

te vervangen door
uitgave 1953 **(B)** ~~*archief*~~

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

bevolgen hierin

Directie van Electriciteit en Seinrichting

ALGEMEEN REGLEMENT

DER

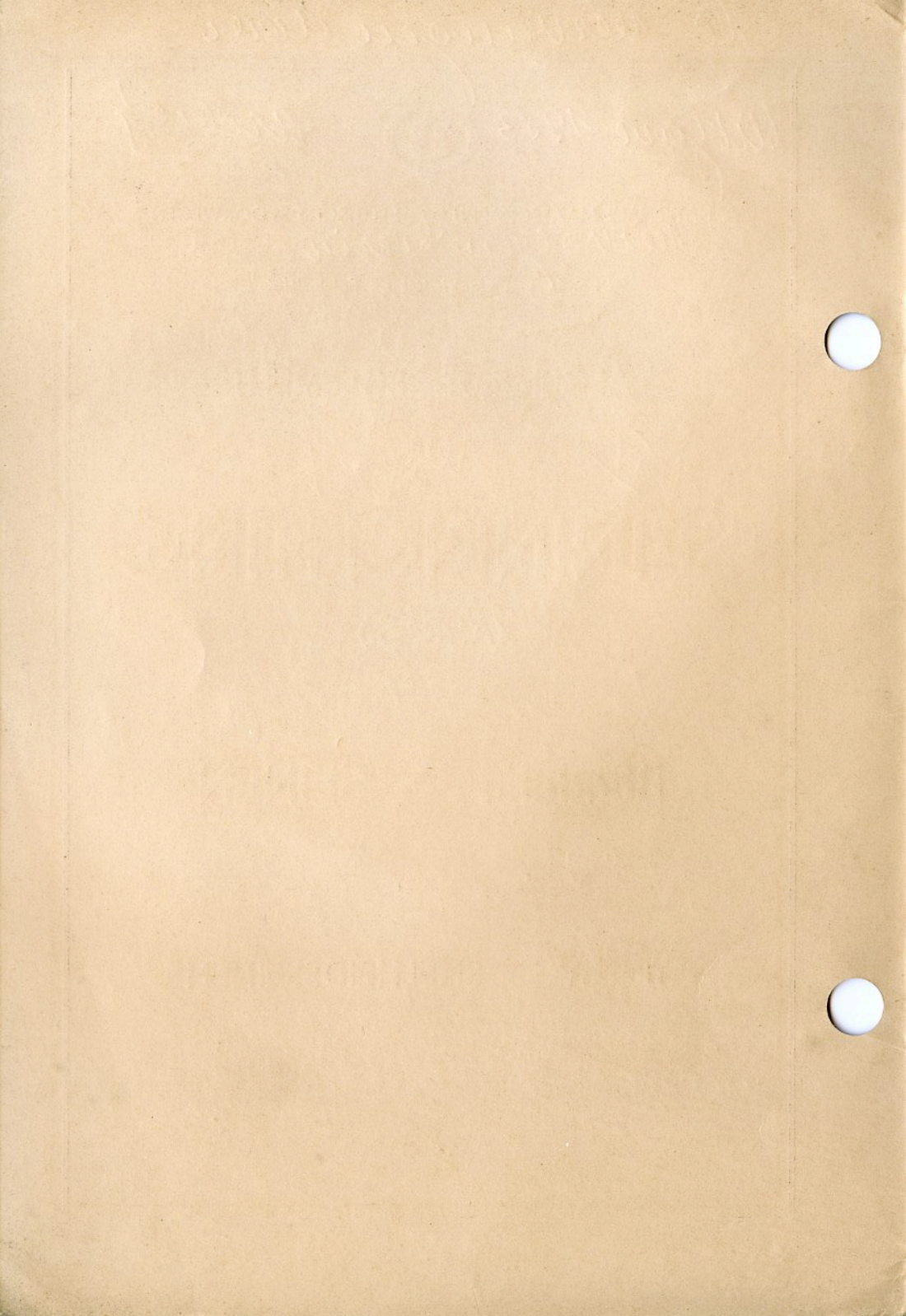
SEININRICHTING

(A. R. S.)

Bundel I — SEINEN

Titel IV — SNELHEIDSSEINEN

1950





NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Directie van Electriciteit en Seinrichting

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

Bundel I — SEINEN

Titel IV — SNELHEIDSSEINEN

1950

TABEL DER UITGEGEVEN VERVOLGEN.

N ^r van het vervolg	N ^r van het bericht en datum	N ^r der gewijzigde bladz.	N ^r der gewijzigde art.	Opmerkingen

A. R. S.

BUNDEL I.

SEINEN.

TITEL IV. — SNELHEIDSSEINEN.

KORTE INHOUDSTAFEL.

HOOFDSTUK I.

Principes.

Bladz.

A. — Doel der snelheidsseinen (art. 501 en 502)	5
B. — Gebruikte seinen (art. 503)	5

HOOFDSTUK II.

Bestendig sein

van de op de baan toegelaten maximumsnelheid.

A. — Vorm (art. 504)	6
B. — Betekenis (art. 505)	6
C. — Plaats (art. 506)	6

HOOFDSTUK III.

Bestendig sein tot snelheidsbeperking.

A. — Vorm (art. 507)	8
B. — Betekenis (art. 508)	9
C. — Plaats (art. 509 tot 512)	9

HOOFDSTUK IV.

Tijdelijk sein tot snelheidsbeperking

en tijdelijk sein tot herneming

van de op de baan toegelaten maximumsnelheid.

A. — Principe (art. 513)	18
B. — Vorm (art. 514)	19
C. — Betekenis (art. 515)	19
D. — Plaats (art. 516)	20
E. — Bijzondere gevallen (art. 517 en 518)	20
F. — Krokodillen voor werkterreinen welke een tijdelijke snelheidsvermindering vereisen (art. 519 tot 521)	22

HOOFDSTUK V.

Sein tot snelheidsbeperking nabij de overwegen op banen met vereenvoudigde exploitatie.

	Bladz.
A. — Principe (art. 522)	24
B. — Vorm (art. 523)	24
C. — Betekenis (art. 524)	25
D. — Conventionele voorstelling (art. 525)	25
E. — Plaats (art. 526)	25

HOOFDSTUK VI.

Bijzondere bestendige snelheidsseinen.

A. — Bijzonder bestendig sein dat de maximum toegelaten snelheid op de baan, voor zekere motorvoertuigen, aangeeft (art. 527 tot 531)	26
B. — Bijzonder bestending sein tot snelheidsbeperking dat de snelheid aangeeft die zekere motorvoertuigen niet mogen overschrijden (art. 532 tot 535)	27
C. — Gevallen van toepassing (art. 536 tot 540)	29

HOOFDSTUK VII.

Bijzonder lichtbord tot snelheidsbeperking toepasselijk op de baan 25 E.

A. — Rol en betekenis (art. 541)	32
B. — Vorm (art. 542)	32
C. — Conventionele voorstelling (art. 543)	32
D. — Plaats (art. 544)	32

TITEL IV.

SNELHEIDSSEINEN.

HOOFDSTUK I.

PRINCIPES.

A. — DOEL DER SNELHEIDSSEINEN.

ART. 501. — Voor elke baan is er een snelheid bepaald die door de normaal rijdende treinen niet mag overschreden worden. Deze wordt genoemd : « **toegelaten maximumsnelheid** ».

Wanneer op deze baan een bepaald vak door de treinen moet doorlopen worden met een kleinere snelheid dan die **toegelaten maximumsnelheid**, zegt men dat dit vak een **vertragszone** vormt die met **bepaalde snelheid** doorlopen wordt. De opgelegde vertraging kan **bestendig** of **tijdelijk** zijn.

ART. 502. — De verschillende punten van de baan waar de toegelaten maximumsnelheid toegestaan of verminderd of her-nomen wordt, worden aangegeven door niet bediende vaste seinen, **snelsseinen** genoemd, die langs het spoor geplaatst zijn waarop ze betrekking hebben, in dezelfde voorwaarden als de overige vaste seinen. Men geeft dus niet enkel de plaats aan vanwaar de maximumsnelheid op de baan toegelaten is, doch eveneens het begin en het einde van de vertragszones.

