met knalpatrone toegerus is.

(9) *Snelheidsbeperking gedurende beskerming.*—Die dienaar in beheer van 'n trollie moet nie toelaat dat die trollie so vinnig loop dat die dienaar of dienaar wat dit beskerm, nie op die voorgeskrewe afstand daarvan kan bly nie.

(10) *Stappe wat gedoen moet word wanneer 'n trein in sig 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 vry van die spoor verwyder is of die trein tot stilstand gekom het. As die trollie nie in sig is wanneer die trein stilhou nie, kan die drywer stadig verder ry terwyl hy dikwels die lokomotieffluit blaas. Hy moet egter duskant die trollie stilhou tensy hy 'n handsein „alles reg” van die dienaar in beheer van die trollie verkry om te ry.

(11) *Verwydering van trollie om trein te laat verbygaan.*—Die dienaar in beheer van 'n trollie moet sorg dat dit op die voorgeskrewe wyse beskerm word ooreenkomstig hierdie regulasies en dat dit betyds van die lyn verwyder word om treine te laat verbygaan.

(12) *Wanneer trollie vir loods gebruik word.*—Wanneer 'n trollie op 'n enkellyn gebruik word om 'n loods te vervoer, hoef dit nie beskerm te word nie.

(13) *Waar een trollie 'n ander volg.*—Wanneer een trollie 'n ander op enkel- of dubbellyne volg, moet 'n afstand van minstens 'n kwartmyl tussen hulle gehandhaaf word, en die snelheid van trollies moet in sodanige omstandighede hoogstens agt myl per uur wees. As die snelheid van 'n trollie wat deur 'n ander gevolg word, verminder moet word, moet 'n rooi vlag vertoon word minstens ses voet bokant die trollie waarvan die snelheid verminder moet word.

(14) *Waar 'n trollie deur ander trollies gevolg word op dubbellyne.*—Wanneer een trollie op dubbellyne deur ander trollies op die „regte” lyn gevolg word, moet net die laaste trollie van die reeks op die voorgeskrewe wyse van agter beskerm word [kyk 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 trollies volg) op die voorgeskrewe wyse van voor beskerm word.

(15) *Waar 'n trollie deur ander trollies gevolg word op enkellyne.*—Wanneer een trollie op 'n enkellyn deur ander trollies gevolg word, moet die voorste trollie van voor en die laaste trollie van agter op die voorgeskrewe wyse beskerm word.

(16) (a) *Remme moet in goeie orde wees.*—Baanmeesters en ander dienaar wat trollies gebruik, moet hulle trollies in goeie orde hou. Hulle moet die handremme toets voordat hulle 'n reis aanvaar en seker maak dat dit doeltreffend is. Defekte aan die handrem, wiele of ander dele van 'n trollie moet sonder versuim skriftelik gerapporteer word aan die spoorbaaninspekteur, wat onmiddellik stappe moet doen om die defekte te laat herstel.

(b) 'n Spoorbaaninspekteur moet van tyd tot tyd alle trollies onder sy beheer tydens sy gewone inspeksieritte inspekteer.

(c) Die maksimum bruto gewig wat op 'n stoottrollie toegelaat word, is 4,000 lb. vir 'n spoorwydte van 3 vt. 6 dm. en 3,000 lb. vir 'n spoorwydte van 2 vt.

(17) *Trollies moet net bedags gebruik word.*—Trollies moet nie snags of gedurende mistige weer gebruik word nie, behalwe in die geval van treinongelukke of ander buitengewone omstandighede wat die veilige deurgang van treine belemmer. In sulke omstandighede moet trollies op die voorgeskrewe wyse 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 plesierdoeleindes gebruik word nie, en ongemagtigde persone mag ook nie toegelaat word om daarop te ry nie.

(d) Should there not be a clear view of half a mile in either direction when a trolley is conveying workmen and tools only, it must be protected in both directions by servants with "danger" hand-signals and equipped with detonators at a distance of half a mile from the trolley.

(9) *Speed Limit During Protection.*—The servant in charge of a trolley must not permit the trolley to travel at a speed which will prevent the servant or servants protecting it from keeping the prescribed distance from the trolley.

