



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Directie van Electriciteit en Seinrichting

ALGEMEEN REGLEMENT  
DER  
**SEININRICHTING**  
(A. R. S.)

---

Bundel I — SEINEN

---

Titel II — HANDSEINEN

1949



file 21 left 50





NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Directie van Electriciteit en Seininrichting

ALGEMEEN REGLEMENT

DER

# SEININRICHTING

(A. R. S.)

---

Bundel I — SEINEN

---

Titel II — HANDSEINEN

1949

Juni 1954.

## TABEL DER UITGEGEVEN VERVOLGEN.

Nr van het vervolg	Nr van het bericht en datum	Nr der gewijzigde bladzijden	Nr der gewijzigde artikels	Opmerkingen	Visa
1e Errata	Bijlage I tot Bericht 28 E.S. van 1949	22	115	Allerlei verbeteringen	
		23	116		
		37	126		
		38	129		
		55	145		
58	147				
2e Errata	van 21-9-50	51	141	Allerlei verbeteringen	
		57	147		
1	3 E.S. van 1952	23	116	Afwijkingen Cijfer 1 Cijfer 6	
		36	124		
		56	146		
		58	147		
2	17 E.S. van van 1952	14	108	Verwijzing bijgevoegd Nr 8 gewijzigd	
		58	147		
3	... E.S. 1954	1 - 2	Tabel	Vervangen  Vervangen	
		54	142		
		56	146		
		57 - 58	147		
4	5 E.S. van 1955	3	Korte inhoud	bis bijgevoegd	
		23	afwijkingen art. 116bis	Bladz. 23bis bijgevoegd	
5					







1907

1907

1907

1907

1907

1907

1907

1907





# A. R. S.

## BUNDEL I.

### SEINEN

#### TITEL II. — HANDSEINEN

##### KORTE INHOUDSTAFEL

##### HOOFDSTUK I

###### Handseinen op de baan

###### Bladz.

A.	Bepaling en gebruik (art. 101) . . . . .	5
B.	Indeling (art. 102) . . . . .	5
C.	Gebruikte voorwerpen (art. 103) . . . . .	6
D.	Conventionele voorstelling der handseinen (art. 104 en 105) . . . . .	9
E.	Optische handstopseinen (art. 106 tot 116) <i>deisj.</i> . . . .	11
F.	Optische handseinen tot vertragen en tot opletten (art. 117 tot 121) . . . . .	24
G.	Optische handseinen tot doorrijden met de op de beoogde plaats toegelaten snelheid (art. 122 tot 125) . .	33
H.	Geluidshandseinen tot stilhouden (art. 126 tot 130) . .	36
I.	Geluidshandseinen tot vertragen en opletten (art. 131 en 132) . . . . .	39
J.	Geluidshandseinen tot doorrijden (art. 133 tot 135) . .	41
K.	Bedienden die van handseinen moeten voorzien worden (art. 136) . . . . .	43



	<b>Bladz.</b>
L. Samenvattende tabel met de betekenis van de aan treinbestuurders te vertonen handseinen (art. 137) . .	44
M. Handseinen te geven tussen bedienden van de Baan en van de Seininrichting (art. 138) ... ..	49

---

## HOOFDSTUK II

### Handseinen van de op de baan rijdende voertuigen

A. Bepaling (art. 139) . . . . .	50
B. Indeling (art. 140) . . . . .	50
C. Gebruikte voorwerpen (art. 141) . . . . .	50
D. Gebruikswijze en plaats van de door de treinen gevoerde handseinen (art. 142 tot 144) . . . . .	53
E. Seinen die door de treinen op de baan worden gevcerd (art. 145) . . . . .	55
F. Door de hoofdwachters gegeven seinen (art. 146) . . .	56
G. Door de treinbestuurders gegeven seinen (art. 147) . . .	57
H. Door de lichte draisines gevoerde seinen (art. 148) . . .	60
I. Door de bestuurders van lichte draisines gegeven sei- nen (art. 149) . . . . .	61
J. Door de wagentjes gevoerde seinen (art. 150) . . . . .	62
K. Door de begeleiders van wagentjes gegeven seinen (art. 151) . . . . .	63
L. Door speciale voertuigen gegeven seinen (art. 152) . . .	64
M. <i>Waarzaamheidsseinen gewoerd door de electrische of die el. electrische locomotieven en door de motor- rijtuigen (art. 153)</i> . . . . .	65

## TITEL II

# Handseinen

## HOOFDSTUK I

# Handseinen op de Baan

### A. — BEPALING EN GEBRUIK.

ART. 101. — De handseinen op de baan zijn die welke te allen tijde en op een willekeurig punt van de baan kunnen gebruikt worden.

Ze worden over het algemeen gebruikt in onvoorziene gevallen, wanneer er geen vaste seinen zijn of om vaste seinen te herhalen in bepaalde omstandigheden.

Het handsein kan bestendig en op een vaste plaats worden gebruikt; evenwel dient men dit gebruik als uitzonderlijk te aanzien.

Voorbeeld — blokhandsein;

— handsein aan de kop van een bundel.

### B. — INDELING.

ART. 102. — De handseinen worden ingedeeld als volgt :

a) **Optische handseinen** : die waaraan de aanwijzingen met het oog worden waargenomen.

Ze worden zelf onderverdeeld in :

— optische **daghandseinen** : die overdag en buiten de tunnels gebruikt worden;

— optische **nachthandseinen** : die 's nachts of in de tunnels gebruikt worden.

b) **Geluidshandseinen** : die waarvan de aanwijzingen met het oor worden waargenomen. Ze worden bij dag en bij nacht gebruikt.

N.B. — Overdag, bij mistig weder, worden de optische nachthandseinen samen met de optische daghandseinen gebruikt en in bepaalde omstandigheden bovendien door geluidsseinen bevestigd.



### C. — GEBRUIKTE VOORWERPEN.

ART. 103. — Volgende voorwerpen worden als handseinen gebruikt :

a) Optische daghandseinen :

- de rode vlag (fig. 1), om stilhouden te bevelen;
- de gele vlag (fig. 2), om doorrijden te veroorloven mits vertragen en opletten.
- de groene vlag (fig. 3), of doorrijden met de op het beoogde punt toegelaten snelheid te veroorloven.



Fig. 1.

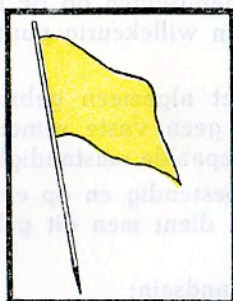


Fig. 2.



Fig. 3.

In de stations mag de rode vlag vervangen worden door een op beide zijden roodgeschilderd, rechthoekig plaatijzeren bord met witte rand (fig. 4).

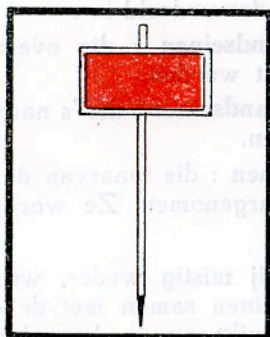


Fig. 4.

b) **Optische nachthandseinen.**

**De lantaarn die :**

— hetzij een der vier lichten : rood,  
geel,  
groen,  
wit,

— hetzij een der twee lichten : rood,  
wit,

kan vertonen.

Elk dezer lichten wordt gebruikt :

- het **rood**, om stilhouden te bevelen;
- het **geel**, om doorrijden mits vertragen, ofwel om een rangering te veroorloven;
- het **groen**, om doorrijden met de op deze plaats toegelaten snelheid te veroorloven;
- het **wit**, om eventueel voornoemd rood licht, dat in gebreke is, te vervangen of de uitvoering van sommige bewegingen te bevestigen (rangering, vertrek, stilhouden, vertragen, enz.).

De bediende die lantaarns heeft, moet er voor waken dat ze bestendig gebruiksklaar zijn.



c) **Optisch handstopsein, zowel bij dag als bij nacht.**

De toorts met rode vlam die gedurende zes tot acht minuten een krachtige rode gloed kan uitstralen.

Zij wordt benuttigd om onmiddellijk stilhouden te bevelen aan elke trein- of rangeerbeweging.

d) **Geluidshandseinen.**

1. **De toethoorn** die door de seingevers, draisinebestuurders en de baanbedienden gebruikt wordt.

2. **Het rangeerfluitje** gebezigd door bedienden die rangeringen bevelen.

3. **De klapper** die op de rail wordt bevestigd en die ontploft als hij door een voertuig overreden wordt.

De klappers moeten gebruikt worden in de volgorde waarop ze afgeleverd werden : daartoe wordt rekening gehouden met de fabricatiedatum en het reeksnummer op elke klapper.

Er moet voorzichtig mee omgegaan worden om te voorkomen dat ze ontijdig ontploffen en ze moeten buiten gebruik worden gesteld zo ze uitwendige sporen van roest of beschadiging vertonen.

Ze moeten bewaard worden in een metalen kist, op een plaats die droog is en vrij van enige bijtende stof.

De klappers moeten in September beproefd worden vóór het begin van de mistperiode om na te gaan of ze in goede staat zijn.

Daartoe wordt, indien de klappers sedert minder dan vier jaar in voorraad zijn, één klapper op tien tot ontploffing gebracht.

Indien de klappers sedert meer dan vier jaar in voorraad zijn, doet men er twee op tien ontploffen.

Telkens als een klapper niet werkt bij het voorbijrijden van een trein, dient aan ~~Directie E. S., Afdeling 75-1 (Werkplaatsen E. S. Etterbeek)~~, opgestuurd te worden : *depart 179 van Mechelen.*

- 1° de gebrekkige klapper of de overblijfselen ervan;
- 2° een zo uitvoerig mogelijk verslag, met vermelding van, o. a. :
  - het model van de klapper;
  - het tijdstip van aflevering;
  - de datum van indienststelling;
  - de tijd dat hij in dienst is geweest.

#### D. — CONVENTIONELE VOORSTELLING DER HANDSEINEN.

ART. 104. — De optische handseinen en de klappers worden als volgt voorgesteld :

##### a) Optische handseinen.

Rekening houdende met de principes bij art. 32, Titel I, Bundel I vermeld, bekomt men volgende tabel (fig. 13) :





















Volg-nummer	Plaats van het handsein	Verkeersrichting waarvoor het handsein geldt	Conventionele voorstelling van een		
			Rood handsein	Geel handsein	Groen handsein
1	In het spoor				
					
					
2	Links van het spoor				
					
3	Rechts van het spoor				
					

Fig. 13.

b) Klappers (fig. 14) :

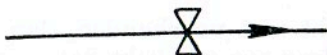


Fig. 14

#### ART. 105. — Bescheiden.

De schematische voorstelling van de bestendig geplaatste handstopseinen moet voorkomen op de schematische seininrichtingsplans.

Dergelijke seinen waarvan het gebruik voorzien is voor een bepaalde duur, b. v. voor de uitvoering van werken, bij abnormaal verkeer enz., komen voor op de schematische plans gevoegd bij de tijdelijke plaatselijke onderrichting of bij het bericht van abnormaal verkeer of van vertraging.

Zo de handstopseinen veelvuldig in gebruik zijn in de actiezone van een post, zonder evenwel van bestendige aard te zijn, moet hun conventionele voorstelling op de gebruikelijke plaats op het plan der instellingen, dat bij de plaatselijke onderrichting gevoegd is, voorkomen.

Het S. S. P. mag geen 2 verschillende plaatsen opgeven voor een zelfde handsein dat nu eens op die plaats, dan weer op een andere plaats moet staan. Zo wordt, in zulk geval, de conventionele aanduiding van een handbloksein op het S. S. P. aangebracht op de plaats waar het sein zich normaal bevindt, maar die aanduiding moet worden aangevuld met een vermelding die uitdrukkelijk opgeeft welke plaats het bij uitzondering wettigt.

#### E. — OPTISCHE HANDSTOPSEINEN.

##### ART. 106. — Benutting.

a) Als er geen vaste seinen zijn, maken de bedienden gebruik om stilhouden te bevelen aan een trein, locomotief, rangering, draisine, enz. :

— overdag, van een **rode vlag**, of bij gemis daarvan, een willekeurig voorwerp (behalve de gele of groene vlag) dat verscheidene malen snel van links naar rechts en van rechts naar links gezwaaid wordt;



— 's nachts, van een rood licht of, bij gemis daarvan, een willekeurig licht (behalve een geel of groen licht) dat gezwaaid wordt.

Is een rood licht niet voorhanden, dan mag stilhouden bevolen worden door een wit licht dat verscheidene malen snel van links naar rechts en van rechts naar links wordt gezwaaid.

b) In de stations duidt een rood handsein, opgesteld in het aankomstspoor van een trein, het punt aan tot waar de trein mag komen en dat hij zo dicht mogelijk moet naderen voor hij stilsthoudt.

#### ART. 107. — Vertonen van het handstopsein.

a) In beginsel, en inzonderheid wanneer ze onvoorziens stilhouden moeten bevelen, moeten de handstopseinen gezwaaid worden in het spoor bereiden door de bewegingen voor dewelke ze gelden.

(De fig. 15 en 16 geven een voorbeeld van toepassing).

