

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

WEGBEBAKENING

No. 3.

DE WEGBAKENS.



N. B. De aanbevolen bakens zijn vastgesteld na overleg met het Hoofdbestuur van de K. V. „Java Motor Club” en de Bestuurderscommissie van de „Vereeniging van Ned.-Indische Spoor- en Tramwegmaatschappijen.

PUBLICATIES OVER WEGBEBAKENING.

- No. 1 en 2 handelen onderscheidenlijk over :
de veiligheid op den weg ; en
de instandhouding en bruikbaarheid van den weg.
- No. 4 zal handelen over :
de wegkilometreering.
-

INHOUD.

1. Het doel van wegbebakening.
 2. De algemeene inrichting van wegbakens met 't oog op het gestelde doel.
 3. De plaats van wegbakens.
 4. De verlichting van wegbakens.
 5. De indeeling van wegbakens.
 6. Snelheidsbakens.
 7. Rijverbodsbakens.
 8. Gevaarbakens.
 9. Gewichtsbakens.
 10. Grensbakens.
 11. Weg- en afstandwijzers.
-

DE WEGBAKENS.

1. Het doel van wegbebakening is het geven van de noodige nuttige aanwijzingen aan weggebruikers. Hierbij worde uitgegaan dáárvan, dat tijdverlies moet worden vermeden, en nog meer, dat moet worden voorkomen, dat in de praktijk het baken wordt voorbijgegaan, zonder de er door kenbaar gemaakte aanwijzing te hebben begrepen. Bij het met normale snelheid passeeren van het baken moet dus de korte, beschikbare tijd den weggebruiker voldoende zijn voor het onderkennen van de vertolkte aanwijzing. Maatgevend is hierbij het tijdsverloop, dat past voor zich in den regel snelbewegende weggebruikers, d.z. bestuurders van motorvoertuigen.

De beteekenis van het baken moet dus bij den eersten oogopslag duidelijk zijn en niet afhangen van kleine, eerst bij nauwkeurige beschouwing te onderscheiden letters, cijfers of andere karakters.

Een tweede hoofdvoorwaarde is, dat de bakens geen aanleiding mogen geven tot misverstand of onderlinge verwarring.

2. Beide bovengenoemde eischen, betreffende de inrichting van wegbakens, zijn als primair te beschouwen. Het aanvaarden ervan voert tot verschillende consequenties, welke hier nader onder de oogen zullen worden gezien.

Een snel begrijpen der bedoeling kan bevorderd worden door het gebruik van symbolische teekens en/of kleuren, inplaats van woorden. Eerstbedoelde zijn sneller te onderscheiden dan woorden en bovendien dringt de bedoeling van een karakterbeeld meestal vlugger tot het bewustzijn door (of wordt dit onderbewust beter op zijn waarde getaxeerd) dan een geschreven woord. Hierbij komt nog het voordeel, dat op deze wijze onbe-

kendheid met de landstaal het begripen der wegbakens niet verhindert. Dit laatste moet in 't bijzonder voor een land als Ned.-Indië van belang worden geacht, daar zich anders spoedig het bezwaar zal doen gevoelen, dat de op bakens aan te brengen opschriften eigenlijk zoowel in het Hollandsch als in de inheemsche taal gesteld moesten worden, hetgeen de duidelijkheid van het baken als geheel zeker niet ten goede zou komen.

Symbolische teekens en/of kleuren worden dan ook allerwegen gebezigd voor het geven van die aanwijzingen, welke eenerzijds zich voor een dergelijke vertolking leenen en waarvan anderzijds het kunnen begripen (ook door vreemden) van het grootste belang is — dat zijn in 't algemeen de aanwijzingen, welke slaan op de persoonlijke veiligheid van den weggebruiker.

Bij het gebruik van de hier bedoelde teekens en/of kleuren moet echter groote zorg worden gedragen daárvoor, dat aan de tweede hoofdvoorwaarde niet te kort wordt gedaan. De voor het vertolken van onderscheidene aanwijzingen te bezigen bakens, moeten onderling duidelijke verschillen vertoonen. Een te groot aantal verschillende teekens moet, wegens de daardoor in 't leven geroepen kans op verwarring, worden vermeden. Zoo zullen algemeen geldende regelingen niet door wegbebakening moeten worden weergegeven, doch alleen aan plaatselijke omstandigheden gehouden aanwijzingen. En ten slotte moet zooveel mogelijk op alle plaatsen één zelfde aanwijzing steeds door het zelfde karakter worden weergegeven. De bakens moeten dus zeker nationaal en zoo mogelijk ook internationaal uniform zijn.

Omdat slechts een beperkt aantal onderling duidelijk verschil vertoonende kleuren beschikbaar is, kunnen niet de verschillende bedoelingen van meerdere bakens alleen door de kleur ervan worden aangeduid, maar wordt de beteekenis gewoonlijk door den vorm aangegeven. Ten einde de zichtbaarheid tegenover de omgeving te verhoogen, wordt gewoonlijk de (symbolische) vorm niet aan het baken zelf gegeven, maar aan op het baken

geplaatste karakters, waarbij dan voor baken en karakter een in het oog springend kleurverschil wordt gekozen.

Niet alle door wegbakens te geven aanwijzingen leenen zich echter voor vertolking uitsluitend door symbolische teekens. Zoo zal het ten deele noodzakelijk blijven woorden op de bakens aan te brengen. In die gevallen behoort dan de duidelijkheid bevorderd te worden door gebruik van zoo groot mogelijke letters en een zoo kort mogelijk opschrift. Volledigheid van redactie moet daaraan worden opgeofferd, voor zoover dit kan geschieden, zonder de duidelijkheid te schaden.

3. Over de aan wegbakens te geven plaats kan hier het volgende worden opgemerkt.

Er bestaat heden ten dage geen internationale, uniforme regeling ter zake.

Bij links-houden der voertuigen, zooals dit hier te lande geschiedt, heeft plaatsing aan den linkerkant van den weg (gaande in de richting, waarin het baken moet kunnen worden waargenomen) het voordeel, dat de bakens bij nacht meer in den lichtkring der voertuiglampen komen, dus sterker verlicht worden en eerder opgemerkt. Bij plaatsing aan de rechterzijde van den weg worden de bakens niet zoo goed verlicht en kunnen deze bovendien door uit de tegenovergestelde richting komende voertuigen tijdelijk gemaskeerd worden. Daartegenover staat echter, dat de rechts in het voertuig zittende bestuurder rechts geplaatste bakens in normale gevallen gemakkelijker zal kunnen zien dan links geplaatste.

Nagaande, aan welke plaatsing hier te lande de voorkeur wordt gegeven, kan gewezen worden op den belangrijken arbeid der K.V. „Java Motor Club”, welke haar wegbakens rechts van den weg opstelt. Ook de dienst der S.S. doet zulks met de wegbakens bij overwegen. Enkele malen worden ook wel midden boven den weg hangende borden gebezigd, 't geen echter wegens de in 't algemeen daarmede gemoeid zijnde, te groote kosten van bevestiging niet voor normalisatie in aanmerking komt.

Waar eenerzijds de rechtsche plaatsing hier te lande reeds de gebruikelijke genoemd kan worden en anderzijds deze plaatsing ook objectief gezien (voor landen, waar „links-houden” regel is) in vele gevallen voordeelen medebrengt, schijnt het aanbeveling te verdienen deze als aangewezen voor Ned.-Indië algemeen in te voeren, en dan toe te staan, dat daarvan alleen zal mogen worden afgeweken, indien plaatselijke toestanden zulks noodzakelijk maken. Dit laatste zal ongetwijfeld het geval zijn bij breede wegen met druk verkeer, dat over aangewezen strooken verdeeld is. Met het oog hierop verdient het wellicht aanbeveling te bevorderen, dat in dergelijke gevallen, zonder aan de eenheid ter zake te kort te doen, en rechts en links, dus niet alleen, maar ook bij de betrokken verkeersstrook, een baken opgericht worde.

Voor de bevestiging der wegbebakeningsborden verdienen in 't algemeen ijzeren palen de voorkeur — hout is echter ook bruikbaar.

De afstand van den grond (welke hierbij gerekend wordt op ongeveer gelijke hoogte met den bovenkant der wegverharding te liggen) tot aan den onderkant van het bord worde (evenals thans te doen gebruikelijk is) op 2,50 à 3,00 m. genomen.

Bij plaatsing van alle bakens moet gestreefd worden naar duidelijke zichtbaarheid voor de betrokken weggebruikers. Bij alle (hierna te noemen) soorten van bakens behalve wegwijzers, wordt dit het best bereikt door plaatsing met het vlak van het baken ongeveer dwars op de wegas.

Over de plaatsing der bakens m.b.t. den afstand in de lengterichting van den betrokken weg, kan tenslotte het volgende worden opgemerkt.

Een baken kan opgesteld zijn of bij de plaats zelve, waarop de gegeven aanwijzing betrekking heeft, of op een bepaalden afstand daarvóór. Dit laatste heeft dan de bedoeling snelrijdende weggebruikers vroegtijdig de gewenschte aanwijzing te geven, ten einde hen in staat

te stellen nog vóór het bereiken van de betrokken plaats de noodige maatregelen te nemen in verband met de besturing van hun voertuig. In bijzondere gevallen kunnen deze twee methoden gecombineerd worden. Bij de behandeling der onderscheiden bakensoorten zal op dit punt nader worden ingegaan.

4. De verlichting van wegbakens, ten einde de zichtbaarheid des nachts te bevorderen, vormt een probleem, waaromtrent hier slechts eenige korte opmerkingen kunnen worden gemaakt.

Het moet, wegens de te hooge kosten, uitgesloten worden geacht, om hier te lande op buitenwegen geplaatste wegbakens als regel van een bijzondere verlichting te voorzien. Zelfs in dicht bevolkte landen geschiedt zulks slechts bij hooge uitzondering. Men heeft getracht dit bezwaar te ondervangen door de bakens zelf „lichtgevend” te maken, door of de bakens te beschilderen met fosforesceerende verf, zoodat zij in het donker eenigszins zichtbaar worden, of deze ópvallend licht (afkomstig uit de lampen van een naderend voertuig) te laten terugkaatsen.

Eerstgenoemde methode verkeert naar dezerzijdsche meening nog te veel in een experimenteel stadium, dan dat daaromtrent reeds bepaalde conclusies zouden kunnen worden gesteld.

De tweede werkwijze is het eenvoudigst, indien aan het baken een lichte kleur (wit) wordt gegeven. Het zal dan bij krachtige belichting tegenover de geen licht terugkaatsende, donkere omgeving afsteken. Ten einde de zichtbaarheid overdag niet te schaden, verdient het in dat geval echter doorgaans aanbeveling niet het geheele baken wit te kleuren, maar de te bezigen symbolen in wit op een (dof) zwarten achtergrond aan te brengen.

Zichtbaarheid op grooteren afstand, ook bij minder krachtige belichting, is te bereiken door het gebruik van reflectors, welke eventueel zóó kunnen zijn ingericht, dat zij bij ópvallend wit licht, gekleurd licht terugkaatsen. Zoowel enkele groote reflectors worden gebezigd, als

meerdere kleine, cilindervormige reflectors, de z.g. cata-
photen, welke het door hun beperkte afmetingen mogelijk
maken ze te combineeren om zoo den vorm van symbo-
lische teekens er mee weer te geven. Deze laatste schijnen
goed voldaan te hebben, indien de kleur van het terug-
gekaatste licht rood of groen is — volgens door de K. V.
„J. M. C.” genomen proeven 't best, indien die kleur wit is.
Wit teruggekaast licht schittert echter vaak sterk en
maakt het dan bezwaarlijk, het waar te nemen karakter
te onderscheiden. De vrij hooge kosten van laatstbedoelde
reflectorsoort staan, althans voorloopig nog, de toepassing
er van in den weg.

Op grond van een en ander zij gesteld dat, hoewel
het gebruik voor wegbakens van fosforesceerende verf
en reflectors door wegbeheerders behoort te worden
bevorderd en in afwachting van verbeteringen hierin
proeven om daartoe te geraken zeker gerechtvaardigd
zijn, bedoelde middelen nog niet voor algemeen gebruik
mogen worden aanbevolen.

Men profiteere voorloopig nog van de lichtreflexie op
wegbakens, speciaal bij witte karakters op donkeren
achtergrond. Daar de noodzaak van verschil tusschen de
onderscheiden bakensoorten het niet wenschelijk maakt
deze kleurencombinatie voor alle bakens te bezigen,
reserveere men haar voor die bakens, waarvan tijdige
waarneming van het meeste belang is — dat zijn de
bakens, waarmede de veiligheid van het verkeer (ook
bij nacht) wordt gediend.

Bij het plaatsen der bakens trachtte men de zichtbaarheid
bij nacht te bevorderen, door de bakens zoo dicht bij
den zijkant der verharding te plaatsen (waardoor zij
beter verlicht zullen worden) als mogelijk is, zonder kans
op ongevallen door aanrijding der palen.

Aansluitende bij het voorafgaande, moge hier nog wor-
den aangeteekend, dat verder onderzoek, betreffende ver-
lichting van wegbakens, zooals boven aangestipt, bijzonder
belangrijk moet worden geacht voor die bakens, welke op
overwegen doelen, speciaal op onbewaakte overwegen.

In bebouwde kommen kan veelal de zichtbaarheid van bakens worden vergroot door de daar vaak aanwezige straatverlichting. Door een juiste plaatsing van het baken t.o.v. eenigen bestaanden lichtbron (of omgekeerd) kan, zonder in bijzondere lasten te vervallen, reeds een zekere bakenverlichting worden verkregen.

.

5. De verschillende, voor wegbebakening noodige en/of nuttige teekens kunnen in drie groepen worden ondergebracht. In overeenstemming met de beide vorige N.I.W.V.-publicaties, handelende over het onderhavige onderwerp, *) worden onderscheiden :

- I bakens, in 't belang van de vrijheid en veiligheid van het verkeer (**waarschuwbakens**) ;
- II bakens, in 't belang van de instandhouding en bruikbaarheid van den weg (**gewichtsbakens**) ; en
- III bakens, in 't belang der oriëntering voor het verkeer (**oriënteringsbakens**).

De eerste groep omvat de volgende bakens.

