



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

DEPARTEMENT INFRASTRUCTUUR

ALGEMEEN REGLEMENT

DER

SEININRICHTING

(ARS)

Bundel I

ALGEMEENHEDEN — SEINEN

TITEL II — HANDSEINEN



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

DEPARTEMENT INFRASTRUCTUUR

ALGEMEEN REGLEMENT

DER

SEININRICHTING

(ARS)

Bundel I

ALGEMEENHEDEN — SEINEN

TITEL II — HANDSEINEN

**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE BIJVOEGSELS AAN HET ARS —
BUNDEL I — TITEL II, UITGEGEVEN MET HET BERICHT Nr. 11 ES van 13.12.82.**

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 |
|------------------------|------------------------------|--|--|---|
| 1 | 10 ES van 1985 | 21 | 39 | Bladzijde vervangen |
| 2 | 5 I van 9.2.1988 | Korte inhoud 1 t/m 6 9 t/m 19 20 en 21 | — 4, 10 en 11 25, 26, 27, 32, 33, 36 en 39 — | Bladzijden vervangen Bladzijden vervangen Bladzijden vervangen Bladzijden verwijderen |
| 3 | 5 I van 12.1.1990 | Titelblad- zijden Korte inhoud 1 t/m 8 13 t/m 18 Bijvoegsel Bijlage I en II Bijlage III | — — 7, 8, 10, 11, 17 en 20 28, 30, 32 t/m 38 — — — | Bladzijden vervangen Bladzijden vervangen Bladzijden vervangen Bladzijden vervangen Bladzijden verwijderen Bladzijden vervangen Bladzijde bijvoegen |
| | | | | |

ARS

BUNDEL I

ALGEMEENHEDEN — SEINEN

TITEL II — HANDSEINEN

KORTE INHOUD

HOOFDSTUK I

HANDSEINEN OP DE BAAN

| | Bladz. |
|---|----------|
| A. BEPALING (art. 1) | 1 |
| B. INDELING (art. 2) | 1 |
| C. OPTISCHE HANDSEINEN | |
| I. Handstopsein. | |
| Betekenis en gebruik (art. 3) | 1 |
| Gebruikte middelen (art. 4) | 1 |
| Vertoon (art. 5) | 2 |
| Gemis aan handstopsein (art. 6) | 2 |
| Doorrijden na door handsein opgelegd stilhouden (art. 7) | 2 |
| II. Handsein tot doorrijden met snelheidsbeperking. | |
| Betekenis en gebruik (art. 8) | 3 |
| Gebruikte middelen (art. 9) | 3 |
| Vertoon (art. 10) | 4 |
| Hememen van de toegelaten snelheid (art. 11) | 4 |
| III. Handsein tot doorrijden met normale snelheid. | |
| Betekenis (art. 12) | 5 |
| Gebruikte middelen (art. 13) | 5 |
| Vertoon (art. 14) | 5 |
| IV. Conventionele voorstelling der optische handseinen. (art. 15)..... | 6 |
| V. Handstopseinhouder (art. 16) | 6 |
| VI. Merkseinen. | |
| Baken met tegenovergestelde kepers (art. 17) | 7 |
| Merksein "spoorovergang" (art. 18) | 7 |
| D. AKOESTISCHE HANDSEINEN | |
| I. Klapper (art. 19) | 8 |
| Betekenis van de ontploffing (art. 20) | 8 |
| Conventionele voorstelling (art. 21) | 8 |
| Gebruik (art. 22) | 8 |
| II. Hoorntonen (art. 23) | 9 |

| | Bladz. |
|---|--------|
| E. DEKKING VAN DE GEVAARLIJKE PLAATSEN (art. 24) | 9 |
| F. DEKKING VAN EEN HINDER (onvoorziene gevaarlijke plaats) (art. 25) | 9 |
| Toepassingsgevallen (art. 26) | 10 |
| G. SNELHEIDSBEPERKING TOEVALLIG OPGELEGD OP EEN BEPAALDE PLAATS VAN HET SPOOR | |
| I. Normaal geval. | |
| Verplichting van de bediende die kennis heeft van het feit dat de snelheidsbe- perking rechtvaardigt (art. 27) | 12 |
| Verplichtingen van de bedienden van de posten (art. 28) | 13 |
| Verplichtingen van de stationschef (art. 29) | 14 |
| Verplichtingen van de toezichtsbediende en van de technische ambtenaar (art. 30) | 14 |
| Verplichtingen van de lijnregelaar en van de tractiewerkplaatsen (art. 31) | 15 |
| II. Geval van thermisch niet-gestabiliseerde sporen (art. 32) | 16 |

HOOFDSTUK II

HANDSEINEN OP DE VOERTUIGEN

| | |
|--|----|
| A. BEPALING (art. 33) | 17 |
| B. INDELING (art. 34) | 17 |
| C. OPTISCHE HANDSEINEN | |
| Seinen gedragen buiten de tunnels, overdag bij helder weder of 's nachts (art. 35) | 17 |
| Seinen gedragen in de tunnels (art. 36) | 18 |
| Seinen gedragen overdag bij mistig weer (art. 37) | 18 |
| Knipperen van de koplichten van een krachtvoertuig (art. 38) | 18 |
| D. AKOESTISCHE HANDSEINEN (art. 39) | 18 |
| Bijlagen: | |
| I. Uitzicht en plaatsing der handseinen. | |
| II. S 381. | |
| III. S 382. | |

Bundel I – TITEL II

HANDSEINEN

HOOFDSTUK I

HANDSEINEN OP DE BAAN

A. BEPALING.

- 1 De handseinen op de baan zijn seinen die men ten allen tijde en op een willekeurige plaats op de baan kan gebruiken.

Zij richten zich zowel tot grote als tot kleine bewegingen, zonder echter de aard noch het regime van de bewegingen te bepalen of om te vormen (uitzondering op deze regel: zie art. 11).

B. INDELING.

- 2 De handseinen op de baan omvatten de optische seinen en de geluidsseinen.

De **optische seinen** zijn onderverdeeld in seinen tot:

- stilhouden;
- doorrijden met snelheidsbeperking;
- doorrijden met normale snelheid.

De **geluidsseinen** zijn onderverdeeld in:

- naderingsseinen;
- alarm- of spoedstilstandsseinen.

C. OPTISCHE HANDSEINEN (*) (zie bijlage I - punt A).

I. Handstopsein.

- 3 BETEKENIS EN GEBRUIK.

Het handstopsein beveelt stilhouden. Het wordt gebruikt in de gevallen, opgenomen in de verscheidene reglementen.

- 4 GEBRUIKTE MIDDELEN.

Men gebruikt:

- **overdag:**
 - de rode vlag;
 - de rechthoekige plaat, waarvan de beide vlakken rood zijn en wit omhoog;
- **'s nachts**, het rood licht;
- **ten alle tijde**, de gloed en/of de grijze rook van de toorts met rode vlam. In de nabijheid van voertuigen, voorzien van een gevaarcode of een gevaarsetiket (**) dat wijst op de aanwezigheid van een ontplofbare, ontvlambare of brandbevorderende stof, mag men echter geen gebruik maken van een toorts met rode vlam.

(*) Men gebruikt:

- in de tunnels, de nachthandseinen;
- overdag bij mistig weder, de nachthandseinen samen met de daghandseinen.

(**) Zie het aan al het personeel uitgereikte etui met de "Aanbevelingen aan de bedienden die iets ongevoons vaststellen waarbij een wagen met gevaarlijke goederen betrokken is of kan betrokken worden".

5 VERTOON.

In principe moet het handstopsein vertoond worden in het bereiden spoor bij het naderen van de beweging; het wordt daar geplaatst, moest de bediende niet ter plaatse kunnen blijven.

De rode vlag en het rood licht, die steeds moeten **gezwaaid** worden, mogen bij dringende gevallen vertoond worden vanop de seinpost.