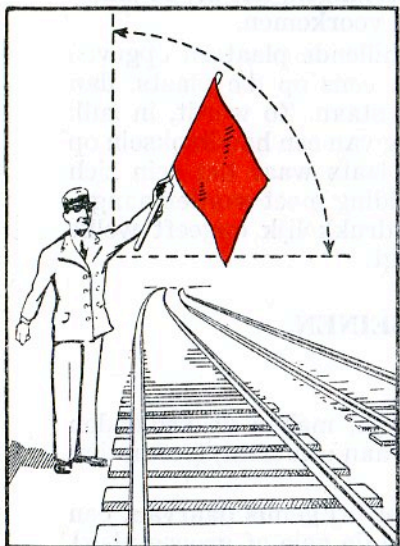


Fig. 15

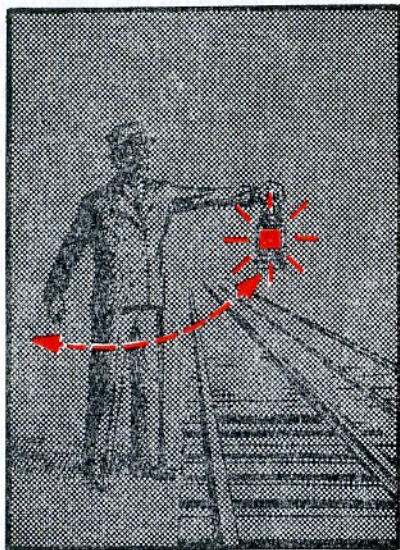


Fig. 16



b) Kan de bediende die de handseinen moet vertonen of zwaaien, wegens andere dienstverplichtingen niet op de aangewezen plaats blijven, dan plaatst hij het stophandsein op de hierna aangegeven wijze :

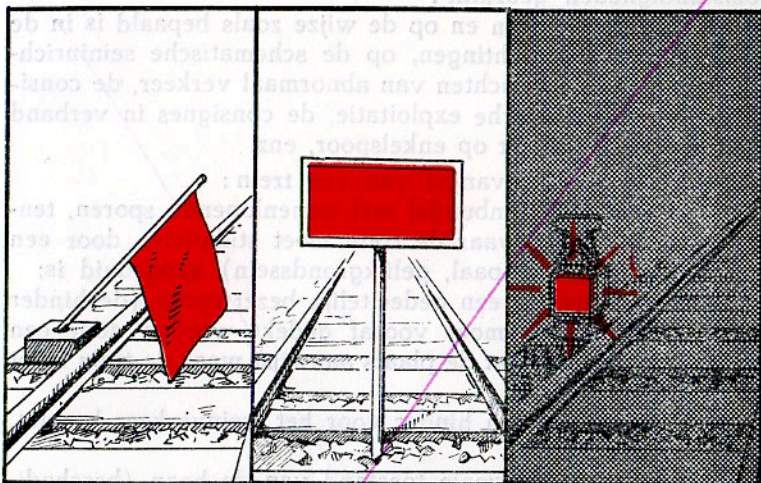


Fig. 17.

c) Bij uitzondering, in dringende gevallen of wanneer het volstrekt onmogelijk is het handstopsein te vertonen overeenkomstig figuren 15, 16 of 17, mag het sein aan de buitenkant van de seinpost worden bevestigd, vertoond of gezwaaid (fig. 18 en 19).

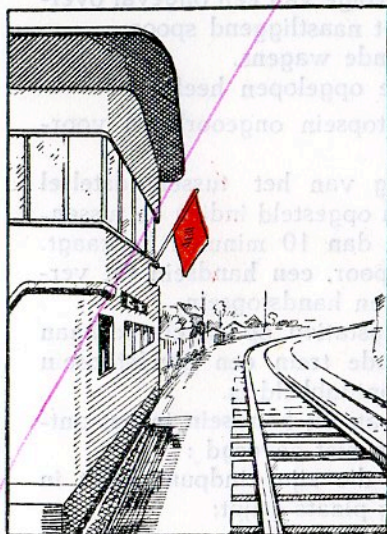


Fig. 18.

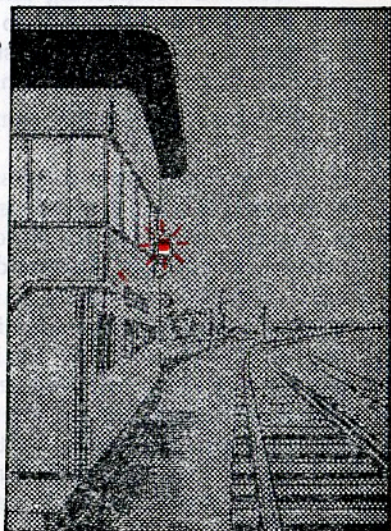


Fig. 19.



ART. 108. — Algemene gevallen van toepassing.

De optische handstopseinen worden steeds in volgende omstandigheden gebruikt :

a) Op de plaatsen en op de wijze zoals bepaald is in de plaatselijke onderrichtingen, op de schematische seinrichtingsplannen, in de berichten van abnormaal verkeer, de consignes voor economische exploitatie, de consignes in verband met toevallig verkeer op enkelspoor, enz.

b) Voor elke ontvangst van een trein :

- in een goederenbundel met samenlopende sporen, tenzij de plaats waar de trein moet stilsthouden door een vast sein (seinpaal, gelijkgrondssein) aangeduid is;
- in stations, op een gedeeltelijk bezet spoor (de hinder op het spoor moet vooraf gedekt worden door een stophandsein dat de plaats aanwijst waar de trein moet stilsthouden).

c) Wanneer er een hinder voor het treinverkeer bestaat, o. m. veroorzaakt :

- door een abnormale toestand van de baan (beschadiging, verplaatsing van baanmaterieel, verzakking of grondverschuiving, vervanging van een rail, een lasplaat of een hoofdbestanddeel van het spoor, aanwezigheid van een voor het verkeer hinderlijk voorwerp);
- door een versperring tengevolge van een ongeval overkomen aan een trein op het naastliggend spoor;
- door in volle baan stilstaande wagens.

d) Wanneer een trein schade opgelopen heeft.

e) Wanneer een trein een stopsein ongeoorloofd voorbijrijdt.

f) Bij verkeer met toepassing van het tussentijdstelsel wordt eveneens een handstopsein opgesteld indien de tussentijd tussen twee treinen minder dan 10 minuten bedraagt. Evenwel wordt, op klimmend spoor, een handsein tot vertragen opgesteld in plaats van een handstopsein.

g) Bij kruising in een kruisingstation op enkelspoorbaan gelegen, wordt voor de kruisende trein een handstopsein geplaatst dat door een klapper ontdubbeld is.

Evenwel wordt het plaatsen van dit handsein in het ontvangspoor van de kruisende trein niet gevegd :

- zo het om een trein gaat die zijn eindpunt heeft in het station waar de kruising plaats grijpt;

ART. 109. — Afdekking van de gevaarlijke plaatsen.

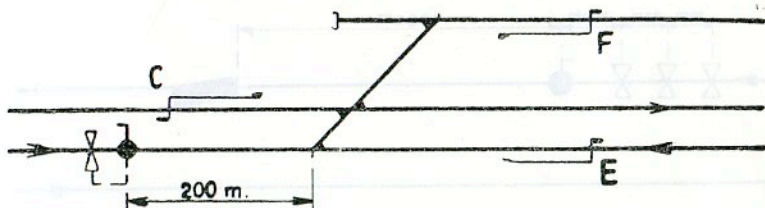


Fig. 19bis.

Elke gevaarlijke plaats die niet door vaste seinen beveiligd is, moet op 200 meter afstand afgedekt worden door een handstopsein.

De figuur 19bis geeft een geval van toepassing wanneer men op tegenspoor rijdt.

Deze afstand mag evenwel verminderd worden :

- wanneer de afdekking op 200 meter belet een beweging toe te laten waarvoor al de veiligheden verwezenlijkt zijn;
- wanneer het handsein voor een trein geldt die normaal vóór de gevaarlijke plaats stilstaakt.

Een gevaarlijke plaats die uit een hinder bestaat, wordt afgedekt zoals voorgeschreven in volgend artikel.

ART. 110. — Afdekking van een hinder.

- a) Elke hinder voor het treinverkeer moet, wanneer hij niet door vaste seinen afgedekt wordt, door een handstopsein afgedekt worden.
- b) De bediende die met de afdekking van een hinder belast is, stelt zich op aan de kant vanwaar de treinen komen op ten minste 1000 meter van de hinder en zwaait daarbij een handstopsein bij het naderen van elke trein.
- c) Zo, wegens zijn andere dienstverplichtingen, de agent zich in de onmogelijkheid bevindt op voornoemde plaats te blijven, plaatst hij het handstopsein midden in het spoor en bevestigt het door 3 klappers op 10 m van elkaar, de kortstbijgelegen klapper is 200 m opwaarts geplaatst.



Voorbeeld van toepassing (fig. 20) :

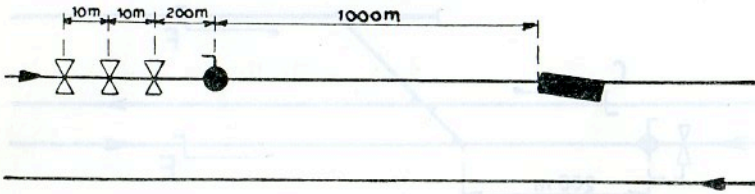


Fig. 20.

- d) Op een enkelspoorbaan moet de bediende de hinder in beide richtingen afdekken, eerst aan de kant vanwaar de eerste trein verwacht wordt, daarna aan de andere kant.

Voorbeeld van toepassing (fig. 21) :



Fig. 21.

Desnoods belast hij een tweede bediende met het vertonen van het handstopsein in één van beide richtingen.

- e) Op een dubbelspoorbaan, wanneer de hinder het normaal verkeer op beide sporen verspert, moet de bediende de hinder afdekken op elk van de sporen aan de zijde vanwaar de treinen aankomen, eerst in de richting waaruit de eerste trein verwacht wordt, daarna in de andere richting.

Voorbeeld van toepassing (fig. 22) :

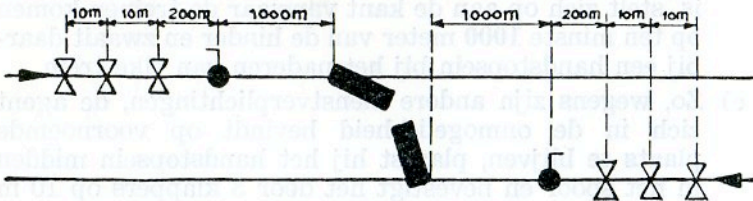


Fig. 22.

Desnoods belast hij een tweede bediende met het vertonen van seinen in één van beide richtingen.

- f) Op dubbelspoorbanen, wanneer de hinder ontstaan is door het stilstaan, in volle baan, van ontsnapte voertuigen of van een treindeel zonder bediende, moet de bediende van de baan het spoor met de hinder in beide richtingen dekken, eerst aan de kant vanwaar de treinen komen, daarna aan de andere kant.

Voorbeeld van toepassing (fig. 23) :

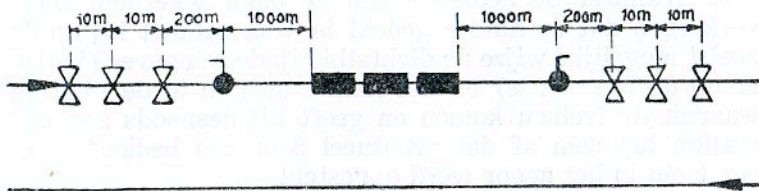


Fig. 23.

Desnoods belast hij een tweede bediende met het vertonen van seinen in één van beide richtingen.

- g) Ingeval de met het dekken van een hinder belaste bediende alleen is en slechts over één sein beschikt, gebruikt hij dit om de trein in één richting te beveiligen; om een trein uit de andere richting te beschermen maakt hij dan gebruik van gelegheidsseinen of treft hij gelijk welke andere maatregel die door de omstandigheden gevegd wordt.

**ART. 111. — Verplichtingen van al de bedienden die langs de baan zijn.**

- a) Wanneer een bediende van de baan door het voorgeschreven sein van op een locomotief (twee korte, snel op elkaar volgende fluittonen met tussenpozen van ongeveer



2 seconden) of op enige andere wijze gewaarschuwd wordt dat er op het spoor een oorzaak van gevaar bestaat, moet hij onmiddellijk de hinder gaan opzoeken. Voordat hij de door hem bediende post verlaat, treft hij de vereiste maatregelen om de veiligheid van het verkeer te waarborgen (opstellen van het stopsein in het spoor, sluiten van sluitbomen, enz.).

b) Elke hinder welke door die bediende in het spoor ontdekt, vastgesteld of tot stand gebracht wordt, moet door hem op de in art. 110 opgegeven wijze gedekt worden, tenzij dit reeds door een andere bediende werd gedaan.

c) Wanneer de bediende van de baan zekerheid heeft verkregen dat de hinder gedekt is, waarschuwt hij op de snelst mogelijke wijze de dichtstbijzijnde seingever (indien er op de lijn een is) en het naaste station in de richting waaruit de treinen komen en geeft hij desnoods aan dat station het sein af dat eventueel door een bediende van een trein in het spoor werd opgesteld.

Daartoe maakt hij gebruik van de telefoon en roept hij desnoods de hulp in van alle andere beschikbare bedienden (seingever, wegwachters, spoorleggers) of zelfs van het personeel van een trein die naar het te waarschuwen station moet.

#### ART. 112. — **Handbloksein.**

Wanneer het optisch handsein als **bestendig** handbloksein wordt gebruikt, dient men van de rode plaat (fig. 4) gebruik te maken die overeenkomstig fig. 24 opgehangen wordt op een betonnen bord op ten minste 2 meter hoogte neven het spoor geplaatst in dezelfde voorwaarden als een vast sein.

Dit sein wordt op de schematische seininrichtingsplans aangeduid en is voorzien van het conventioneel teken voor de blokseinen en van zijn kenmerk. Dit kenmerk wordt ook aangeduid op de paal zoals voor een vast sein.

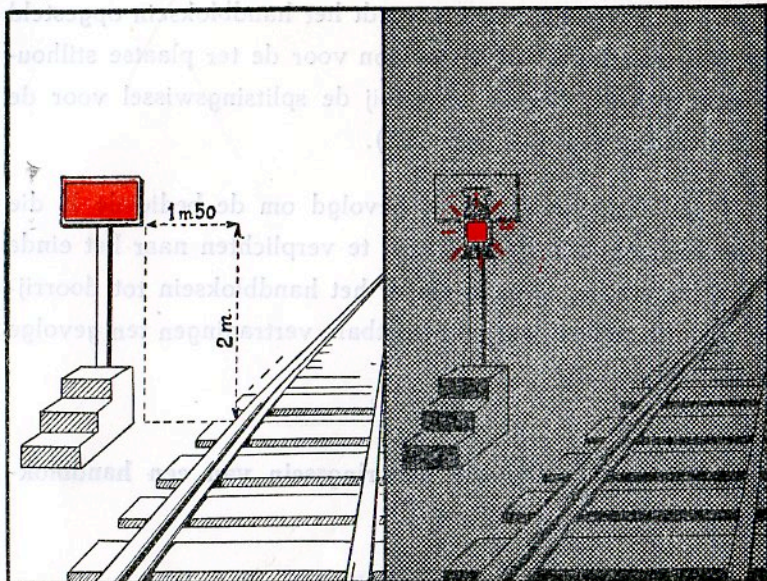


Fig. 24.

Figuur 25 geeft de conventionele voorstelling van het handblokkein.