(10) *Action to be Taken when Train in Sight.*—The servant protecting a trolley must, on the approach of a train, place two detonators on the rail and continue to display a "danger" hand-signal until the trolley has been removed clear of the line or the train has been stopped. If the trolley is not in sight when the train stops the driver may proceed slowly, sounding his locomotive whistle at frequent intervals. He must, however, stop short of the trolley unless he obtains an "all-right" hand-signal to proceed from the servant in charge of the trolley.

(11) *Removal for Train to Pass.*—The servant in charge of a trolley is responsible for ensuring that it is protected in the prescribed manner in accordance with these regulations and that it is removed clear of the line in time for trains to pass.

(12) *Trolley Used for Pilotman.*—On a single line, a trolley, when used to convey a pilotman, need not be protected.

(13) *One Trolley Following Another.*—On single and double lines, when one trolley is following another, a distance of at least a quarter of a mile must be maintained between them and the speed of trolleys in such circumstances must not exceed eight miles an hour. Should the speed of a trolley which is being followed by another have to be checked, a red flag must be displayed at least six feet above the trolley, the speed of which has to be checked.

(14) *Trolley Followed by Others on Double Lines.*—On double lines, when one trolley is followed by others on the "right" line, the last trolley only of the series must be protected from behind in the prescribed manner [see sub-clause (7) hereof]. When authority has been obtained to run one or more trolleys on the "wrong" line, the trolley (the leading trolley if others are following) must be protected in front in the prescribed manner.

(15) *Trolley Followed by Others on Single Lines.*—On a single line, when one trolley is being followed by others, the leading trolley must be protected in front and the last trolley from behind in the prescribed manner.

(16) (a) *Brakes to be in Good Order.*—Platelayers and other servants using trolleys must keep their trolleys in good order. They must test the hand-brakes before commencing a journey and satisfy themselves that such brakes are effective. Any defects in the hand-brake, wheels or other parts of the trolley must be reported promptly in writing to the permanent way inspector, who must take immediate steps to have the defects rectified.

(b) A permanent way inspector must inspect periodically all trolleys under his control during his normal inspection tours.

(c) The maximum gross load permitted on any one push trolley is 4,000 lb. for 3 ft. 6 in. gauge and 3,000 lb. for 2 ft. gauge.

(17) *Trolleys to be Used During Day Only.*—Trolleys must not be used at night or in foggy weather, except in case of train accidents or other unusual circumstances affecting the safe passage of trains. In such circumstances trolleys must be protected in the prescribed manner by red lights and detonators, except as provided in sub-clause (12) hereof.

(18) *Irregular Use of Trolleys.*—Trolleys must not be used for pleasure, nor may unauthorised persons be allowed to ride upon them.

T. 389.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE.

WAARSKUBERIG.

Datumtjap.

OPMERKING.—Hierdie berig moet oorhandig word aan die drywer en kondukteur van 'n trein wat volgens die stelsel elektriese treintablet of houttreinstaf en papierkaartjie loop; kyk treinbedryfsregulasies Nos. 207 en 208.

Aan die drywer en kondukteur van trein no.

Drywer is in besit van *

† Voorafgaande trein no. het hiervandaan vertrek om m.

† en moet werk in die trajek verrig by

§

† Trein(e) no(s). volg.

† U trein is die ‡ van die reeks.

¶ { U trein is gereël om || trein no.
(aard van trein of treine moet aangegee word)
by tussenuitwykspoor.

Tyd

Handtekening

Bedryfsdienaar.

* Vul in aard van teken, bv. absoluuttablet, permissietablet, kruispermit, kruistablet, houttreinstaf of papierkaartjie.

† Skrap en parafeer onnodige woorde.

‡ Vul in „eerste”, „tweede”, „derde”, ens., na gelang van die geval (die uitdrukking „laaste van reeks” moet nie gebruik word nie).

§ Vul in „en het die trajek verlaat”, indien hierdie inligting van die volgende stasie ontvang is voor vertrek van die trein.

|| Voeg in „te kruis met”, „verby te gaan by” of „pad te gee vir”, na gelang van die geval.

¶ Slegs vir gebruik wanneer tussenbedryf gereël is.

T. 366.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE.

BERIG INSAKE INSTELLING VAN LOODSBEDRYF (VRAAG).

No. van berig

Voorvoegsel R. Gestuur om

Kode Aan

Woorde Deur

Datumtjap.