De toorts met rode vlam, die gedurende zeven tot vijftien minuten een intense rode gloed en grijze rook voortbrengt, wordt in het spoor tegen de spoorstaaf geplaatst ofwel in de hand gehouden.

Wanneer het optische handstopsein als **bestendig handbloksein** opgesteld is, gebruikt men bij dag de rode rechthoekige plaat en 's nachts een rood licht; deze handstopseinen worden op 2 m hoogte opgehangen aan een betonnen paneel, dat naast het spoor opgesteld is in dezelfde voorwaarden als een vast sein.

In sommige stations, gelegen op enkelspoorlijnen, mag volgens de noodwendigheden van de exploitatie het handbloksein hetzij geplaatst worden aan het uiteinde van het perron, hetzij nabij de splitsingswissel.

6 GEMIS AAN HANDSTOPSEIN.

Bij gemis aan handstopseinen kan stilhouden bevolen worden door snel te zwaaien met:

- eender welk voorwerp (behalve geel of groen), overdag;
- eender welk licht (behalve geel of groen), 's nachts.

7 DOORRIJDEN NA DOOR HANDSEIN OPGELEGD STILHOUDEN.

Elke bediende die een toelating tot doorrijden moet verlenen, mag dit slechts doen na er zich van overtuigd te hebben dat al de veiligheidsvoorwaarden vervuld zijn (spoor vrij, wisselstraat aangelegd en vastgezet, ontblokking ontvangen, slot ontvangen, enz.).

Volgens het geval handelt hij zoals aangegeven is:

1) De beweging die tengevolge het vertoon van één der handstopseinen, ander dan de toorts met rode vlam of van eender welk ander voorwerp tot stilstand gekomen is, mag slechts voortgezet worden op vertoon van een handsein tot doorrijden of na de overhandiging van een overschrijdingsbevel S 422 aan de bestuurder.

Indien hij over geen handsein tot doorrijden of over geen S 422 beschikt, schrijft de bediende die een toelating tot doorrijden moet verlenen de volgende vermelding op het verslag van de bestuurder: "Overschrijdingsbevel. Handstopsein. Beweging nr. Datum. Uur. Hoedanigheid. Naam."

Evenwel laat het eenvoudig wegnemen van het handstopsein doorrijden toe indien het:

- de inrit dekt van de sporen van een werkplaats;
- de toegang tot een draaischijf beveiligd;
- voertuigen dekt waaraan of waarin gewerkt wordt;

- 7 (vervolg)
- ontspoorde voertuigen beveiligd;
 - aan de kop geplaatst is van een spoor van een bundel waarvan de uitrit door één enkel vast sein beheerst wordt;
 - een hinder dekt, zo deze dekking door een bestuurder verzekerd wordt;
 - een OW dekt die gelegen is op een tijdelijk buiten dienst gesteld spoor of op een baanvak op hetwelk een trein bedieningen uitvoert tussen twee stations.

2) Een beweging die tengevolge het vertoon van een toorts met rode vlam tot stilstand gekomen is, mag, bij gemis van aanvullende aanduidingen, verder gezet worden met rijden op het zicht over een afstand van 1500 m, te rekenen vanaf de brandende toorts of vanaf de plaats waar de beweging zich bevindt op het ogenblik dat de toorts dooft.

II. Handsein tot doorrijden met snelheidsbeperking.

8 BETEKENIS EN GEBRUIK.

Het handsein tot doorrijden met snelheidsbeperking gebruikt men om, hetzij een vertragsbevel te geven, hetzij een beweging te veroorloven, hetzij een handstopsein ter bescherming tegen een indringing in het vrije-ruimteprofiel aan te kondigen.

Het laat doorrijden met een beperkte snelheid van 20 km/h toe, behalve bij rangeerbewegingen voor dewelke de voorschriften van het ARE – bundel 121.1 van toepassing zijn.

Het beveelt daarenboven op het zicht te rijden in zekere gevallen, voorgeschreven in het reglement, inzonderheid wanneer men het gebruikt:

- onverwacht op gelijk welke plaats en het hier niet gaat om werken, waarover sprake is in het ARS – bundel V;
- om vanaf een seinpost een niet-gesignaliseerde rangering, met uitzondering van de ontvangst op een gedeeltelijk bezet spoor, toe te laten (ARS – bundel IV – titel II).

9 GEBRUIKTE MIDDELEN.

Over 't algemeen gebruikt men:

- de gele vlag, overdag;
- het geel licht, 's nachts.

Evenwel:

- 1) Om een zone met beperkte snelheid (50 m maximum), die werken aan wissels of aan het spoor aanbelangen, te signaliseren (ARS – bundel V), vertoont men gelijktijdig:
 - de gele en de groene vlag, overdag;
 - het geel en het groen licht, 's nachts.
- 2) Om een zone met een toevallig opgelegde beperkte snelheid (letter G van deze titel) aan te kondigen vanaf het ogenblik dat een bediende, die het geel handsein vertoonde, van zijn opdracht ontlast werd, gebruikt men een rechthoekig bord, waarvan de voorzijde geel en de achterzijde grijs is, 's nachts bevestigd door twee gele knipperlichten die zich op een horizontale lijn bevinden.

10 VERTOON.**Signaliseren van een zone met beperkte snelheid.**

In principe moet het gele handsein vertoond worden. Het wordt geplaatst, moest de bediende niet ter plaatse kunnen blijven.

Het geel-groene handsein wordt steeds vertoond.

Het rechthoekig bord bevindt zich op 2 m hoogte op een seinpaal die naast het spoor opgesteld is, in dezelfde voorwaarden als een vast sein.

Het handsein tot doorrijden met snelheidsbeperking wordt **bij voorkeur** als volgt vertoond: links van het spoor voor de bewegingen op het normaal spoor en rechts voor de bewegingen op het tegenspoor. Indien men het plaatst, dan moet het zich op de hiervoor beschreven zijde van het spoor bevinden.

Op de sporen waar de gesignaliseerde of de refertesnelheid niet groter is dan 40 km/h plaatst of vertoont men dit handsein aan de oorsprong van de zone.

Op de andere sporen plaatst of vertoont men het:

- op 1200 m opwaarts van de zone als de refertesnelheid groter is dan 40 km/h, zonder evenwel de 140 km/h te overschrijden en waar het snelheidsregime van 160 km/h niet toegelaten is;
- op 1500 m opwaarts van de zone op de lijnen met een snelheidsregime van 160 km/h;
- aan de oorsprong van de zone met werken aan wissels of aan de sporen (ARS - B.V.).

Vanuit een seinpost toegelaten bewegingen.

Het geel handsein wordt vanuit de seinpost vertoond om:

- een niet-gesignaliseerde rangering, met uitzondering van de ontvangst op een gedeeltelijk bezet spoor, toe te laten.
Het wordt alsdan langzaam op en neer bewogen, tot op het ogenblik dat de bediende van de post de zekerheid heeft dat het sein begrepen werd, hetzij door de bediende T die de rangering beveelt, hetzij door de bestuurder van een losse locomotief die zich in een station verplaatst zonder begeleidende bediende T;
- de rechtstreekse uitwijking van een licht voertuig vanaf een door een pedaal gekoppeld vast sein te veroorloven. In dit geval wordt het vertoond sein niet bewogen.

Andere gevallen van gebruik.

Het geel handsein wordt vertoond of geplaatst volgens de voorschriften in het ARS, de plaatselijke onderrichtingen en de consignes.

11 HERNEMEN VAN DE TOEGELATEN SNELHEID.

Wanneer het handsein een vertraging oplegt, herneemt de bestuurder de toegelaten snelheid van zodra zijn volledig stel:

- op normaal spoor of op tegenspoor rijdend, de zone met beperkte snelheid doorlopen heeft;
- toevallig op tegenspoor rijdend (ARE, 123.23), het normaal spoor hernomen heeft.

In het eerste geval is de zone aangekondigd door het vertoon van een geel handsein of het gelijktijdig vertoon van een geel en een groen handsein.

