Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Köln

N. V. Nederlandse Spoorwegen

Zusatzvereinbarung zum Fahrbetriebsabkommen (FBA) für die deutsch-niederländische Grenzbestriebsstrecke Dalheim – Roermond – Budel – (Neerpelt)

Gültig vom 1. Juli 1982 an

Geschäftsführung: Bundesbahndirektion Köln
Druck: Bundesbahndirektion Köln

Verteilungsplan der Druckschrift

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Hauptprüfungsamt und Prüfungsamt bei der BD Köln
Zentrale Transportleitung
Bundesbahndirektion Köln
Bundesbahn-Betriebsamt Mönchengladbach
Bundesbahn-Maschinenamt Aachen
Generalvertretung Krefeld der Bundesbahndirektion Köln
Bahnhof Rheydt Hbf
Betriebswerke Krefeld 1 und Mönchengladbach
Bahnmeisterei Mönchengladbach
Nachrichtenmeisterei Mönchengladbach
N. V. Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Exploitatie, 2. Afd., Utrecht

persönlich zuzuteilen

Zugführern und Triebfahrzeugführern, die die Grenzbetriebsstrecke befahren

Verteilungsplan der Anlagen

Anlage I/3 Übergangsbahnhöfe zur NS

Diese Druckschrift ersetzt das Zusatz-Übereinkommen Dalheim – Roermond, gültig vom 1. September 1976 an, sowie die zugehörigen »Gemeinschaftlichen Weisungen«, gültig vom 27. Mai 1979, 11. Oktober 1980 und 15. November 1980 an.

Herausgegeben mit Schreiben der Bundesbahndirektion Köln vom
3. Mai 1982 – 32 B 4 Agg (NS) –

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgegeben durch	Gültig vom ..... an	Berichtigt am	Berichtigt durch

(DS 321)

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Allgemeines

Art. 1 Strecken- und Bahnhofsverhältnisse 7
Art. 2 Grenzüberschreitende Fernsprechverbindungen 8
Art. 3 Gültigkeit der Vorschriften von DB, NS und SNCB 8
Art. 4 Behandlung der Schlußsignale 9
Art. 5 Unterhaltung und Wartung der Bahnanlagen 9
Art. 6 Bezirksgüterdienstleiter der NS 10

II. Betriebliche Anordnungen

Art. 7 Bekanntgabe von Dienstbeginn und Dienstruhe 10
Art. 8 Fahrpläne 10
Art. 9 Einlegen von Sonderzügen 10
Art. 10 Bekanntgabe der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten 11
Art. 11 Bilden der Züge 13
Art. 12 Bremsberechnung und Bremszettel 13
Art. 13 Gewichte und Bremsgewichte der zugelassenen Triebfahrzeuge 14
Art. 14 Besetzen der Züge mit Zugbegleitern 15
Art. 15 Zugmeldeverfahren 15
Art. 16 Gestörte Verständigung zwischen den Zugfolgestellen 16
Art. 17 Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Rotten über den Zugverkehr 16
Art. 18 Vorzeitiges Ablassen von Zügen 16
Art. 19 Meldung von Zugverspätungen 16
Art. 20 Abfahrt des Zuges 16
Art. 21 Schriftliche Befehle 17
Art. 22 Maßnahmen bei Unfällen, Betriebsunregelmäßigkeiten und Gefahr 17
Art. 23 Bedienung der Ausweichanschlußstelle Herkenbosch 20
Art. 24 Sperren des Gleises der Grenzstrecke DB-NS 20
Art. 25 Sperrfahrten auf der Grenzstrecke DB-NS 20
Art. 26 Untersuchung der Güterwagen 21
Art. 27 Mitfahren im Führerraum der Triebfahrzeuge und im Gepäckwagen 21
Art. 28 Außergewöhnliche Sendungen (Lü-Sendungen, Schwerwagen usw.) 22
Art. 29 Bauarbeiten auf der Grenzstrecke DB-NS 23

Seite

Art. 30 Fahrten mit Kleinwagen und Kleingeräten auf der Grenzstrecke DB-NS 23
Art. 31 Rangierfahrten 24
Art. 32 Wagenübergabenachweis/Wagenliste 24
Art. 33 Fahrtbericht 25
Art. 34 Bezetteln von Wagen mit gefährlichen Stoffen und Gegenständen 25