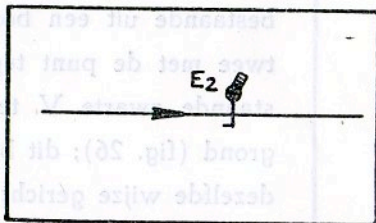


Fig. 25.

**Opmerkingen :**

1° Voor handblokkeinen die zonder rechtstreeks en bestendig toezicht opgesteld of achtergelaten zijn op plaatsen waar toe het publiek gemakkelijk toegang heeft :

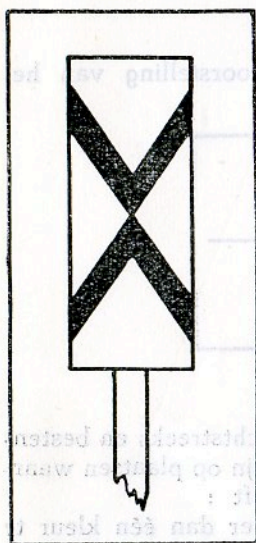
- is het verboden lantaarns met meer dan één kleur te gebruiken;
- moet het niet gebruikt handsein door de bediende van de post weggenomen en op een veilige plaats geborgen worden.



2°) In sommige stations wordt het handblokkein opgesteld aan het uiteinde van het perron voor de ter plaatse stilhoudende reizigerstreinen en nabij de splitsingswissel voor de goederentreinen (zie art. 105).

Deze handelwijze wordt gevolgd om de bediende E die een reizigerstrein bedient, niet te verplichten naar het einde van het station te gaan om er het handblokkein tot doorrijden op te stellen, wat ontoelaatbare vertragingen ten gevolge zou hebben.

ART. 113. — Optisch naderingssein van een handblokkein.



Elk <sup>betrekkend</sup> handblokkein <sup>(a)</sup> moet, op de voorgeschreven herhalingsafstand, voorafgegaan zijn door een baken, bestaande uit een bord met daarop twee met de punt tegenover elkaar staande zwarte V tekens op witte grond (fig. 26); dit baken wordt op dezelfde wijze gericht als de bakens vóór waarschuwingseinen.

De voorstelling van dit bord komt onder de conventionele vorm op de schematische seininrichtingsplans

voor, zoals bij fig. 27 is aangegeven.

(a) De handblokkeinen waaraan op de keuzelaten van abnormaal teken (BAV) zijn een voorafgegaan door een naderingsbaken.

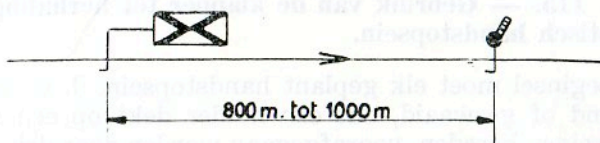


Fig. 27.

Er moet geen bakken met tegenover elkaar staande V-tekens voorzien worden wanneer het handbloksein het vertrek veroorlooft uit een kruisingstation op een lokaal-baan waarvan de inrij beveiligd wordt door vaste seinen (fig. 28).

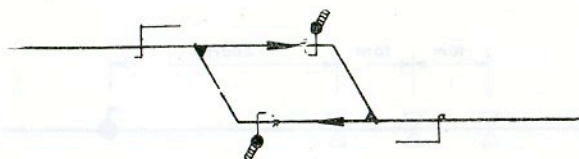


Fig. 28.

**Art. 114. — Afstand tussen het handbloksein en het baken.**

Deze afstand wordt volgens de hiernavolgende principes bepaald :

a) Op waterpasse banen en voor een treinsnelheid die 100 km/h niet te boven gaat, bedraagt de afstand 800 meter.

Deze afstand wordt behouden zolang de helling van de baan niet groter dan 5 mm per meter is. Bedraagt ze meer, dan wordt hij met 20 meter vergroot of verkleind voor elke mm daling of klimming boven de 5 mm.

b) Op waterpasse banen en voor een uursnelheid van meer dan 100 km en van ten hoogste 120 km, wordt die afstand op 1000 meter gebracht.

Deze afstand wordt behouden zolang de helling van de lijn niet groter dan 5 mm per meter is. Bedraagt ze meer, dan wordt hij met 30 meter vergroot of verkleind voor elke mm daling of klimming boven de 5 mm.



**Art. 115. — Gebruik van de klapper tot herhaling van een optisch handstopsein.**

In beginsel moet elk gepland handstopsein, d. w. z. niet vertoond of gezwaaid, dat een hinder dekt op een spoor door treinen bereden, voorafgegaan worden door drie klappers, 10 m van elkander verwijderd, de dichtst bijgelegen bevindt zich op 200 meter opwaarts van het handstopsein (fig. 29).

Van deze regel is afgeweken :

- in geval voorzien bij artikel 108-f van deze titel;
- in geval van kruising, in een kruisingstation op een enkelspoorbaan.

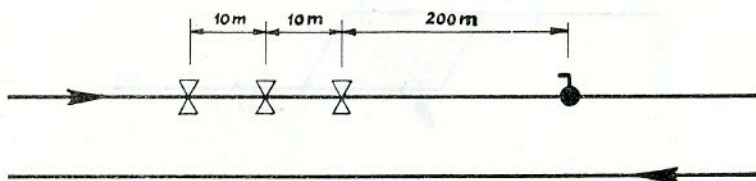


Fig. 29.

**Art. 115bis. — Gebruik van het handstopsein in geval van verkeer op tegenspoor.**

Zo de toegang tot het tegenspoor niet door een vast stopsein afgedekt is, moet een handblokkein geplaatst worden om deze toegang af te dekken.

Voor het vertrek op tegenspoor wordt het handstopsein nooit door een handsein tot doorrijden vervangen; het wordt uit het spoor verplaatst en onder dezelfde voorwaarden voorbijgereden als deze die voor een toegehouden vast sein gelden.

Op een dubbelspoorbaan, bij toevallig verkeer op enkelspoor, wordt in een tussenpost het handstopsein dat voor de treinen geldt die op tegenspoor rijden zonder meer weggenomen zodra een trein gemeld is die op normaal spoor rijdt.

**ART. 116. — Vervanging van een handstopsein door een handsein tot doorrijden.**

Een trein (of een rangering) die vóór een handstopsein stilstaat mag zich maar weer in beweging zetten nadat het handstopsein vervangen is door een handsein tot doorrijden of tot doorrijden mits opletten.

Kan dit om een of andere reden niet geschieden, dan moet aan de machinist een schriftelijk bevel tot voorbijrijden van het handstopsein afgeleverd worden.

**ART. 116bis. — Bescherming van de spoorovergangen in de reizigersstations.**

De spoorovergangen in de reizigersstations worden aangeduid door een merkteken « OVERGANG » dat vóór de overgang wordt geplaatst.

Dit merkteken wordt gelijkgronds op een voor de machinist goed zichtbare plaats opgesteld, hetzij op het perron of in het midden van het spoor. Het is cirkelvormig en draagt, wit op blauw met witte bies, het beeld van een stootboklantaarn (fig. 30). Het wordt zowel bij dag als bij nacht gebruikt; de perronverlichting moet toelaten het merkteken ten allen tijde waar te nemen. Zo in sommige gevallen deze verlichting onvoldoende is, schrijft het plaatselijk consigne het plaatsen van een acetyleenlantaarn voor, die het merkteken door weerkaatsing verlicht.



Fig. 30

De trein moet vóór dit merkteken stilhouden.

Het eenvoudig wegnemen van het merkteken « OVERGANG », na stilstand van de trein, stelt de machinist opnieuw in normale verkeersvoorwaarden.

Het gebruik van het merkteken « OVERGANG » moet in de plaatselijke consignes, die aan de belanghebbende diensten M.A. worden uitgereikt, voorzien worden.

Het verkeer van de reizigers op de overgang moet onderbroken worden zodra de trein in 't zicht is en tot hij stilstaat.



## F. OPTISCHE HANDSEINEN TOT VERTRAGEN EN TOT OPLETTEN.

### ART. 117. — **Betekenis.**

Een handsein tot vertragen of tot doorrijden mits opletten, legt de bestuurder van een trein of van een licht voertuig een toegelaten maximumsnelheid op van 20 km/h en beveelt hem zo te rijden dat hij kan stilhouden vóór elk handstopsein of elke hinder.

De machinist herneemt zijn normale snelheid :

- zodra hij voorbij de zone met snelheidsbeperking is die hem aangewezen werd of hem bekend is;
- bij gebrek aan een nauwkeurige aanwijzing, nadat hij één kilometer heeft afgelegd vanaf het waargenomen handsein zonder dat hem een ander sein vertoond wordt.

### ART. 118. — **Benutting.**

a) Vertragen wordt aan een trein of rangering bevolen :

- **overdag**, door het vertonen of opstellen van een **gele vlag**;
- **bij nacht**, door het vertonen of opstellen van een **geel licht**.

b) Behalve wanneer het materieel onmogelijk is, worden die handseinen opgesteld of vertoond aan de linkerkant van de treinen waarvoor ze gelden.

Op banen waarop rechts gereden wordt, worden ze aan de rechterkant vertoond of opgesteld.

Aan de treinen die op tegenspoor rijden worden ze, naargelang de omstandigheden, links of rechts van het bereden spoor vertoond.

In de op enkelspoorbanen gelegen stations die van één enkel perron voorzien zijn, dat dus rechts ten opzichte van de verkeersrichting van de trein kan gelegen zijn, mag in dit geval het handsein rechts vertoond worden.

Op dezelfde wijze wordt tewerk gegaan wanneer doorrijden mits opletten wordt toegelaten aan een trein die door middel van een handstopsein tot staan gebracht werd.

c) Bij gebrek aan een geel handsein wordt vertragen en opletten bevolen als volgt :

#### 1° TREINEN.

- de trein met een handstopsein doen stoppen;
- daarna « rijden op het zicht » bevelen door overhandiging van een bevel tot rijden op het zicht

en door vertonen van een groen handsein, voor een baanverkeer naar de volle baan; bij gebrek aan dit groen handsein moet bovendien nog een schriftelijk bevel tot voorbijrijden (E. S. 422) afgeleverd worden.

## 2° Rangeringen.

- rijden op 't zicht bevelen door overhandiging van een schriftelijk bevel tot voorbijrijden (E. S. 422), waarop de in het station uit te voeren rangeerbeweging vermeld staat.
- bovendien moeten de voor de rangeringen voorziene geluidsseinen worden gebruikt.

ART. 119. — **Vertonen van het handsein tot vertragen en tot opletten.**

a) In beginsel moet een sein tot vertragen met de hand vastgehouden en vertoond worden op een plaats waar het door de treinbestuurder gemakkelijk kan waargenomen worden (fig. 31 en 32).

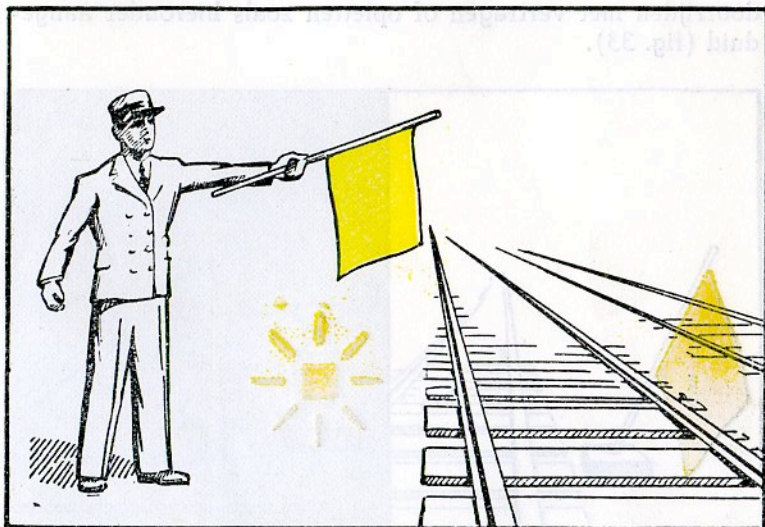


Fig. 31.



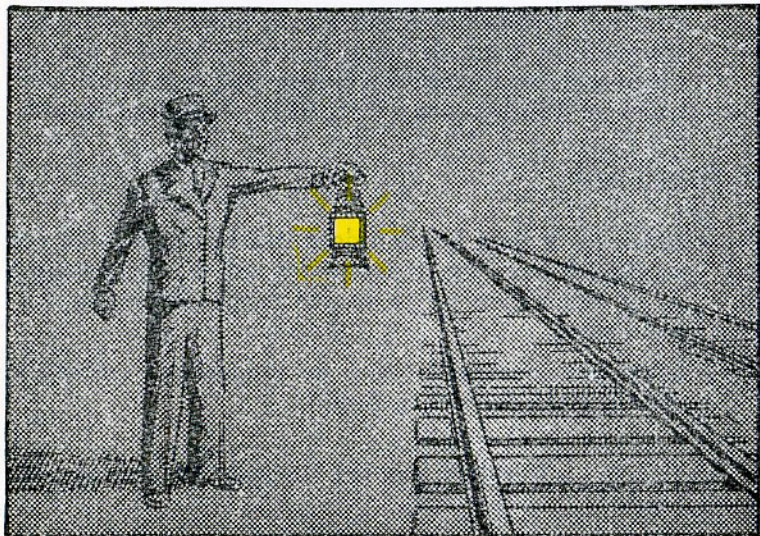


Fig. 32.

b) Zo, wegens zijn andere dienstverplichtingen, de bediende die het handsein moet vertonen niet op de aange-  
wezen plaats kan post vatten, plaatst hij het handsein tot  
doorrijden met vertragen of opletten zoals hieronder aange-  
geeft (fig. 33).

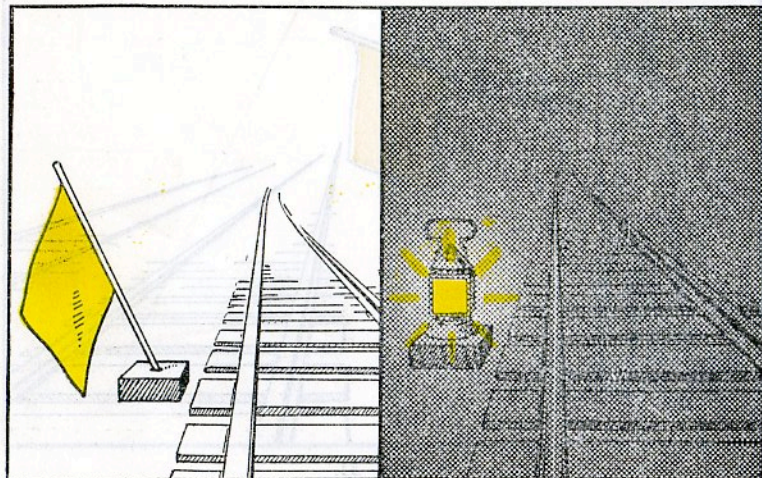


Fig. 33.



c) Bij afwijking mag het sein tot vertragen aan de buitenkant van een seinpost in volgende gevallen worden ver-  
toond :

1° Bij uitzondering in dringende gevallen of wanneer het volstrekt onmogelijk is zich naar de voorschriften der littera's a) en b) hiervoren te gedragen.