- a/ *Snelheidsbakens*, aangevende de uit veiligheidsoogpunt voorgeschreven maximum rijsnelheden.
- b/ *Rijverbodsbakens*, aangevende, welke soorten van weggebruikers niet, of welke soorten uitsluitend op de betrokken wegen mogen verkeereren — eventueel vergezeld van aanwijzingen omtrent de richting, waarin het toegelaten verkeer zich niet, dan wel uitsluitend mag bewegen en omtrent de uren van den dag, waarop de betrokken voorschriften van kracht, dan wel niet van kracht zijn.
- c/ *Gevaarbakens*, aangevende ter plaatse voor het verkeer permanent dreigende gevaren, dan wel (meestal) tijdelijke verkeersbelemmeringen, als kunnen ontstaan door bijzondere verkeersdrukke, wegherstellingen of -omleggingen, enz.

Tot de tweede groep behoort slechts één bakensoort, n.l. de *gewichtsbakens*, aangevende :

*) No. 50 Wegbebakening No. 1 : „Veiligheid op den weg.”
No. 53 Wegbebakening No. 2 : „Instandhouding en bruikbaarheid v/d weg.”

a/ de maximum wioldrukken van het voertuig in rust, welke op de betrokken wegverhardingen, afhankelijk van de veering, bij gebruik van verschillende wielbanden mogen worden uitgeoefend;

b/ de maximum afmetingen, welke over de betrokken wegen verkeerende voertuigen, inbegrepen de lading, mogen bezitten; en

c/ de maximum rijsnelheden, welke bij gebruik van bepaalde wielbanden, in 't belang van de instandhouding en bruikbaarheid van den weg, zijn voorgeschreven.

De derde groep ten slotte omvat de volgende bakens.

a/ *Grensbakens*, aangevende de grenzen van bebouwde kommen.

b/ *Weg- en afstandwijzers*, aangevende de richtingen naar- en de afstanden tot omliggende plaatsen.

In het ondervolgende zullen deze verschillende soorten van wegbakens afzonderlijk worden behandeld.

Daarbij zullen worden nagegaan de hier te lande thans gebruikelijke bakens; in hoeverre deze overeenkomen met, of wel afwijken van eventueel bestaande internationale normen en wat voor standaardiseering hier te lande als wenschelijk moet worden aanbevolen, een en ander in de lijn, welke uitgestippeld is in de hooger genoemde N. I. W. V.-publicaties No. 50 en 53 over wegbebakening.

Snelheidsbakens.

6. Snelheidsbeperkingen kunnen thans hier te lande door vier verschillende bakens kenbaar gemaakt worden. Het oudste van dit viertal werd vastgesteld bij Besluit van den Dir. B. B. No. 1090/A P, van den 30en Juni, 1917. Dit is het algemeen bekende snelheidsbaken, afgebeeld in bijlage No. 1 A.

Op grond van de jongste wijziging van het „Motor-reglement“, van den 11en Mei, 1927 (Staatsblad No.253), zijn eerst kortgeleden door den Dir. B. B. nog drie typen van bakens vastgesteld bij Besluit Pol. No. 35/16/17, van den 12en November, 1927. Deze drie bakens

dienen alle om een bestaande snelheidslimiet aan te geven. Twee er van hebben echter uitsluitend ten doel het aangeven van maximum snelheden voor bepaalde soorten van motorvoertuigen. Een dergelijke snelheidsbeperking wordt in hoofdzaak gesteld t. b. v. de instandhouding en bruikbaarheid van den weg en niet t. b. v. de vrijheid en veiligheid van het verkeer. In dit verband worde hier verwezen naar publicatie No. 50, paragraaf 8, waar omstandig is aangetoond, dat uit veiligheidsoogpunt gestelde snelheidslimieten behooren te gelden voor alle voertuigen. Laatstbedoelde twee bakentypen zullen dus in deze verhandeling bij de „gewichtsbakens” te berde worden gebracht — hier gaat het uitsluitend om de voor alle motorvoertuigen bedoelde bakens.

Het voor dit doel bij laatstgenoemd Besluit (Pol. No. 35/16/17) geschapen baken is in bijlage No. 1 B weergegeven.

Van deze beide afgebeelde bakens zal het eerste, thans nog algemeen gebruikelijke, dienen voor de in bovenaangehaalde wijziging van het „Motorreglement” omschreven bijzondere snelheidslimieten, geldig voor bepaalde wegen, zoowel binnen als buiten de bebouwde kom, welke limieten op die wegen door bakens moeten worden aangegeven. Het tweede baken zal dienen, om voor alle wegen binnen een bebouwde kom (met uitzondering eventueel van de wegen, waarvoor, als voren aangegeven, een bijzondere snelheidslimiet is gesteld) een algemeene maximum snelheid kenbaar te maken.

Een zelfde onderscheid, n.l. in bijzondere en algemeene maximum snelheden, is gemaakt in meergenoemde publicatie No. 50. Volgens de in deze publicatie vervatte voorstellen zal in bebouwde kommen in 't algemeen de maximum snelheid 30 km/uur bedragen. Naast de algemeene snelheidsbeperking geeft publicatie No. 50 bijzondere, door de plaatselijke autoriteiten vast te stellen, snelheidslimieten aan, t.w. :

a/ 10 km/uur voor bijzonder drukke weggedeelten, gedurende bepaalde uren van den dag, door slechts

gedurende die uren op te stellen, dus verplaatsbare bakens aan te geven; en

b/ 30 km/uur voor bijzondere gevaarlijke weggedeelten buiten bebouwde kommen, door permanente bakens aan te geven.

Het hier te lande op dit gebied bestaande is hiermede gegeven.

Daar internationale normalisatie van snelheidsbakens tot heden nog niet bestaat, en waarschijnlijk in de naaste toekomst ook niet is te verwachten, kan thans tot critische beschouwing der in gebruik zijnde bakens worden overgegaan en daarbij worden onderzocht, op welke wijze bedoelde bakens bruikbaar gemaakt kunnen worden voor de in publicatie No. 50 voorgestane wijze van snelheidsbeperking. Daarbij wordt er aan herinnerd, dat volgens laatstbedoeld systeem alleen het vaststellen van snelheidsbeperking (voor bepaalde wegen) door plaatselijke autoriteiten zal geschieden. De grootte van de limiet kan door hen niet worden gewijzigd, zoodat voorkomen is een toepassing van verschillend groote maximum snelheden in verschillende plaatsen, welke verscheidenheid voor den weggebruiker lastig is en geen wezenlijk voordeel biedt.

Allereerst kan er nu op gewezen worden, dat de algemeene snelheidsbeperking (voor alle bebouwde kommen) niet als zoodanig door een snelheidsbaken behoeft te worden vertolkt. Een dergelijke algemeene regel, welke alle weggebruikers geacht mogen worden te kennen, nog eens door speciale bakens bekend te stellen zou het toch reeds groote aantal wegbakens onnoodig doen toenemen. Wel is het noodzakelijk, dat de grens van de bebouwde kom op de wegen aangegeven wordt, zoodat weggebruikers zullen kunnen weten, waar die grens gelegen is. Hiervoor zijn nu in 't bijzonder de grensbakens bestemd, welke later uitvoerig behandeld zullen worden.

Het blijkt dus slechts noodzakelijk de bijzondere maximum snelheden (voor bepaalde wegen) door bebake-

ning aan te geven en het daarvoor dienende bakenmodel zal thans nader worden beschouwd.

Te onderscheiden zijn: vorm, kleur(en) en opschrift.

De bestaande vorm geeft geen reden tot herziening. Daar deze vorm thans reeds min of meer burgerrecht heeft gekregen (zoowel hier te lande als in Holland) is het dus wenschelijk dezen te behouden voor het snelheidsbaken.

De kleurencombinatie — witte letters op groenen achtergrond — heeft het nadeel, dat in een begroeide omgeving het baken weinig afsteekt tegen het omringende gebladerte en zoo veelal niet goed zichtbaar is. Aan het bezwaar van slechte zichtbaarheid wordt in de praktijk eenigszins tegemoet gekomen door de gewoonlijk opvallende kleur, welke gegeven wordt aan den paal, die het baken draagt. Het is nu de vraag, of het voordeel van het behoud der groene kleur, welke voor vele reeds eenigermate geassocieerd is met het begrip snelheidsbaken, opweegt tegen het nadeel van weinig opvallendheid, dan wel, dat met voordeel van de thans gebruikelijke kleur afstand is te doen ter wille van de goede zichtbaarheid.

Daar het zichtbaarheidsbezwaar blijvend is, wordt gemeend dit het zwaarste te moeten laten wegen, en het schijnt ongewenscht bij het ontwerpen van een bebakeningssysteem modellen aan te bevelen, waarin reeds van den aanvang af inhearente bezwaren worden onderkend, welke niet moeilijk zijn uit den weg te ruimen. Als nieuwe kleurencombinatie wordt daarom dezerzijds voorgestaan roode bakens met witte letters, wat duidelijk te onderscheiden is, terwijl de kleur rood bovendien veelal reeds geassocieerd is met de voorstelling van een onveilig of verboden iets—hier belichaamd in het snelheidsverbod.

Ten slotte komend tot het opschrift, dient te worden opgemerkt, dat dit belangrijk verkort, dus vereenvoudigd kan worden, hetgeen tevens het gebruik van letters en cijfers van grootere afmetingen mogelijk maakt. Zoo wordt dus op twee wijzen de duidelijkheid van het baken gediend.

De woorden „snelheid van motorvoertuigen” kunnen geheel vervallen. Het baken geeft immers een snelheid

aan (in km/uur) en behoeft dit dus niet nog eens zelf in woorden te vermelden. Daarnaast is het woord „motorvoertuigen” niet alleen overbodig, maar ook onjuist, want snelheidsbeperving uit veiligheidsoogpunt behoort, zooals in paragraaf 8 van publicatie No. 50 is aangetoond, voor alle weggebruikers te gelden. Ten slotte kunnen de woorden „per uur” gevoegelijk gemist worden, daar bij rijsnelheden, uitgedrukt in km's per tijdseenheid, voor deze laatste in de geheele wereld een uur geldt. Zoo is het opschrift te bekorten tot

MAX.

10 km.

Het is, strikt genomen, nog mogelijk ook de aanduiding „max.” te schrappen op grond van de overweging, dat het baken immers steeds de bedoeling heeft een maximum rijsnelheid aan te geven en het betrokken woord dus overbodig is. Geloofd wordt echter, dat danaan de duidelijkheid van het opschrift wordt te kort gedaan; daarom wordt dezerzijds de voorkeur gegeven aan het behoud van bedoelde aanduiding, welke in geen deelen belet, dat de cijfers, welke het aantal km's aangeven, — het meest essentiële van het baken — zeer groot en duidelijk worden aangebracht.

Ter wille van den eenvoud der bebakening wordt gemeend, dat het niet wenschelijk is voor de maximum snelheden van 10 en 30 km/uur verschillende baken-typen te bezigen. Bij éénzelfde model geven de cijfers van zeer groote afmetingen duidelijk genoeg aan, welke snelheidslimiet ter plaatse is voorgeschreven.

Van alle snelheidsbakens moet de kleur der achterzijde gelijk zijn aan die, welke de voorzijde onder het geschrift heeft, met het oog op de onderkenning hiervan door weggebruikers, die zich naar de weggedeelten bewegen, waarvoor de snelheidslimiet niet langer geldt.

Op schaal geteekende afbeeldingen der volgens bovenstaande denkbeelden samengestelde snelheidsbakens zijn in de bijlage No. 2 A en B gegeven.

Snelheidslimieten zijn van kracht dadelijk bij het passeeren van het betrokken (grens- of snelheids)baken, gaande in de richting, van waaruit het opschrift te lezen is, m.a.w. de voorzijde gezien wordt. Weggebruikers zullen er dus zooveel mogelijk voor moeten zorgen, dat bij het passeeren der bakens hun rijsnelheid de daar ter plaatse voorgeschrevene niet (meer) te boven gaat, hetgeen in 't algemeen ook zeer wel mogelijk zal zijn. Politie-dienaren, belast met contrôle op de naleving der snelheidsvoorschriften, zullen, door zoo noodig snelheidsmetingen niet uit te voeren onmiddellijk achter de bakens, er voor kunnen waken, dat toepassing der bepalingen ter zake niet tot onrechtvaardigheden aanleiding geeft.

Rijverbodsbakens.

7. Voor het kenbaar maken van een rijverbod zijn thans hier te lande een twaalfstal bakens in gebruik, afgebeeld in de bijlage No. 3. *)

Ook voor deze bakensoort bestaan geen internationale normen, al is in Europa hierover wel veel van gedachten gewisseld. Daarbij is gebleken, in zekere mate een voorkeur te bestaan voor ronde bakenborden, waarop door symbolische karakters het betrokken rijverbod is te vertolken; voor de daarbij toe te passen kleuren werden rood en wit voorgesteld.

Als grondvorm van het rijverbod (direct rijverbod) kan worden beschouwd het sluiten van een verkeersstrook of geheelen weg voor één of meer soorten van weggebruikers. Door het baken moet dan worden aangegeven, voor welke soort(en) van weggebruikers het rijverbod geldt. Een rijverbod kan ook indirect gegeven worden door bepaalde verkeersstrooken dan wel wegen voor één speciale soort weggebruikers te reserveren.

Het indirecte rijverbod alleen bedoelt echter niet, dat de onderhavige speciale soort weggebruikers wordt gedwongen om van de voor haar gereserveerde ver-

*) Vastgesteld bij Besluit van den Dir. B.B. No. 1090/A P., van den 30en Juni, 1917.

keersstrook gebruik te maken en dat andere verkeersstrooken voor haar verboden zijn.

Is dit wel het geval, dan moeten naast het indirecte rijverbod tevens bedoelde andere verkeersstrooken bij direct rijverbod voor de speciale soort weggebruikers in kwestie gesloten zijn. Voorbeelden van indirect rijverbod vindt men veelal bij voetpaden (of trottoirs), rijwielpaden en ruiterspaden.

Het rijverbod kan slechts op bepaalde uren van den dag geldig zijn, dan wel alleen slaan op zich in een bepaalde richting bewegend verkeer. Voor deze beide speciale gevallen ziet men in de thans gebruikelijke bebakening afzonderlijke modellen gebezigd en zoo is men daarmede tot een zeer ver doorgevoerde differentieering van vorm en kleur gekomen, niettegenstaande slechts drie groepen van weggebruikers onderscheiden worden. De gebezigde vormen vertoonen daarbij zóóveel overeenkomst, dat, naar in de praktijk gebleken is, de bakenvorm alleen niet voldoende is om de gedachte te wekken aan de speciale onderverdeeling van het verbod, welke er door moet worden vertolkt. De uitvoerigheid van den aangebrachten tekst en de in verband daarmede kleine afmetingen der letters maken verder het opschrift niet gemakkelijk leesbaar. Het blijkt dus, dat de thans van kracht zijnde modellen niet voldoen aan de beide in 't begin dezer publicatie (onder 1) gestelde algemeene eischen.