Van Aan

NEEM KENNIS—Ek stel loodsbedryf in tussen

en ooreenkomstig paragraaf *

van treinbedryfsregulasie *

Tyd Beamppte in beheer.

19

* Haal hier aan die paragraaf en nommer van die treinbedryfsregulasie van toepassing op die omstandighede.

T. 389.

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

WARNING.

Date Stamp.

NOTE.—This advice must be handed to the driver and guard of a train working under the electric train tablet or wooden train staff and paper ticket system; see Train Working Regulations Nos. 207 and 208.

To the Driver and Guard of Train No.

Driver holds*

† Preceding train No. left here at m., † and has work to perform in the section at

§

† Train(s) No(s) following.

† Your train is the ‡ of the series.

¶ { Your train has been arranged to || train No.
(Character of train or trains to be shown)
At interloop.

Time

Signature

Operator.

* Insert form of token, e.g. Absolute tablet, Permissive tablet, Crossing permit, Crossing tablet, Wooden train staff or Paper Ticket.

† Delete and initial words not required.

‡ Insert the term "first", "second", "third", etc., as the case may be (the term "last of series" must not be used).

§ Insert the words "and has cleared the section" if this information has been received from the station in advance before departure of train.

|| Insert the term "cross", "pass", or "shunt for", as the case may be.

¶ For use only when interworking arranged.

T. 366.

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

INTRODUCTION OF PILOT-WORKING: MESSAGE (QUESTION).

No. of Message

Prefix R	Sent at	Date Stamp.
Code	To	
Words	By	

From To

NOTE—Am introducing pilot-working between
and in terms of paragraph *
of Train Working Regulation *

Time Official-in-charge.

19

* Here quote paragraph and number of the Train Working Regulation applicable to the circumstances.

T. 367.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEË.

BERIG INSAKE INSTELLING VAN LOODSBEDRYF (ANTWOORD).

No. van berig.....

Voorvoegsel RI..... Gestuur om.....

Kode..... Aan.....

Woorde..... Deur.....

Datumtjap.

Van

Aan

Ek neem kennis van die instelling van loodsbedryf tussen.....
en..... ooreenkomstig paragraaf *.....
van treinbedryfsregulasie *.....

Tyd..... Beampte in beheer.

19.....

* Haal hier aan die paragraaf en nommer van die treinbedryfsregulasie van toepassing op die omstandighede.

T. 391.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEË.

LOODS SE KAARTJIE

Trein no.....

Aan die kondukteur en drywer.

U word gemagtig om te ry

van.....

na.....

Loods volg.

Stasie.....

Datum.....

Tyd.....

Voorafgaande trein in dieselfde rigting het vertrek om.....

Handtekening van loods.

T. 367.

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

INTRODUCTION OF PILOT-WORKING: MESSAGE (REPLY).

No. of Message.....

Prefix RI.....	Sent at.....	Date Stamp.
Code.....	To.....	
Words.....	By.....	

From..... To.....

I note introduction of pilot-working between.....
and..... in terms of paragraph *.....
of Train Working Regulation *.....

Time..... Official-in-charge.....
19.....

* Here quote paragraph and number of the Train Working Regulation applicable to the circumstances.

T. 391.

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

PILOTMAN'S TICKET.

Train No.....
To the Guard and the Driver.
You are authorised to proceed
from.....
to.....

Pilotman following.

Station.....
Date.....
Time.....
Preceding train in same direction left at.....

Signature of Pilotman.

T. 367A.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE.

INSTELLING VAN LOODSBEDRYF: ENKELLYNE.

(Hierdie vorm moet ingevul en gebruik word wanneer dit nodig is om loodsbedryf op 'n enkellyntrajek ooreenkomstig treinbedryfsregulasie no. 230 in te stel.)

Tyd.....m.19.....-stasie.
Aangesien die *.....

†instrumente.....
†lyn.....

tussen.....-stasie en.....-stasie

†geweer het, by.....sal die verkeer tussen.....
†versper is,.....

en.....deur 'n loods beheer word ooreenkomstig die treinbedryfsregulasies.

.....sal as loods optree. Geen trein moet toegelaat word om die trajek binne te ry nie tensy die loods teenwoordig is en persoonlik die trein magtig om te vertrek.