III. Sonstiges

Art. 35 Änderungen und Ergänzungen der Zusatzvereinbarung 26
Art. 36 Änderungen und Ergänzungen der Streckenbänder 26
Art. 37 Abrechnung der Fahrleistungen 26
Art. 38 Verkehrliche Bestimmungen 27

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1 Zeichenerklärung für das Streckenband des DB-Teiles der Grenzstrecke 29
2 Streckenband DB-Teil der Grenzstrecke 31
3 Zeichenerklärung für das Streckenband des NS-Teiles der Grenzbetriebsstrecke 33
4 Zeichenerklärung für das Streckenband des SNCB-Teiles der Grenzbetriebsstrecke 36
5A bis 5E Streckenband NS-Teil und SNCB-Teil der Grenzbetriebsstrecke 37
6 Fahrdienstliche Meldungen 47
7 NS-Fahrtbericht (Vordruck 1727A) für Güterzüge DB-NS 63
8 NS-Fahrtbericht (Vordruck 1731) für Güterzüge DB-NS-SNCB 64
9 NS-Zusatzzettel »Etiket NE« 65
I/1 Wagenübergabenachweis/Wagensliste (NS-DB) 71
I/2 NS-Muster 1790 72
I/3 Wagenübergabenachweis/Wagenliste (DB-NS) 73

Verzeichnis der Anhänge

Anhang I Gemeinsame Anweisung für den internationalen Datenaustausch der Grenz-Wagenaufschreibungen 67
II Übergabe und Übernahme der Güterwagen, Güter, Wagendecken, Klein- und Mittelcontainer, Paletten und Begleitpapiere. 75

(DS 321)

Vorbemerkungen

1. Für die Handhabung des Fahrdienstes auf der Grenzbetriebsstrecke gelten das FBA und diese Zusatzvereinbarung.

   In dieser Zusatzvereinbarung sind die Anordnungen für den örtlichen Betriebsdienst und für den Dienst des Zugpersonals festgelegt. Soweit hier keine besonderen Anordnungen getroffen sind, gelten die Vorschriften der eigenen Bahn. Maßgebend ist die deutsche Fassung der Zusatzvereinbarung. Die Geschäftsführung für die DB liegt bei der BD Köln.

2. Die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Mitarbeiter dürfen für schriftliche Meldungen die Sprache der eigenen Bahn anwenden.

3. Vordrucke der Nachbarbahn fordern an:

   Bahnhof Rheydt Hbf beim Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg in Maastricht
   Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg beim Bahnhof Rheydt Hbf

I. Allgemeines

Art. 1

Strecken- und Bahnhofsverhältnisse

a) Die Grenzbetriebsstrecke Dalheim–Neerpelt führt durch den Bereich der NS bis zum SNCB-Grenzbahnhof Neerpelt.

Sie ist wie folgt gegliedert:

- Eingleisige Grenzstrecke DB-NS von Dalheim nach Roermond mit Relais-Streckenblock gemäß NS-System. In NS-km 94,4 liegt die Ausweichanschlußstelle Herkenbosch.
- Zweigleisige Strecke Roermond–Weert mit selbsttätigem Streckenblock. Dieser Streckenabschnitt ist für den zweiseitigen Gleiswechselbetrieb eingerichtet. Die Überleitung ins Gegengleis und umgekehrt geschieht auf Signal. Die Bahnhöfe Weert und Haelen sind betrieblich nicht besetzt und werden vom Bahnhof Eindhoven ferngesteuert.
- Eingleisige Strecke Weert–Budel mit selbsttätigem Streckenblock.
- Eingleisige Grenzstrecke NS-SNCB von Budel nach Neerpelt ohne Streckenblock.

Die Strecken- und Bahnhofsverhältnisse sowie die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sind aus den Anlagen 1 bis 5 ersichtlich. Anla 1 bis

b) Zugmeldestellen auf der Grenzstrecke DB-NS sind die Bahnhöfe Dalheim und Roermond.

c) Bahnübergänge und ihre technische Sicherung auf der Grenzstrecke DB-NS

Lfd. Nr.	Lage in km	Art der Sicherung	Bedienungsweise
1	101.857	Blinklichtanlage ohne Halbschranken (aki)	zugbedient
2	97.583	Blinklichtanlage ohne Halbschranken (aki)	zugbedient
3	94.407	Blinklichtanlage ohne Halbschranken (aki)	zugbedient
4	91.298	Blinklichtanlage ohne Halbschranken (aki)	zugbedient
5	90.589	Blinklichtanlage ohne Halbschranken (aki)	zugbedient
6	89.867	Blinklichtanlage mit Halbschranken (ahob)	zugbedient
7	89.378	Blinklichtanlage mit Halbschranken (ahob)	zugbedient

Art. 2

Grenzüberschreitende Fernsprechverbindungen

a) **Strecken-Fernsprechverbindung (Fs-Verbindung)**

Auf der Fs-Verbindung geben die Fahrdienstleiter in Dalheim und Roermond die Zugmeldungen.