De voren beschouwde toepassingen van het rijverbod (afhankelijk van tijd en/of richting) komen hier te lande niet veel voor. Het is echter zonder verlies aan doelmatigheid mogelijk deze toepassingen te verwezenlijken zonder daarvoor speciale bakentypen te gebruiken.

Ten eerste kunnen voor een slechts op bepaalde uren geldig rijverbod de normale (grondvormen der) bakens gebruikt worden, waarbij dan onder het (hoofd)bakenbord op een aan den paal van 't baken bevestigde plaat met duidelijk leesbare cijfers wordt aangegeven, op welke uren het betrokken verbod van kracht is.

Ten tweede kunnen, ingeval van een rijverbod, dat slechts voor één richting geldig is, de normale (grondvormen der) bakens eveneens gebezigd worden en daarbij de borden zóó worden geplaatst, dat het teken alleen gekeerd is naar de weggebruikers, die in de te verbieden richting naderen. Op dergelijke borden ware dan een (roode) pijl aan te brengen, welke wijst in de richting, waarin het betrokken verkeer wél is toe te laten.

Op deze wijze kan worden voorkomen, dat voor variaties op het primaire rijverbod speciale bakens zouden moeten worden gebezigd en zoo door de veelheid van modellen verwarring in de hand gewerkt wordt.

Thans moet dan worden nagegaan, voor welke groepen van weggebruikers een direct, of ten gunste van welke groepen een indirect rijverbod moet kunnen worden gegeven.

Volgens de huidige rijverbodsbakens is een direct rijverbod mogelijk voor drie soorten van motorvoertuigen, op de bakens onderscheidenlijk aangeduid als:

- a/ motortweewielers;
- b/ motorrijtuigen behalve tweewielers; en
- c/ alle motorrijtuigen.

Uiteraard omvat deze op het „Motorreglement” gegronde indeeling alleen motorvoertuigen. Bij een universeel wegbebakenings-systeem komen echter ook andere groepen van weggebruikers voor een rijverbod in aanmerking.

Ter zake is overwogen, dat het uit een oogpunt van volledigheid wenschelijk kan zijn, voor elke groep van weggebruikers of voor elke combinatie van zulke groepen een afzonderlijk rijverbodsbaken te hebben. Zoo zou voor elk geval het meest wenschelijke gebruik van een bepaalde verkeersstrook zijn vast te leggen. Praktisch zou men dan tot een zeer groot aantal bakens komen, waartegen gegronde bedenkingen bestaan. Verwarring, welke principiëel is te vermijden, zou in de hand gewerkt worden en tevens zou het voorzeker onmogelijk zijn bij een zoover door te voeren differentieering de onder-

scheiden groepen door symbolische teekens voor te stellen. Men zou dus vervallen in 't gebruik van omschrijvende opschriften, welke, vooral hier te lande met 't oog op het taalverschil zeker bij symbolische teekens achterstaan in doelmatigheid.

Het schijnt daarom beter bewust het feit te aanvaarden, dat beperking geboden is, en dat dus slechts voor of t. b. v. enkele groepen van weggebruikers (of combinaties van zulke groepen) een rijverbod kan worden gesteld. In de praktijk dient nu te worden nagegaan, hoe de geheele massa der weggebruikers over een beperkt aantal groepen, als bedoeld, het voordeeligst is te verdeelen.

Van de te voren aangegeven groepindeeling volgens het Besluit van den Dir. B. B. (No. 1090/A P), blijkt slechts zelden gebruik te zijn gemaakt. De praktijk hier te lande nagaande, wordt dezerzijds gemeend, dat in den regel volstaan zal kunnen worden met het stellen van :

1. een direct rijverbod voor ;
 - a/ alle voertuigen ;
 - b/ alle motorvoertuigen ; en
 - c/ grobaks of tijkars ; en
2. een indirect rijverbod t. b. v. wielrijders.

Door deze vormen van rijverbod zullen :

- a/ wegen, waarover elke vorm van rijverkeer ongewenscht is, daarvoor gesloten kunnen worden — desgewenscht kan bedoeld baken ook geplaatst worden bij wegen, uitsluitend voor voetgangers ;
- b/ wegen, welke door onvoldoende breedte of zeer druk voetgangerverkeer gevaarlijk zijn voor snelrijdende voertuigen, daarvoor gesloten kunnen worden ;
- c/ verkeersstrooken, bestemd voor snelverkeer, voor het zware en langzame grobaktransport gesloten kunnen worden — tevens kan het betrokken baken dienen in gevallen, waar thans deze vervoermiddelen verboden worden t. b. v. bescherming der verharding ; en
- d/ voor wielrijders de hun toekomstige paden kunnen worden gereserveerd.

Door deze regeling is natuurlijk niet in alle gevallen voorzien. Voor het ruiterverkeer bestaan b. v. geen afzonderlijke bakens. Het komt echter voor, dat dit verkeer niet zóó belangrijk is, dat het daarvoor bestemmen van een eigen bakentype verantwoord zou zijn. Het tegenwoordig veelal aangetroffen rijverbod voor vrachtauto's en grobaks bestaat bij de nieuwe regeling ook niet als zoodanig. De bedoeling van dit rijverbod was niet zoozeer werkzaam te zijn voor de vrijheid en veiligheid van het verkeer maar grootendeels t.b.v. de instandhouding en bruikbaarheid van den weg. Dit zelfde doel kan echter bereikt worden door den betrokken weg voor grobaks te sluiten middels het daarvoor bestemde rijverbod(baken) en dien weg te rekenen tot de hierna te noemen wegenklassen, waarover slechts zeer lichte vrachtauto's, en dan meestal nog slechts die voorzien van luchtbanden, worden toegelaten.

Thans rest nog de inrichting der noodige rijverbodsbakens vast te stellen. Als bij de snelheidsbakens zullen daartoe achtereenvolgens behandeld worden vorm, kleur en opschrift.

De in de bijlage No. 3 afgebeelde bakens geven een hoofdvorm te zien (die voor motorrijtuigen behalve tweewielers), waaraan in de andere varianten halfcirkelvormige gedeelten toegevoegd zijn. Zooals reeds te voren opgemerkt, geven deze kleine wijzigingen niet zoo duidelijk een ander aanzicht aan het baken, dat daardoor alleen reeds het betrokken verbod voor den geest geroepen wordt. Het schijnt daarom wenschelijker van kleine verschillen in den vorm van het bakenbord af te zien en voor rijverbodsbakens één vorm aan te houden — evenals zulks voor snelheidsbakens is voorgesteld — welke vorm dan dus slechts in 't algemeen aan het bestaan van een rijverbod behoeft te herinneren.

Als bakenvorm komen logischerwijze in aanmerking of de grondvorm der tegenwoordige rijverbodsbakens (die voor motorrijtuigen behalve tweewielers) of de cir-

kelvorm, welke bij de voorloopige gedachtenwisseling omtrent internationale normalisatie is naar voren gebracht. Voor het behoud van den tegenwoordigen vorm pleit, dat deze reeds eenigermate ingeburgerd is, dat men zoo wellicht een groot gedeelte der bestaande borden wederom kan benutten en dat de ronde vorm de rijverbodsbakens in uiterlijk te veel zal doen gelijken op de (roode) snelheidsbakens.

Het invoeren van den ronden vorm zou het voordeel hebben van zich te richten naar internationale denkbeelden ter zake. Er dient echter op gewezen, dat anticiperen op nog vast te stellen algemeene normen niet zonder bezwaar is.

Wil men later de internationale normen volledig overnemen, dan zal men toch zeker weer vervallen in wijzigingen. Slechts op den duur raakt elke weggebruiker met de beteekenis der onderscheiden bakenmodellen goed vertrouwd en ter bevordering daarvan zijn veelvuldige wijzigingen dus juist te vermijden.

Op grond van het bovenstaande wordt dezerzijds aanbevolen thans den bestaanden grondvorm van dit bebakeningstype te behouden en nadat ter zake internationale normen zullen zijn vastgesteld, te overwegen of, en in hoeverre, deze alsdan zullen zijn na te volgen.

Van de bij de huidige bakens gebezigde kleuren (combinaties): rood-wit en zwart-wit, zouden, ter bevordering van den bebakeningseenvoud slechts rood en wit te behouden zijn. Witte teekens op rooden achtergrond zouden dan gebezigd kunnen worden voor een direct rijverbod en roode teekens op witten achtergrond voor een indirect rijverbod.

De opschriften op de onderwerpelijke bakens zullen hier niet gedetailleerd behandeld worden, daar dezerzijds principiëel de voorkeur wordt gegeven aan het gebruik van symbolische teekens — dit zoowel vanwege de meerdere talen, hier te lande in gebruik, alsook vanwege de te bereiden grootere overzichtelijkheid van het baken. Als karakter ter aanduiding van het begrip „alle voer-

tuigen" wordt aanbevolen een wiel, daar toch immers zoo goed als alle voertuigen van wielen voorzien zijn. De begrippen „alle motorvoertuigen", „grobaks" (vrachtwagens) en „rijwielen" kunnen zonder bezwaar door (schematische) afbeeldingen (silhouetten) van de betrokken voertuigen worden aangeduid. *) Ten slotte moet op het baken het begrip „rijverbod" (voor de aangeduide voertuigsoort) worden vertolkt. Dit zal kunnen worden weergegeven door achter het betrokken voertuigkarakter een pijl te plaatsen, welke omhoog wijst naar een opgeheven hand (voorstelling van 't stopsignaal van een verkeersagent). **) Het indirecte rijverbod zal daarentegen alleen de afbeelding moeten vertoonen van het voertuig, dat (op de betrokken verkeersstrook) vrij kan voortgaan. Mede door de verschillende kleurencombinatie (witte teekens op rooden achtergrond voor het directe rijverbod en roode teekens op een wit bord voor het indirecte) is zodoende een duidelijk onderscheid te verkrijgen tusschen eenerzijds het verbod voor het afgebeelde voertuig om verder te gaan en anderzijds de bijzondere aanwijzing, dat de betrokken verkeersstrook voor het afgebeelde voertuig speciaal bestemd is.

De aanbevolen bakens zijn in de bijlage No. 4 op schaal afgebeeld.

Gevaarbakens.

8. Gevaarbakens zijn hier te lande v. n. door de K. V. „Java Motor Club" geplaatst. De door haar daarvoor gebezigde hoofdvormen zijn in de bijlage No. 5 weergegeven. Verschillende van de daarop afgebeelde symbolische karakters worden ook gecombineerd gebezigd. Een aaneenschakeling van vele bochten achtereen wordt b.v. aangegeven door een baken, waarop het bochtka-

*) Motorrijwielen met of zonder bijwagen zijn door het karakterbeeld (een auto voorstellende) niet afzonderlijk weergegeven, daar dit aan de overzichtelijkheid afbreuk zou doen. Berijders van motorrijwielen zullen hebben te weten dat de auto-afbeelding ook op hun voertuig slaat.

**) De pijl kan eventueel worden weggelaten.

rakter twee maal is aangebracht, terwijl ook voor helingen en bochten de beide betrokken karakters tezamen gebruikt worden (bijlage No. 5a).

Naast die met karakterteekens heeft de K.V. „J.M.C.” ook de in de bijlage No. 6 afgebeelde gevaarbakens in gebruik, waarop de bedoeling duidelijk wordt gemaakt door de woorden: „auto's langzaam”; „overvaart”; en „bandjir te”. De J.M.C. plaatst haar gevaarbakens als regel op ca. 60 m. vóór het betrokken gevaarlijke punt. De borden worden aan palen, of middels hangers aan boomen bevestigd op ± 2 m. boven den beganen grond.

Behalve door de K.V. „J.M.C.” worden voor een bijzonder soort verkeersgevaren, de onbewaakte overwegen, ook bakens geplaatst door de spoorwegondernemingen. Waren voorheen hiervoor bij de onderscheiden ondernemingen verschillende teekens in gebruik, sinds kort is men overeengekomen de door de Staatsspoor- en Tramwegen gebezigde modellen, afgebeeld in bijlage No. 7, als standaard te bezigen. Deze bakens worden op 25 m. afstand van de baankruising opgesteld met het kruisteeken op 1,85 m. boven den beganen grond.

Op het gebied van gevaarbakens bestaan sinds langen tijd reeds internationaal aangenomen normen.

Ter verkeersconferentie te Parijs werd op 11 October, 1909, tusschen 16*) verschillende landen een overeenkomst gesloten, aangaande bepalingen en maatregelen t.d.v. het autoverkeer. Inzake gevaarbakens werden daarbij vier modellen vastgesteld, in de bijlage No. 8 aangegeven. In bedoelde overeenkomst zijn ter verkeersconferentie te Parijs op 24 April, 1926, wijzigingen gebracht. De voren aangeduide modellen werden daarbij gewijzigd en nieuwe werden er aan toegevoegd. De nieuwe teekens zijn in de bijlage No. 9 afgebeeld. Het algemeene gevaarbaken is bedoeld voor die landen, waar klimatologische omstandigheden (sneeuwval) een gesloten bord als baken onwerkzaam kunnen maken.

*) Dit aantal heeft zich in den loop van den tijd tot 32 uitgebreid.

De bakens hebben den vorm van een gelijkzijdigen driehoek met minimum zijde-lengte van 70 cm. voor de gesloten bakens en 46 cm. voor het open baken. In 't algemeen moeten zij 150 tot 250 m. voor het betrokken gevaarlijke punt van den weg worden opgesteld.

Bij bebakening van onbewaakte overwegen door spoorwegondernemingen is in het buitenland bij voorkeur een baken gebezigd in den geest van het in bijlage No. 7 aangegeven waarschuwingskruis. Dit teeken wordt b.v. gebezigd in: Nederland, Duitschland, Oostenrijk, Italië en de U.S.A.

De hier te lande gebruikelijke bebakening met de internationale normen vergelijkende, blijken de symbolische teekens der „J.M.C.”-bakens overeen te komen met de huidige internationale modellen. De eenige kleine wijziging in het gebruik dezer teekens is, dat de K.V. „J.M.C.” het baken voor onbewaakte overwegen bezigt bij alle niet van afsluitboomen voorziene overwegen (ook al is ter plaatse een waker — met vlag — geposteed). Genoemde vereeniging heeft aan het bestaande systeem echter o.m. toegevoegd speciale teekens voor gevaarlijke stijgingen en dalingen. Dit is, vooral in landen met vele en zware bergwegen, als Ned.-Indië, een waardevolle uitbreiding van het internationale systeem. Voor zoover na te gaan, voldoet de gekozen karaktersvorm zeer goed.

