



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

DEPARTEMENT INFRASTRUCTUUR

ALGEMEEN REGLEMENT

DER

SEININRICHTING

(ARS)

Bundel I.

ALGEMEENHEDEN — SEINEN

Titel I — ALGEMEENHEDEN



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

DEPARTEMENT INFRASTRUCTUUR

ALGEMEEN REGLEMENT

DER

SEININRICHTING

(ARS)

Bundel I.

ALGEMEENHEDEN — SEINEN

Titel I — ALGEMEENHEDEN

**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE BIJVOEGSELS AAN HET ARS —
BUNDEL I — TITEL I, UITGEGEVEN MET HET BERICHT Nr. 8 I van 1990.**

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.

Een afzonderlijke oplage ervan wordt uitgereikt onder de code 01.

Nr. van het bijvoegsel	Nr. en datum van het bericht	Nr. der gewijzigde bladzijden	Nr. der gewijzigde artikelen	Opmerkingen

ARS

BUNDEL I

ALGEMEENHEDEN — SEINEN.

TITEL I — ALGEMEENHEDEN.

KORTE INHOUD.

HOOFDSTUK I.

LIJNEN, SPOREN EN SPOORAANSLUITINGEN — SPOORTOESTELLEN — VOERTUIGEN — GEVAARLIJKE PLAATSSEN.

	Bladz.
A. — Lijnen, sporen en spooransluitingen.	
Lijnen (art. 1)	1
Sporen — Spooransluitingen (art. 2)	2
Conventionele voorstelling van de sporen en spooransluitingen (art. 3)	2
Rijrichting (art. 4)	3
Conventionele voorstelling van de rijrichting (art. 5)	3
B. — Spoortoestellen.	
Bepalingen (art. 6)	3
Conventionele voorstelling van de spoortoestellen (art. 7)	4
Bediening, stand en vastzetting van de spoortoestellen (art. 8)	5
Combinatie van spoortoestellen (art. 9)	5
C. — Voertuigen.	
Stel (art. 10)	6
Dienstvoertuigen (art. 11)	7
D. — Gevaarlijke plaatsen.	
Bepaling (art. 12)	7
Bestendige gevaarlijke plaatsen (art. 13)	7
Tijdelijke gevaarlijke plaatsen (art. 14)	8

HOOFDSTUK II.
SEININRICHTING.

	Bladz.
A. — Programma (art. 15)	9
B. — Middelen.	
Seinen (art. 16)	9
Posten (art. 17)	10

HOOFDSTUK III.

**BEGRIPPEN MET BETREKKING TOT HET VERKEER —
INACHTNAME VAN DE SEINEN — MIST —
VERSCHILLENDE DOCUMENTEN.**

A. — Begrippen met betrekking tot het verkeer.	
Stopsein (art. 18)	13
Beweging (art. 19)	13
Rijden met normale snelheid en rijden op het zicht (art. 20)	13
Aard van de beweging (art. 21)	14
Regime van de beweging (art. 22)	14
Aard en plaats der stopseinen (art. 23)	14
Wisselstraat — Reisweg (art. 24)	15
Sperr en blokstelsel (art. 25)	15
B. — Inachtnaame van de seinen (art. 26)	15
C. — Mist (art. 27)	16
D. — Verschillende documenten.	
Algemene onderrichtingen (art. 28)	16
Schematische seininrichtingsplans (art. 29)	16
Plaatselijke onderrichtingen (art. 30)	16

ARS

Bundel I.

ALGEMEENHEDEN — SEINEN.

TITEL I.

ALGEMEENHEDEN.

HOOFDSTUK I.

LIJNEN, SPOREN EN SPOORAANSLUITINGEN — SPOORTOESTELLEN — VOERTUIGEN — GEVAARLIJKE PLAATSEN.

A. — LIJNEN, SPOREN EN SPOORAANSLUITINGEN.

LIJNEN.