11 (vervolg) Als de zone door een **geel handsein** aangekondigd is, dan mag de toegelaten snelheid hernomen worden van zodra:

- de aangeduide of gekende zone met beperkte snelheid doorlopen werd;
- een groen handsein voorbijgereden is;
- bij gemis aan een nauwkeurige aanduiding, de trein één kilometer voorbij de oorsprong van de zone is (ter hoogte van het handsein of op 1200 m of 1500 m afwaarts van het handsein - zie art. 10).

Als de zone door een **geel en een groen handsein** aangekondigd is, dan mag de snelheid hernomen worden op 50 m voorbij dit handsein.

In het tweede geval is de overgang van het tegenspoor naar het normaal spoor aangekondigd door een geel handsein.

De snelheid wordt hernomen:

- a) **zonder B.A.V.** (Bericht van Abnormaal Verkeer):
 - na de plaats bereikt te hebben waar normaal de bewegingen stilhouden, als de wisselverbinding van de voornoemde overgang aan de inrit van 't station gelegen is;
 - nadat de plaats, waar alle rytuigen op normaal spoor zijn, voorbijgereden is, als de wisselverbinding van de voornoemde overgang aan de uitrit van 't station gelegen is;
- b) **met B.A.V.**, nadat het driehoekig einde-zonesein voorbijgereden is.

III. Handsein tot doorrijden met normale snelheid.

12 BETEKENIS.

Het handsein tot doorrijden met normale snelheid veroorlooft doorrijden zonder voorbehoud.

13 GEBRUIKTE MIDDELEN.

Er wordt gebruik gemaakt van:

- de groene vlag, overdag;
- het groen licht, 's nachts.

14 VERTOON.

Het handsein tot doorrijden met normale snelheid wordt langs het spoor vertoond ofwel geplaatst, zoals aangeduid is voor het handsein tot doorrijden met beperkte snelheid.

Het wordt vanuit een seinpost vertoond om een licht voertuig toelating te geven om een met een pedaal gekoppeld sein te overschrijden zonder voorbehoud.

Het wordt insgelijks gebruikt bij het **bestendig handbloksein** (zie I hiervoor) om het stopsein te vervangen; in deze omstandigheden is het gebruik van een lantaarn, die meerdere gekleurde lichten kan geven, verboden en moeten de seinen, die bestemd zijn om doorrijden te veroorloven, in verzekerde bewaring zijn.

IV. Conventionele voorstelling der optische handseinen.

- 15** De optische handseinen zijn voorgesteld zoals de Fig. 1 weergeeft: het cirkeltje duidt de plaats van het sein aan; van hieruit gaat een streepje a rechthoekig op het betrokken spoor; dit streepje eindigt op een haakje b, dat de richting aanwijst van waaruit het sein moet in acht genomen worden.



Fig. 1

De voorstelling van het bestendig handbloksein, aan de inrit of aan de uitrit van een bloksectie, heeft daarbij respectievelijk een gearceerde rechthoek of een punt.

De Figuur 2 geeft voorbeelden van voorstellingen:

| Plaats van het handsein | Conventionele voorstelling | | | |
|-------------------------|----------------------------|---|---------------|----------------|
| | als deksein | als bloksein of als bloksectie-eindsein | Geel handsein | Groen handsein |
| In het spoor | | | | |
| | | | | |
| Links van het spoor | | | | |
| | | | | |
| Rechts van het spoor | | | | |
| | | | | |

Fig. 2

V. Handstopseinhouders.

- 16** Als het handstopsein vaak op een bepaalde plaats moet opgesteld worden, wordt er op bestendige wijze gebruik gemaakt van een daartoe bestemd draagstuk.

VI. Merkseinen.

17 BAKEN MET TEGENOVERGESTELDE KEPERS.

Elk bestendig of met B.A.V. voorzien handbloksein dat aan de inrit van een bloksectie opgesteld is, moet op de voor de vaste seinen voorgeschreven waarschuwingsafstand voorafgegaan worden door een bakem dat volgens de in het ARS - bundel I - titel III bepaalde oriënteringsvoorwaarden geplaatst is. Het witte voorvlak draagt twee zwarte kepers, waarvan de spitsen elkaar raken (Fig. 3).



Fig. 3

Van dit bakem maakt men geen gebruik ingeval het handbloksein het vertrek veroorlooft uit een op een enkel-sporige lijn gelegen station, dat de rol kan vervullen van kruisingsstation waarvan de inrit door vaste seinen beveiligd wordt.

Op de seininrichtingsplannen stelt men het conventioneel voor zoals de Fig. 4 het weergeeft.



Fig. 4

18 MERKSEIN "SPOOROVERGANG".

In sommige reizigersstations kan de spoorovergang door een merksein "spoorovergang" aangeduid worden. Dit merksein wordt midden in het spoor geplaatst. Het is cirkelvormig en vertoont het wit beeld van een stootbloksein op een blauwe grond met een witte boord (Fig. 5).



Fig. 5

De voorkant is lichtweerkaatsend en het merksein heeft in geen geval een eigen verlichtingsinrichting. De achterkant is grijs.

De beweging moet vóór dit merksein stilhouden.

Door het merksein "spoorovergang" weg te nemen, plaatst men de bestuurder opnieuw in de normale verkeersvoorwaarden.

De plaatsing van het merksein ontslaat geenszins het stationspersoneel toezicht te houden over het verkeer van de reizigers en elke spoorovergang te verbieden van zodra de beweging in aantocht is en tot dat zij stilstaat.

Het gebruik van dit merksein is aan het akkoord van het departement T 10.4 ondergeschikt.

D. AKOESTISCHE HANDSEINEN.

I. Klapper.

19 De klapper wordt op de rail geplaatst en ontploft zodra hij verpletterd wordt.

De klappers mogen niet ruw behandeld worden en dienen bewaard te worden op een droge plaats, die vrij is van elke bijtende stof; zij moeten in volgorde van hun fabricatie gebruikt worden.

Zodra de klapper zichtbare tekens van beschadiging vertoont, dient men hem buiten gebruik te stellen.

Het nazicht over de goede staat der klappers geschiedt door het departement M.

De dienst T of I, die een mislukking van een klapper vaststelt, dient aan het departement M te laten geworden:

- de defecte klapper ofwel de overblijfselen ervan;
- een zoveel mogelijk gedetailleerd verslag met vermelding van: de datum van fabricatie en van de mislukking van de klapper.

20 BETEKENIS VAN DE ONTPLOFFING.

De ontploffing van één of meerdere klappers legt **spoedstilstand** op. De bestuurder zal de lijn waarnemen en, zo hij geen hinder of handsein dat stilhouden oplegt opmerkt, herneemt hij zijn rit met rijden op het zicht en herneemt hij slechts zijn normale snelheid nadat hij 1500 m afgelegd heeft, tenzij hem tijdens deze rit een groen handsein getoond wordt.

21 CONVENTIONELE VOORSTELLING.

De klapper stelt men als volgt voor (Fig. 6):



Fig. 6

22 GEBRUIK.

a) Om een geplaatst handstopsein te bevestigen.

Elk in het doorgaand hoofdspoor geplaatst handstopsein moet men bevestigen door:

- drie klappers op 10 m van elkander, de dichtstbijgelegen ligt op 200 m opwaarts van het sein als dit onverwachts geplaatst is;
- één klapper ter hoogte ervan, als de plaats door de bestuurder gekend is.

De algemene reglementen voorzien voor andere gevallen van gebruik de plaatsingsvoorwaarden van het handstopsein en van de klapper.

b) Om stilhouden op te leggen als de bediende, die niet ter plaatse kan blijven, over geen rood handsein beschikt.

Bij gebrek aan een handstopsein, dat in een doorgaand hoofdspoor op een niet-voorzien plaats zou moeten opgesteld worden, legt men 3 klappers op 10 m van elkaar; de dichtstbijgelegen ligt op 200 m opwaarts van de plaats waar het handstopsein zich zou moeten bevinden.