Bovendien wordt ook een speciaal teeken gebezigd ter aanduiding van een driesprong.

Het samenvatten van verschillende teekens (b. v. voor vele, elkaar opvolgende bochten) tot één baken (waarop het bochtkarakter twee maal staat aangegeven) is eveneens nuttig.

Niet slechts de economie wordt hierdoor gediend, maar ook is gebleken, dat bij het veelvuldig voorkomen van een gevaarbaken (dus voor elke bocht afzonderlijk) psychologisch de invloed der waarschuwing verslapt—de afzonderlijke bakens voldoen dan dus niet aan hun bedoeling.

De bakens der K. V. „J. M. C.“ wijken van de nieuwe internationale af, doordat de vorm (van den donkeren achtergrond) niet driehoekig, maar rond is.

Tot den driehoekigen vorm is men ter conferentie te Parijs overgegaan om voor de gevaarbakens, als uiterst belangrijke klasse der wegbebakening, een model te verkrijgen, dat voor geen ander doel gebezigd zou worden, ten einde zoo verwarring tegen te gaan. Het wil voorkomen, dat deze motiveering niet geheel overtuigend is, en al kan theoretisch de driehoekige vorm iets opvallender zijn dan de ronde, zoo zal dit in de praktijk niet veel uitmaken. Het hoofdpunt toch, dat de aandacht trekt, is het symbolische karakter midden op het baken, dat in wit tegen den donkeren achtergrond afsteekt. De omtrek van het baken laat zich vaak veel minder goed onderscheiden tegen de omgeving, welke in tintnuance daarmee kan overeenkomen.

De belangrijke kosten, welke gemoeid zouden zijn met het binnen beperkten tijd wijzigen der duizende bestaande bakens, schijnen dan ook niet verantwoord. Het ontworpen verdrag laat daarom de vrijheid bedoelde verwisseling geleidelijk te doen plaats vinden bij de op den duur toch noodzakelijke periodieke vernieuwing der bakens. Een nadeel is echter, dat op deze wijze gedurende tal van jaren verschillende bakenvormen tegelijk in gebruik zullen zijn.

Daar de op de nieuwe bakens te bezigen symbolische karakters geheel gelijk zijn aan de oude, behoeft niet gevreesd te worden, dat behoud van de tot nu toe gebezigde bakens, zelfs bij internationaal verkeer, *) kans op misverstand zal veroorzaken.

De in 't licht gestelde verandering van bakenvorm wordt, zooals uit het bovenstaande blijkt, dezerzijds op zich zelve niet als een beslist voordeel beschouwd, te meer niet, waar de boven reeds aangegeven combinatie van meerdere karakters op één baken ook moeilijkheden

*) In een eilanden-rijk als Ned.-Indië is dergelijk verkeer trouwens veel minder beteekenend dan op het vasteland.

aan het uniforme gebruik van driehoekige borden in den weg legt.

Indien dan ook niet bij ratificatie van het verdrag door Nederland de invoering der nieuwe bakenmodellen eveneens voor Ned.-Indië verplichtend wordt gesteld, — wat dezerzijds der Regeering in overweging is gegeven — bevelen wij aan den tegenwoordig door de K.V. „J.M.C.” gebezigten bakenvorm te behouden.

Het niet van een symbolisch karakter voorziene gevaarbaken der K.V. „J.M.C.” „auto's langzaam” is te eenzijdig voor het motorwegverkeer bedoeld, om als wegbaken voor het geheele verkeer te kunnen dienen. Toch wordt de behoefte gevoeld aan een baken, dat aangeeft gevaren op den weg, welke, hetzij permanent, hetzij tijdelijk, het verkeer dreigen en niet vallen onder de voren aangeduide categorieën, b.v.: bijzondere verkeersdrukte, wegherstellingen en -omleggingen, e.d. Voor deze en soortgelijke gevallen wordt hier aanbevolen, als uitbreiding der baken-serie met symbolische karakters, het in de bijlage No. 10 afgebeelde model.

De vorm van het voorgestelde karakter kan geen aanleiding geven tot verwarring met reeds bestaande modellen en de beteekenis van het baken: „past op en vermindert dus uw snelheid” wordt door de opgeheven, waarschuwende hand gesymboliseerd. Het is dan ook te verwachten, dat de bedoeling van dit baken met weinig moeite spoedig overal begrepen zal worden.

Voor zoover de bakens „Overvaart” en „bandjir te...” kunnen gerekend worden te behooren tot de gevaarbakens, als waarschuwing ter plaatse, dat de weg op een aanlegplaats doodloopt of onveilig is, kan hiervoor eveneens de vorenaangegeven „hand” dienst doen; overigens blijven deze bakens behouden.

De onderscheidene, bovenstaand aanbevolen gevaarbakens zijn in de bijlage No. 11, 11a en 11b, op schaal geteekend, weergegeven.

Speciale aandacht vraagt nog de bebakening van overwegen zonder sluitboomen. Deze worden, zooals te voren

reeds in 't licht gesteld, tegenwoordig aangeduid door twee bakenmodellen, welke beiden door de twee betrokken groepen (die der weggebruikers en die der spoorwegdirecties) als normaal-type zijn aangenomen.

Verandering in dezen toestand aan te bevelen schijnt geenszins gewenscht.

Het in deze gevallen mogelijke gevaar is buitengewoon ernstig, zooals blijkt uit de betrokken ongevallen-statistieken, en het is niet overdreven dit gevaar door twee bakens aan te geven. Eén daarvan, op vrij grooten afstand van den overweg, dient als „voorsein” en verzekert aan snelrijdende weggebruikers voldoende tijd om nóg te kunnen stoppen. Het andere, dichtbij den overweg, geeft de juiste plaats daarvan aan en heeft het nut langzaam bewegend verkeer nog eens uitdrukkelijk op het gevaar te wijzen, nadat de uitwerking der waarschuwing van het „voorsein” door het geruime tijdsverloop na het passeeren daarvan mogelijk eenigszins is verslapt.

Aanbevolen wordt dan ook de thans door betrokkenen gevolgde methode als standaard te behouden. Het baken der K. V. „J.M.C.” dient dan als „voorsein” en het enkele of dubbele waarschuwingskruis als aanduiding dichtbij den overweg.

Evenals bij de snelheidsbakens moge ook hier ten slotte nog de aandacht gewijd worden aan de plaats van het baken, gerekend langs de lengteas van den weg.

Het internationale verdrag schrijft voor, dat gevaarbakens op 150 m. tot 250 m. vóór het betrokken punt moeten worden geplaatst. De K. V. „J. M. C.” geeft aan, haar bakens op ca. 60 m. daarvan op te stellen. Waar de plaatselijke gesteldheid toch veelal bedoelden afstand beheerscht, gelooven wij niet, dat hierin een essentiëel punt schuilt. Voor wegen, waarop het autoverkeer vrij groote snelheden kan ontwikkelen, schijnt 60 m. klein — bij een snelheid van b. v. 60 km/uur wordt deze afstand in 3,6 sec. afgelegd. Daar, waar met een kleinere snelheid gereden wordt — en dat geschiedt schier overal — kan

60 m. als voldoende worden beschouwd. Niet is te vergeten, dat de weggebruiker in den regel het baken reeds opmerkt, als hij zich nog op geruimen afstand daarvan bevindt en dan reeds de noodige maatregelen m. b. t. besturing van het voertuig kan nemen.

Dezerzijds wordt aanbevolen als regel een afstand van 60 m. aan te nemen, waarvan echter naar gelang van plaatselijke omstandigheden kan worden afgeweken, doch dan niet naar beneden, maar naar boven.

De te voren behandelde waarschuwingskruisen bij overwegen zonder sluitboomen dienen vanzelfsprekend dichter bij den overweg geplaatst te worden. De daarvoor door betrokkenen aangenomen afstand van 25 m. van af de dichtstbijzijnde rail ware als standaardmaat in te voeren.

Gewichtsbakens.

9. Als gewichtsbakens vindt men tot op heden de in de bijlage No. 12 afgebeelde modellen in gebruik. *) Naar aanleiding daarvan kan hier het volgende worden aangeteekend.

Het vaststellen van grenzen voor voertuigbreedte, asbelasting en rijnsnelheid door Locale Overheden, zooals volgens het Motorreglement mogelijk is, moet als ondoelmatig worden beschouwd. Men kan zoo een verscheidenheid van breedte-, gewichts- en snelheidslimieten verkrijgen, welke voor de weggebruikers groote bezwaren medebrengt en van geen praktisch nut is.

Het is dus noodig, dat deze materie centraal geregeld wordt en bij de hieronder te volgen voorstellen ter zake wordt dan ook in die veronderstelling voortgebouwd op hetgeen in de N.I.W.V.-publicatie No. 53 op dit gebied is gewezen.

De voor motorverkeer geschikte wegen zijn verdeeld gedacht in drie klassen, waarbij voor elke klasse de maximum voertuigbreedte en wielbelasting is aangegeven, de laatste nader gedifferentieerd naar de op het betrokken wiel gemonteerde bandensoort.

De in publicatie No. 53 in klasse D verzamelde wegen, waarvan de maximum wielbelasting in overeenstemming

*) Onderscheidenlijk vastgesteld bij Besluit van den Dir. B.B. No. 1090/A P. van den 30en Juni, 1917. en Pol No. 35/16/17 van den 12en November, 1927.

met de sterkte der verharding (plaatselijk) is vast te stellen, worden hier gerekend te behooren tot de „bijzondere wegen of weggedeelten”. Deze vallen buiten de normale klasse-indeeling, waarbij wél vaste wielbelasting-limieten zijn ingesteld. Zoo kunnen voor de „bijzondere wegen of weggedeelten” de minima der wielbelasting-limieten gemist worden en zullen daartoe behooren alle wegen, waarop zwaardere wielbelastingen worden toegelaten, dan op de wegen der normaal-klassen toegestaan zijn. *)

Voorts wordt voorgesteld de rijsnelheid van motorvoertuigen op volgummibanden te beperken tot 25 km/uur. Onderstaand is een en ander in tabelvorm aangegeven.

Klassen:	I	II	III
Voertuigbreedte:	2,25	2,00	2,00 m.
Wielbelasting bij luchtbanden: .	3500	2500	1500 kg.
„ „ cushionbanden:	3000	1650	1000 „
„ „ volgummi „ :	2500	1250	750 „
Rijsnelheid „ luchtbanden: .	—	—	— km/uur
„ „ cushionbanden: —	—	—	— „
„ „ volgummi „ :	25	25	25 „

Voor bijzondere wegen (weggedeelten) is de wielbelasting grooter dan die voor klasse I, passende bij de sterkte der wegverharding.

In publicatie No. 53 zijn slechts motorvoertuigen in beschouwing genomen en, daar aanbevolen is daarvoor het gebruik van rubberbanden verplicht te stellen, worden ook alleen de voorwaarden nader uitgewerkt, waaraan bij het gebruik der verschillende typen van rubberbanden moet worden voldaan.

Naast de motorvoertuigen verkeerend op de wegen echter een groot aantal voertuigen in fysieke tractie met ijzeren banden, en het bovenaangegeven schema van toelaatbare wielbelastingen en rijsnelheden zal dus

*) In uitzonderingsgevallen, als abnormale omstandigheden dit wenschelijk maken, kunnen ook worden onderscheiden „speciale weggedeelten”, eveneens buiten de gewone klasse-indeeling vallende, waarvoor de maximum wielbelasting — welke hier kleiner is dan die der eerste-klasse wegen — ook in verband met de sterkte der betrokken verharding, dus plaatselijk, wordt vastgesteld. De bebakening dezer „speciale weggedeelten” geschiedt op dezelfde wijze als bij de „bijzondere wegen of weggedeelten”.

met voor ijzeren banden passende limieten moeten worden uitgebreid.

Het grondschema van de belastings-maxima is voor:
 luchtbanden 2;
 cushionbanden $1\frac{1}{3}$; en
 volgummibanden. 1.

Zonder thans in verdere afleidingen op theoretisch-empirischen grondslag af te dalen, hetgeen buiten het bestek dezer publicatie zou gaan, kan gesteld worden, dat, in den bovenaangegeven geest verder gaande, toelaatbaar zal zijn, voor:

ijzeren wielbanden op geveerde wielen $\frac{2}{3}$; en

ijzeren wielbanden op ongeveerde wielen $\frac{1}{2}$.

De snelheid, welke bij gebruik van lucht- en cushionbanden niet beperkt is en bij volgummibanden op maximum 25 km/uur is bepaald, zal voor ijzeren banden op 10 km/uur moeten worden gelimiteerd.

De volledige indeeling wordt dan als ondervolgend tabellarisch aangegeven.

Wegklassen :		I	II	III
Voertuigbreedte:		2,25	2,00	2,00 m.
Wielbelasting bij luchtbanden:		3500	2500	1500 kg.
" " cushionbanden:		3000	1650	1000 "
" " volgummi " :		2500	1250	750 "
" " ijzeren banden en geveerde wielen :		1650	850	500 "
" " ijzeren banden en ongeveerde wielen :		1250	600	400 "
Rijsnelheid " luchtbanden :		—	—	— km/uur
" " cushionbanden :		—	—	— "
" " volgummi " :		25	25	25 "
" " ijzeren banden en geveerde wielen :		10	10	10 "
" " ijzeren banden en ongeveerde wielen :		10	10	10 "

Voor bijzondere wegen (weggedeelten) is, als boven reeds opgemerkt, de wielbelasting in 't algemeen grooter dan voor klasse I, passende bij de sterkte der wegverharding.

De vraag is nu, op welke wijze en in hoeverre een en ander door middel van wegbebakening moet worden aangegeven, opdat het verkeer zich aan bovenaangeduide voorschriften zal kunnen houden.