B. — GEBRUIKTE SEINEN.

ART. 503. — Men onderscheidt :

- a) de seinen voor de toegelaten maximumsnelheid :
 - bestendige;
 - tijdelijke;
- b) de seinen tot snelheidsbeperking :
 - bestendige;
 - tijdelijke;
- c) de seinen tot snelheidsbeperking voor overwogen op de banen met vereenvoudigde exploitatie;
- d) de bijzondere lichtborden tot snelheidsbeperking.

HOOFDSTUK II.

BESTENDIG SEIN

VAN DE OP DE BAAN TOEGELATEN MAXIMUMSNELHEID.

A. — VORM.



Fig. 1.

ART. 504. — Het sein van de op de baan toegelaten maximumsnelheid bestaat uit een gelijkzijdig driehoekig bord waarvan een punt naar boven is gericht en dat op een paal op 3 tot 4 m. hoogte is aangebracht.

Op groene grond met witte band staat een zwart omzoomd wit cijfer dat de op de beschouwde baan toegelaten maximumsnelheid V (uitgedrukt in tientallen km/uur) aangeeft (fig. 1).

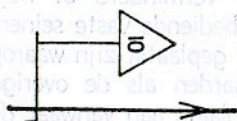


Fig. 2.

's Nachts wordt het verlicht door weerkaatsing.

De conventionele voorstelling wordt in fig. 2 gegeven.

B. — BETEKENIS.

ART. 505. — Het geeft de op de baan toegelaten maximumsnelheid aan en **de plaats** vanwaar tegen deze snelheid mag gereden worden.

C. — PLAATS.

ART. 506. — Dit sein wordt opgesteld :

— aan het begin van elke baan, op de plaats vanwaar tegen de op deze baan toegelaten maximumsnelheid mag gereden worden (fig. 3);

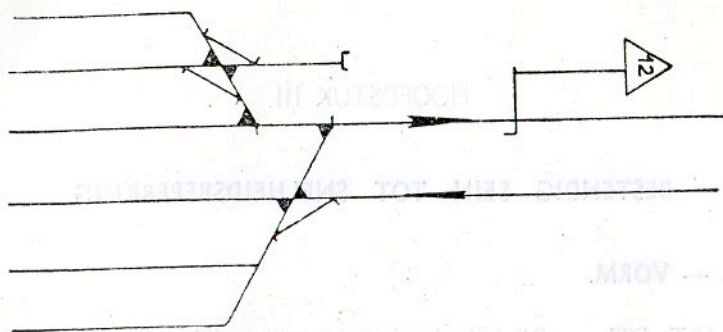


Fig. 3.

- op dezelfde baan, aan de uitrij van de grote aansluitingsstations, ten behoeve van de treinvoerders die van andere banen komen zonder de betrokken baan van het begin af bereiden te hebben (fig. 4);

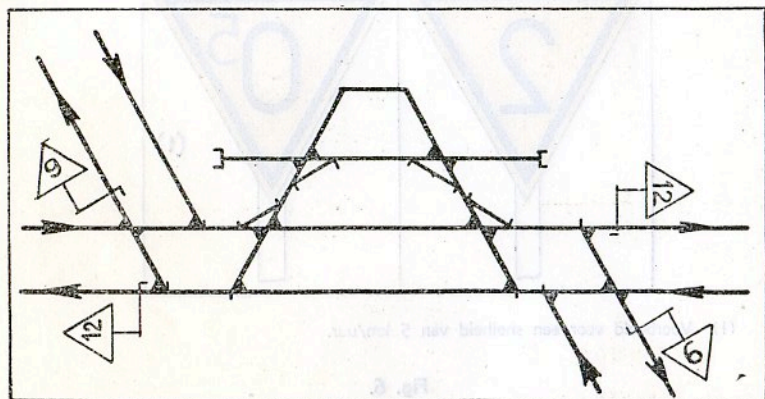


Fig. 4.

- aan het einde van een **bestendige vertragingzone** om aan te duiden dat de toegelaten maximumsnelheid mag **hernomen** worden. Het wordt alsdan **sein tot herneming van de normale snelheid** geheten (fig. 5).

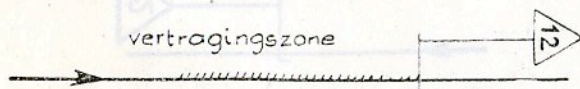


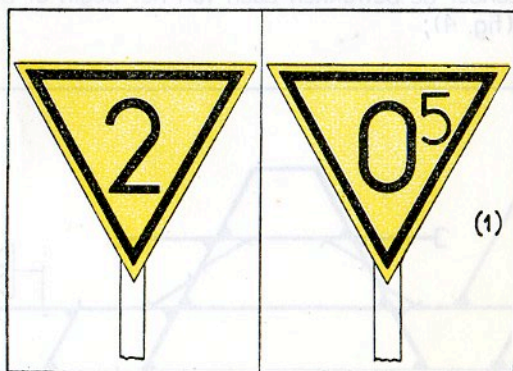
Fig. 5.

HOOFDSTUK III.

BESTENDIG SEIN TOT SNELHEIDSBEPERKING.

A. — VORM.

ART. 507. — Dit sein bestaat uit een gelijkzijdig driehoekig bord waarvan een punt naar beneden is gericht en dat op een paal op 3 tot 4 m. hoogte is aangebracht. Op gele grond met zwarte band staat een zwart cijfer dat de verminderde snelheid of grensnelheid v , uitgedrukt in tientallen km/uur aangeeft (fig. 6).



(1) Voorbeeld voor een snelheid van 5 km/uur.

Fig. 6.

's Nachts wordt het verlicht door weerkaatsing.
De conventionele voorstelling wordt in fig. 7 gegeven.

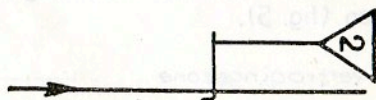


Fig. 7.

B. — BETEKENIS.

ART. 508. — Het wijst er op dat men een vertragingzone nadert en geeft de in deze zone toegelaten verminderde snelheid of grenssnelheid aan.

C. — PLAATS.

ART. 509. — **Eerste geval.** — Het begin van de zone waar de snelheidsvermindering wordt voorgeschreven, is niet gedekt door vaste stopseinen.

Zulks is meestal het geval bij een bocht met kleine straal in volle baan.

In dit geval wordt de gele driehoek geplaatst vóór het punt waar de in de vertragingzone in acht te nemen snelheid v werkelijk moet bereikt zijn, op een afstand d gelijk aan :

- 300 m. van dit punt, op de banen waar de toegelaten maximumsnelheid 100 km/uur of minder bedraagt;
- 500 m. van dit punt, op de banen waar de toegelaten maximumsnelheid groter is dan 100 km/uur zonder 120 km/uur te overschrijden;
- 700 m. van dit punt, op de banen waar de toegelaten maximumsnelheid groter is dan 120 km/uur zonder 140 km/uur te overschrijden.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 8).

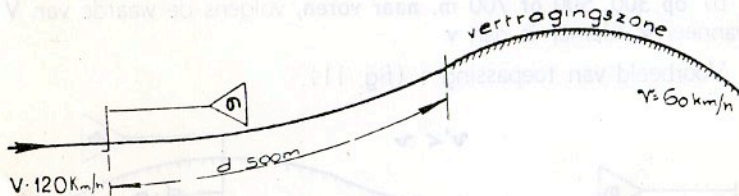


Fig. 8.

— Wanneer deze gele driehoek ongeveer op dezelfde plaats komt als een stopsein, wordt de driehoek op 10 meter vóór dit sein opgesteld.

Deze regel wordt aangenomen om aan te duiden dat de twee signalen geen onderlinge betrekking met elkaar hebben.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 9).