II. Hoorn tonen.

23

De bedienden van de baan en van de seininrichting gebruiken de hoorn zoals de hieronderstaande tabel aangeeft.

| Volg-nummer | Te geven aanduidingen | Te gebruiken handseinen | Opmerking |
|-------------|---------------------------|---|---|
| 1 | NADERING VAN EEN BEWEGING | Eén lange, gebeurlijk herhaalde, hoorntoon. | Deze seinen worden van uit een seinpost gegeven als dit in de PO voorgeschreven is. |
| 2 | ALARM SPOEDSTILSTAND. | Verscheidene korte en snel herhaalde hoorntonen | Eventueel wordt dit sein van bediende tot bediende herhaald totdat de bestuurder het hoort. |

E. DEKKING VAN DE GEVAARLIJKE PLAATSSEN.

24

Elke wissel, die **niet** door een vast sein **gedekt** is en naar dewelke een beweging kan gericht worden, moet ten minste op 200 m door een handstopsein beveiligd worden (fig. 8).

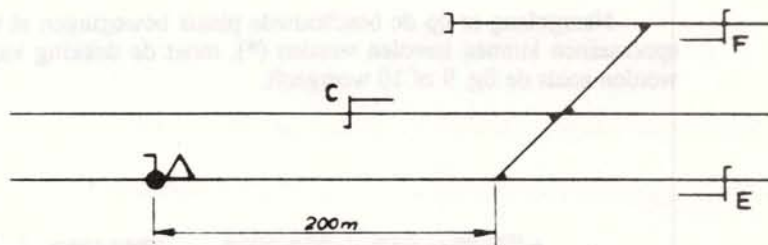


Fig. 8.

De voornoemde voorziene afstand van 200 m mag verminderd worden als dit handsein zich richt tot een beweging, die normaal vóór de gevaarlijke plaats stilstaakt. Deze afstand wordt ofwel vermeerderd, ofwel verminderd, als de dekking van 200 m andere bewegingen belemmert, alsmede in sommige door de reglementen voorziene gevallen.

F. DEKKING VAN EEN HINDER (onvoorziene gevaarlijke plaats).

25

Elke bediende, die een hinder vaststelt of waaraan een hinder ofwel een vermoeden van een hinder kenbaar gemaakt wordt (dreigende instorting ofwel sneeuwbanken bijvoorbeeld), moet onmiddellijk de nodige maatregelen treffen om de dekking ervan tot stand te brengen.

Deze dekking geschiedt door middel van een handstopsein, dat bij nadering van elke beweging gezwaaid wordt op:

- 1000 m vóór de hinder (*), wanneer de snelheid ter hoogte van de hinder gelijk is aan of minder dan 120 km/h;
- 1200 m vóór de hinder (*), wanneer de snelheid ter hoogte van de hinder meer bedraagt dan 120 km/h zonder de 140 km/h te overschrijden;
- 1500 m vóór de hinder (*), wanneer de snelheid ter hoogte van de hinder meer bedraagt dan 140 km/h.

(*) Zo de hinder de dekking noodzaakt op verscheidene sporen van een vertakking, dan maakt de bediende onmiddellijk gebruik van de seintelefoon om de bediende van de seinpost in te lichten; vervolgens gedraagt hij zich naar de onderrichtingen van deze laatste.

25 (vervolg)

Tussen het ogenblik van de vaststelling van de hinder en dat waarop de dekking is tot stand gebracht, moet elke bediende, die over een toorts met rode vlam beschikt, hiervan gebruik maken onder de in het art. 4 opgenomen voorwaarden.

Zo de bediende tijdens zijn verplaatsing, en zonder zich van het spoor te verwijderen, de gelegenheid nog niet gehad heeft hiervan een bediende van een seinpost te verwittigen, dan doet hij dit zodra de hinder gedekt is.

Iedere seingeveer, die een hinder vaststelt of die vermoedt dat er een hinder is (b.v. door de gloed te zien van een toorts met rode vlam) of die hierover ingelicht wordt, komt onmiddellijk tussenbeide om de dekking ervan door vaste seinen te verzekeren.

26 TOEPASSINGSGEVALLEN.

Dubbelspoorlijnen.

VERSERRING VAN ÉÉN SPOOR.

Naargelang er op de beschouwde plaats bewegingen al dan niet door vaste tegenspoorseinen kunnen bevolen worden (*), moet de dekking van de hinder verwezenlijkt worden zoals de fig. 9 of 10 weergeeft.

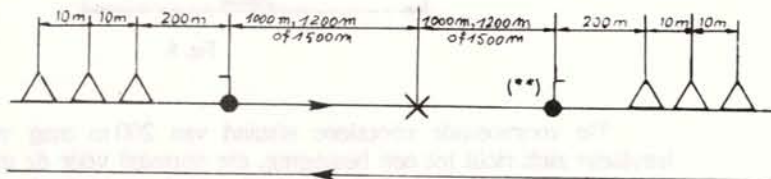


Fig. 9.

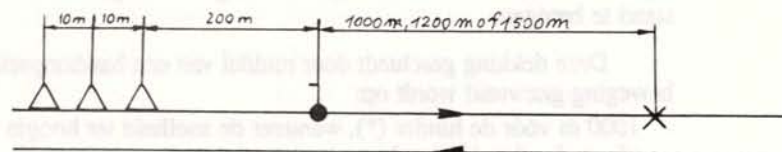


Fig. 10.

- (*) Op de voor het tegenspoor gesignaliseerde lijnen moet de dekking eerst voor de normale rijrichting verwezenlijkt worden.
- (**) Is een handstopsein beschikbaar dan wordt het geplaatst.

26 (vervolg¹) **VERSERRING DER TWEE SPOREN.**

Voor elk der sporen wordt er gehandeld zoals hiervoor, met dien verstande echter dat de hinder eerst moet gedekt worden aan de kant vanwaar het eerst een beweging verwacht wordt (fig. 11 en 12).

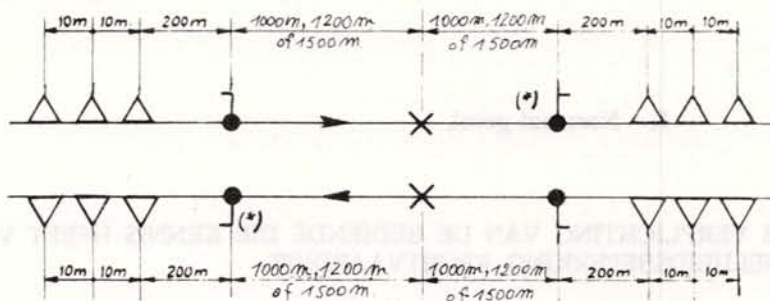


Fig. 11.

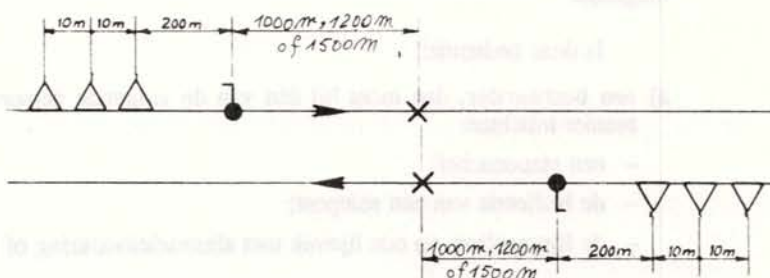


Fig. 12.

HINDER SAMENGESTELD UIT ONTSNAPTE VOERTUIGEN (fig. 13).

De hinder moet aan weerskanten gedekt worden; men begint echter langs de kant vanwaar de bewegingen met normale rijrichting komen.

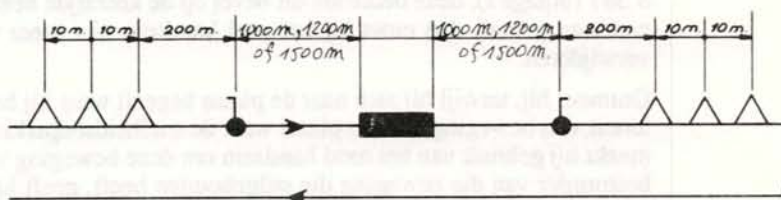


Fig. 13.