1	Op het net zijn er dubbelspoorlijnen en enkelspoorlijnen, gerangschikt in: a) hoofdpijnen , bereden door reizigers- en goederentreinen met een snelheid die meestal hoger ligt dan 40 km/h; b) lokale lijnen , onderverdeeld in: — lijnen met vereenvoudigde exploitatie , bereden door goederentreinen en door buitengewone reizigerstreinen, mits voor deze laatste de voorafgaande toelating van de dienst I sporen bekomen werd, met een snelheid die niet hoger ligt dan 40 km/h; — industriële lijnen , uitsluitend bereden door goederentreinen, die aangesloten bedienen, met een snelheid die niet hoger ligt dan 40 km/h. Het departement Transport publiceert de lijsten met de lijnen van het net die tot de verschillende klassen behoren.
---	--

SPOREN — SPOORAANSLUITINGEN.

2 Volgens de bewegingen, die er normaal op toegelaten zijn, onderscheidt men:

a) **in de stations:**

1) **de hoofdsporen**, in regelmatige dienst bestemd voor de reizigers- en de goederentreinen.

Zij omvatten:

— **de doorgaande hoofdsporen**, normaal bestemd voor de doorrit van de treinen, die in het station niet stoppen en waarop steeds de seininrichting van de volle baan, en meer bepaald de herhaling van de seinen, toegepast wordt;

— **de ontvanghoofdsporen**, normaal bestemd voor het verkeer van de treinen, die in het station stoppen, en waarop de seininrichting van de volle baan, en meer bepaald de herhaling van de seinen, slechts toegepast wordt in de gevallen, gewettigd om exploitatienoodwendigheden;

2) **de rangeersporen** bestemd voor rangeerbewegingen;

b) **buiten de stations:**

1) **de hoofdsporen**, die twee naburige stations of de uiteinden van een lijn verbinden;

2) **de wijksporen**, die met een hoofdspoor, buiten de stations, verbonden zijn en die voor de uitwijking van treinen en/of de bediening van tusseninstallaties aangewend worden.

De **spooransluitingen** zijn installaties, buiten de stations of in de stations gelegen en ten dienste van particulieren, van de dienst van het Materieel en van de dienst Infrastructuur.

CONVENTIONELE VOORSTELLING VAN DE SPOREN EN SPOORAANSLUITINGEN.

3 De sporen en spooransluitingen worden conventioneel voorgesteld door een doorlopende streep, waarvan de breedte hierna gegeven is:

Aard van de lijn	Ligging en aard van het spoor		Breedte in mm
	In de stations	Buiten de stations	
Hoofdlijn	Doorgaand hoofdspoor	Hoofdspoor	1
	Ontvanghoofdspoor	Wijkspoor	0,6
	Rangeerspoor	—	0,2
Spooransluiting			
Lokale lijn	Al de sporen		0,2
	Spooransluiting		

RIJRICHTING.

- 4 Op de dubbelspoorlijnen, behalve op het lijnvak Montzen-Aachen (West), rijden de treinen normaal links.

Een **gespecialiseerd spoor** is een spoor dat, in normale dienst, in een welbepaalde richting bereeden wordt.

Een **banaal spoor** is een spoor dat, in normale dienst, in beide richtingen mag bereeden worden.

CONVENTIONELE VOORSTELLING VAN DE RIJRICHTING.

- 5 De rijrichtingen duidt men als volgt aan:
- op een gespecialiseerd spoor:
 - een pijl, op de streep, die de gesignaleerde normale rijrichting aanduidt (fig. 1);
 - een pijl, boven de streep, die de andere gesignaliseerde rijrichting aanduidt (fig. 1bis);
 - op een banaal spoor:
 - twee pijlen in tegengestelde zin, boven de streep, die de beide gesignaliseerde rijrichtingen aanduiden (fig. 2).



Fig. 1.



Fig. 2.



Fig. 1bis.

B. — SPOORTOESTELLEN.

BEPALINGEN.

- 6 De wissel verzekert de continuïteit tussen twee (fig. 3) of tussen drie sporen (fig. 4) en het gemeenschappelijk spoor dat ze verlengt.

De **gewone kruising** (fig. 5) wordt aan de snijding van twee sporen geplaatst, zonder de mogelijkheid om van het ene spoor op het andere over te gaan.

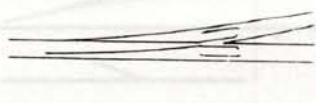


Fig. 3.



Fig. 4.



Fig. 5.