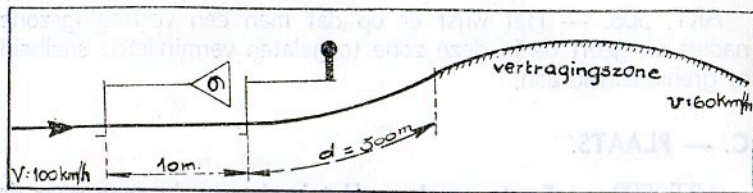


Fig. 9.

Wanneer van een bepaald punt in de vertragingzone af de toegelaten snelheid v' verschilt van v , maar toch kleiner blijft dan de maximumsnelheid V , dan wordt een andere gele driehoek, die 's nacht verlicht wordt en de nieuwe snelheid v' aanduidt, opgesteld :

a) op die plaats, indien v' groter is dan v .

Voorbeeld van toepassing : (fig. 10).

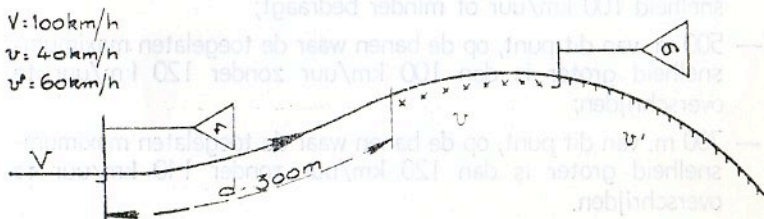
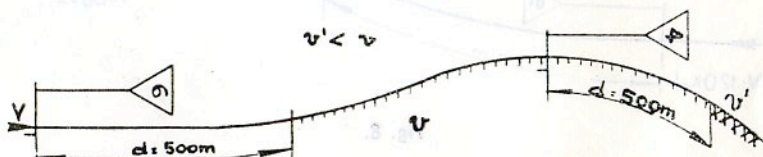


Fig. 10.

b) op 300, 500 of 700 m. naar voren, volgens de waarde van V wanneer v' kleiner is dan v .

Voorbeeld van toepassing : (fig. 11).



$V = 120\text{km/h.}$
 $v = 60\text{km/h.}$
 $v' = 40\text{km/h.}$

Fig. 11.

Opmerking. — In het geval b), wordt de tweede gele driehoek steeds op een afzonderlijke paal geplaatst.

ART. 510. — Tweede geval. — Het begin van de zone waarin de snelheidsvermindering wordt voorgeschreven, is gedekt door vaste stopscinen. (Vertakkingen, beweegbare bruggen.)

In dit geval mogen de vertragsdriehoeken aangebracht worden op de seinpaal die het begin van de vertragszone dekt, indien het waarschuwssein van die seinpaal aan de treinvoerder een aanwijzing geeft tot doorrijden met oplettendheid en vertragen oplegt aan het herhaald sein voor de richting waarvoor de vertraging geldt. (Bij voorbeeld : sein met boven elkaar geplaatste armen, sein met nummers, kandelaar met ongelijke paaltjes bij de seininrichting met twee standen, alle richtingsseinen bij de seininrichting met drie standen).

In al de andere gevallen worden deze driehoeken opgesteld op afstanden van 300, 500 of 700 meter bepaald bij het eerste geval hiervoren.

Eventueel zijn de modaliteiten voor het plaatsen van de snelheidsdriehoeken op de seinen in de volgende artikelen bepaald.

a) Richtingssein met boven elkaar geplaatste armen.

— Wanneer de verminderde snelheden op de door de seinpaal beheerste sporen alle gelijk zijn en het waarschuwssein doorrijden met oplettendheid aan het herhaald sein aanwijst, wordt een enkele gele driehoek op de seinpaal of onmiddellijk daarvoor, op ten hoogste 3 meter, op een afzonderlijke paal geplaatst.

Voorbeelden van toepassing : (fig. 12).

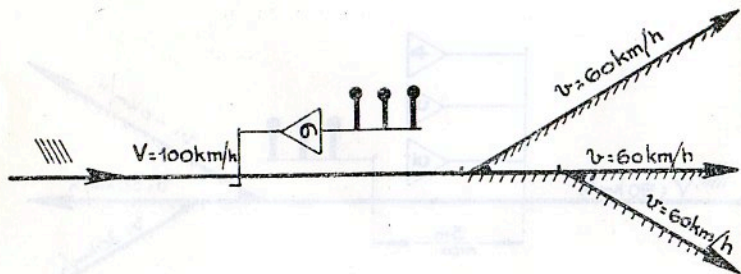


Fig. 12.

— In het tegenovergesteld geval, d.w.z. wanneer het waarschu-
wingssein geen aanwijzing tot doorrijden met oplettendheid geeft,
wordt de gele driehoek op de afstand d vóór het vertragspunt
geplaatst.

Voorbeeld van toepassing (fig. 13).

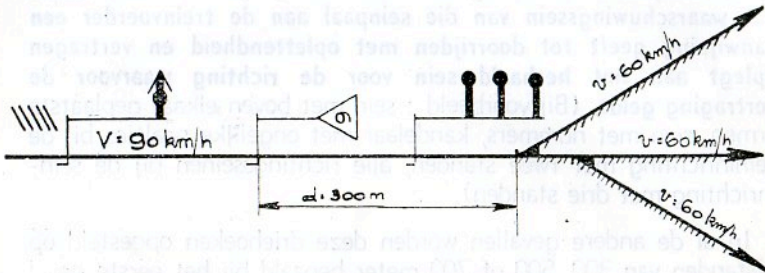


Fig. 13.

— Wanneer de snelheid toegelaten op ten minste één der sporen
verschilt van die der overige sporen en het waarschuwssein
doorrijden met oplettendheid aan het herhaald sein aanwijst, plaatst
men op de seinpaal of onmiddellijk daarvoor, op ten hoogste 3 meter
afstand, zoveel gele driehoeken op palen als er richtingen zijn en
deze driehoeken worden op een zelfde horizontale lijn gesteld
in de topografische volgorde van de verschillende vertakkingen.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 14).

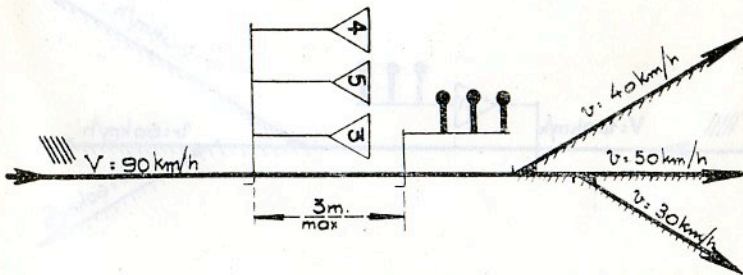


Fig. 14.

— In het tegenovergesteld geval, d.w.z. wanneer het waarschuwingsein geen aanwijzing tot doorrijden met oplettendheid verstrekt, worden de gele driehoeken geplaatst op de afstand d vóór het vertragingpunt.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 15).

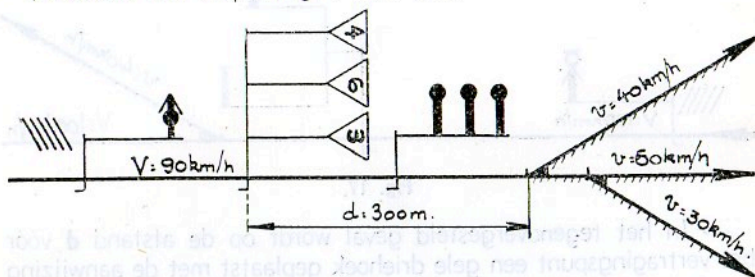


Fig. 15.

— Wanneer de op één der sporen toegelaten snelheid **gelijk** is aan de maximumsnelheid toegelaten op de baan, wordt voor deze richting een **groene driehoek** aangebracht op een hoger peil dan de gele driehoeken.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 16).