2° Ontvangst der treinen op niet bezette sporen, andere dan die waarop ze gewoonlijk ontvangen worden, wanneer de seininrichting aan het treinpersoneel niet toelaat zich rekenschap te geven van de wijziging aan de wisselstraat.

Het binnenrijden van het station wordt toegelaten door het openzetten van het sein, maar de seingever waarschuwt het treinpersoneel door overdag een gele vlag (fig. 34) — bij nacht een geel licht (fig. 35) — aan de buitenkant van de seinpost te bevestigen. Wanneer de treinbestuurder door bijzondere omstandigheden in de onmogelijkheid is dat handsein aan de seinpost bijtijds op te merken, bepaalt de plaatselijke onderrichting de plaats waar het sein moet vertoond worden.

Zodra de treinbestuurder opmerkt dat de gewone wisselstraat veranderd is, vertraagt hij en begint hij op zicht te rijden.

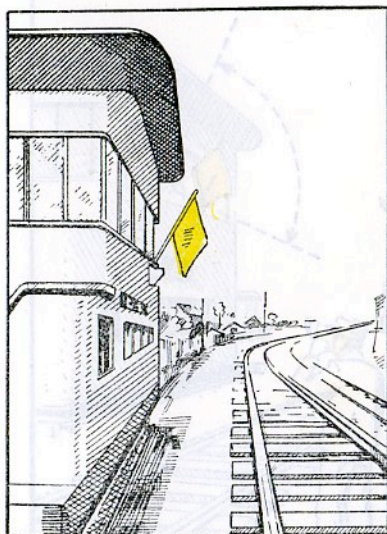


Fig. 34.

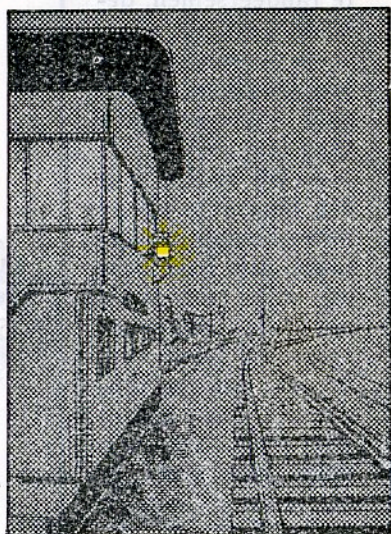


Fig. 35.



Stelt de seininrichting het treinpersoneel in staat zich rekenschap te geven van de verandering van de wisselstraat, dan wordt het binnenrijden in het station toegestaan door het openzetten van het sein dat aan de werkelijk te volgen richting beantwoordt, zonder gebruik van een handsein.

### 3° Uitwijking van een lichte draisine.

Om de rechtstreekse uitwijking van een lichte draisine toe te laten, wordt het geel handsein aan de buitenkant van de seinpost in de hiernavolgende voorwaarden vertoond :

- ingeval van voorziene uitwijking, wanneer het inrijsein voor lichte draisine niet kan opengesteld worden.
- ingeval van onvoorziene uitwijking, wanneer het openstaand sein de begeleider niet toelaat zich rekenschap te geven van de wijziging aan de wisselstraat ofwel wanneer het sein niet kan opengesteld worden. Vooraf dient de draisine aan het sein opgehouden te worden.

Voor de achterwaartse uitwijking van een lichte draisine, zal zoals voor een trein te werk gegaan worden.

### 4° Rangeringen beheerst van op een seinpost.

Om van op een seinpost de uitvoering van een rangering toe te laten, wordt, bij gebrek aan vaste rangeerseinen, gebruik gemaakt :

— overdag, van een langzaam op en neer bewogen gele vlag (fig. 36);

— bij nacht, van een langzaam op en neer bewogen lantaarn met geel licht en zulks tot wanneer de seingever zekerheid heeft verkregen dat de rangeerder hem begrepen heeft. Dit sein geldt niet voor de machinisten behalve wanneer zij een losse locomotief besturen die in een station rijdt overeen-

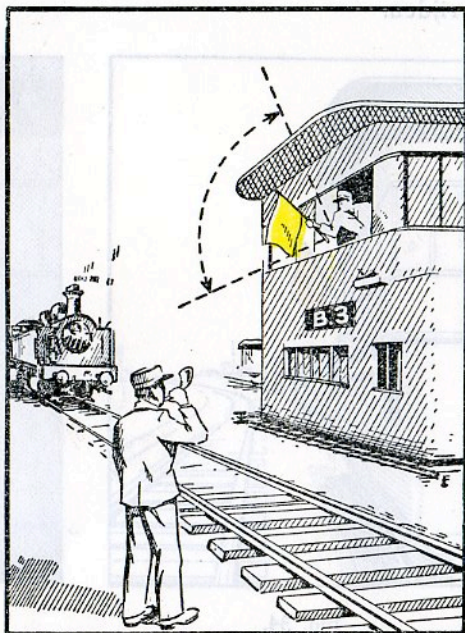


Fig. 36.



komstig het consigne betreffende het verkeer van losse locomotieven en ze niet van een bediende van de Exploitatie vergezeld zijn.

In dit laatste geval mag dat sein alleen worden gebruikt in de wel bepaalde omstandigheden die bij bedoelde consigne bepaald zijn.

**ART. 120. — Algemene gevallen van toepassing.**

**a) Spoor in slechte staat.**

De slechte staat van het spoor welke een vertraging wettigt, kan onvoorziens worden vastgesteld; in dit geval behoren onmiddellijk de volgende maatregelen getroffen te worden om vertraging voor te schrijven :

1<sup>o</sup> Wordt de vaststelling door een treinbestuurder gedaan, dan houdt deze stil aan de eerste bewaakte overweg of de eerste blokpost die hij tegenkomt en doet hij mededeling van het vastgesteld gebrek.

De verwittigde bediende waarschuwt de voorgaande blokpost die, van dat ogenblik af en totdat de hierna voorgeschreven reglementaire vertragingssenen worden vertoond, aan zijn post al de treinen die aankomen doet stilhouden en die aan elke treinbestuurder een bevel E.S. 378 voor rijden op 't zicht tot aan de volgende blokpost, ter hand stelt.

Op dit bevel wordt als maximumsnelheid 20 km per uur aangeduid.

De seingever die het eerste bericht ontving, doet eveneens onverwijld de baanmeester waarschuwen door bemiddeling van het naaste station.

2<sup>o</sup> Elke bediende van de baan die de slechte staat van de baan vaststelt, veroorzaakt of wie daarvan mededeling gedaan wordt, treft onmiddellijk de vereiste maatregelen opdat het vertragingsssein zou vertoond worden :

- aan de oorsprong zelf van de vertragingsszone zo de toegelaten snelheid opwaarts van deze zone 40 km/h niet overschrijdt;
- 1000 m vóór de oorsprong zo de toegelaten snelheid opwaarts van deze zone hoger is dan 40 km/h (fig. 37).



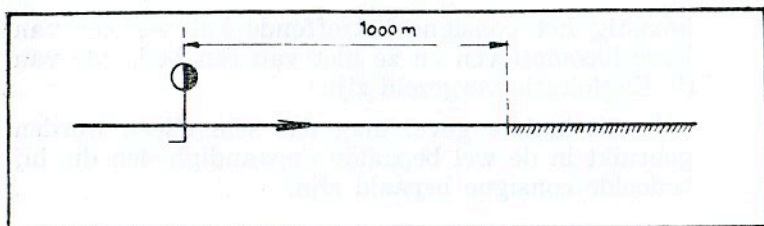


Fig. 37.

Het vertragssein moet met de hand worden vastgehouden en vertoond op een plaats waar het door de treinbestuurder gemakkelijk kan opgemerkt worden. Eventueel wordt het door een klapper herhaald.

Het bestaan van die tijdelijke vertragszone moet onmiddellijk bekend gemaakt worden met een telegram dat de technische inspecteur van de Baan aan de betrokken depots richt, die er de treinbestuurders op de hoogte van moeten brengen. Er moeten geen klappers meer gebruikt worden om het vertragssein te herhalen (behalve wanneer dit niet 300 m ver zichtbaar is), zodra de treinen vooraf verwittigd zijn van de opgelegde vertraging en in ieder geval na verloop van 24 uren sedert de verzending van het telegram. Het bericht van het wegvallen der vertragszone wordt insgelijks per telegram gegeven.

Laten de omstandigheden en inzonderheid de duur van de uit te voeren herstellingswerken niet toe een man bestendig ter plaatse te houden om het vertragssein te vertonen, dan mag dit worden vastgemaakt op een staak die zo dicht mogelijk bij de rail is geplaatst zonder evenwel binnen het vrije-ruimteprofiel te komen.

's Nachts echter moet de staak twee gele lichten op een zelfde horizontale lijn dragen. Moet de toestand meer dan 3 dagen aanhouden, dan worden de handseinen zodra mogelijk door vaste aanwijzers vervangen en moet onverwijld een bericht van tijdelijke vertraging uitgegeven worden.

De baanmeester is verantwoordelijk voor het tijdig plaatsen en wegnemen van de vertragsseinen.

Indien, in de gevallen hiervoren, een geel handsein moet vertoond worden zonder dat dit met een regelmatig bericht van vertraging werd aangekondigd of voordat vorenver-

melde termijn van 24 uren verlopen is, deelt de bediende die er het gebruik van voorschrijft, dit ten spoedigste mede aan de chef van het naaste station, die op zijn beurt de treinbestuurder op de hoogte doet brengen door het laatste station van oponthoud der treinen die naar de plaats rijden waar de vertraging voorgeschreven is.

**b) Werken aan het spoor.**

Moet aan de sporen een onvoorzien werk worden uitgevoerd waardoor een vertraging noodzakelijk wordt, dan moeten de onder paragraaf a), 2° hierboven voorgeschreven maatregelen vóór het begin van het werk getroffen worden.

Behalve in geval van noodzakelijkheid mag met het werk niet begonnen worden dan 24 uren na verzending van het telegram aan de betrokken depots.

**c) Trein die met een te grote snelheid opdrukt of achteruitrijdt (met locomotief achteraan).**

De bedienden van de baan vertonen een vertragingsssein aan elke trein die bij uitzondering een andere trein opdrukt of die (met locomotief achteraan) achteruitrijdt met een snelheid van meer dan 20 km per uur (1 km in 3 minuten).

**d) Achterwaartse uitwijking.**

Om de achterwaartse uitwijking toe te laten, afgezien van het openzetten van de rangeerarm, vertoont de stationschef aan de treinbestuurder van de uit te wijken trein :

- overdag, de gele vlag;
- bij nacht, de lantaarn met geel licht.

**e) Trein die onder verminderde veiligheidsvoorwaarden rijdt.**

De bedienden moeten het handsein tot vertragen vertonen in de volgende omstandigheden :

1° Wanneer een trein of licht voertuig door middel van een handstopsein werd tot staan gebracht en een toelating moet verleend worden hetzij tot :

- het uitvoeren van een rangering;
- het vertrek van een trein die niet onder normale veiligheidsvoorwaarden rijdt;



- het doorrijden, met oplettendheid of verminderde snelheid van een trein of licht voertuig;
- het doorrijden van een trein die tot staan werd gebracht vóór een handstopsein dat een station dekt of de plaats inneemt van een voorlopig weggenomen waarschuwingssein.

2° Bij verkeer met toepassing van het tussentijdstelsel vertoont de gewachter het geel handsein zo de tijdruimte tusschen twee treinen minder dan 10 minuten bedraagt.

3° Op een door de plaatselijke onderrichting aangewezen plaats in geval van ontvangst op gedeeltelijk bezet spoor, wanneer het inrijsein niet van een rangeerarm en het ontvangspoor niet van een spoorstroomkring voorzien is en wanneer die ontvangst vaak moet gebeuren ten gunste van het openzetten van het inrijsein nadat de trein vóór het sein heeft stilgestaan.

Deze wijze van ontvangst is slechts toegelaten bij wijze van overgangsmaatregel, in afwachting dat een door de IPX aan te vragen rangeerarm wordt aangebracht.

**Art. 121. — Gebruik van een klapper tot ontubbeling van een optisch handsein tot vertragen en opletten.**

Elk optisch handsein tot vertragen en opletten, opgesteld bezijden het spoor en geldend voor treinen die tegen meer dan 40 km/h rijden, moet ontubbeld worden door :

— drie klappers op 10 m van elkaar, de kortstbijgelegen klapper wordt gelegd op 200 meter opwaarts van het sein wanneer dit een onvoorzien en uitzonderlijk vertragen beveelt, d. w. z. een vertragen dat aan de treinbestuurder niet werd medegedeeld (fig. 38).

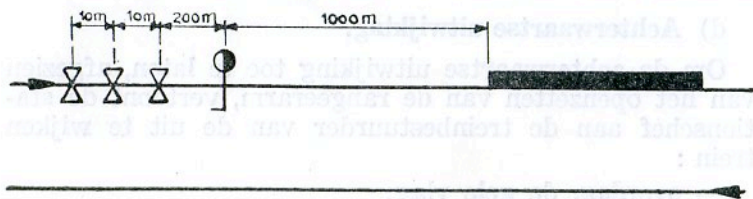


Fig. 38.

— één klapper gelegd ter hoogte van het sein in geval van een voorzien d.w.z. aan de treinbestuurder bekende vertraging en wanneer de zichtbaarheidsafstand van het sein minder dan 300 meter bedraagt (fig. 39).

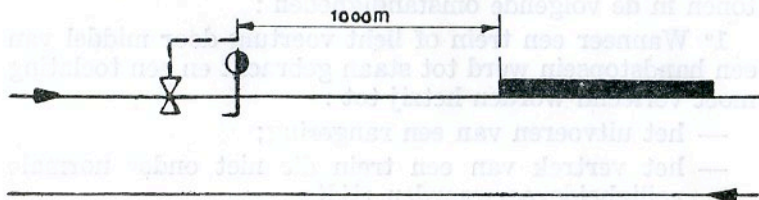


Fig. 39.