6 (vervolg) De gewone kruising met tongen (fig. 5bis) vervult dezelfde rol als deze van de gewone kruising.

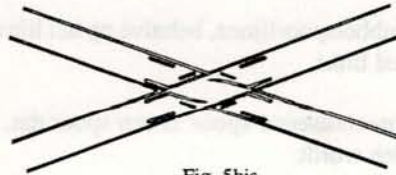


Fig. 5bis.

De halve Engelse wissel wordt aan de snijding geplaatst van twee sporen, met de mogelijkheid om van één der sporen op het andere over te gaan (fig. 6); de Engelse wissel heeft de mogelijkheid om van elk der sporen op het andere over te gaan (fig. 7).



Fig. 6.



Fig. 7.

De tongen zijn de beweegbare delen van een wissel of van een gewone kruising met tongen; het vast punt van de tong is de wortel, het andere uiteinde heet de spits.

Met uitzondering van een gewone kruising (met tongen) en van een ontspoortong, bestaat een spoortoestel uit zoveel wissels als dat er verschillende bedieningstoestellen het spoortoestel bedienen.

De ontspoortong is tussengevoegd in een reeks spoorstaven waarvan ze de continuïteit kan onderbreken (fig. 8).



Fig. 8.

CONVENTIONELE VOORSTELLING VAN DE SPOORTOESTELLEN.

7

Benaming	Voorstelling
Enkele wissel	
Driewegwissel	
Gewone kruising	
Gewone kruising met tongen	
Halve Engelse wissel	
Engelse wissel	
Ontspoortong	

Fig. 9.

BEDIENING, STAND EN VASTZETTING VAN DE SPOORTOESTELLEN (met uitzondering van de gewone kruising).

8 Men bedient de tongen ofwel ter plaatse ofwel vanuit een centrale post.

De bediening ter plaatse geschiedt door middel van een enkelwerkende of van een dubbelwerkende handel.

Een spoortoestel dat men door middel van een enkelwerkende handel bedient, herneemt zijn oorspronkelijke stand zodra men de handel na de bediening loslaat; een spoortoestel dat men door middel van een dubbelwerkende handel bedient blijft in de stand waarin men het plaatst.

De bediening vanuit een centrale post geschiedt door middel van een elektrisch of van een mechanisch bedieningstoestel.

De uiterste standen dat een spoortoestel kan innemen worden, in functie van de aard van de post, ofwel **normale** of **omgelegde** stand, ofwel **linkse** of **rechtse** stand genoemd.

De **normale stand** wordt bij de opstelling van de installatie bepaald en is bij elk spoortoestel aangeduid op het sporenplan, bijlage tot de plaatselijke onderrichting van post; de andere stand is de **omgelegde stand**.

Voor de spoortoestellen waarvan de stand niet bepaald wordt door normaal of omgelegd, maakt men gebruik van de uitdrukking **links** of **rechts**.

Men zegt dat een wissel **links** ligt zo een voertuig, dat de wissel vanaf de spits naar de wortel berijdt, gericht is naar het spoor dat het meest links gelegen is; men zegt dat een wissel **rechts** ligt zo hetzelfde voertuig naar het spoor gericht is dat het meest rechts gelegen is. Om de linkse en rechtse stand van een gewone kruising met tongen te bepalen, moet men dit spoortoestel beschouwen als een geheel van twee punt aan punt gelegen wissels.

Men zegt dat een ontspoortong in haar linkse of rechtse stand ligt als zij een beweging, die haar tegen de spits in berijdt, naar links of naar rechts richt.

Wanneer een tong van de spits naar de wortel bereden wordt, zegt men dat ze **tegen de spits in** bereden wordt; zo ze in de andere richting bereden wordt, dan zegt men dat ze **langs de wortel** bereden wordt.

De tongen die tegen de spits in bereden worden zijn over 't algemeen **vastgezet**, hetzij door afzonderlijke vastzetinrichtingen, hetzij door het bedieningstoestel zelf.

COMBINATIE VAN SPOORTOESTELLEN.

9 Men noemt:

— **gewone vertakking**, de plaats waar een lijn zich van een andere lijn afscheidt met een kruising van sporen op een zelfde niveau (fig. 10 en 11);

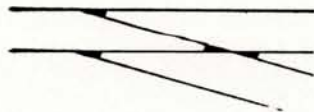


Fig. 10.