Hierdie metode van treinbeheer moet van krag bly totdat loodsbedryf ingetrek word.

OPMERKINGS:

* Vul in „enkel-” of, as die instrument geweer het, vul in „tablet-” of „staf”, „telegraaf- en spreek-”.

† Skrap onnodige woorde.

.....Handtekening.
Beampte in beheer wat loodsbedryf instel.

Aan.....

Name.	Stasie of seinhuis.	Tyd.
† Kennis geneem deur		m.
† Kennis geneem deur		m.
† Kennis geneem deur		m.
† Kennis geneem deur		m.
† Kennis geneem deur		m.
† Kennis geneem deur		m.
† Kennis geneem deur		m.
† Kennis geneem deur		m.

† OPMERKING.—Hierdie handtekenings moet aangebring word op die eksemplaar wat in besit van die loods is en hy moet ook al die ander uitgerekte eksemplare teken.

1. Twaalf van hierdie vorms moet op 'n gerieflike plek op elke stasie gehou word, sodat dit altyd beskikbaar is.

2. Waar 'n enkellyntrajek versper is, kan loodsbedryf ingestel word sodra uitvoering aan die bepalings van treinbedryfsregulasie no. 230 gegee en eksemplare van hierdie vorm, behoorlik geteken deur die loods en deur die beampte in beheer wat loodsbedryf instel, uitgereik is.

3. Ingeval die beampte in beheer self as loods optree, moet hy 'n eksemplaar van hierdie vorm adresseer en oorhandig aan die dienaar onder wie se toesig hy sy stasie laat.

4. Beamptes in beheer wat hierdie vorm ontvang, word verantwoordelik gehou om te sorg dat die inspekteurs, bedryfsdienare en ander betrokkenes op hulle stasies onmiddellik van die omstandighede verwittig en op die hoogte van hul nodige pligte gestel word.

T. 367A.

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

INTRODUCTION OF PILOT-WORKING: SINGLE LINES.

(This form must be filled in and used whenever it is necessary to introduce working by pilotman on a single line section, in accordance with Train Working Regulation No. 230.)

Station _____

Time _____ m. _____ 19 _____

The * _____

† Instruments _____

† Line _____

between _____ station and _____ station

† having failed _____ the traffic between _____

† being obstructed _____

and _____ will be controlled by pilotman, in accordance with the Train Working Regulations.

_____ will act as pilotman. No train must be allowed to enter the section unless the pilotman is present and personally authorises the train to depart.

This method of train control must remain in force until pilot-working is cancelled.

NOTES.—

* Insert "single" or, if instrument failure, insert "tablet" or "staff", "telegraph and speaking".

† Delete words not required.

Signature.
Official-in-charge instituting pilot-working.

To _____

Names.	Station or Signal Cabin.	Time.
† Noted by _____	_____	_____ m.
† Noted by _____	_____	_____ m.
† Noted by _____	_____	_____ m.
† Noted by _____	_____	_____ m.
† Noted by _____	_____	_____ m.
† Noted by _____	_____	_____ m.
† Noted by _____	Pilotman	_____ m.

† NOTE.—These signatures must be made on the copy held by the pilotman, who must also sign all the other copies issued.

1. Twelve of these forms must be kept in a convenient place at every station so as to be available at any moment.

2. When a single line section is blocked, pilot-working may be introduced as soon as the provisions of Train Working Regulation No. 230 have been complied with, and copies of this form, duly signed by the pilotman and by the official-in-charge instituting pilot-working, have been issued.

3. In the event of the station official-in-charge himself acting as pilotman, he must address and give a copy of this form to the servant he leaves in charge of his station.

4. Officials-in-charge receiving this form will be held responsible for seeing that the inspectors, operators, and others concerned at their stations are immediately made acquainted with the circumstances and that they are instructed in their necessary duties.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEË.

INSTELLING VAN LOODSBEDRYF: DUBBELLYNE.

(Hierdie vorm moet ingevul en gebruik word wanneer dit nodig is om die verkeer van 'n dubbellyn oor 'n enkellyn te vervoer ooreenkomstig treinbedryfsregulasie no. 235.)