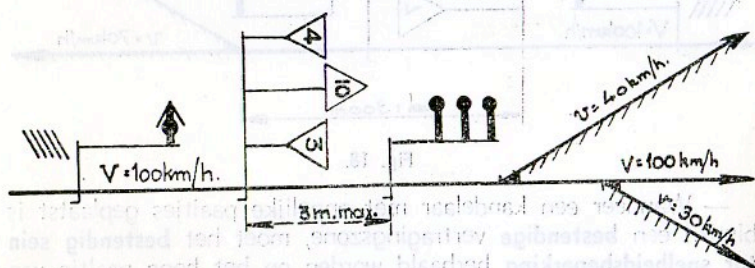


Fig. 16.

b) Richtingssein met nummers.

— Men past de voorschriften toe die voorzien zijn voor de seinen met boven elkaar geplaatste armen. Het is echter toegelaten de snelheidsdriehoeken **voorbij** het sein met nummers aan het begin van de eigenlijke gevaarlijke zone of zones te plaatsen, indien zulks nodig bevonden wordt ten gevolge van het groot aantal reizen en de verscheidenheid van de snelheden.

c) Kandelaar met ongelijke paaltjes.

1° **Grote paaltjes.** — Indien het hoge paaltje een richting beheerst die tegen de op de baan vóór de vertakking toegelaten

maximumsnelheid mag bereiden worden, draagt dat paaltje geen snelheidsdriehoek.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 17).

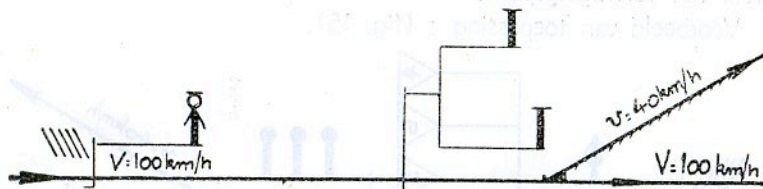


Fig. 17.

— In het tegenovergesteld geval wordt op de afstand d vóór het vertragspunt een gele driehoek geplaatst met de aanwijzing van de toegelaten verminderde snelheid voor de betrokken richting.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 18).

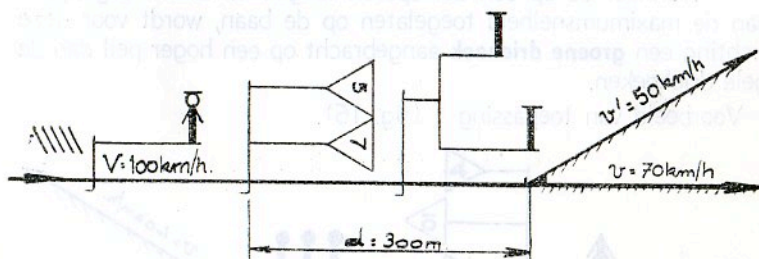


Fig. 18.

— Wanneer een kandelaar met ongelijke paaltjes geplaatst is binnen een **bestendige** vertragszone, moet het **bestendig sein tot snelheidsbeperking** herhaald worden op het hoge paaltje van de kandelaar.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 19).

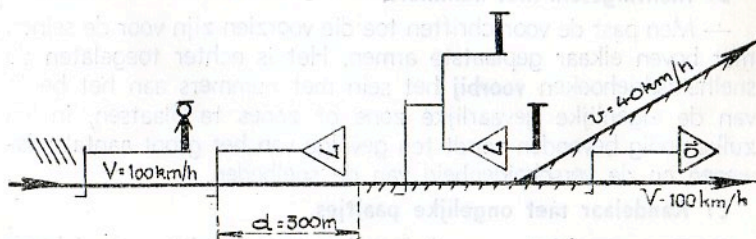


Fig. 19.

2° **Kleine paaltjes.** — Wanneer de kleine paaltjes richtingen beheersen die alle tegen de snelheid van 40 km/uur mogen bereiden worden, dragen zij geen snelheidsdriehoek.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 20).

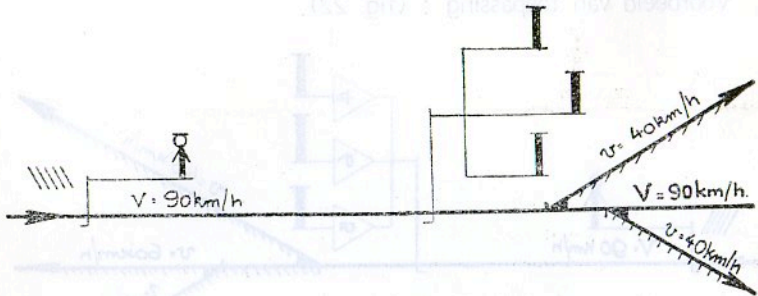


Fig. 20.

In al de andere gevallen dragen zij elk een gele driehoek die de verminderde snelheid aangeeft voor de richtingen die ze respectievelijk beheersen.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 21).

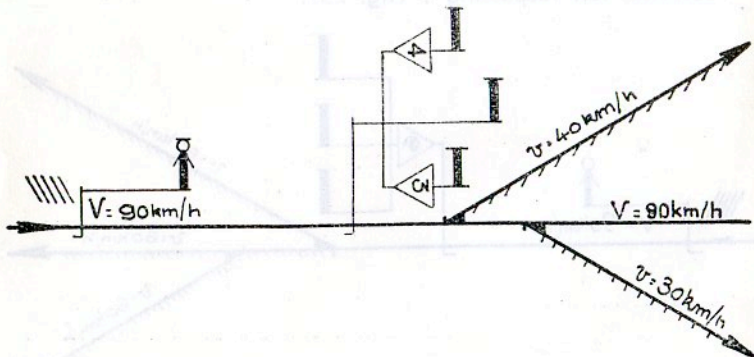


Fig. 21.

d) Kandelaar met gelijke paaltjes.

— Wanneer er voor de verschillende richtingen verminderde en verschillende snelheden gelden, draagt elke paaltje een gele driehoek, zelfs die voor de sporen waarop de snelheid 40 km/uur bedraagt.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 22).

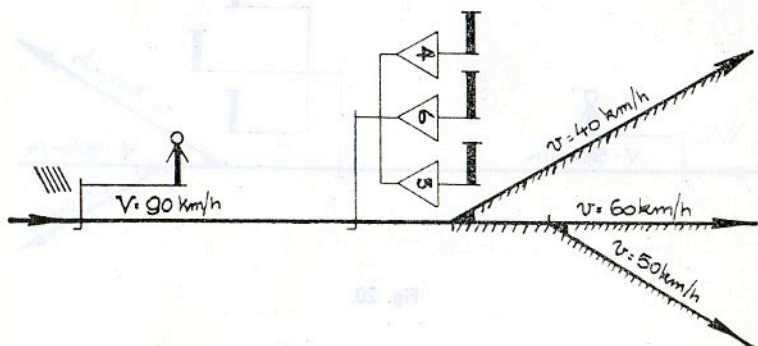


Fig. 22.

— Wanneer integendeel de verminderde snelheid dezelfde is voor al de richtingen, plaatst men slechts één gele driehoek die bevestigd wordt op de voet van de kandelaar, zelfs als deze gemeenschappelijke snelheid 40 km/uur bedraagt.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 23).

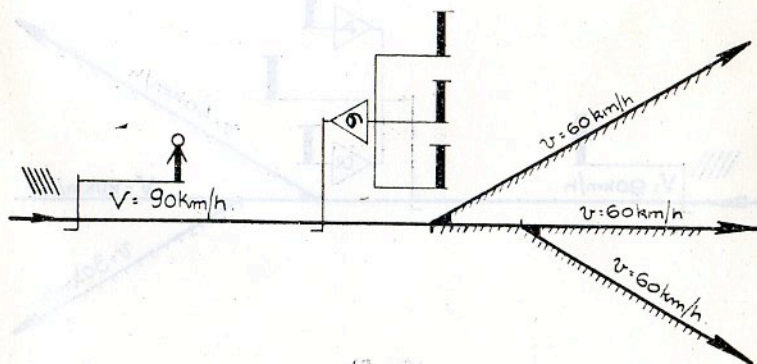


Fig. 23.