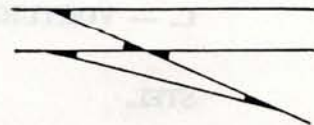


Fig. 11.

- 9 (vervolg) — Engelse vertakking, de vertakking zonder een kruising van sporen op een zelfde niveau (fig. 12);

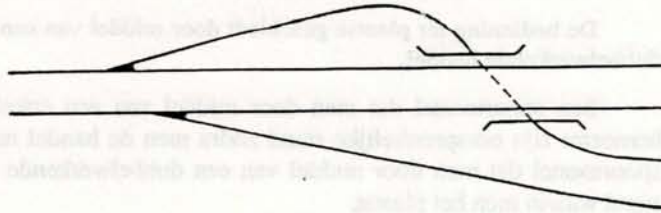


Fig. 12.

- wisselverbinding, het geheel van twee wissels met hun aansluitrails dat twee gelijklopende sporen verbindt (fig. 13);

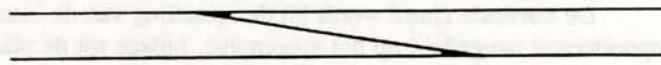


Fig. 13.

- doorsteek of transversaal, een reeks spoortoestellen gelegen in een rechte lijn die verscheidene evenwijdige sporen snijdt (fig. 14);
- kruisverbinding, het geheel van de spoortoestellen van de twee wisselverbindingen of van twee doorsteken die elkaar kruisen (fig. 15);
- wisselcomplex, het geheel van de spoortoestellen dat hetzij de inrij, hetzij de uitrij van een station uitmaakt (fig. 16).

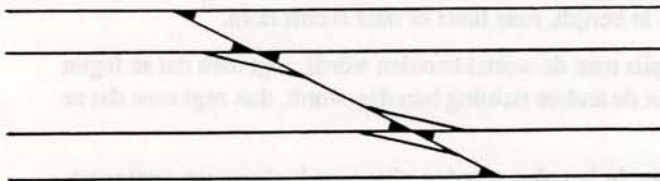


Fig. 14.



Fig. 15.

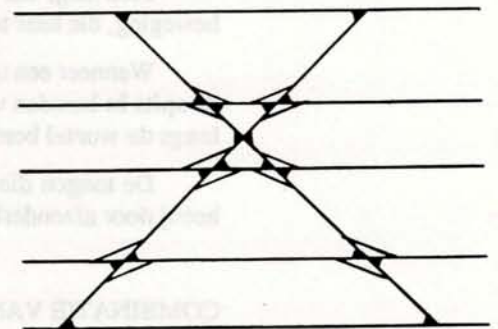


Fig. 16.

C. — VOETUIGEN.

STEL.

- 10 Een stel is het geheel van aan elkaar gekoppelde voertuigen, bestemd om een trein samen te stellen of om een rangering uit te voeren.

DIENSTVOERTUIGEN.

- 11 De dienstvoertuigen worden gebruikt door de diensten I en M; het betreft: de tractor (fig. 17), de speciale werktuigen van de dienst I, de weg-spoortractor M, de lorrie (fig. 18).

Ze zijn onderverdeeld in:

- **zware voertuigen**, die in staat zijn om de spoorstroomkringen, de geïsoleerde rails en de railcontacten te doen werken;
- **lichte voertuigen**, in het tegengesteld geval (enerzijds omwille van hun gewicht en anderzijds omdat de linkse wielen elektrisch geïsoleerd zijn van de rechtse).

Behalve de lorrie, zijn al de voornoemde voertuigen "krachtvoertuigen".

De lorrie (fig. 18) heeft minstens vier wielen en kan gemakkelijk uit het spoor gelicht worden.

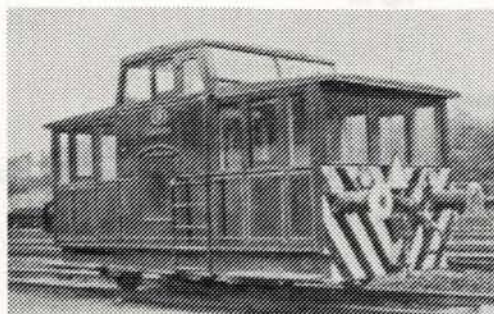


Fig. 17.