De klapper moet zonder enig uitstel gelegd worden zodra het optisch handsein opgesteld wordt.

**G. — OPTISCHE HANDSEINEN TOT DOORRIJDEN MET DE OP DE BEOOGDE PLAATS TOEGELATEN SNELHEID.**

**ART. 122. — Benutting.**

a) Het **doorrijden** onder normale veiligheids- en snelheidsvoorwaarden wordt aan een trein (of aan een licht voertuig) die stilgehouden werd bij middel van een handstopsein toegelaten :

— **overdag**, door een **groene vlag**, vertoond of opgesteld;

— **bij nacht**, door een **groen licht**, vertoond of opgesteld.

b) Behalve wanneer het materieel onmogelijk is worden die handseinen opgesteld of vertoond aan de linkerkant van de treinen waarvoor ze gelden.

Op banen waarop rechts gereden wordt, worden ze aan de rechterkant vertoond of opgesteld.

Aan de treinen die op tegenspoor rijden worden ze, naargelang de omstandigheden, links of rechts van het bereden spoor vertoond.

In de op enkelspoorbanen gelegen stations die van één enkel perron voorzien zijn, dat dus rechts ten opzichte van de verkeersrichting van de trein kan gelegen zijn, mag het handsein rechts vertoond worden.

c) Bij gebrek aan een groene vlag of groen licht moet men doorrijden voor het **baanverkeer** bevelen met aan de bestuurder een schriftelijk bevel tot voorbijrijden van het rood handsein af te leveren (E.S. 422) ;

d) Om doorrijden te bevelen aan een trein of licht voertuig die door een handstopsein opgehouden is, wordt het handsein tot doorrijden ter hoogte van het weggenomen handstopsein vertoond of opgesteld.

**ART. 123. — Vertonen van het groen handsein.**

a) In normale omstandigheden wordt het groen handsein vertoond zoals bij fig 40 en 41 aangeduid.

Het vertonen van een handsein tot doorrijden sluit het voorafgaandelijk nazicht in zich van de wisselstraat die door dit sein beheerst wordt.



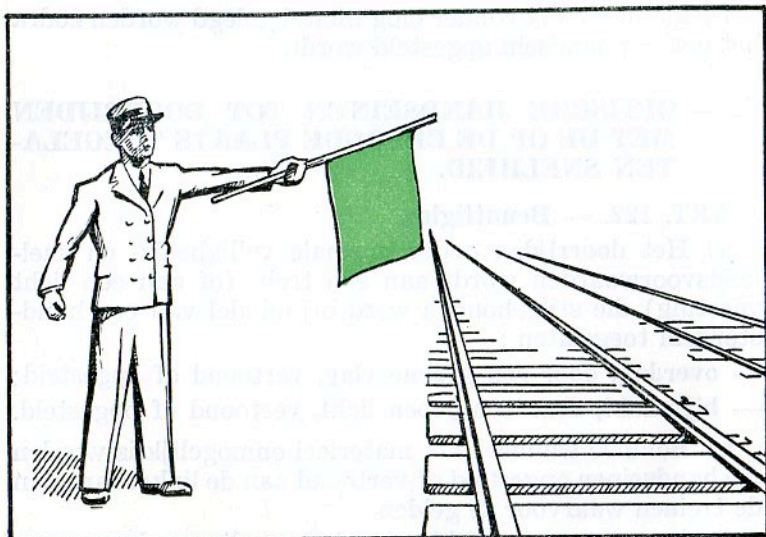


Fig. 40

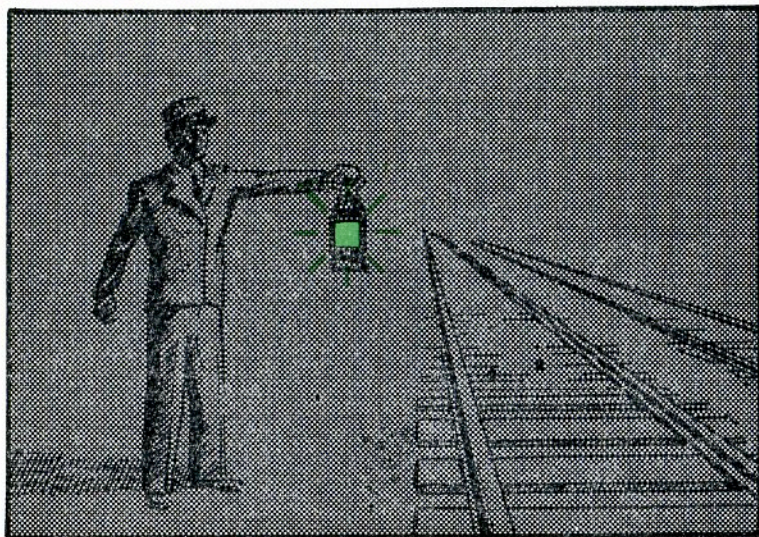


Fig. 41



b) Indien de met het vertonen van het handsein belaste bediende wegens zijn dienstverplichtingen niet op de bedoelde plaats kan blijven, stelt hij het handsein tot doorrijden op, zoals hierna is aangegeven (fig. 42).

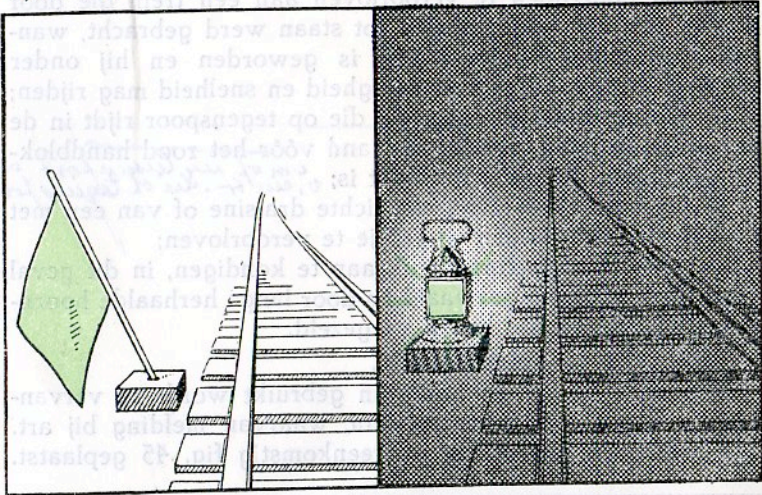


Fig. 42.

Het handsein tot doorrijden wordt ook, bij afwijking, aan de buitenkant van een seinpost vertoond of bevestigd om toe te laten dat met de hand voortgeduwde wagentjes en sommige, niet van de witte driehoekige schijf voorziene draaispinnen, bepaalde vaste seinen voorbijrijden die wegens hun blok- of wisselstraatkoppelingen toe worden gehouden (fig. 43 en 44).

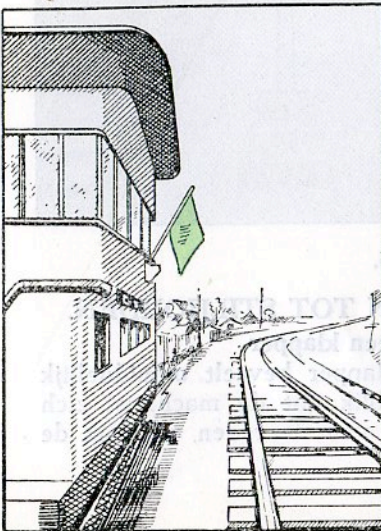


Fig. 43.

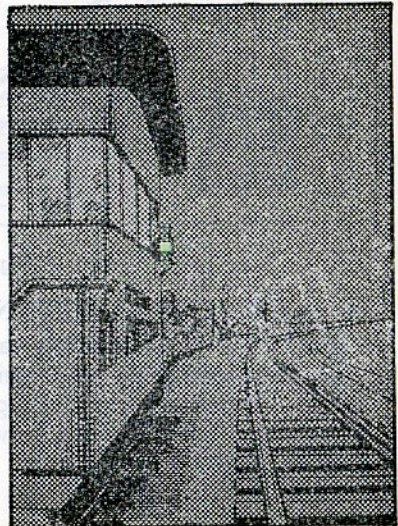


Fig. 44.



ART. 124. — Algemene gevallen van toepassing.

Het groen handsein wordt gebruikt :

— om doorrijden te veroorloven aan een trein die door middel van een handstopsein tot staan werd gebracht, wanneer het spoor opnieuw vrij is geworden en hij onder normale voorwaarden van veiligheid en snelheid mag rijden;

— om de inrij van een trein die op tegenspoor rijdt in de sectie toe te laten, zonder stilstand vóór het rood handbloksein wanneer de sectie ontblokt is;

— om het verkeer van een lichte draisine of van een met de hand voortbewogen wagentje te veroorloven;

— om een koppelingsbreuk aan te kondigen, in dit geval wordt het handsein gezwaaid en door lange herhaalde hoorn-tonen met de rechte hoorn vergezeld.

ART. 125. — Handbloksein.

Wanneer het groen handsein gebruikt wordt in vervan-ging van het rood handbloksein, waarvan melding bij art. 112 hierboven, wordt het overeenkomstig fig. 45 geplaatst.

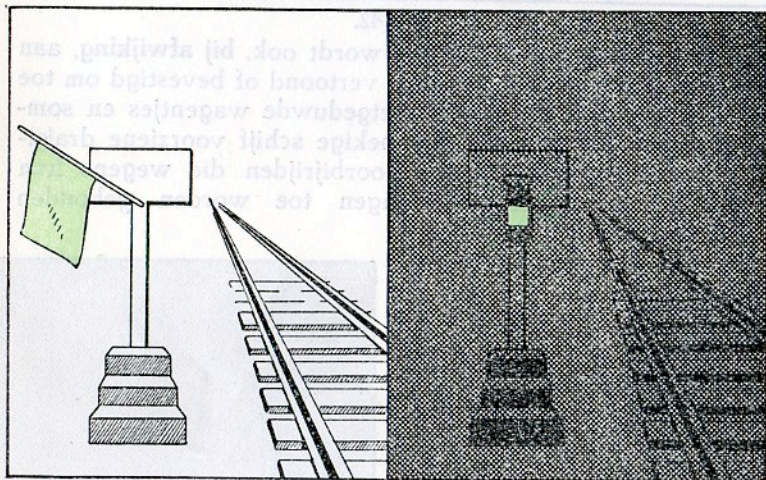


Fig. 45.

H. — GELUIDSHANDSEINEN TOT STILHOUDEN.

ART. 126 — Ontploffen van een klapper.

a) Het ontploffen van een klapper beveelt onmiddellijk stil te houden tot op het ogenblik dat de machinist zich rekenschap heeft kunnen geven van de reden waarom de klapper gebruikt werd.



b) Merkt de machinist geen enkel stop of vertragingsein op, dan rijdt hij op 't zicht verder.

Indien de machinist één km. verder nog geen hinder, stop- of vertragingsein heeft aangetroffen, herneemt hij de normale snelheid.

Het ontploffen van een 2' of 3' klapper verplicht hem tot dezelfde voorzichtigheidsmaatregelen : stilsthouden en eventueel op 't zicht rijden.

c) Merkt de machinist een handsein tot vertragen op, dan rijdt hij op 't zicht. *dan neemt hij op de ingetrokken baan en rijdt (zie artikel 127)*

Indien de machinist één km. verder nog geen hinder, stop- of vertragingsein heeft aangetroffen, herneemt hij de normale snelheid.

d) Merkt de machinist een handstopsein op, dan neemt hij het in acht en wanneer dat handstopsein door een (geel of groen) handsein tot doorrijden wordt vervangen, dan rijdt hij op 't zicht tot aan het volgend vast sein, waarvan hij de aanwijzingen in acht neemt. *neemt op de baan en rijdt (zie art. 127/128/129)*

#### ART. 127. — Plaats.

De klappers worden gelegd overeenkomstig artikelen 110, 115 en 121.

#### ART. 128. — Hoorntonen gegeven door bedienden van de baan en van de seininrichting.

a) Door de bedienden van de baan en van de seininrichting worden, ingeval van gevaar, korte, snel herhaalde hoorntonen gegeven en wordt tevens het rode handsein gezwaaid om onmiddellijk stilsthouden te bevelen. Dit is het alarmsein.

b) Door de bedienden van de baan en van de seininrichting worden lange en herhaalde hoorntonen gegeven en wordt tevens het groen handsein gezwaaid om een koppelingsbreuk of een ontsnapping van voertuigen uit een station te melden.

Deze geluidsseinen worden van post tot post herhaald voor zover de doorlopende rem de automatische stilstand



der gesplitste delen niet heeft verzekerd; de machinist richt zich naar de onderrichtingen betrekkelijk de averijen aan de rem, geval van koppelingsbreuken.

ART. 129. — Hoorntonen gegeven door rangeerders.

a) **Korte, snel herhaalde hoorntonen** worden gegeven bij gevaar, om onmiddellijk stilhouden te bevelen van de beweging waarvoor dit sein geldt.

b) **Drie korte hoorntonen** worden door de met de rangeeringen belaste bediende gegeven om stilhouden te bevelen voor de betrokken beweging, ingeval die beweging niet door de stationschef bevolen wordt.

c) Kan het geluid van de hoorn door de treinbestuurder niet gehoord worden, dan beveelt de bediende, met het gezicht naar de locomotief gericht, als volgt stilhouden :

— overdag, de arm, verscheidene malen snel van rechts naar links en van links naar rechts gezwaaid;

— 's nachts, een lantaarn met wit licht, snel van rechts naar links en van links naar rechts gezwaaid.

In beide gevallen wordt de arm naar beneden uitgestrekt (fig. 46); evenwel zal hij *langs druk bezette perrons naar boven uitgestrekt worden (fig. 47).*

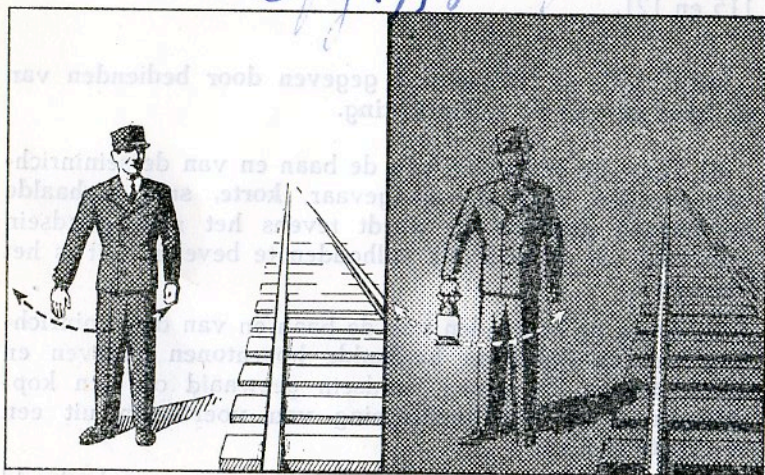


Fig. 46.