Reeds dadelijk is hier te constateeren, dat de voorschriften omtrent de maximum snelheden (ten behoeve van de instandhouding en bruikbaarheid van den weg) niet door bebakening moeten worden bekend gesteld. Deze snelheidslimieten toch zijn niet gebonden aan plaatselijke omstandigheden, niet gebonden aan bepaalde wegen. Het is dus verkeerd door het vermelden er van op wegbakens den indruk te wekken dat de bepaling speciaal voor den betrokken weg zou gelden, hetgeen het denkbeeld in de hand zou werken, dat voor andere wegen die maximum snelheid niet toepasselijk zou zijn. De hier beschouwde snelheidsbeperkingen zijn daarentegen gebonden aan bijzondere (groepen van) voertuigen en de logica brengt dus mede de limiet, zoo die moet worden aangegeven, op die voertuigen aan te geven, zoodat zij gemakkelijk herkend zullen kunnen worden en te constateeren zal zijn, of zij de gestelde beperking overtreden of niet.

Het bovengestelde vraagstuk is dus reeds vereenvoudigd en het blijkt, dat de bebakening alleen te kennen moet geven, welke voertuigbreedten en wielbelastingen op de betrokken wegen toelaatbaar zijn. Dit kan gebeuren of (zoo uitgebreid mogelijk) door op de aan elken weg te plaatsen bakens de zes onderscheiden maxima aan te geven, met aanduiding voor welke bandensoort de betrokken gewichtslimiet is, of (zoo kort mogelijk) door op bedoelde bakens alleen aan te geven tot welke klasse de betrokken weg behoort.

Nader zal hier een oogenblik worden stilgestaan bij de voor- en nadeelen van deze beide methoden, bezien uit een oogpunt van doelmatigheid, zoowel voor den weggebruiker als voor den wegbeheerder.

Het groote nadeel van de uitgebreide methode is, dat de op de bakens noodige opschriften uitvoerig worden,

de bakenborden dus groot moeten zijn en de bakens onduidelijk zullen zijn en niet aan den als primair gestelden eisch zullen voldoen van bij den eersten oogopslag te kunnen worden overzien.

Voor de contrôle zal de wegbeheerder langs de wegen voertuigen moeten doen stilhouden en ter plaatse de voertuigbreedte moeten nameten en de wielbelasting moeten opnemen (b.v. door wegvijzels, mits deze wijze van overtredingen te constateeren als rechtsgeldig zal worden erkend). Het voordeel der uitvoerige bakens zou gelegen zijn in het feit, dat de weggebruiker kan aflezen, welke voertuigbreedte en wielbelasting in verband met de op zijn voertuig gemonteerde bandensoort op den betrokken weg wordt toegelaten en er dus voor zal kunnen waken geen overtredingen te begaan. Bij nadere beschouwing blijkt dit voordeel echter vrijwel illusoir.

Slechts zeer zelden zullen de voertuigbestuurders in kwestie (vrachtauto- en/of autobuschauffeurs) de wielbelasting van hun voertuig, bij de op een zeker oogenblik bestaanden beladingstoestand, kennen. En zóó zij die al bij uitzondering zouden weten, dan zullen zij toch meestal niet wegens te groote voertuigbreedte de hun aangewezen route kunnen wijzigen, of een eventueel volgens het baken te zwaar zijnde lading kunnen verminderen.

Kennis van de voertuigbreedte- en wielbelasting-maxima is dus vooral noodig ter plaatse, waar het voertuig (de vrachtauto en/of autobus) opgeladen en afgezonden wordt. Daarvoor is echter bebakening niet bepaald dienstig, maar zullen tabellen of kaarten beschikbaar moeten zijn, waarop duidelijk de indeeling c.a. van het geheele wegennet over de onderscheiden klassen is aangegeven. Eventueel kan op enkele speciale bakens eenige tabel, als bedoeld, verkort weergegeven worden.

Het voordeel van de beknopte inrichting der bakens is, dat het baken zelf zeer eenvoudig en dus op het eerste gezicht te onderkennen zal zijn. Het geeft alleen aan, tot welke klasse de betrokken weg behoort.

Het nadeel zou zijn, dat de voertuigbestuurder dan nog niet dadelijk weet, welke maximum voertuigbreedte en wielbelasting, behoorend bij de op zijn voertuig gemoniteerde bandensoort, in bedoelde wegklasse is toegelaten, maar daarvoor b.v. eerst een tabel zou moeten raadplegen. Dit bezwaar bestaat werkelijk eenigermate, al moet er aan herinnerd worden, dat het nut van het wèl onmiddellijk kennen der limieten gering is, zooals te voren is uiteengezet.

Om bedoeld bezwaar grootendeels op te heffen en ook de te voren aangeduide contrôle van de zijde der wegbeheerders gedeeltelijk te vereenvoudigen, wordt de volgende regeling aanbevolen.

De gewichtsbakens zijn hierbij gedacht door een Romeinsch cijfer I t/m III, de onderscheiden wegklassen aan te geven, waarbij het cijfer I de eerste-klasse-wegen, d.z. de doorgaande wegen met de sterkste verhardingen, aangeeft en het cijfer III de derde-klasse-wegen, d.z. de doorgaande wegen met de zwakste verhardingen.

Op elk daartoe in aanmerking komend voertuig (vrachtauto, autobus of grobak) wordt goed zichtbaar (b.v. vlak boven het heden ten dage gebruikelijk registratie-nummer) een duidelijk cijfer aangebracht, dat aangeeft, de laagste der klassen van wegen, waarover het voertuig bij normale volbelasting nog mag verkeerén.

Op deze wijze kan de bestuurder bij het zien van een gewichtsbaken dadelijk weten, of de betrokken weg door hem bereden mag worden en de controleerende wegbeheerder kan, zonder het voertuig te moeten stoppen nagaan, of dit op een daarvoor verboden weg rijdt of niet. Een voertuig, dat het cijfer II voert, mag dus op wegen van de klassen I en II verkeerén, alsmede op de bijzondere wegen, maar niet op die der klasse III.

Deze grondgedachte wordt verder uitgewerkt, ten einde nog enkele aan dit systeem klevende bezwaren te onder-
vangen.

Op de onderhavige, aan de voertuigen aan te brengen cijferplaat kan naast het groote, duidelijke cijfer een

ander van kleine afmetingen worden gesteld, dat aangeeft de klasse wegen, waarover het voertuig in onbeladen toestand nog mag rijden.

Ten slotte kan ook nog naast vorenbedoelde twee cijfers bij voertuigen met volgummibanden de aanduiding „25 km.” en bij voertuigen met ijzeren banden de aanwijzing „10 km.” worden gesteld.

Het doel van deze aanduidingen is het volgende. Het kleine cijfer, geldend voor den onbeladen toestand, maakt het mogelijk bij vervoer van den vrachtauto van de eene plaats naar de andere en bij het leeg (terug) rijden daarvan, met het voertuig over zwakkere wegen te rijden, dan in beladen toestand geoorloofd zou zijn. Laat dus een controleerend ambtenaar een voertuig stoppen, omdat het op het voertuig aangebrachte groote klasse-cijfer lager is dan het op den weg betrekking hebbende, dan kan bij inspectie van den wagen onmiddellijk blijken, of èn het kleine klasse-cijfer, wel op den weg betrekking heeft èn ook werkelijk het voertuig onbeladen is.

De aanduiding „25 km.” of „10 km.” vormt eenerzijds een voortdurende herinnering voor den bestuurder aan de door hem niet te overschrijden maximum snelheid en geeft anderzijds den controleerenden wegbeheerder aan, of het voertuig al of niet gebonden is aan een maximum snelheid (met 't oog op de instandhouding en bruikbaarheid van den weg). Zonder deze regeling zou men eerst een voertuig moeten laten stilhouden (en daarmee veelal reeds afstand moeten doen van controle op de snelheid), om dan pas te kunnen nagaan, of een bandensoort gebezigd is, waarbij snelheidsbeperking gebonden is. Bij een rijdend voertuig is n.l. verschil tusschen banden, vooral tusschen volgummi- en cushionbanden, moeilijk of niet te constateeren — zelfs bij stilstand kan het voor den controleerenden ambtenaar lastig zijn deze typen te onderscheiden. Al deze bezwaren worden door de aanduiding „25 (10) km.” opgeheven.

Men heeft dus zoo hier een systeem dat :

- a/ een uiterst eenvoudige bebakening mogelijk maakt ;
- b/ iederen weggebruiker in staat stelt zonder moeite na

te gaan, of het door hem bestuurde voertuig op een bepaalden weg is toegelaten of niet; en

c/ contrôle op de naleving der voorschriften voor een groot deel zeer gemakkelijk maakt — uitvoerbaar zonder wegen van het voertuig en veelal zelfs zonder dit te moeten doen stilhouden.

Daartegenover staan echter ook enkele, gelukkig minder belangrijke nadeelen.

Als eerste kan gelden de noodzaak van speciale cijferplaten op de motorvoertuigen aan te brengen. Dezerzijds wordt dit niet als overwegend beschouwd en daartegenover staat, dat de vele wegbakens belangrijk eenvoudiger en dus goedkooper zullen zijn.

De klasse-cijfers kunnen worden aangegeven tegelijk met het verstrekken van het registratie-nummer en desgewenscht op dezelfde plaat worden aangebracht, terwijl bij periodieke keuring van het voertuig de juistheid van de cijfers gecontroleerd kan worden.

Bij dezen gang van zaken zullen de klasse-cijfers op het nummerbewijs, behorende bij het voertuig, vermeld kunnen worden. Bij eventueelen ombouw van het voertuig, b.v. voor het gebruik van een ander bandtype, moet wijziging van klasse-cijfer worden aangevraagd, welke wijziging op het nummerbewijs vermeld moet worden.

Het tweede bezwaar is, dat volgens de voorgestelde regeling een vrachtauto of autobus, welke in half beladen toestand eigenlijk nog in een bepaalde wegklasse zou mogen worden toegelaten, daarin niet meer geduld zal worden, dan geheel onbeladen. Dit bezwaar alhoewel zeker bestaande, wordt niet overwegend geacht. De meeste vrachtauto's en autobussen zullen zóó worden gekozen, dat zij vol beladen nog over de gewenschte wegen mogen verkeereren, daar het rijden met volle lading voor den betrokken ondernemer gunstig is en hij dus geen voertuig zal bezigen, dat als regel slechts gedeeltelijk beladen zou mogen worden. Voor hem bestaat nu ook het voordeel, dat de mate van belading de klasse-indeeling van zijn voertuig niet wijzigt en dat hij dus, mits de maximum-

belasting niet overschrijdend, geen verdere aandacht aan de wielbelastingen van zijn voertuig behoeft te schenken. Eenigen hinder zal de regeling dus alleen veroorzaken, als men bij wijze van uitzondering een voertuig, dat voor een bepaalde wegklasse te zwaar is, daarvoor toch zou willen bezigen, door het b. v. slechts half te beladen. Dit zal bij de voorgestelde regeling niet toegelaten worden. Echter dient bedacht, dat elke beperkende regeling, de vrijheid van de daaronder vallende individuen vermindert, en dat dit bij de voorgestelde dus natuurlijk ook in zekere mate het geval is.

Ook de snelheidsbeperking voor voertuigen met volgumibanden tot op 25 km/uur is theoretisch slechts noodig, als deze voertuigen in rust de maximaal toelaatbare wielbelasting vertoonen, doch wordt, om de betrokken bepaling praktisch uitvoerbaar te maken, voor alle voertuigen met genoemde bandensoort voorgeschreven.

Ten slotte moge gewezen worden op reeds in de praktijk toegepaste classificatie-bepalingen, waarbij de klasseindeeling naar het laadvermogen der voertuigen geschiedt. Hierbij bestaat nog minder vrijheid, daar dan ook onbeladen groote voertuigen niet op de zwakke wegen worden toegelaten.

Het bovengestelde resumeerende, blijken de voordeelen der regeling belangrijk en in verhouding daartegenover de nadeelen er van klein, zoodat men mag verwachten op deze wijze een bevredigende oplossing van het vraagstuk der gewichtsbebakening te zullen verkrijgen.

De bijzondere wegen en speciale weggedeelten vereischen bij het voorgestelde bebakeningssysteem een bijzondere regeling. Voor deze wegen en weggedeelten zijn n.l. geen vaststaande wielbelasting-maxima aangenomen, doch deze zullen, passende bij de sterkte der wegverharding, zijn vast te stellen. Ook hier is echter de voren uiteengezette regeling zeer wel aan te passen.

Men kan aannemen, dat bij de bedoelde wegverhardingen de (plaatselijk vast te stellen) maximum wiel-

belastingen voor de onderscheiden voertuigtypen onderling dezelfde verhouding zullen bezitten als bij de wegen van klasse I het geval is.

Voor de verschillende categorieën van weggebruikers zijn deze maxima daar : 3500, 3000, 2500, 1650 en 1250 kg., dus zich verhoudend als : $7/5$, $6/5$, 1, $2/3$ en $1/2$.

Het kennen van één daarvan is dus voldoende om de overige te kunnen bepalen.

Als maatgevend gewichts-maximum wordt hier voorgesteld te nemen de bij gebruik van volgummibanden geldende limiet.

De vooral op de hierbedoelde wegen of weggedeelten rijdende zware vrachtauto's zijn n.l. meestal van dergelijke banden voorzien. Op de wegbakens moet nu alleen worden aangegeven de maximum wielbelasting bij gebruik van volgummibanden, welke op den betrokken weg of het betrokken weggedeelte wordt toegelaten, b.v. 3600. Op de meergenoemde cijferplaten der vrachtauto's en autobussen wordt nu eveneens alleen de maximum wieldruk van het voertuig bij gebruik van volgummibanden, afgerond tot op honderdtallen kg. aangegeven. Is het voertuig van andere dan volgummibanden voorzien, (hetgeen alleen in zeer zeldzame gevallen zoo zal zijn), dan wordt de werkelijke maximum wieldruk in passende verhouding verhoogd of verlaagd.

Zoo zal dus zijn aangegeven bij een voertuig met :
luchtbanden de werkelijke maximum wielbelasting, vermenigvuldigd met $5/7$;

cushionbanden de werkelijke maximum wielbelasting, vermenigvuldigd met $6/7$;

volgummibanden de werkelijke maximum wielbelasting, vermenigvuldigd met 1 ;

ijzeren banden (met veeren) de werkelijke maximum wielbelasting, vermenigvuldigd met $1\frac{1}{2}$; en

ijzeren banden (zonder veeren) de werkelijke maximum wielbelasting, vermenigvuldigd met 2.

Waar zoo de op de cijferplaten aangebrachte getallen steeds gereduceerd worden tot de voor (normaal gebe-

zigde) volgummibanden geldende waarde, kunnen zij zonder meer vergeleken worden met de aanwijzing op het wegbaken. Een voertuig met een hooger gewichtsgetal dan op het baken staat aangegeven mag dus niet op den weg verkeerem.