Zugmelderuf: Roermond–Dalheim ___ (1 mal lang)
Dalheim–Roermond ___ ___ (2 mal lang)

b) **Fernsprechwählverbindung**

Eine unmittelbare Verbindung in das Netz der anderen Bahn durch Selbstwahl ist nicht möglich.

Art. 3

Gültigkeit der Vorschriften von DB, NS und SNCB

1. Auf dem DB-Teil der Grenzbetriebsstrecke sind von den Mitarbeitern der NS folgende Vorschriften der DB zu beachten:

a) – Fahrdienstvorschrift – DS 408 –

– Bremsvorschrift – Bedienen, Prüfen und Warten der Bremsen im Betrieb – DS 915/1 –

Die Bestimmungen sind von der NS festgelegt in den »Voorschriften voor NS-personeel op Duitse Lijnen – Deel III« (C 5305/III).

b) – Signalbuch – DS 301 –

Diese Vorschrift wird von der NS ausgegeben als »Seinboek voor de Nederlands-Duitse grens(dienst)baanvakken« (C 5301).
Das Nachtzeichen des Spitzensignals ist im grenzüberschreitenden Verkehr auch am Tage zu führen.

2. Auf dem NS-Teil der Grenzbetriebsstrecke sind von den Mitarbeitern der DB folgende Vorschriften der NS zu beachten:

a) – Trein- en Rangeerdienstreglement – TRR (C 5201)

– Voorschriften voor de bediening van wissel- en seininrichtingen, Deel I, Aanhangsel A (C 5504/I/A) – V – aki

– Verzameling van Voorschriften voor de Krachtvoertuigendienst – VVK (C 7551)

– Verzameling van Voorschriften voor het Treinpersoneel – VVT (C 7502)

– Bedrijfsgegevens voor de Treindienst, Delen I, II Aanhangsel A und IV – BTD/I, II A und IV (C 7401)/I, II A und IV).

Die Bestimmungen sind von der DB bekanntgegeben im »Auszug aus Vorschriften der Niederländischen Eisenbahnen (NS) für den Zug- und Rangierdienst« – DS 312 –.

b) – Seinreglement – SR (C 5202)

Die Bestimmungen sind von der DB bekanntgegeben im »Auszug aus der Signalvorschrift der Niederländischen Eisenbahnen (NS)« – DS 311 –.

3. Auf dem SNCB-Teil der Grenzbetriebsstrecke ist von den Mitarbeitern der DB zu beachten:

– Auszug aus dem Signalbuch der SNCB und weitere Anordnungen für das Zugpersonal im deutsch-belgischen Grenzbetrieb – DS 324 –.

Art. 4

Behandlung der Schlußsignale

Auf den Betriebswechselbahnhöfen werden die Schlußsignale von örtlichen Mitarbeitern abgenommen und angebracht.

Überzählige Schlußsignale der Nachbarbahn sind unverzüglich zurückzusenden. Als Zugschlußsignal für Züge über Bahnhof Dalheim hinaus nach Neerpelt werden **zwei** Zugschlußleuchten verwendet, die bei Tage nicht angezündet zu werden brauchen, aber mit den roten Signalscheiben nach hinten weisen müssen (siehe Signal 403 SR). Im Bahnhof Dalheim sind die Zugschlußleuchten, sofern sie nicht angezündet sind bzw. angezündet werden müssen (bei Nacht), vor Abfahrt des Zuges Richtung Roermond so zu drehen, daß die roten Scheiben nach hinten zeigen. Im Bahnhof Neerpelt werden die Zugschlußleuchten durch örtliche Mitarbeiter abgenommen und auf den Gegenzug umgesetzt. Die Verantwortung für das Anbringen des Zugschlußsignals liegt beim Bahnhof Neerpelt. Bei Lokleerfahrten sind die Zugschlußleuchten auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

Art. 5

Unterhaltung und Wartung der Bahnanlagen

Jede Bahn unterhält die auf ihrem Gebiet befindlichen Bahnanlagen.