Enkelspoorlijnen.

De hinder moet aan weerskanten gedekt worden; men begint aan de kant vanwaar het eerst een beweging verwacht wordt (fig. 14).

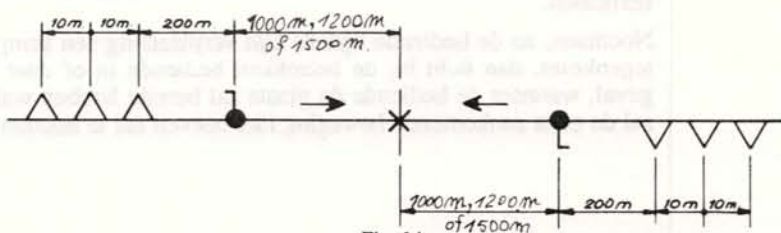


Fig. 14.

(*) Is een rood handsein beschikbaar dan wordt het geplaatst.

G. SNELHEIDSBEPERKING, TOEVALLIG OPGELEGD OP EEN BEPAALDE PLAATS VAN HET SPOOR (tengevolge van de vaststelling van een schok, van de slechte staat van het spoor, van de vorming van een sneeuwbank en van gebreken in de spoorstaven en in het geval van thermisch niet-gestabiliseerde sporen).

I. Normaal geval.

27 DE VERPLICHTING VAN DE BEDIENDE DIE KENNIS HEEFT VAN HET FEIT DAT DE SNELHEIDSBEPERKING RECHTVAARDIGT.

De bediende, die een abnormaal feit vaststelt, bepaalt de plaats ervan zo nauwkeurig mogelijk.

Is deze bediende:

a) een bestuurder, dan moet hij één van de volgende personen op de vlugst mogelijke manier inlichten:

- een stationschef;
- de bediende van een seinpost;
- de lijnregelaar, op een lijnvak met alarmtelefoonkring of per radio.

b) een bediende die geen bestuurder is en die over handseinen beschikt, dan blijft hij op de oorsprong vanwaar de beperking moet in acht genomen worden, als de toegelaten snelheid er niet méér bedraagt dan 40 km/h; op 1000 m, als deze snelheid begrepen is tussen 40 km/h en 120 km/h; op 1200 m als de snelheid begrepen is tussen 120 km/h en 140 km/h; op 1500 m als de snelheid hoger is dan 140 km/h; (*) hij toont er het geel handsein.

Zodra een bestuurder, die in het bezit is van een bevel om de snelheid te beperken S 381 (bijlage I), deze bediende dit bevel op de keerzijde heeft laten aanvullen met zijn naam en paraaf, dan moet hij het geel handsein niet meer vertonen en mag hij zich verwijderen.

Ontmoet hij, terwijl hij zich naar de plaats begeeft waar hij het geel handsein moet vertonen, een beweging naar de plaats waar de snelheidsbeperking gerechtvaardigd is, dan maakt hij gebruik van het rood handsein om deze beweging te doen stilhouden. Aan de bestuurder van die beweging die stilgehouden heeft, geeft hij de nodige aanduidingen (abnormaal feit en plaatsaanduiding) ten einde hem toe te laten de stationschef, de bediende van de seinpost of de lijnregelaar in te lichten zoals hiervoor voorzien in het geval dat de bestuurder zelf de plaats waar het feit zich voordoet, vastgesteld heeft en nodigt hem uit nader te bepalen dat het geel handsein getoond wordt.

Wanneer de beweging stilstaat voorbij de plaats waar het verkeer met snelheidsbeperking moet plaats hebben, mag de bestuurder pas na 5 minuten stilstand zijn rit hernemen.

Nochtans, zo de bediende tijdens zijn verplaatsing een seinpost of een bewaakte OW tegenkomt, dan licht hij de betrokken bediende in of doet hij deze inlichten. In dit geval, wanneer de bediende de plaats zal bereikt hebben waar hij zich moet begeven, zal de eerst aankomende beweging niet hoeven stil te houden.

(*) Op de enkelspoorlijnen gaat hij de eerste ingewachte beweging tegemoet, op de dubbelspoorlijnen gaat hij de beweging met normale rijrichting tegemoet.

- 27 (vervolg) c) een bediende die geen bestuurder is en niet over handseinen beschikt, dan moet hij door eender welk middel, zo spoedig mogelijk de bediende van de post verwittigen die de seinen bedient welke toegang geven tot deze plaats.

Tijdens zijn verplaatsing tracht de bediende elke beweging die hij tegenkomt te doen stilhouden; hij geeft aan de bestuurder de nodige aanduidingen, zoals de bediende die wel over handseinen beschikt.

28 VERPLICHTINGEN VAN DE BEDIENDEN VAN DE POSTEN.

De bediende van de post die over een abnormaal feit ingelicht wordt, maakt melding van de mededeling in het betrokken S 478 en maakt ze eventueel over aan de bediende van de seinpost(en) waarvan de seinen tot de aangeduide plaats toegang geven.

Hij licht de stationschef (stationspost) of de in de PO aangeduide stationschef (post in de volle baan) in door middel van een in het E 934 ingeschreven telegram.

De bediende van een stationspost gedraagt zich naar de bevelen van de stationschef; de bediende van een post in de volle baan, of als dusdanig beschouwd, geeft aan de bestuurder, van **elke beweging** welke naar de aangeduide plaats rijdt, een bevel om de snelheid te beperken S 381 (bijlage II) van zodra hij op de hoogte is van het abnormaal feit.

Het formulier S 381 wordt in doordruk ingevuld, waarbij men het volgende vermeldt:

- de aanduiding 20 km/h of de aanduiding van de nodige beperkte snelheid.
Men mag een hogere verminderde snelheid dan 20 km/h voorschrijven van zodra de tijdelijke snelheidsseinen, die zulke snelheid toelaten, geplaatst zijn en dit gedurende een tijdsspanne van 24 uren;
- de afstandpunten waartussen de aangeduide snelheid niet mag overschreden worden;
- het nummer van de lijn;
- het nummer van de beweging;
- de datum en het uur;
- de naam, de graad en de paraaf van de opsteller van het bevel;
- de naam, de graad en de paraaf van de bestuurder.

Als de afleveraar van het bevel S 381 de zekerheid heeft dat de voorgeschreven seinen tot snelheidsbeperking (rechthoekig geel bord of snelheidssein) geplaatst zijn, vult hij het bevel S 381, dat hij aan de bestuurder van de eerstkomende beweging aflevert, aan met het afstandspunt waar de te verwittigen bediende zich bevindt, om deze van zijn taak te ontlasten.

De bediende van de post blijft de S 381 afleveren tot wanneer een stationschef hem hiervan ontlast door een ingeschreven mededeling in het E 934.

29 VERPLICHTINGEN VAN DE STATIONSCHIEF.

Elke inlichting moet toekomen bij de chef van het station dat opwaarts gelegen is van de plaats waar de snelheidsbeperking van kracht is.

Deze stationschef verwittigt de betrokken dienst (toezichtsbediende of technische ambtenaar).

Op de geregelde lijnen verwittigt hij de lijnregelaar en bepaalt met hem de stations waar men tot de aflevering van de S 381 zal overgaan.

Op de niet-geregelde lijnen levert hij zelf de S 381 af en neemt gebeurlijk voeling met de chef van elk station, dat beter geschikt is om tussenbeide te komen (directe trein, dienstbeëindiging, enz.).

Zodra hij de zekerheid heeft dat elke beweging, die in de richting van de betrokken plaats rijdt, van een S 381 zal voorzien zijn, ontlast hij de bediende van de post in de volle baan, of als dusdanig beschouwd, die eventueel zou tussenbeide gekomen zijn, van zijn opdracht.