ART. 511. — **Derde geval. — Vertragen tot 40 km/uur binnen een zone begrepen tussen de splitsingswissels van het hoofdspoor bij de doorrit van de stations op de enkelspoorbanen.**

a) Deze zone is voldoende afgebakend door de aanwezigheid van de splitsingswissels en de dekseinen er van. Ze wordt dus niet aangewezen door snelheidsdriehoeken.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 24).

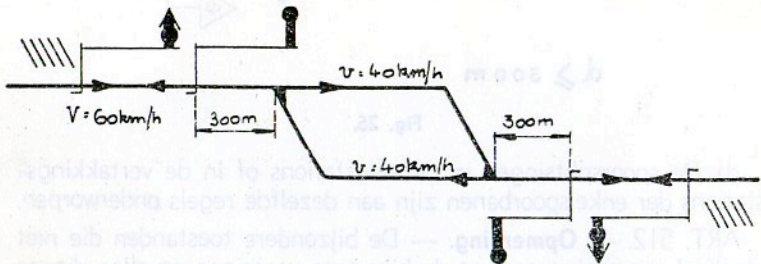


Fig. 24.

b) In de stations waarvan de doorrit bij uitzondering tegen een grotere of kleinere snelheid dan 40 km/uur is toegelaten, worden evenwel snelheidsdriehoeken geplaatst overeenkomstig de bovenstaande regels.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 25).

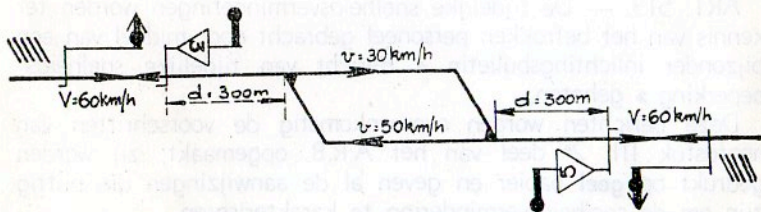


Fig. 25.

c) Men plaatst geen vertragsdriehoek 40 km/uur, snelheid opgelegd door de rangeerarm die toegang verleent tot het wijkspoor, doch men behoudt de groene driehoek waarbij bevestigd wordt dat de snelheid op het doorgaand spoor gelijk blijft aan die

welke voorzien is in volle baan, d.w.z. groter is dan die, voorgeschreven voor de doorrit van de stations der enkelspoorbanen.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 26).

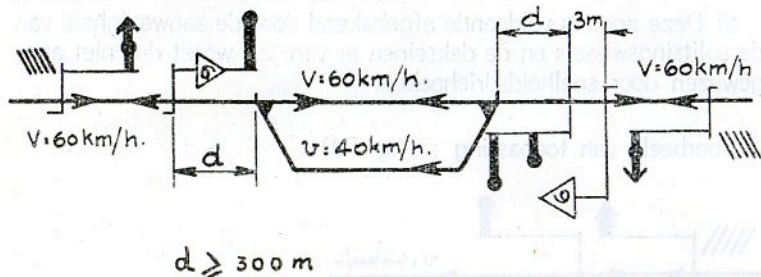


Fig. 26.

d) De spoorplaatsingen in de eindstations of in de vertakkingsstations der enkelspoorbanen zijn aan dezelfde regels onderworpen.

ART. 512. — **Opmerking.** — De bijzondere toestanden die niet algeheel overeenkomen met de hiervoren voorziene gevallen dienen aan de betrokken Directies voorgelegd.

HOOFDSTUK IV.

TIJDELIJK SEIN TOT SNELHEIDSBEPERKING EN TIJDELIJK SEIN TOT HERNEMING VAN DE OP DE BAAN TOEGELATEN MAXIMUMSNELHEID.

A. — PRINCIPE.

ART. 513. — De tijdelijke snelheidsverminderingen worden ter kennis van het betrokken personeel gebracht door middel van een bijzonder inlichtingsbulletin « Bericht van tijdelijke snelheidsbeperking » geheten.

Deze berichten worden overeenkomstig de voorschriften van hoofdstuk III, 2^e deel van het A.R.B. opgemaakt; zij worden gedrukt op **geel** papier en geven al de aanwijzingen die nuttig zijn om de snelheidsvermindering te karakteriseren.

Dit bericht blijft van kracht zolang geen « Bericht tot opheffing van de tijdelijke snelheidsbeperking » bekendgemaakt wordt door de I.P.V.

Dit laatste bericht wordt gedrukt op **groen** papier; het bepaalt de datum en het uur waarop de tijdelijke snelheidsbeperking opgeheven wordt en geeft het nummer aan van de eerste trein die tegen normale snelheid mag rijden.

B. — VORM.

ART. 514. — De zones met tijdelijke vertraging van lange duur (herstelling van kunstwerk, omlegging van sporen, vernieuwing van sporen over een grote afstand, enz.) worden aangewezen door seinen identiek aan die welke de bestendige snelheidsbeperkingen aanduiden.

Verder een paal met bovenaan een wit rechthoekig bord van 1 m. \times 0,80, met daarop de twee zwarte letters « T W » (1), geplaatst daar waar de tijdelijke vertragingzone begint.

's Nachts evenwel :

- heeft de gele driehoek twee gele lichten, op een zelfde horizontale gep'aatst (fig. 27);
- heeft de groene driehoek twee groene lichten, op een zelfde horizontale geplaatst (fig. 29);
- het paneel « T W » (fig. 28) en de snelheidsdriehoeken (fig. 27 en 29) worden door weerkaatsing verlicht.



Fig. 27.

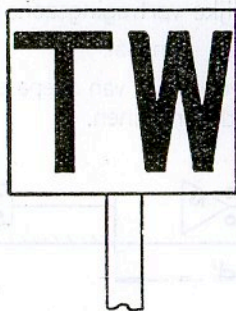


Fig. 28.

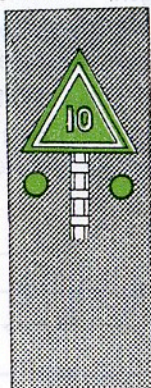


Fig. 29.

C. — BETEKENIS.

ART. 515. — Zij duiden aan de treinvoerders achtereenvolgens aan :

- de nadering van een tijdelijke vertragingzone;
- de plaats waar de toegelaten verminderde snelheid of grenssnelheid moet bereikt zijn;
- de plaats vanwaar de toegelaten maximum snelheid mag hernomen worden.

(1) De beide letters « T W » zijn de beginletters van « Travaux - Werken ».

D. — PLAATS.

ART. 516. — De driehoek tot tijdelijke snelheidsbeperking wordt geplaatst op een afstand d' gelijk aan :

- 500 m. vóór het bord « T W » op de banen waar de toegelaten maximumsnelheid 100 km/uur of minder bedraagt;
- 700 m. vóór het bord « T W » op de banen waar de toegelaten maximumsnelheid hoger is dan 100 km/uur zonder 120 km/uur te overschrijden;
- 1.000 m. vóór het bord « T W » op de banen waar de toegelaten maximumsnelheid hoger is dan 120 km/uur zonder 140 km/uur te overschrijden.

Deze afstanden worden verhoogd met de bijkomende lengte voorzien voor de waarschuwingsseinen op de dalende banen.

Geen vermindering van de afstand is voorzien voor de klimmingen.

De driehoek tot herneming van de snelheid wordt opgesteld op het punt waar de tijdelijke vertragszone eindigt.

Zij staan nooit op een seinpaal.

Figuur 30 stelt een voorbeeld van toepassing voor, met de conventionele voorstelling dezer seinen.

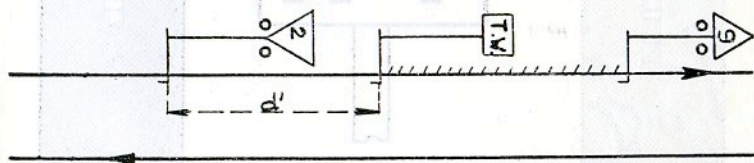


Fig. 30.