Ausnahme:

Das auf NS-Gebiet in km 101,596 stehende Einfahrvorsignal r des Bahnhofs Dalheim wird von der DB unterhalten.

(DS 321)

Art. 6

Bezirksgüterdienstleiter der NS

Soweit in dieser Zusatzvereinbarung nicht anders bestimmt wird, ist für alle Fragen der Abwicklung des Güterverkehrs (z.B. Zugbildung, zurückgewiesene Wagen, Unstimmigkeiten in den Grenz-Wagenaufschreibungen, fehlende Beförderungspapiere bzw. Wagen usw.) der Bezirksgüterdienstleiter in Susteren zuständig.

II. Betriebliche Anordnungen

Art. 7

Bekanntgabe von Dienstbeginn und Dienstruhe

Die Fahrdienstleiter in Dalheim und Roermond haben einander Dienstbeginn und Dienstruhe mitzuteilen. Dienstruhe darf erst angeordnet werden, nachdem die letzte Zugfahrt ordnungsgemäß durchgeführt worden ist (Wortlaut siehe Anlage 6).

lage 6

Art. 8

Fahrpläne

Fahrpläne und zugelassene Höchstgeschwindigkeit für die Regelzüge werden vor jedem Fahrplanwechsel zwischen den beiden Bahnen in einer Fahrplanbesprechung vereinbart.

Für Sonderzüge werden Fahrpläne und zugelassene Höchstgeschwindigkeit jeweils besonders vereinbart und durch Fahrplananordnungen den beteiligten Stellen bekanntgegeben.

Die Fahrpläne von Dalheim bis Neerpelt und Gegenrichtung werden in die DB-Buchfahrpläne aufgenommen.

Art. 9

Einlegen von Sonderzügen

Soll auf der Strecke Dalheim–Roermond ein Sonderzug verkehren, für den noch kein Fahrplan bekanntgegeben ist, so ist der Fahrplan zwischen den Fahrdienstleitern in Dalheim und Roermond zu vereinbaren.

Art. 10

Bekanntgabe der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

a) **Ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Das Betriebsamt Mönchengladbach und Ep 4.1 Utrecht teilen sich die ständigen Geschwindigkeitsbeschränkungen und die eintretenden Änderungen auf dem Streckenabschnitt Dalheim–Grenze NS/SNCB gegenseitig mit; Änderungen sind mindestens 3 Wochen vorher bekantzugeben.

Die SNCB unterrichtet die DB über Änderungen unmittelbar.

Die DB unterrichtet ihre Mitarbeiter für die Strecke bis Neerpelt durch den Buchfahrplan, die NS ihre Mitarbeiter für die DB-Strecke durch die VDL.

b) **Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen**

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen auf dem Streckenabschnitt **Dalheim–Landesgrenze** sind folgenden Dienststellen der NS durch regelmäßiges Zusenden der »La« mitzuteilen:

- Dienst van Exploitatie, Lijndienst 3.23 (Ld 3.23), Utrecht (1 Stück)
- Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg in Maastricht (2 Stück)
- Regionale spoorwegveiligheidsfunctionaris Zuidoost, Eindhoven (1 Stück)
- Bahnhof Roermond (1 Stück)
- Heimatdienststellen des beteiligten NS-Zugpersonals nach jeweiliger Anforderung

Ld 3.23 in Utrecht stellt hierfür ein Dauerverzeichnis der Heimatdienststellen des NS-Zugpersonals, das die Grenzbetriebsstrecke befährt, auf und übersendet es der BD Köln und dem Betriebsamt Mönchengladbach mit Angabe der erforderlichen Stückzahlen der La. Die Heimatdienststellen des beteiligten Zugpersonals bei der NS, welche bis freitags 15.00 Uhr nicht im Besitz der La für die nächste Woche sind, forschen nach dem Verbleib. Fehlende Druckstücke sind fernmündlich bei der Betriebsaufsicht (Meldestelle) Köln Hbf (Ruf Köln 1172) anzufordern.