Deze methode mist iets van den fraaien eenvoud der hooger aangeduide regeling voor de overige, normale wegklassen.

Het niet bestaan van vaste maxima voor de bijzondere wegen en speciale weggedeelten, maakt het bereiken daarvan onmogelijk.

Daar het aantal bijzondere wegen en speciale weggedeelten en daarop passende voertuigen echter steeds beperkt zal zijn, vergeleken bij die der overige klassen zullen evenwel geen groote bezwaren worden ondervonden. De meerdere complicatie blijft n.l. grootendeels beperkt tot bij het vaststellen van het gewichtsgetal. De voertuigbestuurder, die het gewichtsgetal van zijn wagen kent, kan bij den eersten aanblik op het wegbaken zien, of hij over den betrokken weg mag rijden of niet, terwijl ook de controleerende wegbeheerder zonder verdere moeite dadelijk kan zien, of een voertuig van een te zwaar type is om op den bepaalden weg te mogen verkeerem.

Thans rest het vaststellen der bakenmodellen voor dit doel. Van de in de bijlage No. 12 aangegeven vormen, tot heden daarvoor gebezigd, hebben enkele een vrij groote gelijkenis met de rijverbodsbakens en kunnen zoo verwarring in de hand werken. Voorgesteld wordt dan ook een geheel afwijkende kleur en vorm te kiezen en wel: vierkante, gele borden met zwarte letters. Deze kleurencombinatie kan dan tevens gebruikt worden voor de op de voertuigen aan te brengen cijferplaten. De bijlagen No. 13 en 14 geven een afbeelding der aanbevolen bakens en cijferplaten.

De plaats der gewichtsbakens, gerekend langs de lengteas van den betrokken weg, zal daar zijn, waar de aan te duiden wijziging in wegklasse wordt gerekend aan te vangem.

10. Als derde hoofdgroep van wegbakens vindt men die, in 't belang der oriëntering voor het verkeer.

Grensbakens.

Vooreerst zijn er de grensbakens, aangevende de grenzen van bebouwde kommen.

Deze bakens dienen eenerzijds het gemak van de weggebruikers en wijzen daarnaast de plaats uit, waar de binnen bebouwde kommen geldige snelheidsbeperking (uit veiligheidsoogpunt) van kracht wordt. Zij moeten dus aangebracht worden op alle toegangswegen tot een bebouwde kom.

Grensbakens zijn reeds veel door de K.V. „J.M.C.” aangebracht, welke zich daarbij van het in de bijlage No. 15 aangegeven model bedient: een wit bord met blauwen rand, waarop in zwarte letters de naam der plaats is aangegeven.

Internationale normen bestaan ter zake niet en kunnen ook binnenkort niet verwacht worden.

Bij het bezigen van den grondvorm van het baken der K. V. „J. M. C.” (dat deze vereeniging — wellicht — blijft voorstaan), zou men stuiten op het bezwaar, dat het baken zoo in uiterlijk veel zou gelijken op de hierna te behandelen weg- en afstandwijzers. Daarom wordt voorgesteld voor het baken een (ook aan de achterzijde) blauw gekleurd, cirkelvormig bord te gebruiken, waarover (aan de voorzijde) horizontaal een witten band loopt, waarop de plaatsnaam in zwarte letters is aangebracht. Zoo heeft men tevens het voordeel, dat het baken, door zijn ronden vorm, herinnert aan de snelheidsbakens, waarmee het verwant is, daar de grensbakens tevens dienen om de plaats aan te geven waar de algemeene maximum snelheid van 30 km/uur (binnen bebouwde kommen) van kracht wordt. Het aanbevolen baken is in bijlage 15 op schaal afgebeeld.

Grensbakens behooren uiteraard geplaatst te worden, waar de grens der bebouwde kom den betrokken weg snijdt. Ten opzichte van de geldigheid der snelheids-

bepeking, onmiddellijk na het passeeren van het grensbaken, moge hier verwezen worden naar hetgeen ter zake bij de behandeling der snelheidsbakens geschreven staat.

Weg- en afstandwijzers.

11. Ook op het gebied der wegwijzers is door de K.V. „J.M.C.” veel tot stand gebracht. Het door haar daarvoor gebezigde model, in de bijlage No. 16 weergegeven, voldoet aan alle redelijke eischen van doelmatigheid. Internationale normalisatie ter zake bestaat evenmin, zoodat in deze niet beter gedaan schijnt te kunnen worden dan den aangegeven bakenvorm als standaard te nemen. De opgave van den afstand tot de betrokken plaats (in km's) is voor het verkeer van groote waarde en behoort dan ook steeds aangebracht te worden.

Als regel moet op één wijzerblad slechts één plaats aangeduid worden. Moeten meerdere plaatsen genoemd worden dan gebruike men meerdere, afzonderlijke wijzerbladen, welke onder elkaar bevestigd zijn.

Weg- en afstandwijzers dienen met de armen zooveel mogelijk in de richting der betrokken wegen te wijzen. Zij vormen zoo een uitzondering op alle andere wegbakens, waarbij het bakenvlak steeds ongeveer loodrecht op de wegas wordt gesteld. Vormen twee of meer armen van een weg- en afstandwijzer een rechten, of in elk geval een niet zeer stompen hoek, dan is het voor een goede zichtbaarheid noodig de onderscheiden armen niet op dezelfde hoogte aan den paal te bevestigen maar in hoogte te doen verspringen.

Weg- en afstandwijzers zullen gewoonlijk de dichtstbijzijnde regentschaps- of afdeelingshoofdplaats aanduiden en voorts grootere, verderaf gelegen plaatsen.

In de tweede plaats komen voor bebakening met weg- en afstandwijzers in aanmerking wegen, welke speciaal naar ondernemingen, uitspanningsplaatsen, e.d. voeren.

In bijlage No. 17 zijn ten slotte nog verschillende, door de K.V. „J.M.C.” gebezigde oriënteeringsbakens afgebeeld.

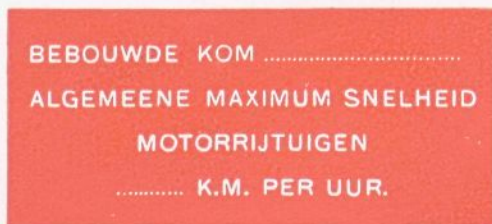
BESTAANDE SNELHEIDSBAKENS

Snelheidsbeperking voor bepaalde wegen binnen dan
wel buiten bebouwde kommen voor alle motorrijtuigen.



A

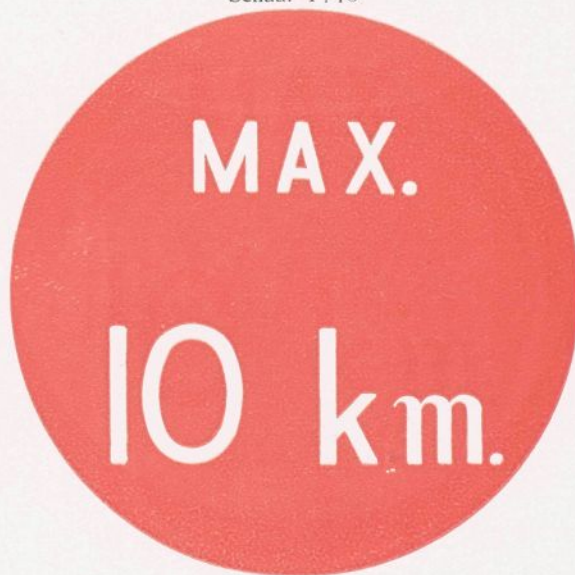
Snelheidsbeperking voor alle wegen binnen
bebouwde kommen voor alle motorrijtuigen



B

AANBEVOLEN SNELHEIDSBAKENS

Schaal 1 : 10



A



B

Sluiting in elke richting van den te berijden weg.
Voortdurend Tijdelijk



Sluiting in een bepaalde richting van den te berijden weg.
Voortdurend





Rijverbod voor alle voertuigen.



Rijverbod voor alle motorvoertuigen.

De pijl kan eventueel worden weggelaten.

VOLLEN RIJVERBODSBAKENS

Bijlage 4

Schaal 1: 10



Rijverbod voor grobaks of tijkars.

Indirect rijverbod.



Rijverbod voor alle voertuigen behalve rijwielen
(ter aanduiding van rijwielpaden).

BESTAANDE GEVAAR BA



Hindernis.



Bocht.



Viersprong.



Driesprong.

GEVAAR

BAKENS DER K.V. „J M.C.”



Bewaakte overweg.



Onafgesloten overweg.



Stijging.



Daling.

1875

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY

ASTOR LENOX TILDEN FOUNDATION

1875

NEW YORK

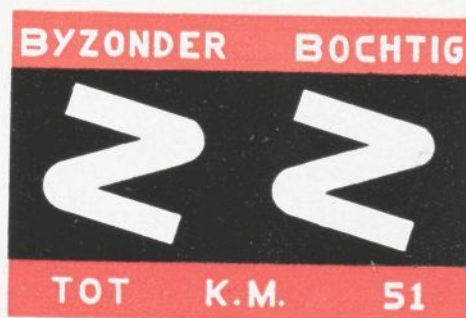
1875

1875

BESTAANDE GEVAARBAKENS

DER

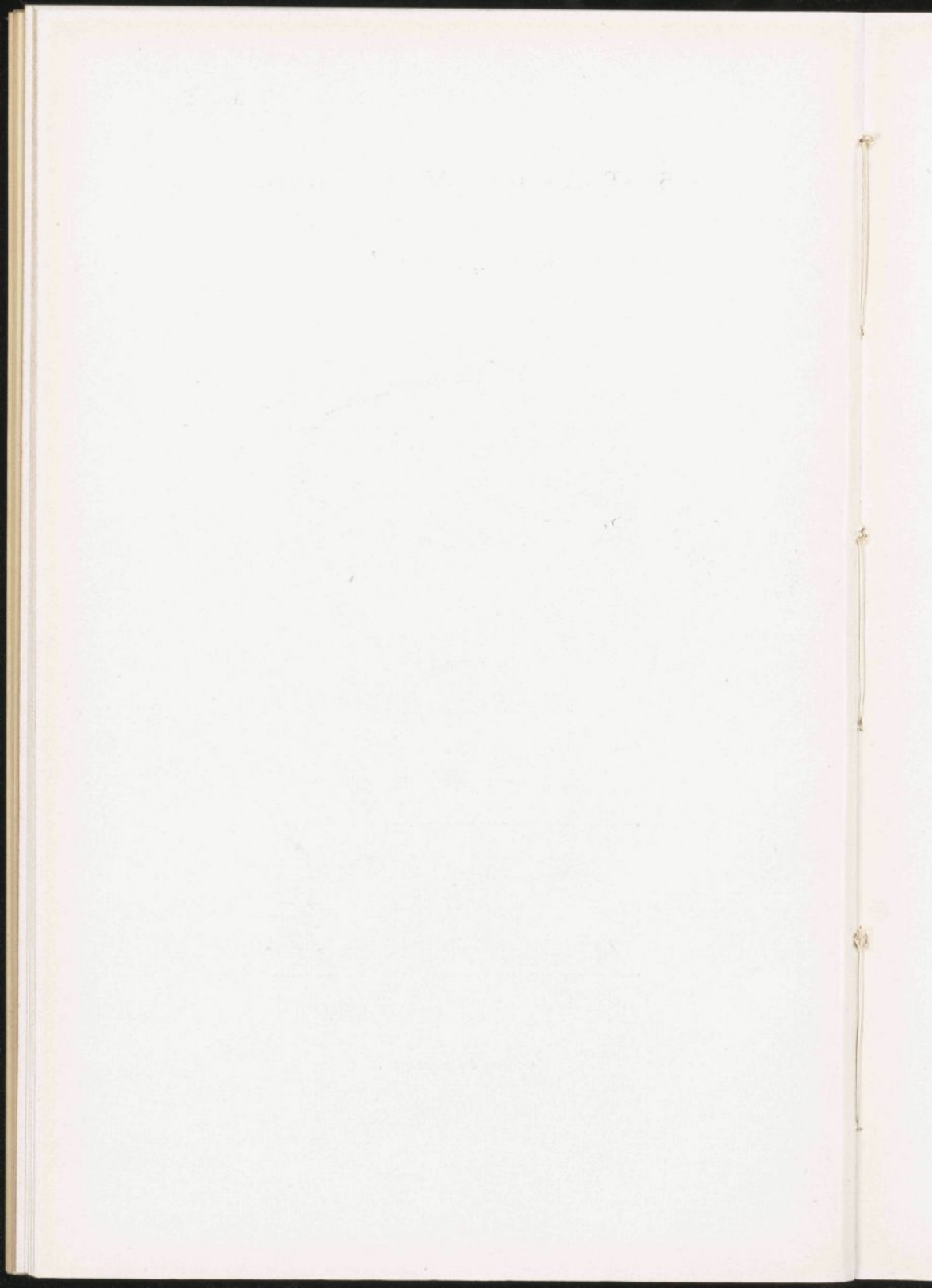
K. V. „J. M. C.”



Vele bochten.



Bochten en hellingen.