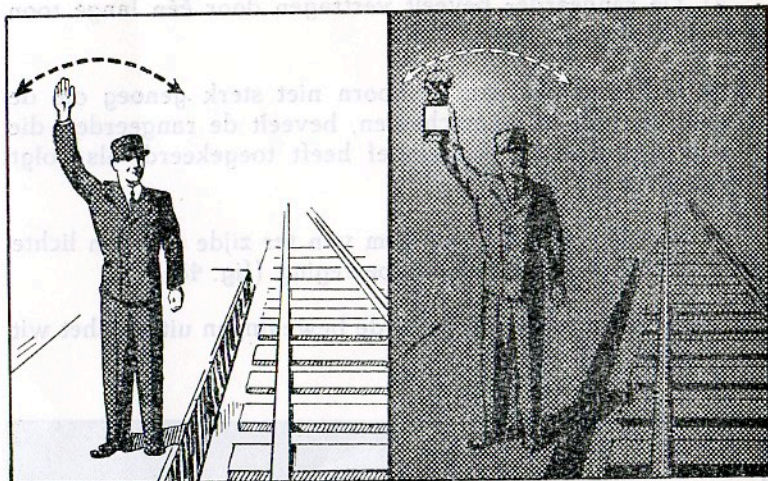


Fig. 47.

ART. 130. — Twijfel omtrent de betekenis van een geluidsein.

Ingeval van twijfel omtrent de betekenis van een gehoord geluidsein, dient dit door de bestuurder van het voertuig als een stopsein verstaan.

## I. — GELUIDSHANDSEINEN TOT VERTRAGEN EN OPLETTEN.

ART. 131. — Gebruikswijze.

Geluidsseinen tot vertragen bevelen steeds het rijden op 't zicht wanneer ze gelden voor treinen of lichte voertuigen op de baan; ze bevelen vertraging in geval van rangering.



ART. 132. — **Rangeerhoorntonen.**

a) De rangeerder beveelt vertragen door één lange toon met de gebogen hoorn.

b) Is het geluid van de hoorn niet sterk genoeg om de treinbestuurder te waarschuwen, beveelt de rangeerder, die het gezicht naar de locomotief heeft toegekeerd, als volgt vertragen :

- overdag, strekt hij de arm van ter zijde met een lichte verticale schommelende beweging (fig. 48).
- bij nacht, voert hij dezelfde bewegingen uit met het wit licht (fig. 48)

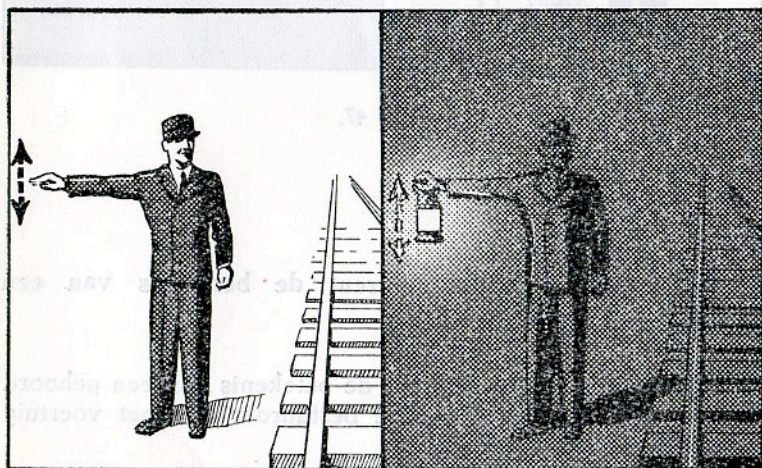


Fig. 48.

## J. — GELUIDSHANDSEINEN TOT DOORRIJDEN.

### ART. 133. — Gebruikswijze.

Doorrijden voor een baanverkeer wordt nooit met geluidsseinen toegelaten.

### ART. 134. — Hoorntonen gegeven door bedienden van de baan en van de seininrichting.

a) Wanneer de plaatselijke omstandigheden het wettigen, kan de plaatselijke onderrichting van een post seinen voorschrijven waarbij de aankomst van de treinen met een hoorn aangekondigd wordt. In dit geval geeft de seingever of wegwachter **twee lange hoorntonen** zodra een trein of locomotief een station verlaat of aangekondigd is. Dit sein wordt door al de seingevers en wegwachters gegeven tot op de door de plaatselijke onderrichting voorgeschreven plaats en zonder dat gewacht wordt tot de trein in het zicht is.

b) Worden, in de omtrek van de installaties van een post of binnen het gezichtsveld er van, werken aan sporen of seininrichting uitgevoerd waarvoor de aanwezigheid van bedienden in of nabij het spoor vereist is, dan moeten door de seingever van die post **dezelfde aankondigingsseinen** gegeven worden wanneer een trein, locomotief of rangering naar de plaats van de werken toe rijdt en indien deze maatregel uitdrukkelijk voorgeschreven is door een inschrijving in het veiligheidsboekje E. S. 427. Er dient evenzo gehandeld voor de aankondiging van een draisine of een met de hand voortgeduwd wagentje.

**Eén lange hoorntoon**, gegeven door de bestuurder van een draisine of van een met de hand voortgeduwd wagentje, kondigt de aankomst aan van een draisine of wagentje in verkeer op de baan aan een tunnel.

### ART. 135. — Rangeerhoorntonen.

a) De rangeerder veroorlooft :

- rijden met schoorsteen vooraan, door twee lange tonen van de rangeerhoorn;
- rijden met schoorsteen achteraan, door drie lange tonen van de rangeerhoorn.

Voor motorrijtuigen zonder schoorsteen, dient onder beweging met schoorsteen vooraan verstaan :



— voor motorrijtuigen met aan één uiteinde een enige plaats voor het stuurpersoneel, zoals de rangeerdiesel locomotieven is het rijden naar voren, deze waarvoor het ander tegenovergestelde uiteinde aan dat van de plaats voor het stuurpersoneel, zich tijdens de beweging vooraan bevindt; dus hetzelfde als voor een stoomlocomotief;

— voor motorrijtuigen met stuurpost aan ieder uiteinde zoals autorails, motorwagens en elektrische locomotieven, is het rijden met schoorsteen vooraan, deze waarvoor de bezette post vooraan gelegen is tijdens de beweging; dus het omgekeerde als voor een stoomlocomotief;

— voor motorrijtuigen waarvan de stuurpost in 't midden gelegen is, zoals draisines, worden de verkeersrichtingen der rangeerbewegingen mondelings aangeduid.

b) Is het geluid van de hoorn niet sterk genoeg om door de machinist gehoord te worden, dan moet de rangeerder, met het gezicht naar de locomotief toegekeerd, de **verwijdering** van deze als volgt bevelen :

— **overdag**, door bewegingen met de arm van onder naar boven (fig. 49).

— **bij nacht**, door dezelfde bewegingen met een wit licht (fig. 49).

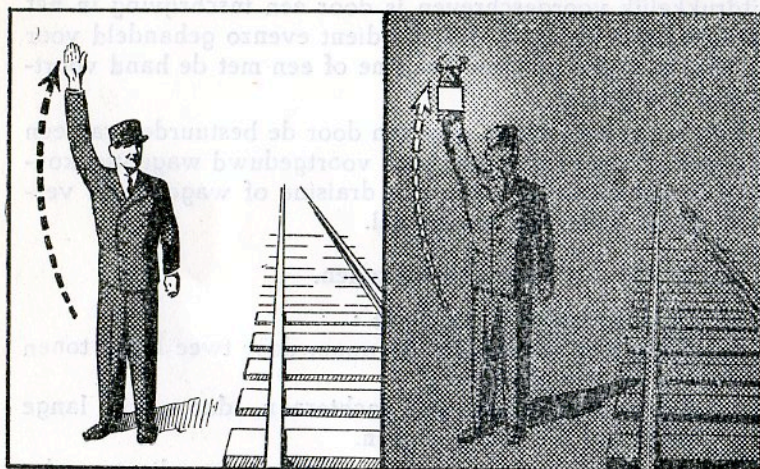


Fig. 49.

- Hij beveelt het naderen van de locomotief :
- **overdag**, door bewegingen met de arm van voren naar achteren (fig. 50);
  - **bij nacht**, door dezelfde bewegingen met een wit licht (fig. 50).

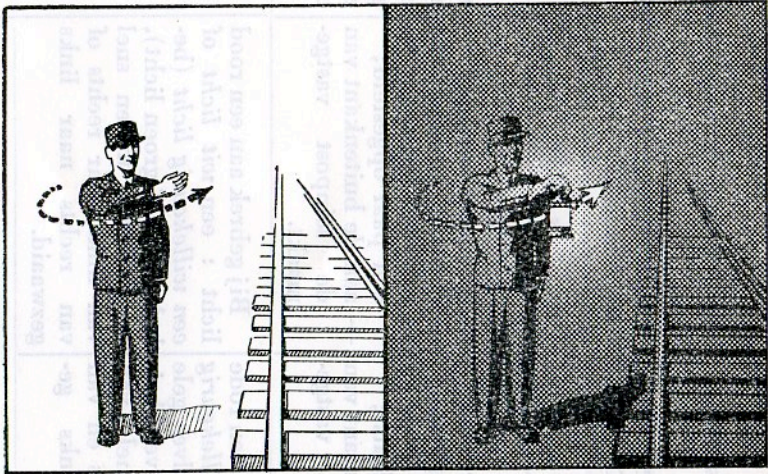


Fig. 50.

## K. — BEDIENDEN DIE VAN HANDSEINEN VOOR- ZIEN WORDEN.

### ART. 136. — Aanduiding.

Al de agenten die gedurende de uitvoering hunner ambtsbezigheden geroepen worden om een vastgestelde of teweeggebrachte hinder af te dekken ofwel om een onvoorzien vertragspunt te signaleren, dienen van de nodige vlaggen, lantaarns en klappers voorzien.



L. — SAMENVATTENDE TABEL MET DE BETEKENIS VAN DE AAN TREINBESTUURDERS TE VERTONEN HANDSEINEN.

ART. 137. — De verschillende betekenissen der aan de treinbestuurders te vertonen handseinen zijn in de hiernavolgende tabel overgenomen :

Volg-nummer	Te geven aanwijzingen.	TE GEBRUIKEN HANDSEINEN		OPMERKINGEN
		Overdag	's Nachts	
1.	STILHOUDEN	<p><i>Rode vlag :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zwaaiend vertoond;</li> <li>— in het spoor opgesteld;</li> <li>— bezijden het spoor op een paal geplaatst;</li> <li>— aan de buitenkant van de seinpost vastge-maakt.</li> </ul>	<p><i>Rood licht :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zwaaiend vertoond;</li> <li>— in het spoor opgesteld;</li> <li>— bezijden het spoor op een paal opgesteld;</li> <li>— aan de buitenkant van de seinpost vastge-maakt.</li> </ul>	<p>In de stations mag de rode vlag, in het spoor, vervangen worden door een op beide zijden rood-geschilderd, <i>rechthoekig</i> <i>plaatijzeren bord</i> met witte omranding.</p>
		<p>Bij gebrek aan een rode vlag; <i>een willekeurig voorwerp</i> (behalve gele of groene vlag), verscheidene malen snel van links naar rechts en van rechts naar links ge-zwaaid.</p>	<p>Bij gebrek aan een rood licht; <i>een wit licht</i> of <i>een willekeurig licht</i> (behalve geel of groen licht), verscheidene malen snel van links naar rechts of van rechts naar links ge-zwaaid.</p>	
		Het ontploffen van een klapper.		

Volgnummer	Te geven aanwijzingen	TE GEBRUIKEN HANDSEINEN		OPMERKINGEN
		Overdag	's Nachts	
2.	<b>VERTRAGEN EN OPLETTEN</b>	<p><i>Gele vlag :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vertoond van op de baan of van op de trein;</li> <li>— bezijden het spoor opgesteld;</li> <li>— aan de buitenkant van de seinpost vastge-maakt.</li> </ul> <p>Bij gebrek aan een gele vlag :</p> <p>1° voor een trein : — doen stilhouden door middel van een stop-handsein en afgifte ES 378 (+ ES 422 of vertonen van groen handsein);</p> <p>2° voor een rangeerbeweging : — mogen de rangeerseinen gebruikt worden. (n° 6 hierna).</p>	<p><i>Geel licht :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vertoond van op de baan of van op de trein;</li> <li>— bezijden het spoor opgesteld;</li> <li>— aan de buitenkant van de seinpost vastge-maakt.</li> </ul> <p>Bij gebrek aan een geel licht :</p>	



Volgnummer	Te geven aanwijzingen	TE GEBRUIKEN HANDSEINEN		OPMERKINGEN
		Overdag	's Nachts	
3.	DOORRIJDEN, voor een trein of licht voertuig, tot staan ge- bracht met een stophandsein.	Groene vlag vertoond.	Groen licht vertoond.	<i>Een groen handsein</i> wordt gebruikt voor een trein die onder <i>normale</i> voorwaarden van veilig- heid en snelheid rijdt.
		Bij gebrek aan een groene vlag :	Bij gebrek aan een groen licht :	Het bevel tot voorbij- rijden wordt afgegeven : — <i>in de stations</i> , door de <i>stationschef</i> ; — <i>in volle baan</i> , door de seingever.
		Gele vlag vertoond.	Geel licht vertoond.	<i>Een geel handsein</i> wordt gebruikt om aan een trein (of een range- ring) aan te duiden dat hij met <i>verminderde snel- heid</i> moet rijden ten opzichte van de op die plaats normaal toegelaten snelheid.