Tyd m.-stasie.
Aangesien die *-lyn tussen
.....† -stasie/-seinhuis en†
-stasie/-seinhuis by ‡ versper is, sal die verkeer
tussen† -stasie/-seinhuis en†
-stasie/-seinhuis op die *-lyn deur 'n
loods beheer word ooreenkomstig die treinbedryfsregulasies.

..... sal as loods optree, en geen trein moet toegelaat word om die trajek binne te ry nie tensy die loods teenwoordig is en persoonlik die trein magtig om te vertrek.

Hierdie metode van treinbeheer moet van krag bly totdat loodsbedryf ingetrek word.

* Vul in „ op ” of „ af ”, na gelang van die geval.

† Skrap onnodige woord.

‡ Vul mylafstand in.

Handtekening.

Beampte in beheer wat loodsbedryf instel.

Aan.....

Name.	Stasie of seinhuis.	Tyd.
§ Kennis geneem deur		 m.
§ Kennis geneem deur		 m.
§ Kennis geneem deur		 m.
§ Kennis geneem deur		 m.
§ Kennis geneem deur		 m.
§ Kennis geneem deur		 m.
§ Kennis geneem deur	 Loods.	 m.

§ OPMERKING.—Hierdie handtekenings moet aangebring word op die eksemplaar wat in besit van die loods is en hy moet ook al die ander uitgereikte eksemplare teken.

1. Minstens twaalf van hierdie vorms moet op 'n gerieflike plek op elke stasie en by elke seinhuis gehou word waar 'n kruisspoor is sodat dit altyd beskikbaar is, ooreenkomstig treinbedryfsregulasie no. 235.

2. Op 'n dubbellynbloktrajek waar daar as gevolg van 'n versperring of om ander oorsake, slegs een lyn vir op- en aftreine beskikbaar is, moet loodsbedryf ooreenkomstig die volgende reëling ingestel word.

(a) Die beampte in beheer wat loodsbedryf instel, moet die vereiste getal van hierdie vorms uitmaak, d.w.s. een eksemplaar vir sy eie gebruik, een vir die gebruik van sy bedryfsdienaar, een wat deur die loods gehou moet word, een vir die bedryfsdienaar by elke tussen-seinhuis of -stasie, een vir die beampte in beheer en een vir die bedryfsdienaar by die stasie of seinhuis by die end waar die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer word, eindig.

(b) Nadat hy al die vorms geteken en twee eksemplare gelaat het by die stasie waar hy aangestel is, moet die loods een vir homself hou. Daarna moet hy deur die bloktrajek gaan en 'n eksemplaar van die vorm by elke tussenseinhuis onderweg afgee. Voordat hy 'n tussenseinhuis verlaat, moet hy sorg dat die bedryfsdienaar die eksemplaar van die vorm teken wat daar agtergelaat is, en die handtekening van die bedryfsdienaar op sy eie vorm verkry.

(c) Na aankoms by die stasie of seinhuis aan die kant van die trajek wat deur middel van loodsbedryf beheer moet word, moet die loods 'n eksemplaar van die vorm aan die beampte in beheer en aan die bedryfsdienaar oorhandig. Die loods moet sorg dat die beampte in beheer en die bedryfsdienaar die eksemplaar teken wat by hulle gelaat is en hulle handtekenings op sy eie vorm verkry.

(d) Voordat hy loodsbedryf instel, moet die loods sorg dat hy die handtekenings van alle betrokke bedryfsdienare op sy eie vorm verkry het.

3. Ingeval die beampte in beheer self as loods optree, moet hy 'n eksemplaar van hierdie vorm adresseer en oorhandig aan die dienaar onder wie se toesig hy sy stasie laat. (Kyk treinbedryfsregulasie no. 235.)

4. Beamptes in beheer wat hierdie vorm ontvang, word verantwoordelik gehou om te sorg dat inspekteurs, bedryfsdienare en ander op hul stasies wat by die saak betrokke is, onmiddellik van die omstandighede verwittig en op die hoogte van hul nodige pligte gestel word. (Kyk treinbedryfsregulasie no. 235.)

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

INTRODUCTION OF PILOT-WORKING: DOUBLE LINES.

(This form must be filled in and used whenever it is necessary to work the traffic of a double line over a single line in accordance with Train Working Regulation No. 235.)