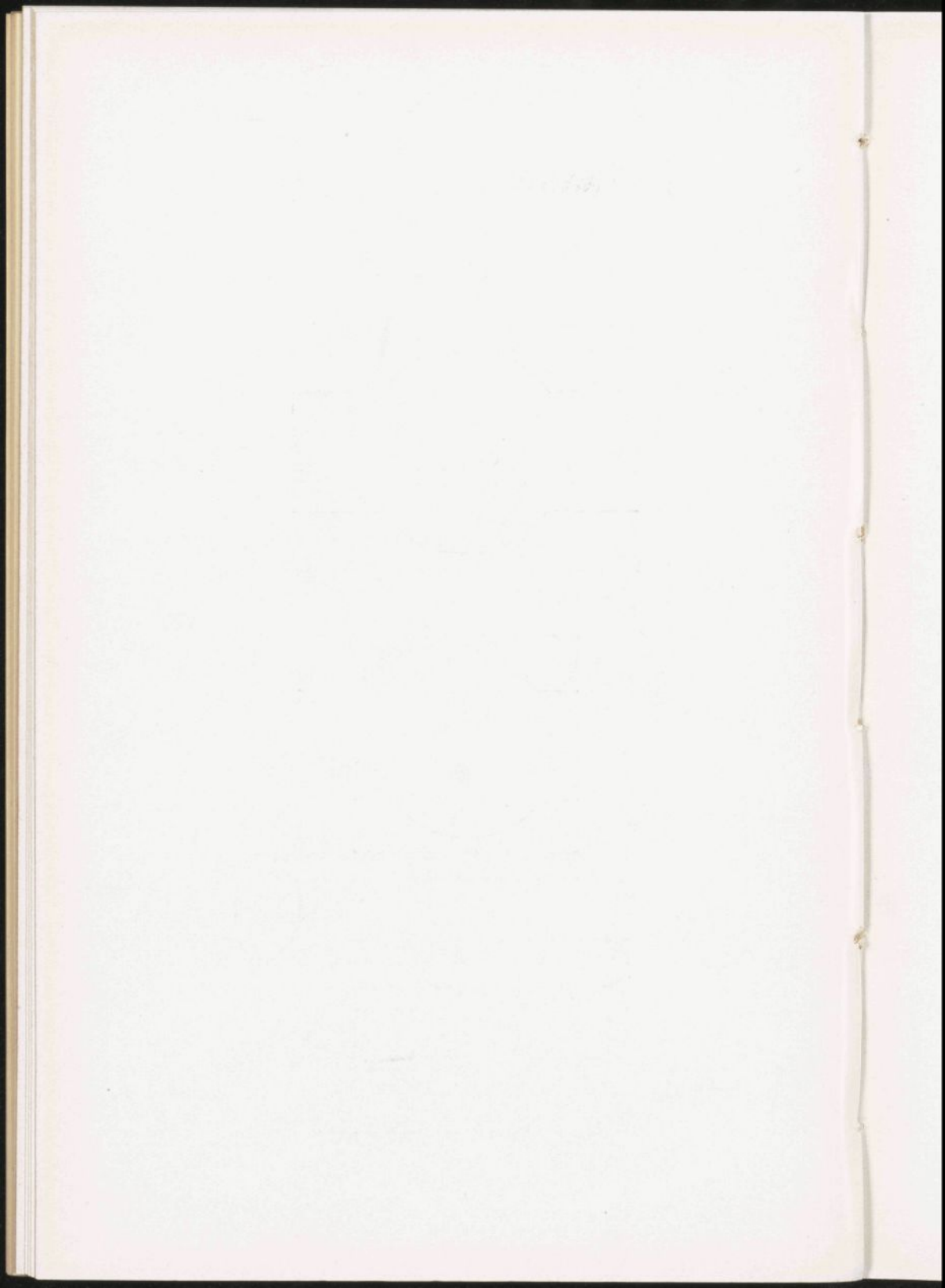


BESTAANDE GEVAARBAKENS

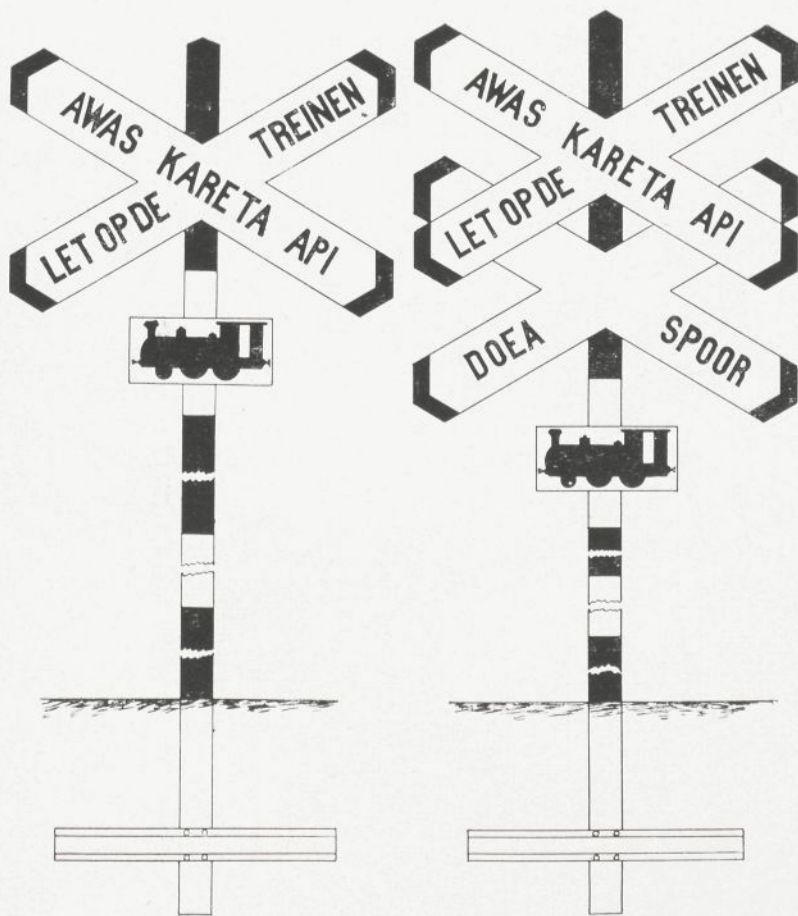
DER

K. V. „J. M. C.”





BESTAANDE GEVAARBAKENS
DER
SPOORWEGONDERNEMINGEN HIER TE LANDE.
(Nabij onbewaakte overwegen).



Enkelspoor

Dubbelspoor

BESTAANDE GEVAARBAKENS.

INTERNATIONALE NORMEN VAN 1909.



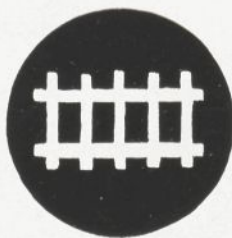
Dwarsgeul.



Bocht.



Kruising.



Overweg.

BESTAANDE GEVAARBAKENS.

INTERNATIONALE NORMEN VAN 1926.



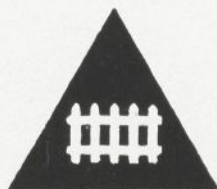
Dwarsgeul.



Bocht.



Kruising.

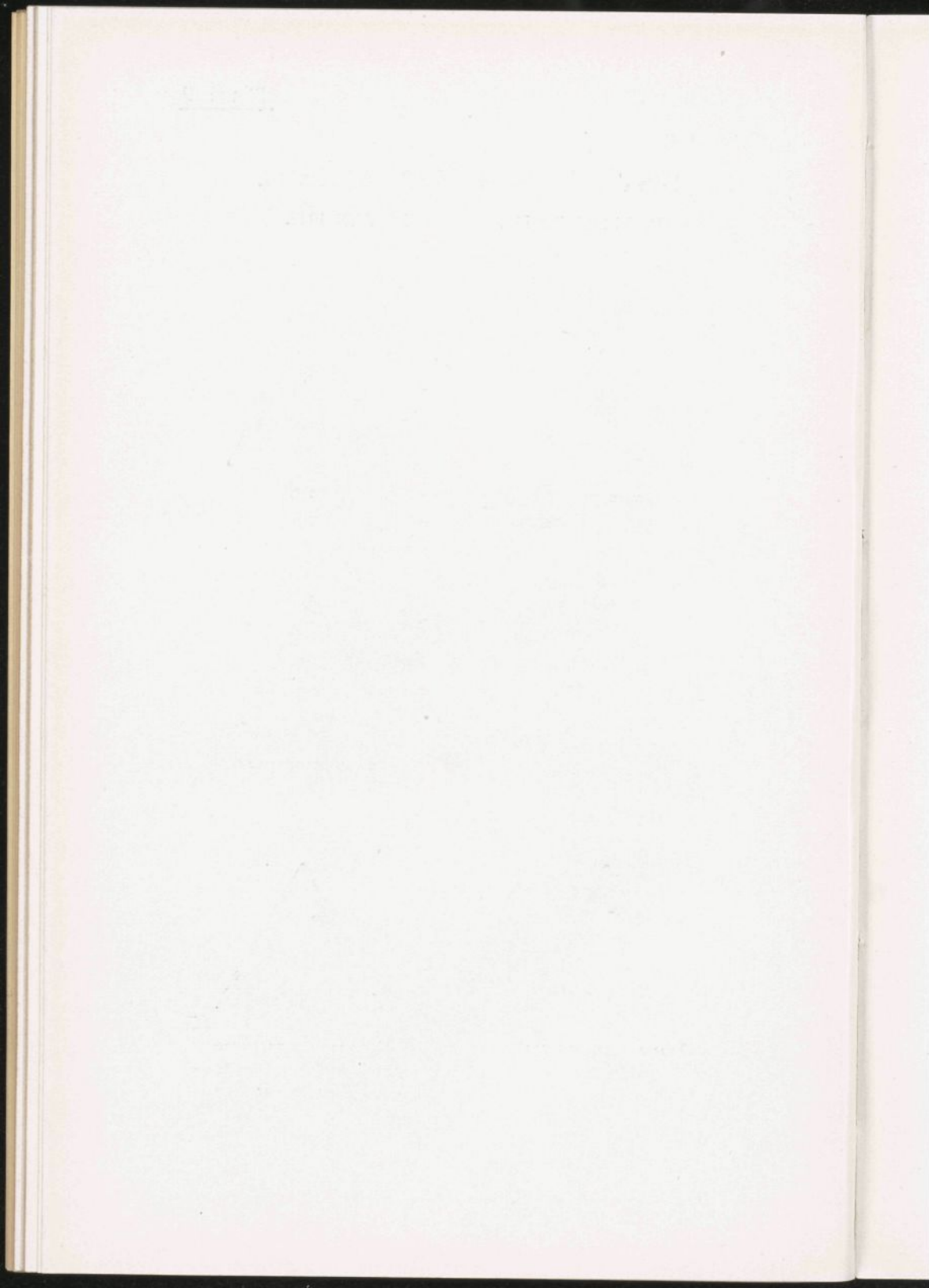


Bewaakte overweg.



Onbewaakte overweg.

Algemeen gevaarbak
(„open” driehoek te gebruiken in landen met sneeuwval).



AANBEVOLEN GEVAARBAKENS

Schaal 1:10



Algemeen gevaarteeken.

AANBEVOLEN GE

(J. M. C. MO

Schaal 1 : 10



Dwarsgeul.



Kruising.

EVOLLEN GEVAARBAKENS

(J. M. C. MODEL)

Schaal 1 : 10



Bocht.

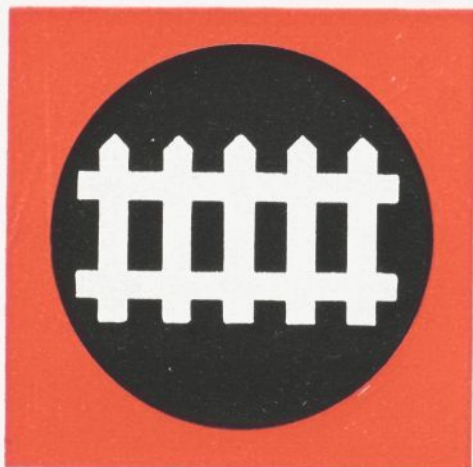


Driesprong.

AANBEVOLEN GEV

(J. M. C. MOD

Schaal 1 : 10



Overweg met sluitboomen.



Stijging.

VOLEN GEVAARBAKENS.

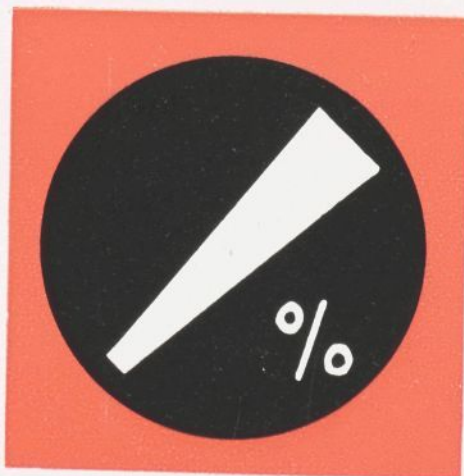
(J. M. C. MODEL)

Schaal 1 : 10

Bijlage 11a



Overweg zonder sluitboomen.

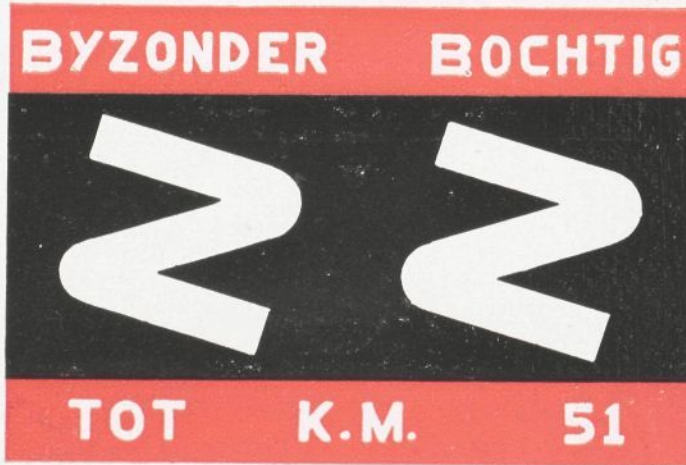


Daling.