E. — BIJZONDERE GEVALLEN.

ART. 517. — Tijdelijke vertragszone die eindigt in een bestendige vertragszone.

In dit geval wordt het einde van de tijdelijke vertragszone aangeduid, niet door een groene driehoek 's nachts voorzien van twee groene lichten, maar wel door een gele driehoek met een punt naar beneden, 's nachts voorzien van twee, op een zelfde horizontale geplaatste, gele lichten.

Deze gele driehoek geeft, in zwarte cijfers, de snelheid in tientallen km/uur aan die in de bestendige vertragszone toegelaten is. In dit bijzonder geval mag deze snelheid bereikt worden van af het punt waar deze gele driehoek geplaatst is.

Het einde van de ganse vertragszone wordt alsdan aangegeven door de groene driehoek die het einde van de bestendige vertragszone aangeeft.

Indien v' kleiner is dan v wordt het vertragssein v' geplaatst op de afstand d' vóór het punt vanwaar de snelheid v' dient in acht genomen.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 31).

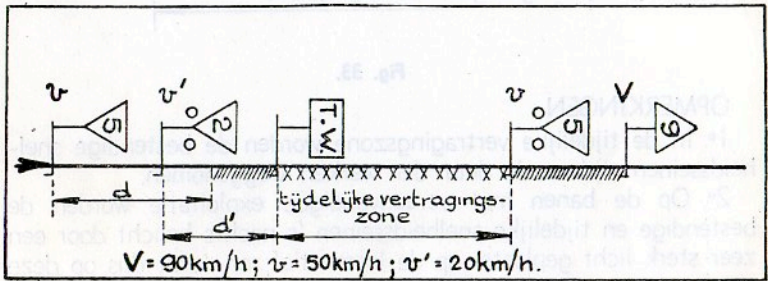


Fig. 31.

Indien de snelheid v' groter is dan v wordt de vertragsdriehoek v' geplaatst aan het begin zelf van de nieuwe vertragszone, terwijl de vertragsdriehoek v op de afstand d' opgesteld wordt.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 32).

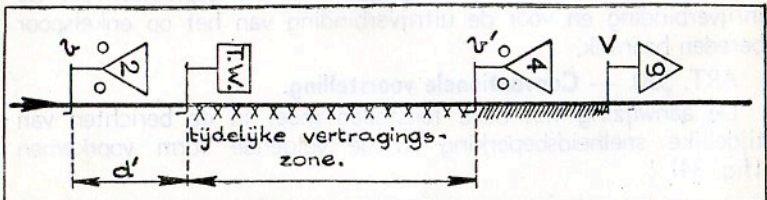


Fig. 32.

ART. 518. — Kandelaar met ongelijke paaltjes, geplaatst binnen een tijdelijke vertragszone.

Wanneer een kandelaar met ongelijke paaltjes geplaatst is binnen een **tijdelijke** vertragszone, moet het tijdelijk vertragssein niet herhaald worden op het hoge paaltje van de kandelaar.

Voorbeeld van toepassing : (fig. 33).

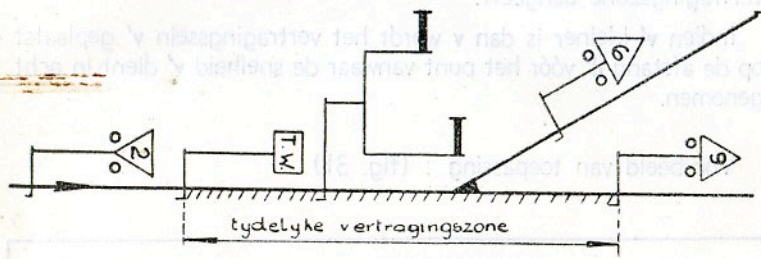


Fig. 33.

OPMERKINGEN.

1° In de tijdelijke vertragszone worden de bestendige snelheidsseinen tijdens de duur der werken weggenomen.

2° Op de banen met vereenvoudigde exploitatie worden de bestendige en tijdelijke snelheidsseinen 's nachts belicht door een zeer sterk licht geplaatst op de locomotief; er wordt dus op deze seinen geen lantaarn voorzien om ze door weerkaatsing te belichten.

F. — KROKODILLEN VOOR WERKTERREINEN WELKE EEN TIJDELIJKE SNELHEIDSVERMINDERING VEREISEN.

ART. 519. — Op de in onderstaande lijst vermelde banen wordt de tijdelijke vertragsdriehoek herhaald door een krokodil geplaatst tegenover deze driehoek.

Bovendien, zo deze werken op de betrokken banen aanleiding geven tot abnormaal verkeer op enkelspoor, herhaalt een krokodil eveneens ieder van de vertragsdriehoeken geplaatst vóór de inrijverbinding en vóór de uitrijverbinding van het op enkelspoor bereiden baanvak.

ART. 520. — Conventionele voorstelling.

De aanwijzing van deze toestellen moet in de berichten van tijdelijke snelheidsbepanking in de volgende vorm voorkomen (fig. 34) :



Fig. 34.

ART. 521. — Banen met krokodillen voor werkterreinen welke een tijdelijke snelheidsvermindering vereisen.

Op de volgende banen wordt de tijdelijke vertragingdriehoek herhaald door een krokodil geplaatst tegenover deze driehoek :

- 12 Antwerpen (C.) — Esschen;
- 16 Antwerpen (C.) — Aarschot;
- 25 Brussel (N.) — Antwerpen (C.);
(electrische lijn en stoomlijn)
- 25A Mechelen — Antwerpen (Z.);
- 26 Etterbeek — Halle;
- 34 Hasselt — Luik (G.);
- 35 Leuven — Hasselt;
- 36 Brussel (N.) — Luik (G.);
- 37 Luik — Aken;
- 50 Brussel (N.) — Aalst — Gent-St-Pieters;
- 50A Brussel (Z.) — Oostende en Oostende (K.);
- 52 Antwerpen (Z.) — Dendermonde;
- 53 Leuven — Schellebelle;
- 73 Deinze — Adinkerke;
- 75 Gent-Sint-Pieters — Doornik;
- 78 Doornik — Saint-Ghislain;
- 89 Denderleeuw — Kortrijk;
- 91 Brussel (N.) — Brussel (Z.);
- 94 Halle — Blandain;
- 96 Brussel (Z.) — Bergen;
- 108 Ecaussinnes — Haine-Saint-Pierre;
- 112 Haine-Saint-Pierre — Marchienne-au-Pont;
- 117 's Gravenbrakel — Ecaussinnes (C.);
- 118 Bergen — Haine-Saint-Pierre;
- 122 Melle — Ecaussinnes (C.);
- 123 Geeraardsbergen — 's Gravenbrakel;
- 124 Brussel (Z.) — Charleroi (Z.);
- 125 Luik — Namen;
- 130 Namen — Charleroi;
- 161 Brussel (N.) — Namen;
- 162 Namen — Sterpenich.

HOOFDSTUK V.

SEIN TOT SNELHEIDSBEPERKING NABIJ DE OVERWEGEN
OP BANEN MET VEREENVOUDIGDE EXPLOITATIE.

A. — PRINCIPE.

ART. 522. — De vereenvoudiging van de exploitatie van sommige locale banen heeft de opheffing van de bewaking van sommige overwegen met zich gebracht.

Om de veiligheid van de gebruikers van deze overwegen te verzekeren, worden deze, benevens de wegsignalisatie, voorzien van bijzondere vertragingseinen welke voor de treinen gelden. Deze seinen worden voorafgegaan door vijf bakens met 1 tot 5 hoekstrepen volgens hun afstand ten opzichte van het bord (Hoofdstuk II, Titel III, Bundel 1 van het A.R.S.).

De treinen moeten hun snelheid verminderen tot 5 km/uur van aan dit sein tot het ogenblik dat de locomotief met zijn tender of de motorwagen de overweg voorbijgereden is.