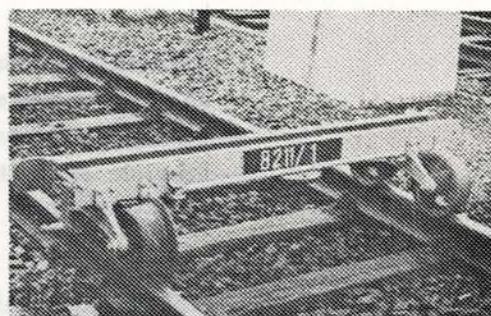


Fig. 18.

D. — GEVAARLIJKE PLAATSEN.

BEPALING.

- 12 Een **gevaarlijke plaats** is een plaats, die door het spoorwegverkeer slechts mag overschreden worden als de verkeersveiligheid vooraf verzekerd werd door aangepaste maatregelen.

BESTENDIGE GEVAARLIJKE PLAATSEN.

- 13 Deze gevaarlijke plaatsen zijn:
- de **spoortoestellen** en meer bepaald, hetzij de tongspitsen, hetzij de plaats vanaf dewelke het tussenspoor minder bedraagt dan:
 - 2 m of dan het grenstussenspoor, aan de bundelkoppen;
 - 2,35 m, tussen een hoofdspoor en een laadspoor (ARB, bundel III, 1^o deel).

- 13 Deze plaats wordt meestal aangeduid door een houten of betonnen balk, vrije-
(vervolg) ruimtebalk genoemd (fig. 19).

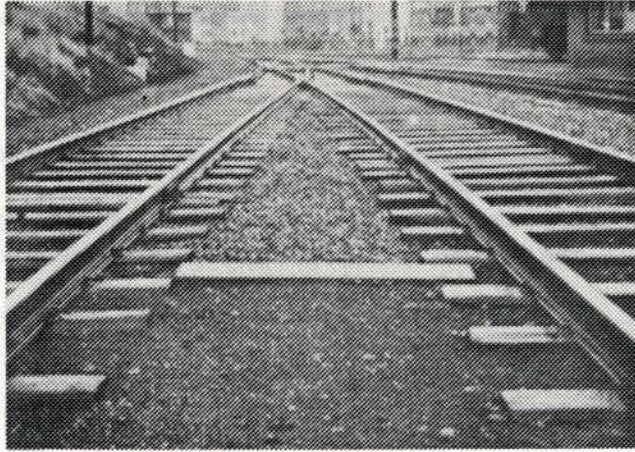


Fig. 19.

- de beweegbare bruggen;
- de grens, die door een kleine beweging kan bereikt worden;
- bepaalde overwegen;
- bepaalde sectiescheidingen van de rijdraad (uitsluitend voor de elektrische krachtvoertuigen).

TIJDELIJKE GEVAARLIJKE PLAATSEN.

- 14 Deze gevaarlijke plaatsen worden gevormd door de uiteinden van een trein of van een stel (stilstaand of in beweging), een hinder in het spoor, een gebroken spoorstaaf, een werf, enz.

HOOFDSTUK II.

SEININRICHTING.

A. — PROGRAMMA.

- 15 De seininrichting moet aan de bestuurders nauwkeurig de aanduidingen verstrekken die nodig zijn voor de uitvoering van elke beweging, voorzien in het exploitatieprogramma.

Zij moet er voor instaan dat de bereden wisselstraat:

- geen enkele onderbreking heeft en niet kan gesneden worden;
- niet ingenomen is door een andere beweging in dezelfde of in de tegengetelde zin;
- met de toegelaten snelheid kan bereden worden.

B. — MIDDELEN.

SEINEN.

- 16 De bestuurders ontvangen de nodige aanduidingen door middel van toestellen, die "seinen" genoemd worden.

Er zijn:

- handseinen;
- vaste seinen.

De **handseinen** omvatten optische seinen en geluidsseinen; ze kunnen te allen tijde en op een willekeurige plaats van de baan gebruikt of door de in het verkeer opgenomen voertuigen gedragen of gegeven worden.