Volgnummer	Te geven aanwijzingen	TE GEBRUIKEN HANDSEINEN		OPMERKINGEN
		Overdag	's Nachts	
		Bij gebrek aan een gele vlag :	Bij gebrek aan een geel licht :	
		— voor een trein, afgifte van een <i>bevel tot voorbijrijden</i> ;		
		— voor een rangering, afgifte van een <i>bevel tot voorbijrijden</i> en gebruik van de rangeerseinen (n <sup>o</sup> 6 hierna).		
4.	KOPPELING GEBROKEN OF WAGENS ONT-SNAPT.	Lange en herhaalde <i>hoortonen</i> en zwaaien van groen handsein.		
5.	ALARM ! Onmiddellijk stilhouden.	Verscheidene korte en snel herhaalde <i>hoortonen</i> .		Dit sein wordt even-tueel van bediende tot bediende herhaald totdat de treinbestuurder het hoort.



Volgnummer	Te geven aanwijzingen	TE GEBRUIKEN HANDSEINEN		OPMERKINGEN
		Overdag	's Nachts	
6.	<b>RANGEREN</b>			
	<i>Stilhouden.</i>	Drie korte hoorntonen. — Verscheidene malen de arm snel van rechts naar links en van links naar rechts bewegen.	Verscheidene malen het <i>wit licht</i> snel van rechts naar links en van links naar rechts bewegen.	
	<i>Vertragen.</i>	Eén lange hoorntoon. — De arm van terzijde uitgestrekt met een lichte verticale schommelende beweging.	<i>Wit licht</i> bewegen met een lichte verticale schommelende beweging.	De bewegingen met de arm of het <i>wit licht</i> worden gebruikt wanneer het geluid van de hoorn niet sterk genoeg is om de treinbestuurder te waarschuwen.
	<i>Verwijdering van de locomotief.</i>	Bewegingen met de arm van onderen naar boven.	<i>Wit licht</i> van onderen naar boven.	
	<i>Nadering van de locomotief.</i>	Bewegingen met de arm van voren naar achteren.	<i>Wit licht</i> van voren naar achteren bewegen.	
	<i>Vooruit (schoorsteen vooraan).</i>	Twee lange hoorntonen.		
	<i>Achteruit (schoorsteen achteraan).</i>	Drie lange hoorntonen.		
	<i>Rangeerbeveging toegelaten.</i>	Gele vlag langzaam op en neer van uit een seinpost bewegen.	<i>Geel licht</i> langzaam op en neer bewegen.	Is alleen voor de rangeers bedoeld en niet voor de treinbestuurders, behalve wanneer deze een losse locomotief besturen in een station en niet van een bediende der exploitatie vergezeld zijn.

M. — HANDSEINEN TE GEVEN TUSSEN BEDIENDEN VAN DE BAAN EN VAN DE SEININRICHTING.

Art. 138. — De verschillende betekenissen der tussen bedienden van de baan en de seininrichting te geven handseinen worden in de hiernavolgende tabel overgenomen :

Volgnummer	Te geven aanwijzingen	TE GEBRUIKEN HANDSEINEN		OPMERKINGEN
		Overdag	's Nachts	
1.	TREIN IN AAN-TOCHT.	Twee lange <i>hoorntonen</i> . (Dit sein wordt door al de seingevers en gewachters herhaald tot op de plaats voorgeschreven door de plaatselijke onder-richting).		Deze seinen worden maar gegeven op de plaatsen waar ze door de P. O. voorgeschreven zijn.
2.	KOPPELING OF GEBROKEN OF WAGENS ONT-SNAPT	Lange en herhaalde <i>hoorntonen</i> en zwaaien van groen handsein.		Deze seinen worden slechts dan van post tot post doorgegeven, wanneer de telefoonverbindingen onderbroken zijn. In dat geval worden ze van post tot post herhaald.
3.	ALARM ! Onmiddellijk stilhouden.	Verscheidene korte en snel herhaalde <i>hoorntonen</i> .		Dit sein wordt eventueel van bediende tot bediende herhaald totdat de treinbestuurder het hoort.



## HOOFDSTUK II

# Handseinen van de op de baan rijdende voertuigen

### A. — BEPALING.

ART. 139. — De handseinen van de op de baan rijdende voertuigen zijn die welke door de voertuigen worden gevoerd en die welke door het personeel van die voertuigen worden gegeven.

### B. — INDELING.

ART. 140 — Die handseinen kunnen ingedeeld worden als volgt :

a) **Optische seinen** : die waarvan de aanwijzingen met het oog worden waargenomen.

Ze worden zelf ingedeeld in :

— **optische daghandseinen**, die overdag en buiten de tunnels gebruikt worden;

— **optische nachthandseinen**, die 's nachts en in de tunnels gebruikt worden.

b) **Geluidsseinen** : die waarvan de aanwijzingen met het oor worden waargenomen.

Overdag, bij mistig weder, worden de optische nachthandseinen samen met de optische daghandseinen gebruikt en in bepaalde omstandigheden bovendien door geluidsseinen herhaald.

### C. — GEBRUIKTE VOORWERPEN.

ART. 141. — Volgende voorwerpen worden gebruikt als handseinen van de op de baan rijdende treinen.

a) **Optische daghandseinen :**

- de rode vlag, om stilhouden te bevelen;
- de gele vlag, om doorrijden, met vertragen en opletten, te veroorloven;
- de groene vlag, om doorrijden te veroorloven;
- de niet aangestoken schijflantaarn met rode ruit, met wit omboord, of de rode ronde plaat met wit omboord aan het achtereinde van een trein, om aan het personeel dat dienst doet langs de lijn aan te duiden dat de trein volledig is (fig. 51 en 52).

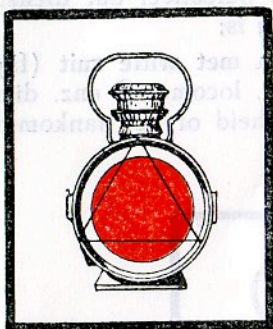


Fig. 51.



Fig. 52.

- de niet aangestoken driehoekige schijflantaarn met opaalglas, aan de voorkant van zware draisines of zware tractoren geplaatst, om aan te duiden dat die voertuigen de pedalen kunnen doen werken (fig. 53).



Fig. 53.



b) **Optische nachthandseinen :**

— een lantaarn met de vier kleuren of die één der vier kleuren kan geven :

**rood**, om stilhouden te bevelen;

**geel** : om doorrijden, mits vertragen en opletten, toe te laten;

**groen**, om doorrijden te veroorloven;

**wit**, om sommige, door de hoofdwachter gegeven geluidseinen, te bevestigen;

— de **brandende schijflantaarn met rode ruit**, aan het achtereinde van een trein, zegt het personeel dat dienst doet langs de lijn, dat de trein volledig is;

— de **brandende schijflantaarn met witte ruit** (fig. 54) aan het vooreinde van een trein, locomotief enz. dient tot kenbaarmaking van de aanwezigheid of het aankomen van een trein of locomotief;

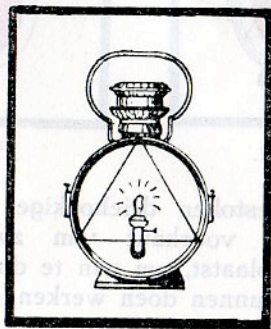


Fig. 54.

— de **driehoekige schijflantaarn met opaalglas, aangestoken**, dient tot kenbaarmaking van de aanwezigheid van een zware draisine of zware tractor die de pedalen kan doen werken.

c) **Geluidshandseinen :**

— de **stoomfluit of claxon**, gebruikt door de trein- of draisinebestuurders, dient om, volgens een vastgestelde code, aanwijzingen te geven aan het treinpersoneel of de bedienden van de baan;

— de mondfluit (fig. 55), gebruikt door de hoofdwachters, dient om, volgens een vastgestelde code, aanwijzingen te geven aan de machinisten;

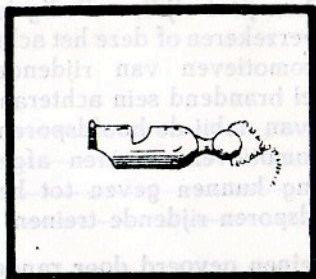


Fig. 55.

— de rechte hoorn (fig. 10), door de bestuurder van een lichte draisine of wagentje gebruikt om, volgens een vastgestelde code, aanwijzingen te geven aan het personeel van de baan;

— de klapper (fig. 12), wordt op de rail gelegd en ontploft wanneer hij door een voertuig overreden wordt.

#### D. — GEBRUIKSWIJZE EN PLAATS VAN DE DOOR DE TREINEN GEVOERDE HANDSEINEN.

ART. 142. — Seinen gevoerd door de treinen en locomotieven op de baan.

Rijdende treinen en locomotieven dragen, bij verkeer op de baan, vooraan en achteraan, bijzondere seinen.

Overdag is het achtereinde van alle treinen en locomotieven aangewezen door een schijflantaarn met rode ruit met wit omboord. De schijflantaarn mag vervangen worden door een rood geschilderde ronde ijzeren plaat met wit omboord.

's Nachts en bij mistig weder, zijn alle treinen en locomotieven vooraan aangewezen door een wit licht en achteraan door een rood licht.

De achterseinen zijn zeer belangrijk; immers de aanwezigheid er van geeft de zekerheid dat geen enkel bestanddeel van de verwachte trein achtergebleven is, m. a. w. dat de trein volledig is. Dit voorschrift is van het allergrootste



belang voor de verkeersveiligheid, aangezien elk onderweg achtergebleven voertuig een hinder voor de volgende trein betekent.

De seingevers hebben als strenge plicht, na te gaan dat elke trein, die voorbij hun post rijdt, volledig is; zij moeten zich dus bij elke trein verzekeren of deze het achtersein wel voert.

De voorste locomotieven van rijdende treinen mogen 's nachts geen enkel brandend sein achteraan dragen.

~~De rode lichten van nabij de hoofdsporen uitgeweken treinen (of losse locomotieven) moeten afgeschermd worden indien ze aanleiding kunnen geven tot het stilhouden van op een dezer hoofdsporen rijdende treinen.~~

**ART. 143. — Seinen gevoerd door rangerende treinen en locomotieven.**

Elke locomotief die speciaal aangewezen is voor de rangdienst moet, bij nacht, vooraan en achteraan een wit licht dragen.

De voorste locomotieven van treinen die 's nachts moeten rangeren om wagens op te nemen of af te zetten in stations die op hun weg liggen, en die door een rangeerder met lantaarn begeleid worden, moeten achteraan geen enkel brandend sein dragen.

Worden deze locomotieven niet door een rangeerder begeleid, dan moeten ze vooraan en achteraan een wit licht dragen.

Wat de lichterlocomotieven betreft, die moeten bij nacht, tijdens de bewegingen die ze in de stations uitvoeren om van het achter- naar het vooreinde van de trein te rijden, of omgekeerd, vooraan en achteraan een wit licht dragen.

Locomotieven die tussen het depot en het station rijden, moeten naar gelang het geval voorzien zijn van :

- overdag, achteraan een rode schijf of geen enkel sein;
- bij nacht, vooraan, een wit licht en achteraan een rood licht, ofwel, vooraan en achteraan een wit licht.

Het consigne vermeldt welke seinen in gebruik dienen genomen.

**ART. 144. — Seinen gevoerd door zware draisines.**

Zware draisines dragen achteraan hetzelfde sein als de treinen.

Als voorsein echter dragen ze, overdag en 's nachts, een driehoekige lantaarn met opaalglas die bij nacht brandt (fig. 53).



E. — SAMENVATTENDE TABEL VAN DE SEINEN  
DIE DOOR DE TREINEN OP DE BAAN WOR-  
DEN GEVOERD.

ART. 145. — De seinen die door de treinen op de baan worden gevoerd zijn in hieronderstaande tabel overgenomen:

Volg. Nr.	Te geven aanwijzingen	Gebruikte seinen.		Opmerkingen.
		Overdag.	s' Nachts.	
1.	Aanwezigheid van een trein.	—	Vooraan wit licht. <i>en achteraan rood licht</i>	Een zware draisine draagt overdag en s' nachts een driehoekige lantaarn met opaalglas die 's nachts brandt.
2.	Trein volledig.	Achteraan, schijflantaarn met rode ruit en met wit omboord. <i>en achteraan rood licht</i>	Achteraan, rood licht. <i>en achteraan rood licht</i>	Overdag wordt de schijflantaarn met rode ruit soms vervangen door een roodgeschildeerde, ronde plaat met wit omboord.

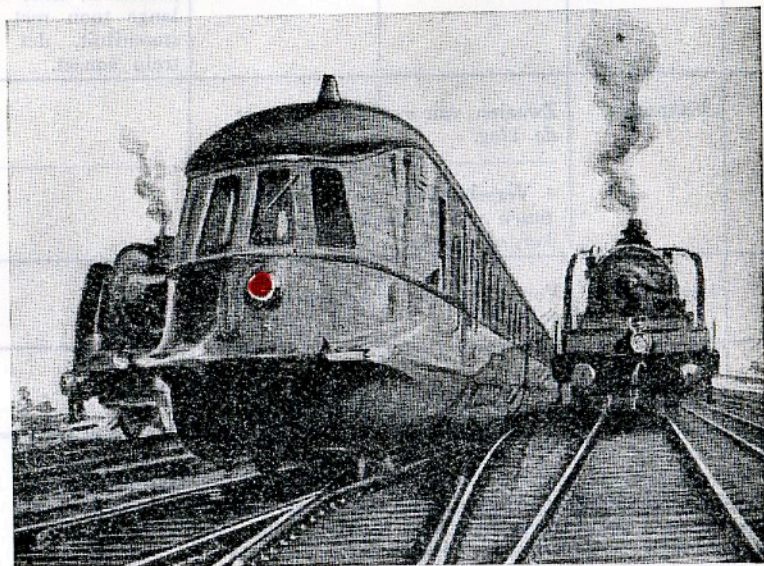


Fig. 56.

1) Het wit licht vooraan en het rood licht achteraan (lantaarn met rode ruit en wit omboord) worden bij sommige typen locomotieven of elektrische autorails overbodig.