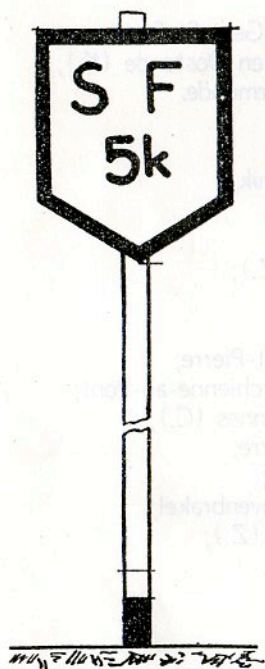


Fig. 35.

B. — VORM.

ART. 523. — Dit sein bestaat uit een bord van nevenstaande vorm (fig. 35).

Dit bord is bevestigd op een paal van 3,50 m. hoogte (boven de rail).

Dit bord is 's nachts verlicht door weerkaatsing van het licht van de reflectorlamp der locomotief.

De lettres en het cijfer tekenen zich zwart af tegen witte grond.

C. — BETEKENIS.

ART. 524. — Dit sein wijst de treinvoerders op het naderen van een onbewaakte overweg. De letters « S F » (1), alsmede de snelheidsaanwijzing 5 k bevelen aan de treinvoerders een aanhoudende **fluit-** of **klaxontoon** te geven tijdens gans de duur van het vertragen tot 5 km/uur.

D. — CONVENTIONELE VOORSTELLING.

ART. 525. — Deze is aangegeven in figuur 36 :

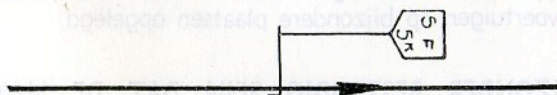


Fig. 36.

E. — PLAATS.

ART. 526. — Dit sein wordt geplaatst op 50 m. vóór de overweg; links van het spoor indien het verkeer links geschiedt, en rechts op de banen waar rechts wordt gereden.

De aslijn van de seinvoet bevindt zich op 1,95 m. van de eerste rail.

Ten einde een goede zichtbaarheid te verkrijgen, staan de borden 20° schuin ten opzichte van een loodrechte op de rail.

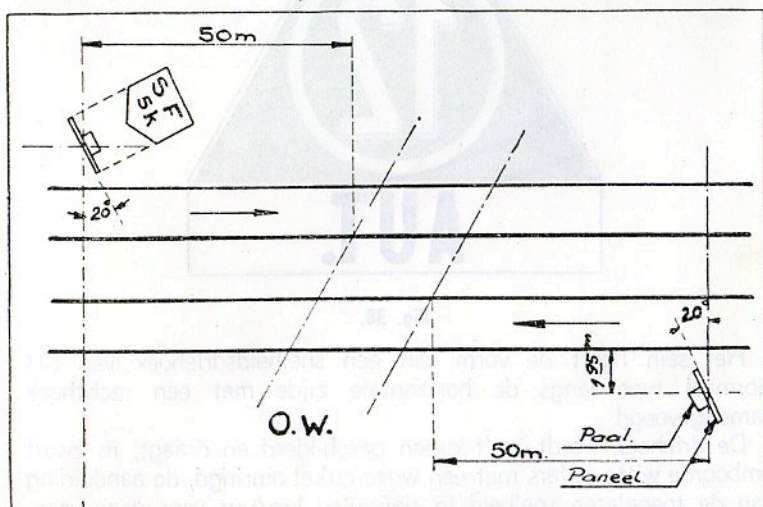


Fig. 37.

(1) De beide letters « S F » zijn de beginletters van « Siffler - Fluiten ».

HOOFDSTUK VI.

BIJZONDERE BESTENDIGE SNELHEIDSEINEN.

ART. 527. — In deze categorie seinen onderscheidt men :

a) de bijzondere bestendige seinen van de op de baan maximum toegelaten snelheid voor zekere voertuigen (motorrijtuigen, auto-rails);

b) de bijzondere bestendige seinen tot snelheidsbeperking, aan sommige voertuigen op bijzondere plaatsen opgelegd.

A. — BIJZONDER BESTENDIG SEIN DAT DE MAXIMUM TOEGELATEN SNELHEID OP DE BAAN, VOOR ZEKERE MOTORVOERTUIGEN, AANGEEFT.

ART. 528. — **Vorm** (fig. 38)



Fig. 38.

Het sein heeft de vorm van een snelheidsdriehoek van het normaal type langs de horizontale zijde met een rechthoek samengevoegd.

De driehoek wordt in 't groen geschilderd en draagt, in zwart omboorde witte cijfers met een witte cirkel omringd, de aanduiding van de toegelaten snelheid in tientallen km/uur voor deze voertuigen.

De rechthoek wordt in 't wit geschilderd en draagt, in 't zwart, de identificering der voertuigen tot dewelke de driehoek zich richt. Bij nacht wordt dit paneel door weerkaatsing verlicht.

ART. 529. — **Betekenis.**

Het paneel geeft, voor de in de rechthoek aangegeven motorvoertuigen, de maximum toegelaten snelheid aan op de plaats zelf van zijn inplanting.

ART. 530. — **Conventionele voorstelling.**

De voor de schematische seininrichtingsplans (S.S.P.) aan te wenden conventionele voorstelling is weergegeven op fig. 39.

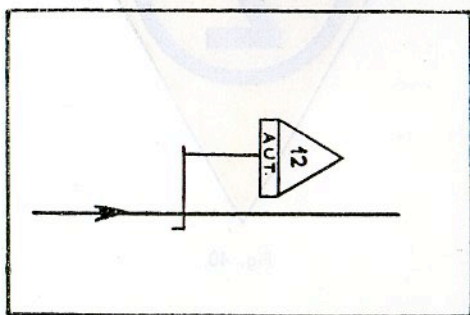


Fig. 39.

ART. 531. — **Plaats.**

Deze driehoek staat op de plaats zelf waar de aangeduide snelheid mag worden bereikt.

B. — BIJZONDER BESTENDIG SEIN TOT SNELHEIDSBEPERKING DAT DE SNELHEID AANGEEFT DIE ZEKERE MOTORVOERTUIGEN NIET MOGEN Overschrijden.

ART. 532. — **Vorm** (fig. 40).

Het sein heeft de vorm van een driehoek tot snelheidsbeperring van het normaal type, langs de horizontale zijde bij een rechthoek gevoegd.

De driehoek is in 't geel geschilderd en draagt in zwarte cijfers met een zwarte cirkel omringd, de aanduiding van de snelheidsbeperking in tientallen km/uur, welke aan deze voertuigen opgelegd is.



Fig. 40.

De rechthoek is in 't wit geschilderd en draagt, in 't zwart, de identificering der motorvoertuigen, tot dewelke de driehoek zich richt.

Bij nacht wordt het paneel door weerkaatsing verlicht.

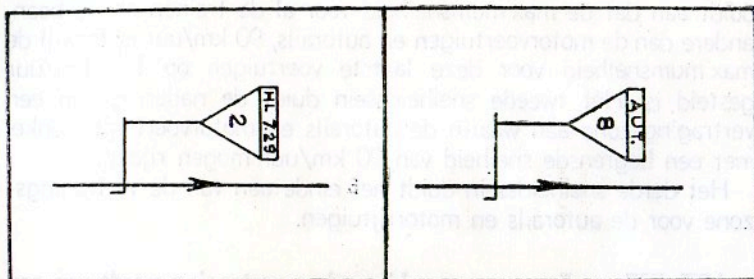
ART. 533. — **Betekenis.**

Het paneel wijst de nadering van een vertragingzone aan waarin de opgelegde snelheidsbeperking door de motorvoertuigen, op de rechthoek aangeduid, moet worden geëerbiedigd.

ART. 534. — **Conventionele voorstelling.**

Naargelang het type motorvoertuigen die de opgelegde vertraging dienen te eerbiedigen, wordt de conventionele voorstelling door een der hieronderstaande figuren voorgesteld (fig. 41 en 42).