Als handseinen worden hoofdzakelijk gebruikt: de vlaggen, de lichten, de toorts met rode vlam, de klapper, de hoorn, de fluit en de claxon.

De **vaste seinen** zijn blijvend op een wel bepaalde plaats van de baan opgesteld.

De vaste seinen kunnen:

- ofwel meerdere verschillende aanduidingen geven:
Dit is bijvoorbeeld het geval voor de dag- en nachtlichtseinen (fig. 20) en voor de seinen met 2 of met 3 standen uitgerust met armen of draaiende borden, 's nachts bevestigd door lichten (fig. 21);
- ofwel één onveranderlijke aanduiding geven.
Dit is bijvoorbeeld het geval voor de bakens en de snelheidsseinen.



Fig. 20

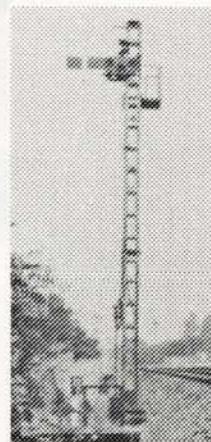


Fig. 21

POSTEN.

- 17 De seinposten centraliseren over 't algemeen de bedieningstoestellen van de seininstallaties tussen dewelke de afhankelijkheden verwezenlijkt zijn door mechanische of elektrische organen, die "koppelingen" genoemd worden.

Er zijn posten met elektrische bediening en posten met mechanische of elektro-mechanische bediening.

De posten met elektrische bediening zijn posten waarvan de bedieningstoestellen krukken en schakelaars zijn en alwaar de verbinding met de baan elektrisch verwezenlijkt is.

Er zijn:

- posten met afzonderlijke bediening van wissels, wisselstraten en seinen, waar er afzonderlijke krukken zijn voor de wisselbediening, het inklinken van de wisselstraat en het openzetten van de seinen;
- posten van het wisselstraat-seinkruktype, waar men met één kruk met drie opeenvolgende standen al de wissels van een wisselstraat bedient, de wisselstraat inklinkt en het sein opent;
- al-relaisposten, waar de wisselbediening, het inklinken van de wisselstraat en het openzetten van de seinen door middel van schakelaars geschiedt (fig. 22).

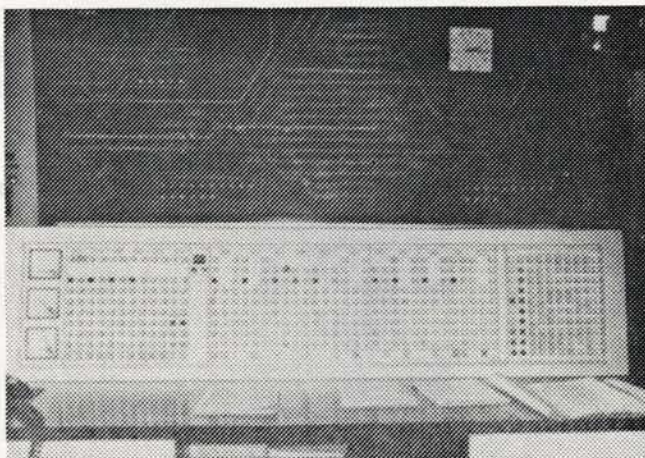


Fig. 22.

- 17** De posten met mechanische en elektro-mechanische bediening zijn posten waarvan de bedieningstoestellen handels zijn en alwaar de verbinding met de toestellen in de baan mechanisch verwezenlijkt is; de meest gebruikelijke post wordt door de fig. 23 weergegeven.
- (vervolg)

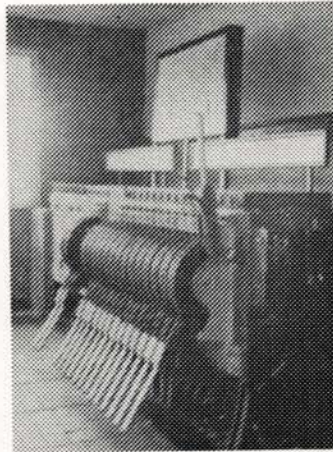


Fig. 23.