De stationschefs zullen tot de aflevering van de S 381 overgaan:

- ofwel tot bij de opheffing van de snelheidsbeperking die door de technische ambtenaar zal gemeld worden;
- ofwel tot op het ogenblik dat door de lijnregelaar vastgesteld is.

In verband met de invulling en de aflevering van het bevel door de stationschef, zijn de voorschriften van het art. 28 van toepassing.

De stationschef die van de technische ambtenaar een telegram ontvangt, meldende dat de tijdelijke zone met beperkte snelheid afgeschaft is, verwittigt hiervan de lijnregelaar en de chef van de stations waarvan hierboven sprake is.

30 VERPLICHTINGEN VAN DE TOEZICHTSBEDIENDE EN VAN DE TECHNISCHE AMBTENAAR.

Zodra om zijn tussenkomst verzocht is, verwittigt de toezichtsbediende zijn onmiddellijke chef, of doet hij deze verwittigen, en neemt alle nodige maatregelen die voor de toestand noodzakelijk geacht worden.

De technische ambtenaar oordeelt of de snelheidsbeperking dient afgeschaft ofwel behouden te worden; hij verwittigt hiervan per telegram de chef van het opwaarts gelegen station (*).

Ingeval de snelheidsbeperking moet gehandhaafd blijven, moet de technische ambtenaar I-sporen de grenzen van de vertragingzone en de voor te schrijven maximumsnelheid nader omschrijven; bovendien maakt hij telefonisch de in het S 382 (bijlage III) overgenomen inlichtingen over aan de lijnregelaar, die belast is met de inlichtingen van de werkplaatsen.

Van het ogenblik af dat de toezichtsbediende I-sporen de voorgeschreven seinen tot snelheidsbeperking (rechthoekig geel bord of snelheidsseinen) geplaatst heeft, geeft hij hiervan kennis aan de chef van het station dat opwaarts gelegen is van de plaats waar de snelheidsbeperking van kracht is.

(*) In het geval van een door een stationschef voorgeschreven snelheidsbeperking, ten gevolge van een schok die door een bestuurder gesignaleerd werd, is de toezichtsbediende I-sporen bevoegd om de snelheidsbeperking af te schaffen indien hij bij het nazicht geen enkel gebrek aan het spoor vaststelt.

30 (vervolg) De toezichtsbediende I-sporen is verantwoordelijk voor de plaatsing van het draagstuk en van het sein, alsook voor hun verwijdering.

Indien de normale toestand hersteld is, geeft de technische ambtenaar hiervan kennis aan de chef van het opwaarts gelegen station en aan de lijnregelaar.

Indien de normale toestand niet vlug hersteld is, maar dat het waarschijnlijk is dat de duur van de beperking de 5 dagen niet zal overschrijden, wordt het formulier S 381 tot het einde van de werken afgeleverd.

Indien, daarentegen, het waarschijnlijk is dat de duur van de beperking de 5 dagen zal overschrijden:

- 1) worden de tijdelijke snelheidsseinen, zodra dit mogelijk is, opgesteld;
- 2) wordt het formulier S 381 afgeleverd tot na de plaatsing van de tijdelijke snelheidsseinen en tot 24 uren na de ontvangst van de ontvangstmelding van de tractiewerkplaatsen.

31 VERPLICHTINGEN VAN DE LIJNREGELAAR EN VAN DE TRACTIEWERKPLAATSEN.

De lijnregelaar, die van de technische ambtenaar hiervan bericht ontvangt, raadpleegt de lijst der door de verschillende tractiewerkplaatsen bediende lijnen en geeft hiervan kennis aan de tractiewerkplaatsen van zijn omschrijving.

De tractiewerkplaatsen van de andere omschrijvingen worden ingelicht door hun respectievelijke lijnregelaar, door de voornoemde lijnregelaar op de hoogte gebracht.

De tractiewerkplaatsen brengen de bestuurders hiervan in kennis door een in het orderboek ingeschreven melding. De beherende tractiewerkplaatsen verwittigen hun betrokken ondergeschikte organen om deze maatregel toe te passen; buiten de aanwezigheidsuren van de leider van een ondergeschikt orgaan, richt de leidende tractiewerkplaats zich tot de chef van het station waarvan het ondergeschikt orgaan afhangt en nodigt hem uit om in het orderboek van de bestuurders melding te maken van de voornoemde inschrijving.

Zodra deze inschrijvingen in de verschillende orderboeken gedaan werden, moet elke beherende tractiewerkplaats ontvangstmelding geven aan de lijnregelaar, die haar het telegram gezonden heeft, onder de vorm: "Diensttelegram nr. van is in het orderboek ingeschreven".

De lijnregelaars maken de ontvangstmeldingen over aan de lijnregelaar, vanwaar de inlichting uitgaat.

Zodra deze in het bezit is van de ontvangstmeldingen van alle betrokken tractiewerkplaatsen mag, **24 uur na dit ogenblik**, de aflevering van de S 381 afgeschafte worden, voor zover de tijdelijke snelheidsseinen geplaatst zijn.

De lijnregelaar deelt dag en uur van de afschaffing mede aan de chef van het (de) betrokken station(s).

31 (vervolg) Zodra hij door de technische ambtenaar over het herstel van de normale toestand verwittigd werd, zal de lijnregelaar de betrokken tractiewerkplaatsen over de afschaffing van de snelheidsbeperking inlichten op dezelfde wijze als voorzien is voor de invoering ervan.

De voorgaande maatregelen zijn niet van toepassing voor de bewegingen die door vreemde tractie-elementen gesleept worden. De betrokken stations leveren aan deze bewegingen, aangeduid door de lijnregelaar, een S 381 af tot op het ogenblik van het eventueel van kracht worden van het BTS.

Opmerking. – De overseining van de voornoemde mededelingen met teledruk-machines is niet toegelaten buiten de diensturen van de posten.

32 II. Geval van thermisch niet-gestabiliseerde sporen.

Indien de technische ambtenaar I-sporen hiervoor een tijdelijke snelheidsbeperking moet invoeren, maakt hij een S 382 op, dat hij aan de lijnregelaar overmaakt.

Het ogenblik waarop de snelheidsbeperking in voege komt, wordt in gemeenschappelijk akkoord tussen deze twee bedienden bepaald.

De lijnregelaar brengt de chef van het station, dat opwaarts van deze tijdelijke zone met beperkte snelheid gelegen is, op de hoogte van de genomen beslissing en geeft hem de nodige richtlijnen voor de aflevering van de S 381 (het aanvangsogenblik, de beperkte snelheid, de afstandspunten, ...). Eventueel bepaalt de lijnregelaar met de chef van het station, opwaarts van de tijdelijke zone met beperkte snelheid gelegen, de stations waar men tot de aflevering van de S 381 zal overgaan.

De bediende van een stationspost gedraagt zich naar de bevelen van de stationschef, terwijl deze van een post in de volle baan, of als dusdanig beschouwd, zich gedraagt naar de richtlijnen die hij krijgt van de chef van het naburig station door middel van een in het E 934 ingeschreven mededeling. Deze mededeling dient de volgende punten zeker te omvatten: de beperkte snelheid, de afstandspunten en na welke beweging hij de aflevering van het S 381 moet aanvangen.

Aangezien deze snelheidsbeperking door de dienst I-sporen van bij de aanvang gesignaleerd wordt door tijdelijke snelheidsseinen, gaat men onmiddellijk over tot de aflevering van een S 381, waarbij de opgelegde beperkte snelheid overeenstemt met de tijdelijk gesignaleerde.

Men blijft een S 381 afleveren tot wanneer de technische ambtenaar I-sporen de snelheidsbeperking afschaft, wat samengaat met de wegname der snelheidsseinen.

In afwijking met de voorschriften, die in het ARS – B.I. – T.III opgenomen zijn, bevestigt men het tijdelijk naderingssein niet met een krokodil en plaatst men geen "bis"-seinen.

HOOFDSTUK II.