Deze voorstelling moet op de schematische seininrichtingsplans (S.S.P.) voorkomen.

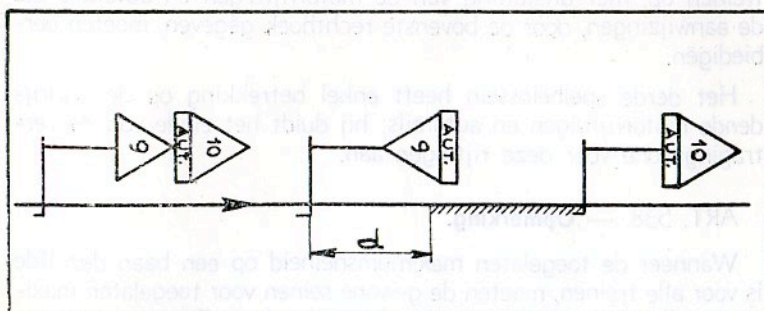


ART. 535. — Plaats.

Het bijzonder bestendig sein voor snelheidsbeperking staat op een afstand opwaarts van het punt waar de na te leven beperkte snelheid effectief moet worden in acht genomen. Dezelfde regels dienen geëerbiedigd als deze die voor de andere bestendige snelheidsseinen worden opgelegd (art. 509 van onderhavige bundel).

C. — GEVALLEN VAN TOEPASSING.

ART. 536. — De toegelaten maximum snelheid voor de gewone treinen op een baan mag door de snelrijdende autorails en motorvoertuigen overschreden worden (fig. 43).



Het eerste snelheidssein dat door de treinen ontmoet wordt, duidt aan dat de maximumsnelheid voor al de treinen op de baan, andere dan de motorvoertuigen en autorails, 90 km/uur is, terwijl de maximumsnelheid voor deze laatste voertuigen op 100 km/uur gesteld is. Het tweede snelheidssein duidt de nadering van een vertragingsszone aan waarin de autorails en motorvoertuigen enkel met een begrensde snelheid van 90 km/uur mogen rijden.

Het derde snelheidssein duidt het einde aan van de vertragingsszone voor de autorails en motorrijtuigen.

ART. 537. — Een zone voor bijzondere vertraging wordt van een gewone vertragingsszone voorafgegaan (fig. 44).

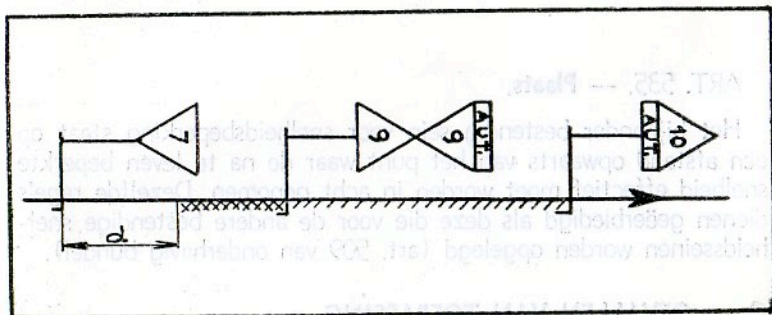


Fig. 44.

Het eerste snelheidssein is door **alle** treinen in acht te nemen.

Het tweede snelheidssein legt een snelheidsherneming voor alle treinen op, met uitsluiting van de motorrijtuigen en autorails die de aanwijzingen, door de bovenste rechthoek gegeven, moeten eerbiedigen.

Het derde snelheidssein heeft enkel betrekking op de snelrijdende motorrijtuigen en autorails; hij duidt het einde van de vertragingsszone voor deze rijtuigen aan.

ART. 538. — **Opmerking.**

Wanneer de toegelaten maximumsnelheid op een baan dezelfde is voor alle treinen, moeten de gewone seinen voor toegelaten maximumsnelheid die op de baan ingeplant zijn, door **alle** treinen worden geëerbiedigd. De bijzondere snelheidsseinen zijn in onderhavig geval niet toepasselijk.

ART. 539. — Een zone voor bijzondere vertraging moet voor zekere typen van locomotieven worden in acht genomen (b.v. typen 7 en 29) (fig. 45).

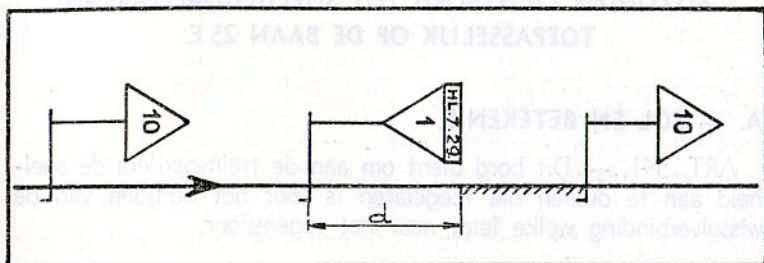


Fig. 45.

Het bijzonder vertragingsein duidt aan dat de vertragingzone door de treinen, die met locomotieven van het type 7 en 29 gesleept worden, enkel met de snelheid van 10 km/uur mag bereiden worden.

ART. 540. — Een zone voor bijzondere vertraging is in een gewone vertragingzone ingeschakeld (fig. 46).

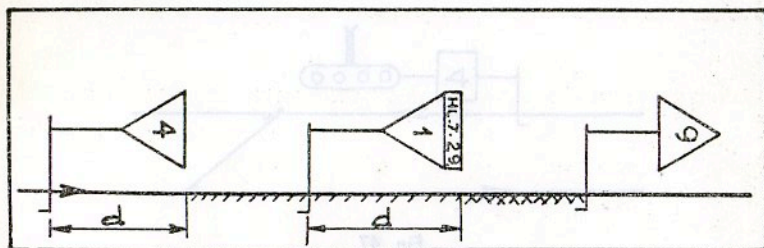


Fig. 46.

Het eerste vertragingsein moet door **alle** treinen in acht genomen worden.

Het tweede vertragingsein moet enkel worden in acht genomen door de treinen, die met locomotieven van het type 7 of 29 gesleept worden.

Het derde sein tot herneming van snelheid mag door **alle** treinen worden in acht genomen.

HOOFDSTUK VII.

**BIJZONDER LICHTBORD TOT SNELHEIDSBEPERKING
TOEPASSELIJK OP DE BAAN 25 E.**

A. — ROL EN BETEKENIS.

ART. 541. — Dit bord dient om aan de treinvoerders de snelheid aan te duiden die toegelaten is voor het berijden van de wisselverbinding welke leidt naar het tegenspoor.

B. — VORM.

ART. 542. — Deze aanwijzing wordt gegeven door een lichtbord van de vorm in gebruik bij het stelsel met nummers van de lichtseininrichting.

Het cijfer wordt slechts verlicht wanneer de wisselstraat voor het verkeer op tegenspoor aangelegd is.

C. — CONVENTIONELE VOORSTELLING.

ART. 543. — Een dergelijk sein is voorgesteld in figuur 47.

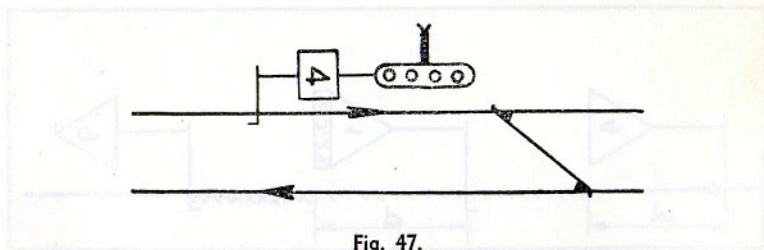


Fig. 47.

D. — PLAATS.

ART. 544. — Dit toestel wordt geplaatst onder de lichtpanelen van het lichtsein, dat toegang verleent tot de op tegenspoor bereiden baan.

DRUKKERIJ
A. DEFRENNE
Jorezstraat, 21-23
BRUSSEL - ZUID