Station.
Time m. 19
The * line between
..... †station/signal cabin and
†station/signal cabin being obstructed at † , the
traffic between †station/signal cabin and
..... †station/signal cabin on the *
line will be controlled by a pilotman, in accordance with the Train Working
Regulations.

..... will act as pilotman, and a train must not
be allowed to enter the section unless the pilotman is present and personally
authorises the train to depart.

This method of train control must remain in force until pilot-working is
cancelled.

* Insert "Up" or "Down" as the case may be.

† Delete word not required.

‡ Insert mileage.

..... Signature
Official-in-charge instituting pilot-working.

To

Names.	Station or Signal Cabin.	Time.
§ Noted by		 m.
§ Noted by		 m.
§ Noted by		 m.
§ Noted by		 m.
§ Noted by		 m.
§ Noted by		 m.
§ Noted by	 Pilotman	 m.

§ NOTE.—These signatures must be made on the copy held by the pilotman, who must also sign all other copies issued.

1. At least twelve of these forms must be kept in a convenient place at every station and at every signal cabin where there is a cross-over road, so as to be available at any moment, in accordance with Train Working Regulation No. 235.

2. On a double line block section where, owing to obstruction or other cause, one line only is available for "up" and "down" trains, pilot-working must be introduced in accordance with the following arrangement:—

(a) The official-in-charge instituting pilot-working must make out the required number of these forms, i.e. one copy for his own use; one copy for his operator's use; one copy to be retained by the pilotman; one copy for the operator at each intermediate signal cabin or station; one copy for the official-in-charge and one for the operator at the station or signal cabin at the end terminating the section of line controlled by pilot-working.

(b) The pilotman, after signing all the forms and leaving two copies at the station at which he is appointed, must retain one for himself. He must thereafter proceed through the block section, delivering a copy of the form at each intermediate signal cabin on the way. Before leaving an intermediate signal cabin he must see that the operator signs the copy of the form left thereat and must obtain the signature of the operator on his own form.

(c) On arrival at the station or signal cabin at the end of the section of line to be controlled by pilot-working, the pilotman must deliver a copy of the form to the official-in-charge and to the operator. The pilotman must see that the official-in-charge and the operator sign the copies left with them and obtain their signatures on his own form.

(d) Before introducing pilot-working, the pilotman must see that he has obtained the signatures of all the operators concerned on his own form.

3. In the event of the station official-in-charge himself acting as pilotman, he must address and give a copy of this form to the servant he leaves in charge of his station. (See Train Working Regulation No. 235.)

4. Officials-in-charge receiving this form will be held responsible for seeing that inspectors, operators, and others concerned at their stations are immediately made acquainted with the circumstances and are instructed in their necessary duties. (See Train Working Regulation No. 235.)

T. 364.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE.

BERIG INSAKE HERINSTELLING VAN GEWONE BEDRYF (VRAAG).

No. van berig _____

Voorvoegsel K _____ Gestuur om _____

Kode _____ Aan _____

Woorde _____ Deur _____

Datumtjap. _____

Van _____

Aan _____

_____ laaste aankoms van u stasie af.

_____ laaste vertrek na u stasie.

Daar die ^{*toestel}_{*lyn} herstel en die trajek tussen _____

en _____ vry van alle treine is, wil ek gewone bedryf herinstel.

Tyd _____ Beampte in beheer. _____

19 _____

* OPMERKING.—Skrap „toestel” of „lyn”, na gelang van die geval.

T. 365.

SUID-AFRIKAANSE SPOORWEE.

BERIG INSAKE HERINSTELLING VAN GEWONE BEDRYF (ANTWOORD).

No. van berig _____

Voorvoegsel KI _____ Gestuur om _____

Kode _____ Aan _____

Woorde _____ Deur _____

Datumtjap. _____

Van _____

Aan _____

_____ laaste vertrek na u stasie, korrek.

_____ laaste aankoms van u stasie af, korrek.

Daar die trajek tussen _____ en _____ vry van alle treine is, stem ek in dat gewone bedryf heringestel word.

Tyd _____ Beampte in beheer _____

19 _____

T. 364.

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

**REINTRODUCTION OF NORMAL WORKING: MESSAGE
(QUESTION).**

No. of Message _____

Prefix K _____	Sent at _____	Date Stamp.
Code _____	To _____	
Words _____	By _____	

From _____	To _____
------------	----------

_____ last arrival from your station.

_____ last departure for your station.

The ^{*Apparatus}_{*Line} having been restored to order, and the section between _____ and _____ being clear of all trains, I propose to reintroduce normal working.