Wanneer koppelingen nodig zijn in de installaties waar de bedieningen niet gekoncentreerd zijn, kunnen ze door middel van sleutels en sloten ofwel door andere toestellen verwezenlijkt worden.

HOOFDSTUK III.

BEGRIPPEN MET BETREKKING TOT HET VERKEER — INACHTNAME VAN DE SEINEN — MIST — VERSCHILLENDE DOCUMENTEN.

A. — BEGRIPPEN MET BETREKKING TOT HET VERKEER.

STOPSEIN.

- 18 Men noemt "stopsein" een vast sein of een handsein waarvan één der aanduidingen die het kan geven, de verplaatsing van een spoorvoertuig of van gekoppelde spoorvoertuigen in een bepaalde zin verbiedt.

BEWEGING.

- 19 Met uitzondering van deze, behandeld in de opmerking van het art. 21, mag geen enkele verplaatsing van één of meerdere spoorvoertuigen plaats grijpen zonder dat dit door een stopsein (een vast sein of een handsein) of door een mondeling of een schriftelijk bevel toegelaten is.

Een dergelijke verplaatsing noemt men "**beweging**".

Een beweging mag slechts tot aan het volgend te eerbiedigen stopsein uitgevoerd worden.

RIJDEN MET NORMALE SNELHEID EN RIJDEN OP HET ZICHT.

- 20 **Rijden met normale snelheid** geschiedt met de door de seininrichting en (of) de reglementering toegelaten snelheid.

Rijden op het zicht daarentegen geschiedt met een zodanige snelheid, dat de verantwoordelijke bediende de beweging met zekerheid kan tot stilstand brengen vóór een te voorziene hinder binnen de uitgestrektheid van het spoor dat hij duidelijk vóór zich vrij ziet (1).

(1) De snelheid die maximaal kan toegelaten zijn bedraagt 60 km/h voor grote bewegingen en 40 km/h voor kleine bewegingen. De wijze van toepassing en de maximaal toegelaten snelheden per geval zijn opgenomen in het ARM 2.2.1.

AARD VAN DE BEWEGING.

- 21 Volgens de aard van de beweging heeft men:
- een "grote beweging", die geschiedt met rijden met normale snelheid;
 - een "kleine beweging", die geschiedt met rijden op het zicht.

Opmerking.

De verplaatsing tussen het vertrekpunt van het voertuig of het stel (dienstaanvang waarbij de bestuurder door zijn voorganger niet ingelicht werd over de aard en het eventuele regime van de beweging, verandering van de zin van de rit, verandering van het nummer van de beweging, verandering van stuurkabine) en het eerst ontmoete stopsein, dat de aard van de beweging bepaalt, dient steeds als een kleine beweging te gebeuren.

REGIME VAN DE BEWEGING.

- 22 De grote beweging wordt uitgevoerd volgens het regime:
1. "normaal spoor" deze beweging gebeurt:
 - volgens de pijl op de streep die een gespecialiseerd spoor voorstelt;
 - volgens de beide rijzinnen op een banaal spoor;
 2. "tegenspoor": deze gebeurt in de tegengestelde zin van de pijl op de streep die een gespecialiseerd spoor voorstelt.

De kleine beweging daarentegen heeft geen regime. Ze gebeurt volgens de beide rijzinnen op eender welk spoor.

AARD EN PLAATS DER STOPSEINEN.

- 23 Uit de bepalingen, gegeven in het art. 21 en 22, volgt dat men de stopseinen in drie categorieën kan onderverdelen, namelijk:
- het "stopsein voor grote beweging", gewoonlijk "groot stopsein" genoemd, is een stopsein dat zich zowel tot grote als tot kleine bewegingen richt en dat de aard en het regime van de bewegingen bepaalt of(en) omvormt;
 - het "stopsein voor kleine beweging", gewoonlijk "klein stopsein" genoemd, is een stopsein dat zich enkel tot kleine bewegingen richt;
 - het "vereenvoudigd stopsein", is een stopsein dat zich zowel tot grote als tot kleine bewegingen richt, zonder echter de aard noch het regime van de bewegingen te bepalen of om te vormen.