F. — TABEL VAN DE DOOR DE HOOFDWACHTER  
GEGEVEN SEINEN.

ART. 146. — De betekenis van de door de hoofdwachter  
gegeven seinen is in de hiernavolgende tabel samengevat :

Volg. Nr.	Te geven aanwijzingen	Gebruikte seinen.		Opmerkingen.
		Overdag.	s' Nachts.	
1.	<i>Vertrek, voor een reizigers-trein.</i>	Eén lange toon met de mondfluit. Op de motorvoertuigen en op sommige treinen ontsteekt de hoofdwachter de groene lamp of geeft één lange toon gevolgd door één korte bij middel van de wekker of zoemer.		Soms bevestigt de hoofdwachter dit sein : <i>overdag</i> , door de arm op en neer te bewegen; <i>s' nachts</i> , door het wit licht op en neer te bewegen.
2.	<i>Vertrek, voor een goederen-trein (wanneer het vertreksein moet gegeven worden).</i>	De arm, op en neer bewegen.	Wit licht, op en neer bewegen.	De hoofdwachter bevestigt soms dit sein door één lange toon met de mondfluit. De machinist verwittigt het betrokken personeel, door één lange toon met de stoomfluit, dat de trein aanzet.
3.	<i>Stilhouden.</i>	Zwaaien van <i>rode vlag</i> .  Verscheidene snel herhaalde tonen van de <i>mondfluit</i> , of <i>wekker</i> , of <i>zoemer</i> .	Zwaaien met <i>rood licht</i> .	
4.	<i>Vertragen.</i>	Vertonen van <i>gele vlag</i> .	Vertonen van <i>geel licht</i> .	
5.	<i>Koppeling gebroken.</i>	Zwaaien van <i>groene vlag</i> .	Zwaaien met <i>groen licht</i> .	

**Opmerking :**

In principe, moeten de seinen die door de hoofdwachters gegeven worden met behulp van vlaggen en lantaarns, links van de trein gegeven worden en worden herhaald totdat de machinist er op geantwoord heeft. Alleen wegens topografische redenen mag van dit principe afgeweken worden.



## G. TABEL VAN DE DOOR DE TREINBESTUURDERS GEGEVEN SEINEN.

**ART. 147.** — De betekenis van de door de treinbestuurders gegeven seinen, worden in hieronderstaande tabel samengevat :

Volg-nummer	Te geven aanwijzingen	Met de stoomfluit of de klaxon gegeven seinen	Opmerkingen
1	Aanzetten van een trein.	Eén korte toon.	Dit sein wordt niet gegeven bij reizigerstreinen met enkele tractie.
2	Loszetten der remmen van een rijdende trein. In gang zetten van een trein die opgeduwd wordt.	Eén lange toon gevolgd door twee korte. Idem.	Wanneer er voertuigen met remmen zijn die met de hand worden bediend.
3	Geleidelijk aansluiten van de remmen.	Eén korte toon gevolgd door een lange toon.	
4	Waarschuwing van het naderen van een trein : — bij het binnenrijden in een tunnel tussen 7 en 17 uur; — om de bedienden die zich in de baan bevinden te waarschuwen; — om de reizigers te waarschuwen bij het binnenrijden in het station; — bij het kruisen van onbewaakte overwegen door sein S.F.5k voorafgegaan;  — mededeling aan de hoofdwachter van een goederrein, dat de machinist het als bevel tot vertrek geldende sein begrepen heeft; — vraag om openzetten van een sein;  — aankondiging dat de continuïteitsproef van de remmen aan een goederrein geëindigd is.	Eén lange toon.  Idem.  Eén lange aanhoudende zachte toon.  Verscheidene lange en herhaalde tonen gedurende gans de duur van de rit van 5 kmu.  Eén lange toon.  Idem.  Idem.	Voor meer dan één richting, zie verder (9, 10, 11).
5	Koppeling gebroken.	Herhaalde lange tonen.	
6	Mededeling aan bedienden van de baan en aan het personeel van een kruisende trein, dat er op het naburig hoofdspoor een hinder bestaat.	Twee korte tonen snel achtereenvolgend, ongeveer om de twee seconden herhaald.	De motorvoertuigen, de elektrische en Diesel locomotieven en de elektrische stelen moeten een kruisende trein verwittigen door het flikkeren om de twee seconden van de voorlichten.



Volgnummer	Te geven aanwijzingen	Met de stoomfluit of de klaxon gegeven seinen	Opmerkingen
7	Alarm. Onmiddellijk stilhouden.	Verscheidene, snel herhaalde korte tonen.	
8	De machinist staat op het punt een toegehouden sein voorbij te rijden, na hiervoor een schriftelijk of telefonisch bevel ontvangen te hebben.	Eén lange toon, gevolgd door drie korte tonen.	
9	Vóór een vertakking : vraag om naar rechts te mogen doorrijden.	Twee lange tonen.	Indien de vertakking uit meer dan drie takken bestaat, vraagt de machinist toelating tot doorrijden op de volgende wijze, waarbij de takken van links naar rechts worden geteld :
10	Vóór een vertakking : vraag om naar links te mogen doorrijden.	Drie lange tonen.	
11	Vóór een driewegvertakking : vraag om naar de middelste tak te mogen doorrijden.	Eén lange toon.	
12	Rijden op 't zicht.	Eén lange toon gevolgd door één korte.	
13	Uitgedoofd sein.	Eén lange toon gevolgd door één korte en één lange toon.	
14	Stilstand van een elektrische reizigerstrein gerechtvaardigd door een nazicht van het materieel, zonder dat er gebrek aan spanning is, of voor een onregelmatigheid in de werking van de uitrusting.	Eénmaal twee korte tonen.	
15	Stilstand van een elektrische reizigerstrein veroorzaakt door een gebrek aan spanning of door een beschadiging aan de bovenleiding van het bereden spoor.	Eénmaal drie korte tonen.	
16	Stilstand van een elektrische reizigerstrein gerechtvaardigd om een dekking uit te voeren op een naburig spoor.	Tweemaal twee korte tonen met tussenpoos van twee seconden.	



Opmerkingen :

1° Voertuigen met andere drijfkracht dan stoomlocomotieven geven dezelfde aanwijzingen met een claxon (fig 57).

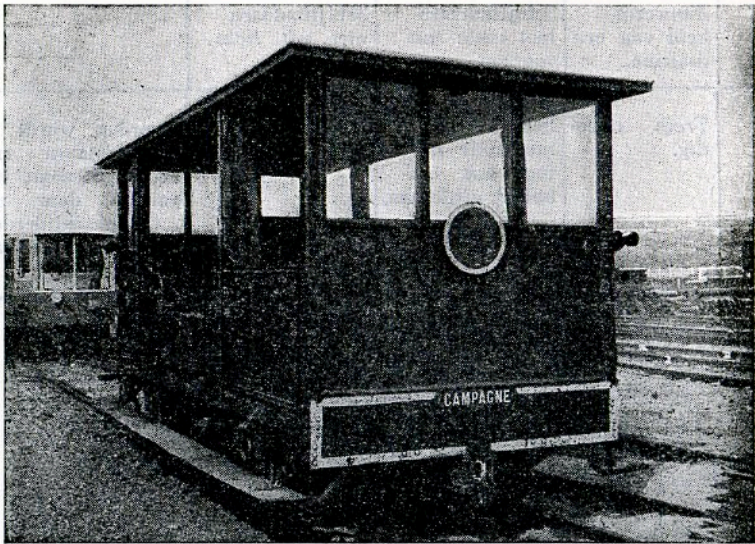


Fig. 57.

2° In sommige omstandigheden, als : in volle baan stilstaande trein, traag rijdende trein, op het naburig hoofdspoor vastgestelde hinder, kan het treinpersoneel genoopt worden beveiligingsseinen (stophandseinen en klappers) te gebruiken om de verkeersveiligheid te verzekeren.



## H. — TABEL VAN DE DOOR DE LICHTE DRAISINES GEVOERDE SEINEN.

ART. 148. — De betekenis van de door de lichte draisines gevoerde seinen (fig. 58) wordt in hieronderstaande tabel samengevat :

Volg. Nr	Te geven aanwijzingen	Gebruikte seinen.		Opmerkingen.
		Overdag.	s' Nachts.	
1.	<i>Aanwezigheid van een draisine.</i>	Schijflantaarn met <i>witte ruit</i> vooraan.	Schijflantaarn met <i>wit licht</i> vooraan.	
2.	<i>Trein volledig.</i>	Schijflantaarn met <i>rode ruit</i> met <i>wit omboord</i> achteraan.	<i>Rood licht</i> achteraan.	Overdag wordt de schijflantaarn met <i>rode ruit</i> soms vervangen door een <i>roodgeschilderde ronde plaat</i> met <i>wit omboord</i> .

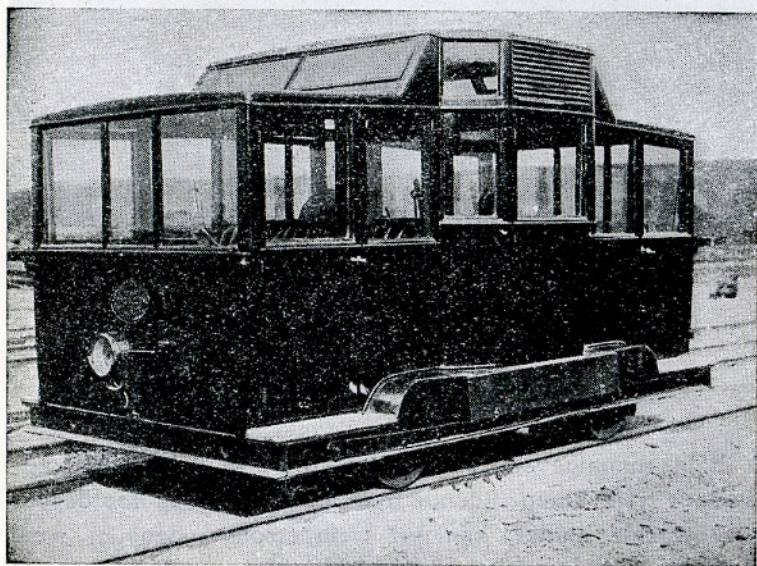


Fig. 58.

I. — TABEL VAN DE DOOR DE BESTUURDERS  
VAN LICHTE DRAISINES GEGEVEN SEINEN.

ART. 149. — De betekenis van de door de bestuurders van lichte draisines gegeven seinen wordt in hieronderstaande tabel samengevat :

Volg. N <sup>o</sup>	Te geven aanwijzingen	Gebruikte seinen.		Opmerkingen.
		Overdag.	s' Nachts.	
1.	Draisine in aantocht.	Eén desnoods herhaalde, lange <i>hoorn-</i> of <i>claxontoon</i> .		Dit sein wordt ge- bruikt : — bij het naderen van een overweg; — bij de inrij van stations; — bij vertakkingen; — in tunnels; — bij nacht of mis- tig weder; — op tegenspoor.
2.	<i>Koppeling gebroken.</i>	Herhaalde lange <i>hoorntonen</i> met gelijktijdig :  Zwaaien van <i>groene vlag</i> .	Zwaaien met <i>groen licht</i> .	
3.	<i>Alarm !</i>	Verscheidene korte en snel her- haalde <i>hoorntonen</i> .		

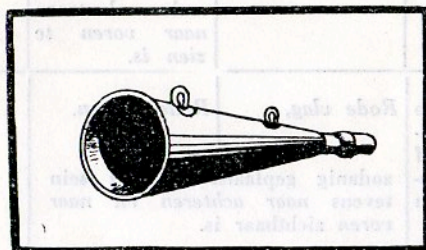


Fig. 59.



**Opmerkingen :**

1° Wanneer een lichte draisine op een baan rijdt waarvan de sporen niet van pedalen zijn voorzien, moeten de draisinebestuurders dezelfde aanwijzingen geven als de treinbestuurders (art. 147).

2° Wanneer een draisine niet verder kan en op een hulplocomotief wacht, maakt de bestuurder gebruik van beveiligingsseinen (stophandsein en klappers) om zijn draisine te dekken.

**J. — TABEL VAN DE DOOR DE WAGENTJES GEVOERDE SEINEN.**

ART. 150. — De betekenis van de door de wagentjes gevoerde seinen wordt in hieronderstaande tabel samengevat :

Volg. Nr	Te geven aanwijzingen	Gebruikte seinen.		Opmerkingen.
		Overdag.	s' Nachts.	
1.	Verkeer over normaal spoor, op een dubbelspoorbaan.	Rode vlag, zodanig vastgemaakt dat ze naar achteren zichtbaar is.	Rood licht, zodanig geplaatst dat dit naar achteren zichtbaar is, terwijl tevens het wit licht van een andere lantaarn naar voren te zien is.	Overdag bij mistig weder worden terzelfdertijd de dagen nachthandseinen gebruikt.
2.	Verkeer op een enkelspoorbaan of over tegen-spoor op een dubbelspoorbaan.	Rode vlag, zodanig geplaatst dat het sein tevens naar achteren en naar voren zichtbaar is.	Rode lichten.	

K. — TABEL VAN DE DOOR DE BEGELEIDERS  
VAN WAGENTJES GEGEVEN SEINEN.

ART. 151. — De betekenis van de door de begeleiders van wagentjes gegeven seinen, wordt in hieronderstaande tabel samengevat :

Volg- N <sup>o</sup> .	Te geven aanwijzingen	Gebruikte seinen.		Opmerkingen.
		Overdag.	s' Nachts.	
1.	Wagentje in aantocht.	Eén, desnoods herhaalde, lange <i>hoorntoon</i> .		Dit sein wordt ge- bruikt : — bij het naderen van een overweg; — bij de inrij van stations; — bij vertakkingen; — in tunnels; — bij nacht of mis- tig weder; — op tegenspoor.
2.	<i>Koppeling ge- broken.</i>	Herhaalde lange <i>hoorntonen</i> met gelijktijdig :  Zwaaien van <i>groene vlag.</i>	Zwaaien met <i>groen licht.</i>	
3.	<i>Alarm!</i>	Verscheidene korte, snel herhaal- de <i>hoorntonen.</i>		

Opmerking :

Zo nodig gebruiken de begeleiders van wagentjes beveiligingsseinen (stophandseinen en klappers) om hun wagentje in geval van nood af te dekken.



## L. — DOOR SPECIALE VOERTUIGEN GEVOERDE SEINEN.

ART. 152. — Overdag moet een gele vlag worden vastgemaakt aan de buitenkant van een postrijtuig, slaap- of restauratiewagen, indien zich in een van die voertuigen personeel bevindt. Dit laatste moet zelf de vlag aanbrengen om zijn aanwezigheid in die voertuigen kenbaar te maken. Bij nacht geldt de verlichting van bedoelde rijtuigen als waarschuwingssein; er dient dus geen geel licht aangebracht te worden.

Deze voorschriften zijn niet van toepassing voor in een trein opgenomen voertuigen.



1058 Juli 56



No 10893 - (10 680)

DRUKKERIJ

**G. I. G.**

61, Vrijheidslaan, 61

BRUSSEL