HANDSEINEN OP DE VOERTUIGEN.

A. BEPALING.

- 33 Handseinen op de voertuigen zijn die, welke door de voertuigen, opgenomen in het verkeer, gedragen of gegeven worden.

B. INDELING.

- 34 De handseinen op de voertuigen omvatten:
- de optische seinen, vooraan en achteraan gedragen;
 - de akoestische naderingsseinen, de alarm- of spoedstilstandsseinen en de informatieve seinen, die door de bestuurder gegeven worden.

C. OPTISCHE HANDSEINEN (zie bijlage I – punt B).

- 35 SEINEN GEDRAGEN BUITEN DE TUNNELS, OVERDAG BIJ HELDER WEDER OF 'S NACHTS.

Treinen.

De treinen dragen:

- 1) vooraan steeds twee witte lichten;
- 2) achteraan:
 - a) indien het laatste voertuig uitgerust is met ingebouwde lichten: twee rode lichten of één rood licht, naargelang de bouwkenmerken van het voertuig;
 - b) indien het laatste voertuig niet uitgerust is met ingebouwde lichten:
 - overdag: een wit omhoog rood rond sein;
 - 's nachts: een rood licht.

Indien het laatste voertuig slechts één rood sein draagt, dan dient zich dat rechts te bevinden behalve:

- wanneer de rechterlantaarnhouder wegens beschadiging niet meer bruikbaar is;
- voor goederentreinen die herkomstig zijn uit Duitsland of Nederland en die aan onze grens met die landen geen noemenswaardige stilstand hebben.

Rangeringen.

De rangerlocomotieven dragen vooraan en achteraan twee witte lichten.

De rangerlocomotieven met een automatische koppeling in werkstand dragen vooraan en achteraan een wit en een rood licht.

De baanlocomotieven die in het hoofdspoor rijden tussen een tractiewerkplaats en het bediend station, dragen:

- vooraan twee witte lichten;
- achteraan twee rode lichten.

De baanlocomotieven die in een station rangeringen uitvoeren, dragen:

- a) vooraan twee witte lichten;
- b) achteraan:
 - overdag geen lichten;
 - 's nachts geen lichten als ze begeleid zijn door een rangeerder die een lantaarn met een wit licht bij zich draagt en twee witte lichten in de andere gevallen.

Dienstvoertuigen.

De zware dienstvoertuigen dragen, buiten de lichtweerkaatsende zwart omboorde witte driehoek met een eigen verlichtingsinrichting, dezelfde seinen als de treinen.

De lichte voertuigen, andere dan de lorries, dragen steeds vooraan twee witte lichten en achteraan minstens één rood licht;

| **35** (vervolg) De lorries:

1) met de hand voortgeduwd, dragen:

a) bij verkeer op normaal spoor op een dubbelspoorlijn:

- overdag: een rode vlag die naar achteren zichtbaar is;
- 's nachts: vooraan één wit licht en achteraan één rood licht;

b) op een enkelspoorlijn of bij verkeer op tegenspoor op een dubbelspoorlijn:

- overdag: een rode vlag die gelijktijdig naar voor en naar achter zichtbaar is;
- 's nachts: één rood licht vooraan en één rood licht achteraan;

2) gesleept: dragen achteraan een rode vlag overdag en een rood licht 's nachts.

Zo de lading van de laatste gesleepte lorie naar achteren uitsteekt, dienen de voornoemde seinen op het uiteinde van de lading aangebracht.

Post, slaap- of restauratierijtuigen.

Wanneer deze rijtuigen door personeel bezet zijn en niet in een trein ingeschakeld zijn:

- overdag dragen ze de gele vlag;
- 's nachts doet de verlichting van de rijtuigen dienst als sein.

| **36** SEINEN GEDRAGEN IN DE TUNNELS.

Behalve in de bij het ARE voorziene gevallen, wordt er geen bijzondere schikking genomen voor de rit door de tunnels.

Evenwel worden voor dergelijk verkeer de lorries steeds uitgerust met de seinen die 's nachts gedragen worden.

| **37** SEINEN GEDRAGEN OVERDAG BIJ MISTIG WEER.

De treinen (*), de locomotieven en de dienstvoertuigen, andere dan de lorries, zijn uitgerust met de seinen die 's nachts moeten gedragen worden.

De post-, slaap- of restauratierijtuigen die door personeel bezet zijn en die niet in een trein ingeschakeld zijn, evenals de lorries, zijn gelijktijdig uitgerust met de seinen die 's nachts en overdag moeten gedragen worden.

38 KNIPPEREN VAN DE KOPLICHTEN VAN EEN KRACHTVOERTUIG.

Door de koplichten van zijn krachtvoertuig te doen knipperen, kan de bestuurder aan de bestuurder van een ander krachtvoertuig te kennen geven:

- dat een spoor versperd is;
- dat hij, omwille van zijn fysische toestand, hulp nodig heeft.

39 D. AKOESTISCHE HANDSEINEN.

In de hiernavolgende samenvattende tabel wordt:

- één korte toon voorgesteld door ● ;
- één lange toon voorgesteld door ■ .

(*) De goederentreinen mogen met een gedoofd achtersein rijden.














39 (vervolg)

| VOLG-Nr. | CODESEIN | BETEKENIS | OPMERKINGEN |
|----------|----------|--|---|
| 1 | ● ● ● ● | <ul style="list-style-type: none"> - Alarm; - Er is een hinder in het nevenliggend spoor. | Korte tonen snel achtereen. Dit sein legt spoedstilstand op aan elke beweging. |
| 2 | — | <p>Waarschuwing aan personen die zich op perrons bevinden waarlangs de beweging komt.</p> | <p>Te geven bij de nadering van het perron, ongeacht of de beweging al dan niet stilhoudt. Wordt gebeurlijk herhaald.</p> |
| | | <p>Waarschuwing aan de bedienden die zich in het bereden of in het nevenliggend spoor bevinden.</p> | <p>Wordt herhaald tot de bestuurder er zich rekenschap van geeft dat de betrokken bedienden het sein begrepen en het spoor verlaten hebben.</p> |
| | | <p>De nadering van een tunnel tussen 7h en 17h.</p> | <p>Aanhoudend tot op het ogenblik dat het motorvoertuig de tunnel binnenrijdt. Wordt niet gegeven voor de Jubelparktunnel (lijn 26) noch voor de Noord-Zuid-verbinding.</p> |
| | | <p>Op 50 m genaderd van een OW: - met een sein SFO^s of SF1; - waarvoor een S 379 afgeleverd is.</p> | <p>Herhaalde tonen totdat het eerste voertuig voorbij de OW is.</p> |
| | | <p>Goederentrein is klaar voor het vertrek.</p> | |
| | | <p>Oproep aan de bediende van de post of aan de wegwachter voor de afgifte van het bescheid of de informatieve mededeling.</p> | |
| 3 | — — | <p>Aankondiging van het vertrek van een beweging met dubbele trekkracht, gegeven aan de tweede bestuurder.</p> | <p>Wordt niet gegeven ingeval beide locomotieven door één bestuurder bediend worden.</p> |
| | | <p>Gegeven door de bestuurder van een reizigerstrein, die de inlichting "verrichtingen gedaan" ontvangen heeft in een station dat niet uitgerust is met de AVGLichten, terwijl het vertreksein, van in de stuurcabine zichtbaar, nog toe is.</p> | |
| 4 | — — — | Oproep tot de treinchef of de begeleider. | |
| 5 | — ● — | Oproep tot de depaneerder. | |
| 6 | — ● | Vraag om vastzetting van de handremmen van een reizigerstrein. | Wordt herhaald tot bij de vaststelling van de doeltreffendheid van de remmen. |
| 7 | — ● ● | Vraag om loszetting van de handremmen van een reizigerstrein. | Gebeurlijk herhaald. |

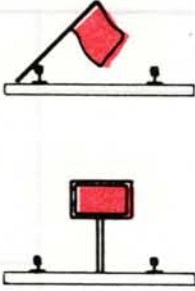


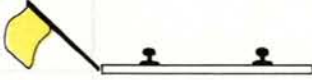

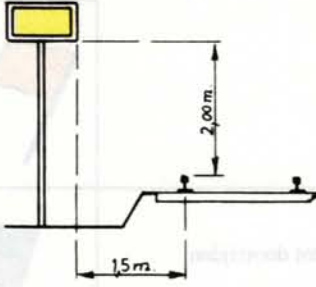
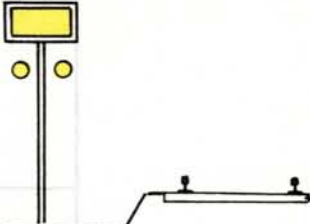
UITZICHT EN PLAATSING DER HANDSEINEN.