Hieruit volgt dat:

- 1) de grote stopseinen:
 - links van het bereden spoor geplaatst zijn, of als zodanig beschouwd, voor grote bewegingen op normaal spoor;
 - rechts van het bereden spoor geplaatst zijn, of als zodanig beschouwd, voor grote bewegingen op tegenspoor;

- 23** (vervolg) 2) de **kleine stopseinen** links van het bereden spoor geplaatst zijn, of als zodanig beschouwd;
- 3) de **vereenvoudigde stopseinen** links van het bereden spoor geplaatst zijn, of als zodanig beschouwd.

Op het lijnvak Montzen - Aachen (West) plaatst men de seinen langs de andere zijde als deze, waarvan sprake hiervoor.

WISSELSTRAAT — REISWEG.

- 24** De weg, die een beweging aflegt tussen twee opeenvolgende stopseinen waartussen één of meerdere spoortoestellen liggen, noemt men een **wisselstraat of een reisweg**. Deze kan uit meerdere delen bestaan. Om de veiligheid van een dergelijke beweging te verzekeren, is het noodzakelijk dat:
- de tongen van de te berijden spoortoestellen zodanig gericht zijn dat ze de **continuïteit** van de wisselstraat verzekeren;
 - de spoortoestellen, die door de beweging niet zullen bereden worden, de aangelegde wisselstraat **beschermen** tegen versnijdingen;
 - de tongen van de spoortoestellen, die tegen de spits in bereden worden, vastgezet zijn, teneinde de **beveiliging** van de rit te bekomen.

Elk deel van een toegelaten wisselstraat of reisweg mag maar gewijzigd worden nadat het vrijgemaakt werd.

SPERREN EN BLOKSTELSEL.

- 25** De ontmoeting van twee bewegingen, in tegengestelde zin op een zelfde spoor, wordt verhinderd door één der beide rijzinnen te **sperr**en.

De afstand tussen twee bewegingen, in dezelfde zin, op een zelfde spoor, wordt verzekerd door de toepassing van de voorschriften van het **blokstelsel**.

B. — INACHTNAME VAN DE SEINEN.

- 26** De bestuurder moet de aanduidingen van de seinen **onmiddellijk en passief** in acht nemen.

Elk stopsein, dat een niet-reglementaire aanduiding geeft, moet door de bestuurder als twijfelachtig aanzien worden en verplicht tot stilhouden.

Hetzelfde geldt voor elk stopsein dat ontijdig sluit en daarna opnieuw openkomt, binnen een termijn van drie minuten, zonder dat het door de bestuurder, tot dewelke het zich richt, overschreden werd.

Een lichtsein, dat gedurende een ogenblik dooft en daarna zijn vorig uitzicht herneemt, mag niet als twijfelachtig aanzien worden.

Ieder bediende, die een twijfelachtig sein opmerkt, waarschuwt zo spoedig mogelijk de betrokken bediende van de post, stationschef, of lijnchef.

C. — MIST.

- 27 Men spreekt van "mist" indien een rode vlag overdag niet meer zichtbaar is op minstens 200 m.

D. — VERSCHILLENDE DOCUMENTEN.

ALGEMENE ONDERRICHTINGEN.

- 28 De aanleg van de seininrichting en het gebruik van om het even welke veiligheidstoestellen, maken het voorwerp uit van algemene regels die in het **Algemeen Reglement der Seininrichting (ARS)** opgenomen zijn.

SCHEMATISCHE SEININRICHTINGSPLANS.

- 29 De spoorinstallaties worden op de plans conventioneel voorgesteld door gebruik te maken van tekens, die in de verschillende titels van het ARS beschreven worden.

Deze plans worden per lijn opgemaakt en vormen de **Schematische Seinrichtingsplans (SSP)**.

PLAATSELIJKE ONDERRICHTINGEN.

- 30 De toepassing van de algemene onderrichtingen geeft in bepaalde omstandigheden aanleiding tot aanpassingen, die van post tot post verschillen. Die modaliteiten zijn in een **Plaatselijke Onderrichting (PO)** opgenomen, waarvan er één exemplaar op de betrokken post is.

In de plaatselijke onderrichting kunnen ook voorschriften voorkomen, die door bijzondere of uitzonderlijke toestanden noodzakelijk zijn en die in de algemene onderrichtingen niet voorzien zijn.