Time _____ Official-in-charge. _____ 19 _____

* NOTE.—Delete "Apparatus" or "Line", as the case may be.

T. 365.

SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

REINTRODUCTION OF NORMAL WORKING: MESSAGE (REPLY).

No. of Message _____

Prefix KI _____	Sent at _____	Date Stamp.
Code _____	To _____	
Words _____	By _____	

From _____	To _____
------------	----------

_____ last departure for your station, correct.

_____ last arrival from your station, correct.

The section between _____ and _____ being clear of all trains, I agree to reintroduction of normal working.

Time _____ Official-in-charge. _____ 19 _____

INHOUD.

No.	BLADSY
Departement van Spoorweë en Hawens. GOEWERMENTSKENNISGEWING.	
R. 85. Treinbedryfregulasies	1

CONTENTS.

No.	PAGE
Department of Railways and Harbours. GOVERNMENT NOTICE.	
R 85. Train Working Regulations	1

POSTARIEWE

Van Suid-Afrika na ander lande, behalwe lande van die Posunie van Afrika.

See- of Landpos.

Briewe.....	5c vir die eerste ons, 3½c vir elke bykomende ons.
Poskaarte.....	3½c elk.
Nuusblaaië.....	1½c per 2 onse.
Drukwerk.....	1½c per 2 onse.
Handelstukke.....	1½c per 2 onse, met 'n minimum van 5c.
Monsters.....	1½c per 2 onse, met 'n minimum van 2½c.

Lugpos.

Land van Bestemming.	Briewe per ½ ons.	Pos-kaarte elk.	Lug-briewe elk.	Tweede-klaspos-stukke per ½ ons.
AFRIKA. —(Behalwe lande van die Posunie van Afrika)	c 10	c 5	c 5	c 4
Mauritius, Reunion, Seychelle, Zanzibar	10	5	5	4
EUROPA. —				
(a) Verenigde Koninkryk, Noord-Ierland, Republiek Ierland, Ciprus en Malta	12½	7	5	5
(b) Alle ander lande, met inbegrip van die Unie van die Sosialistiese Sowjetrepublieke en eilande in die Middellandse See, behalwe Ciprus en Malta	15	7½	5	6
(c) Asore, Kanariese Eilande, Kaap-Verdiëse Eilande, Ysland, Madeira	15	7½	5	6
Nabye Ooste. —				
Bahreineilande, Dubai, Iran, Irak, Israel, Jordanië (Hasjemitiese Koninkryk), Koeweit, Libanon, Maskat, Saoedi-Arabië, Sjarja, Sirië, Turkye	12½	7	5	5
AMERIKA. —				
Kanada, Verenigde State van Amerika, Sentraal- en Suid-Amerika	22½	12	10	10
AUSTRALASIE. —				
Australië, Nieu-Seeland.....	25	12½	10	10
STILLE OSEAAN. —				
Eilande in die Noordelike en Suidelike Stille Oseaan nie elders genoem nie	25	12½	10	10
OOSTERSE LANDE. —				
(a) Afganistan, Birma, Ceylon, Indië, Pakistan, Thailand, Tibet	17½	9	5	7½
(b) Broenei, Sjina, Kokoseilande, Formosa, Hongkong, Indonesië, Korea, Macao, Maleise Federasie, Mantsjoerye, Noord-Borneo, Filippyne, Serawak, Timor	22½	12	10	10
(c) Japan.....	25	12½	10	10

(Nadere besonderhede word vervat in die pamflet PB. 7 wat by alle poskantore verkrygbaar is.)

POSTAGE RATES

From South Africa to other Countries, excluding Countries of the African Postal Union.

Surface Mail.

Letters.....	5c for the first oz., 3½c for each additional oz.
Postcards.....	3½c each.
Newspapers.....	1½c per 2 oz.
Printed Papers.....	1½c per 2 oz.
Commercial Papers.....	1½c per 2 oz. with a minimum of 5c.
Samples.....	1½c per 2 oz. with a minimum of 2½c.