A. HANDSEINEN OP DE BAAN.

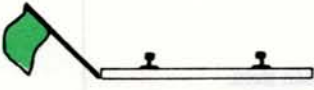
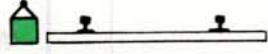
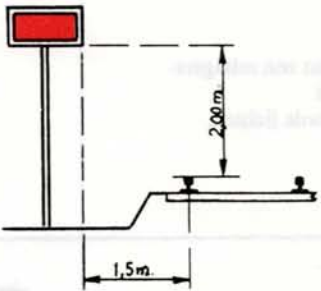
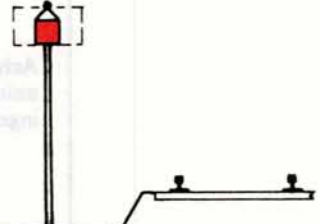
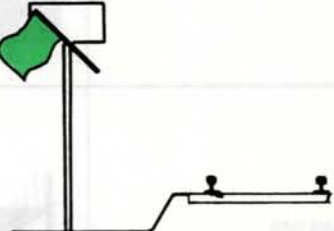
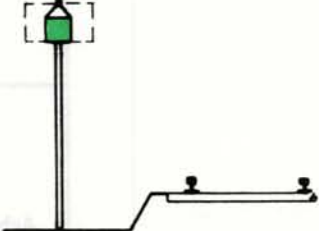
1. Uitzicht.

| Sein | Uitzicht | |
|---|--|---|
| | Overdag | 's Nachts |
| Handstopsein. |  |  |
| |  |  |
| |  | |
| Handsein tot doorrijden met snelheidsbeperking. |  |  |
| |  |  |
| |  |  |
| Handsein tot doorrijden met normale snelheid. |  |  |

2. Plaatsing voor bewegingen op het normaal spoor. (*)

| Sein | Overdag | 's Nachts |
|---|---|---|
| <p>Handstopsein.</p> |  |  |
| |  | |
| <p>Handsein tot doorrijden met snelheidsbeperking</p> |  |  |
| |  |  |

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

| Sein | Overdag | 's Nachts |
|---|---|---|
| Handsein tot doorrijden met normale snelheid. |  |  |
| Handbloksein. |  |  |
| |  |  |

3. Plaatsing voor bewegingen op tegenspoor. (*)

De wijze van opstelling van de handseinen is dezelfde zoals in punt 2 weergegeven is, evenwel worden ze ten opzichte van de rijrichting rechts van het spoor geplaatst.

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

B. HANDSEINEN OP VOERTUIGEN.

| Sein | Uitzicht | |
|--|--|---|
| | Overdag | 's Nachts |
| Vooran een trein. Vooran en achteraan een rangeerlocomotief. |  |  |
| Achteraan een reizigers- trein met ingebouwde lichten. |  | |
| Achteraan een reizigers- trein zonder ingebouwde lichten. |  |  |
| Achteraan een goederentrein. |  |  |

(voorzijde)

ARS - RGS I-II

S 381 **(B)** **N° 3**

BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN **ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE**

tot km/h

van de tot Lijn N°
à (*) à (*) Ligne No

Reden : — Motif :

Overeenkomstig nummer van de reden (verso)
Numéro correspondant au motif (verso)

of
ou

| | | |
|--|---|--|
| Beweging N° Mouvement No | Datum Date | Uur Heure |
| Bediende verwittigen op | | Prévenir agent situé à |
| De opsteller van het bevel, (**) Le rédacteur de l'ordre, (**) | De bestuurder, (**) Le conducteur, (**) | |

(*) Afstandspunt. — Cumulée. (**) Naam en paraaf. — Nom et paraphe.

(achterzijde)

Reden : — Motif :

1. HET SPOOR.
(Voorbeelden: spoorstaafbreek, staat van het spoor, vorming van sneeuwbanken, verzakkingen, instortingen, enz.).
LA VOIE.
(Exemples: bris de rail, état de la voie, formation de bancs de neige, affaissements, éboulements, etc.).

2. WERKEN met een mogelijke indringing in het vrije ruimteprofiel van het bereden spoor.
Bijkomende verplichting: eerbiediging van het gebeurlijk vertoond handstopsein.
TRAVAUX avec empêtement possible dans le gabarit de la voie parcourue.

Obligation complémentaire: respect du signal mobile d'arrêt éventuellement présenté.

Naam en paraaf van de bediende die van zijn taak ontslagen is. **Nom et paraphe de l'agent déchargé de sa mission.**

.....

S 382

S 382

ARS I - II.

(B)

N^r 3

DIENSTTELEGRAM (*) (**)

Lijn n^r (*) Spoor naar

De staat van het spoor vereist tot nader bevel een snelheidsbeperking

tot km/h. tussen de stations

en

van afstandspunt tot afstandspunt

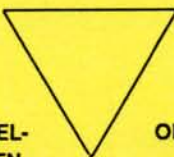
De Technisch Inspecteur

GEADRESSEERDE

(*) Nummer — (**) Datum.

De getallen moeten cijfer per cijfer overgemaakt worden.

ARS - RGS I - II

| | | |
|---|---|--|
| <p>S 381</p> <p>(B)</p> <p>BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN</p> |  | <p>N^o 3</p> <p>ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE</p> |
| <p>tot km/h</p> <p>à</p> | | |
| <p>van de (*) tot à (*)</p> | | <p>Lijn nr.</p> <p>Ligne n^o</p> |
| <p>Bediende verwittigen op</p> | | <p>Prévenir agent situé à</p> |
| <p>Beweging nr. Mouvement n^o</p> | <p>Datum Date</p> | <p>Uur Heure</p> |
| <p>De opsteller van het bevel, Le rédacteur de l'ordre,</p> <p>..... (**)</p> | | <p>De bestuurder, Le conducteur,</p> <p>..... (**)</p> |
| <p>Bediende die van zijn taak ontslagen is, (**)</p> | | <p>Agent déchargé de sa mission, (**)</p> |

(*) Afstandspunt. - Cumulée. (**) Naam, graad en paraaf. - Nom, grade et paraphe.

S 382

ARS I - II

(B)

2

DIENSTTELEGRAM (*) (**)

Lijn nr. (*) Spoor naar

Gevolg de slechte staat van het spoor, wordt er tot nader bevel een

snelheidsbeperking tot km/h opgelegd tussen de stations

..... en

van afstandspunt tot afstandspunt

De Technische ambtenaar I (***)

GEADRESSEERDE

(*) Nummer – (**) Datum – (***) Naam, graad en paraaf

De getallen moeten cijfer per cijfer overgemaakt worden.

| | |
|-------|--|
| ADRES | Z 381 |
| 1 | |
| (*) | DIENSTTELEGRAM |
| (*) | U/n nr. (*) Spoor naar |
| (*) | Gevoel de slachtoffer staat van het spoor wordt er tot nader bevel aan |
| (*) | verplaatsing tot |
| (*) | van afstandpunt |
| (*) | tot afstandpunt |
| (*) | De Technische dienst |
| (*) | GEADRAGSBEDE |
| (*) | (*) Nummer - (*) Datum - (*) Naam, gebied en dienst |
| (*) | De kwaliteit moet zijn of het overgenomen wordt |