AANBEVOLEN GEV

(J. M. C. MOD

Schaal 1 : 10

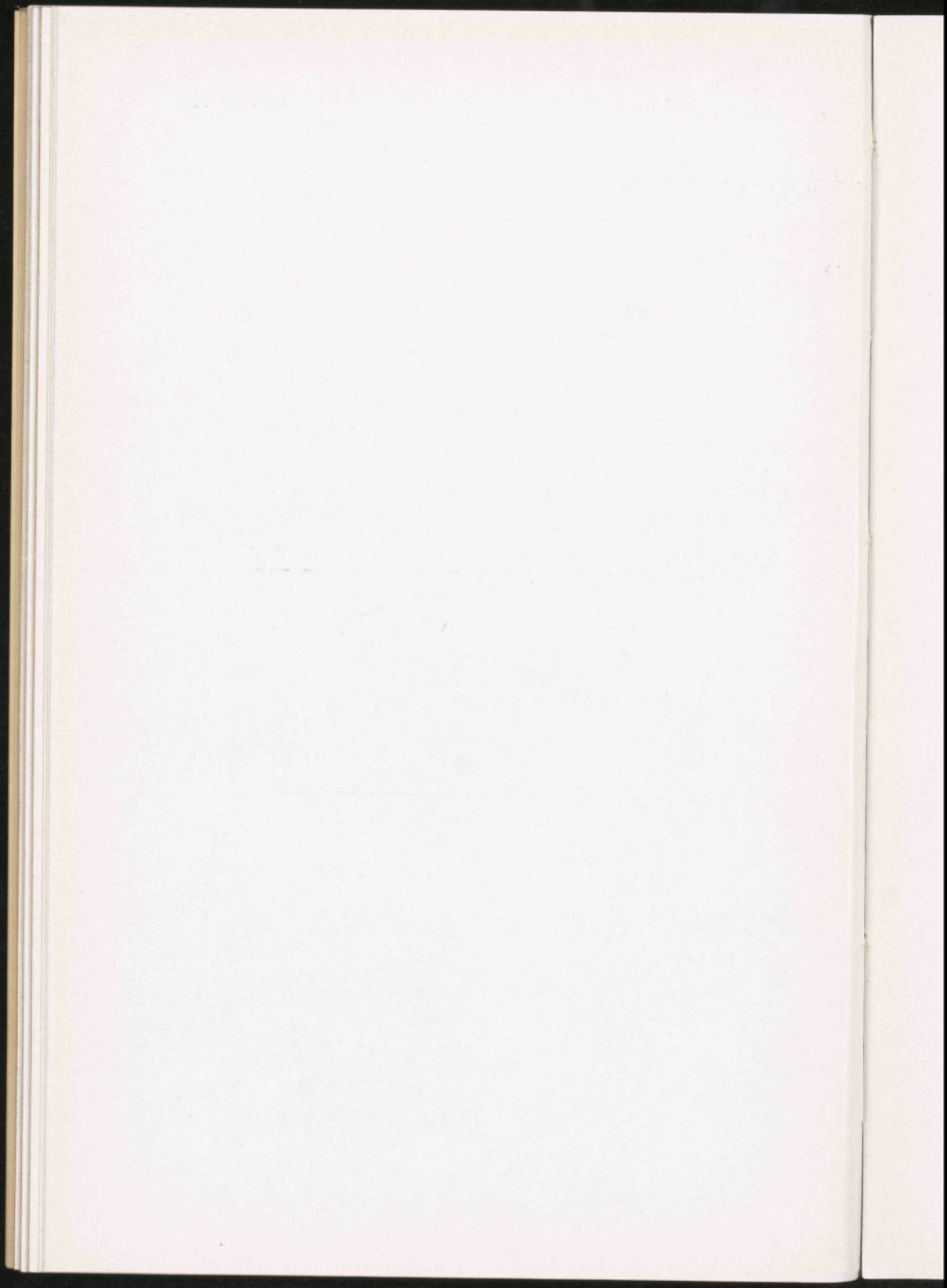


EVOLUEN GEVAARBAKENS
(J. M. C. MODEL)

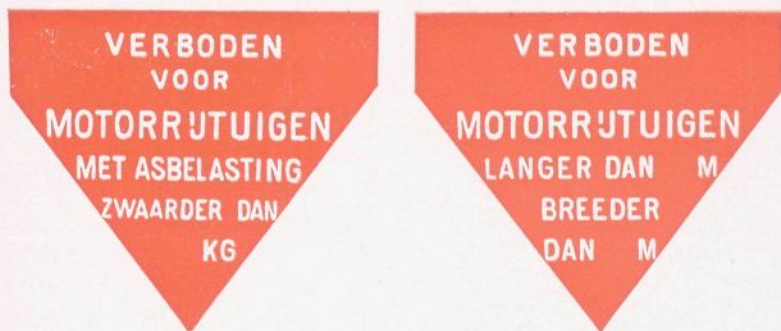
Schaal 1 : 10



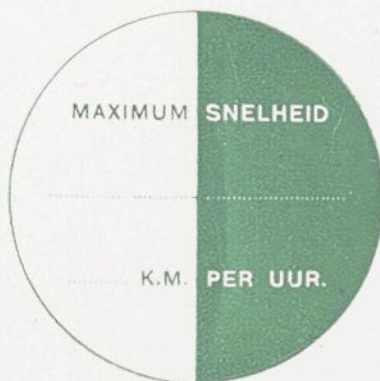
BANDJIR TE



BESTAANDE GEWICHTSBAKENS



Snelheidsbeperking voor bepaalde wegen binnen dan wel buiten bebouwde kommen voor bepaald aangewezen soorten van motorrijtuigen.



Snelheidsbeperking voor alle wegen binnen bebouwde kommen voor bepaald aangewezen soorten van motorrijtuigen.



AANBEVOLEN GEWICHTSBAKENS

Schaal 1 : 10
VOOR EEN :



Tertiairen weg (normaal bakentype)



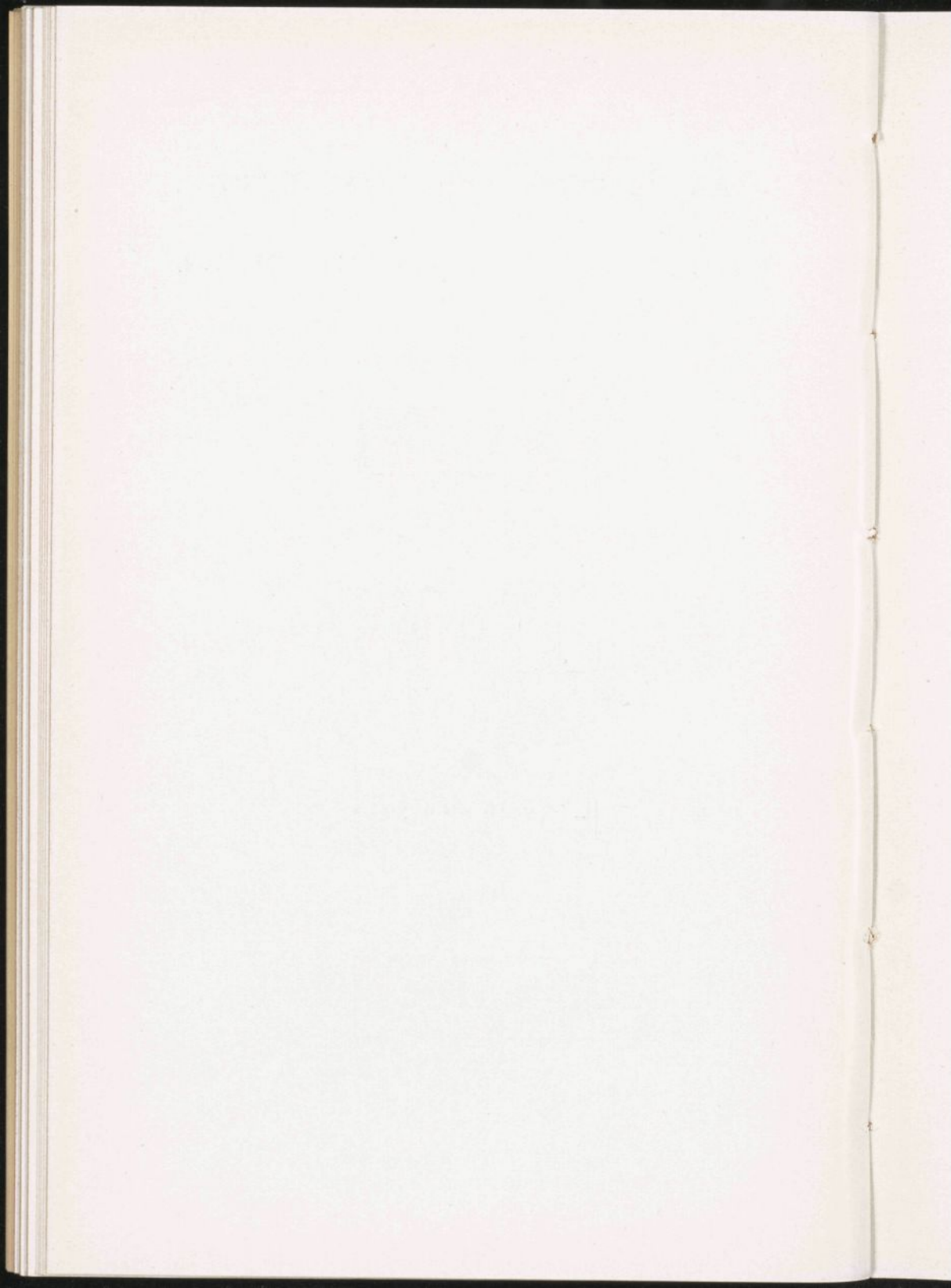
Bijzonderen weg



Speciaal weggedeelte (in een tertiairen weg)

AANBEVOLEN GEWICHTSPLATEN
VOOR
VRACHTVOERTUIGEN EN AUTOBUSSEN.
Schaal 1 : 10





BESTAAND GRENSBAKEN

DER

K. V. „J. M. C.”



AANBEVOLEN GRENSBAKEN

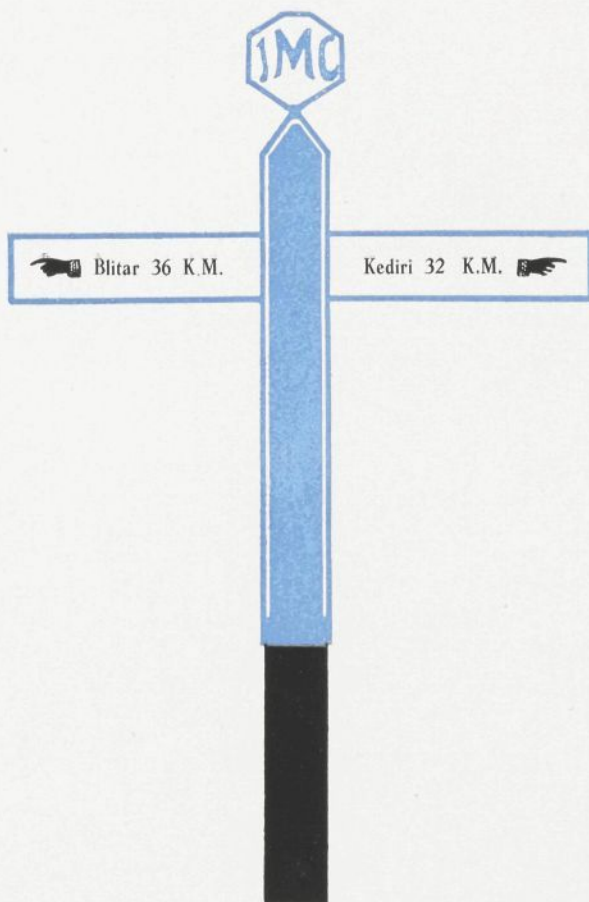
Schaal 1 : 10



AA

B

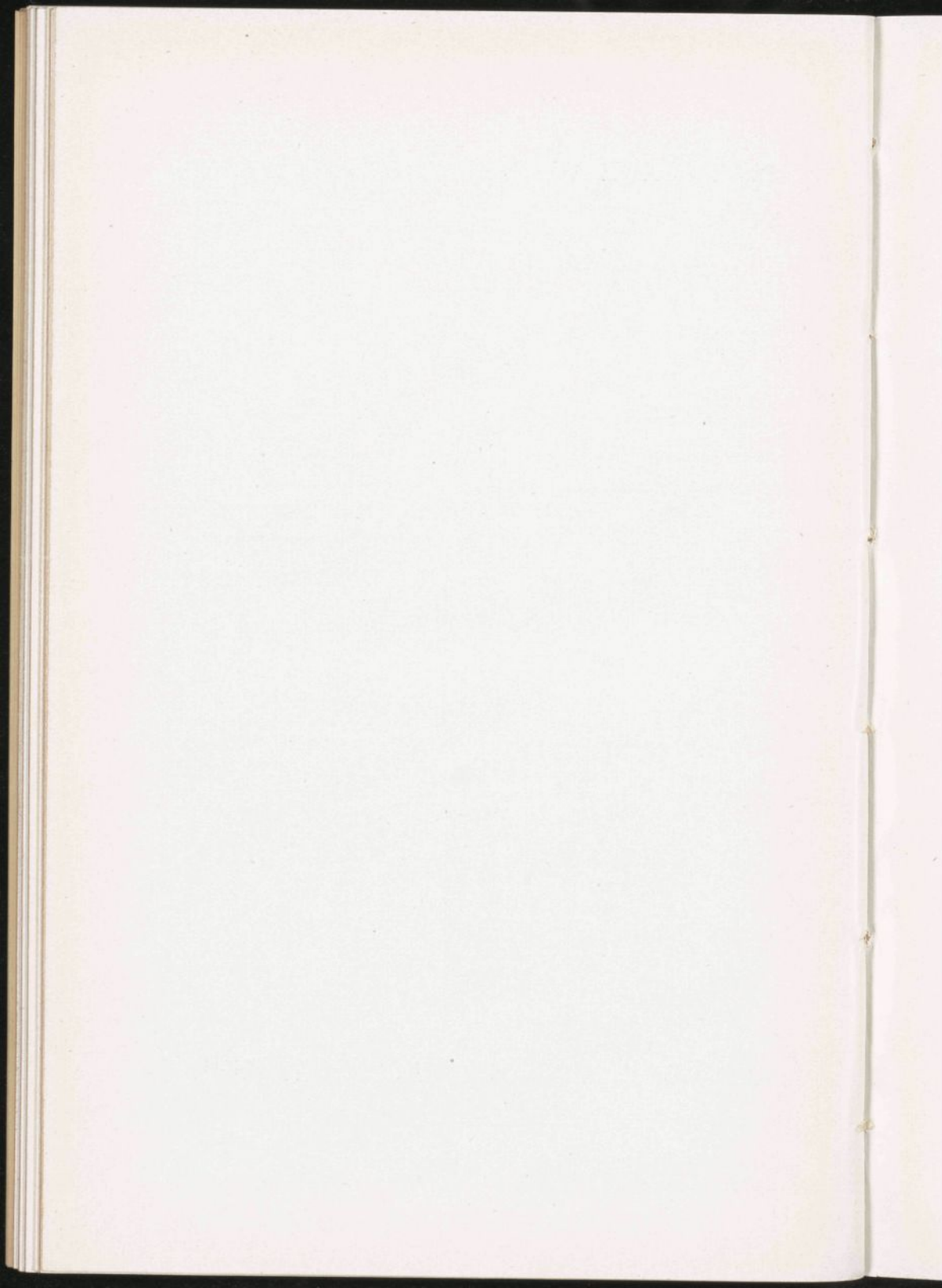
BESTAANDE WEG- EN AFSTANDWIJZER
DER
K. V. „J. M. C.”



AANBEVOLEN WEG- EN AFSTANDWIJZER-BLAD

BATAVIA 110 km.





ORIËNTATIE-BAKENS

DER

K. V. „J. M. C.”