Air Mail.

Country of Destination.	Letters per ½ ounce.	Post-cards each.	Aero-grammes each.	Second-class mail, per ½ oz.
AFRIKA. —(Excluding countries of the African Postal Union)	c 10	c 5	c 5	c 4
Mauritius, Reunion, Seychelles, Zanzibar	10	5	5	4
EUROPE. —				
(a) United Kingdom, Northern Ireland, Republic of Ireland, Cyprus and Malta	12½	7	5	5
(b) All other countries, including the Union of Soviet Socialist Republics and islands in the Mediterranean Sea except Cyprus and Malta	15	7½	5	6
(c) Azores, Canary Islands, Cape Verde Islands, Iceland, Madeira	15	7½	5	6
NEAR EAST. —				
Bahrain Islands, Dubai, Iran, Iraq, Israel, Jordan (Hashemite Kingdom of), Kuwait, Lebanon, Muscat, Saudi Arabia, Sharjah, Syria, Turkey	12½	7	5	5
AMERICA. —				
Canada, United States of America, Central and South America	22½	12	10	10
AUSTRALASIA. —				
Australia, New Zealand.....	25	12½	10	10
PACIFIC. —				
Islands in the Northern and Southern Pacific Ocean not mentioned elsewhere	25	12½	10	10
EASTERN COUNTRIES. —				
(a) Afghanistan, Burma, Ceylon, India, Pakistan, Thailand, Tibet	17½	9	5	7½
(b) Brunei, China, Cocos Islands, Formosa, Hong Kong, Indonesia, Korea, Macao, Malaya (Federation of), Manchuria, North Borneo, Philippines, Sarawak, Timor	22½	12	10	10
(c) Japan.....	25	12½	10	10

(A detailed list, pamphlet PB. 7, is obtainable free of charge from all post-offices.)

Maak gebruik van die . . .

Posspaarbank!

wat

'n staatswaarborg, strenge geheimhouding
en ongeëwenaarde fasiliteite in verband
met inlaes en opvragings verskaf.

Die rentekoers op inlaes in gewone rekenings
is $2\frac{1}{2}\%$ per jaar.

Op bedrae wat in Spaarbanksertifikate belê
word, is die rente 4% per jaar.

R20,000 kan in Spaarbanksertifikate belê word.

OPEN VANDAG 'N REKENING!

Use the . . .

Post Office Savings Bank

which provides

state security, strict secrecy and unrivalled
facilities for deposits and withdrawals.

Deposits in ordinary accounts earn interest at
 $2\frac{1}{2}\%$ per annum.

Amounts invested in Savings Bank Certificates
earn interest at 4% per annum.

R20,000 may be invested in Savings Bank Cer-
tificates.

OPEN AN ACCOUNT TODAY!

DIT BETAAL U OM TE SPAAR!

SPAAR

- ★ VIR U FAMILIE SE TOEKOMS!
- ★ VIR U EIE HUIS!
- ★ VIR U AFTREDE!
- ★ VIR ALLE GEVALLE VAN NOOD!

POSSPAARBANK

Die Posspaarbank verdien $2\frac{1}{2}\%$ rente op die maandelikse balans, waarvan tot R100 per jaar van die rente van *Inkomstebelasting Vrygestel* is.

Die eerste belegging hoef nie meer as 10c te wees nie. So 'n rekening is baie handig in tye van nood of wanneer met vakansie, omdat stortings en terugvorderings by enige Poskantoor in die Republiek gedoen kan word.

Nie meer as R4,000 mag gedurende 'n boekjaar deur een persoon ingelê word nie

IT PAYS YOU WELL TO SAVE!

SAVE

- ★ FOR YOUR FAMILY'S FUTURE!
- ★ FOR YOUR OWN HOME!
- ★ FOR YOUR RETIREMENT!
- ★ FOR ALL EMERGENCIES!

POST OFFICE SAVINGS BANK

The Post Office Savings Bank earns $2\frac{1}{2}\%$ interest on the monthly balance, of which interest up to R100 per annum is *Free of Income Tax*.

The first deposit need to be no more than 10c. Such an account is very handy in times of emergency or when on holiday, as deposits or withdrawals can be made at any Post Office in the Republic.

Not more than R4,000 may be deposited by one person during a financial year.