Zwischenzeitliche Änderungen zur La werden den vorgenannten Stellen durch das Betriebsamt Mönchengladbach fernschriftlich bekanntgegeben. Dabei ist der Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg in Maastricht anzuweisen, die betroffenen Züge so lange durch NS-Befehl VR unterrichten zu lassen, bis er von allen Empfangsstellen die Bestätigung des Fernschreibens erhalten hat, jedoch mindestens für die Dauer von 3 Tagen.

Im Fernschreiben ist ferner die Weisung aufzunehmen, daß der Eingang des Fernschreibens von den NS-Dienststellen an Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg fernmündlich zu bestätigen ist. Der Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg überwacht, daß alle beteiligten NS-Stellen das Fernschreiben erhalten

haben. Falls der Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg feststellt, daß die beteiligten NS-Dienststellen das Fernschreiben nicht innerhalb von 3 Tagen an alle beteiligten NS-Triebfahrzeugführer bekanntgeben können, veranlaßt er das Betriebsamt Mönchengladbach, an Züge, die mit einem NS-Triebfahrzeugführer besetzt sind, weiterhin solange Vorsichtsbefehl ausstellen zu lassen, bis er mitteilt, daß darauf verzichtet werden kann.

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen auf dem Streckenabschnitt **Landesgrenze DB/NS–Landesgrenze NS/SNCB** sind folgenden Dienststellen der DB durch Zusenden der »TSB« (Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen) mitzuteilen:

- Bahnhof Dalheim (2 Stück)
- Betriebsamt Mönchengladbach (1 Stück)
- Maschinenamt Aachen (1 Stück)
- BD Köln (1 Stück)
- Heimatdienststellen des beteiligten DB-Triebfahrzeugpersonals nach jeweiliger Anforderung.

Das Betriebsamt Mönchengladbach übersendet vor jedem Fahrplanwechsel und bei Änderungen an NS Utrecht (Ld 3.23) ein Verzeichnis der Heimatdienststellen des DB-Triebfahrzeugpersonals, das die Grenzbetriebsstrecke befährt, mit Angabe der erforderlichen Stückzahlen der TSB.

Durch Ld 3.23 wird die TSB am Mittwoch der Vorwoche zugesandt, jedoch nur, wenn tatsächlich eine Langsamfahrstelle eingerichtet wird.

Der Empfang der TSB ist von den Heimatdienststellen des Triebfahrzeugpersonals umgehend fernmündlich an Ld 3.23 zu bestätigen; dazu wird der Sendung eine schriftliche Erinnerung beigegeben.

Ld 3.23 unterrichtet den Rc Ep Zuidelijk Limburg in Maastricht über die Verteilung der TSB an die DB-Dienststellen durch Zusendung einer Abschrift der vorher erwähnten schriftlichen Erinnerung.

Nach Eingang aller Empfangsbestätigungen teilt Ld 3.23 dies dem Rc Ep Zuidelijk Limburg mit. Sind nicht alle Empfangsbestätigungen rechtzeitig eingegangen, so veranlaßt Ld 3.23 den Rc Ep Zuidelijk Limburg im Benehmen mit Bahnhof Dalheim so lange Vorsichtsbefehle für die Strecke bis zum ersten Haltbahnhof bei der NS auszuhändigen, bis der Rc Ep Zuidelijk Limburg von Ld 3.23 die Mitteilung erhält, daß darauf verzichtet werden kann. Die Aushändigung des Vorsichtsbefehls ist dem Fahrdienstleiter in Roermond zu bestätigen. Der Rc Ep Zuidelijk Limburg verständigt den Bahnhof Dalheim, wenn die Ausstellung von Vorsichtsbefehlen nicht mehr nötig ist.

Zwischenzeitlich vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden durch eine ATSB (Nachtrag zur TSB) bekanntgegeben. Für die Behandlung der ATSB wird das gleiche Verfahren wie bei der TSB angewandt.

Die vorzeitige Aufhebung einer vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstelle wird von Ld 3.23 fernschriftlich bekanntgegeben. Eine Empfangsbestätigung wird nicht verlangt, und die LAE-Signale werden nicht als ungültig gekennzeichnet.

In dringenden Fällen teilen sich die Fahrdienstleiter der beiden Grenzbahnhöfe die erforderlichen Angaben über Langsamfahrstellen gegenseitig mit (Wortlaut siehe Anlage 6).

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen auf dem Streckenabschnitt **Landesgrenze NS/SNCB–Neerpelt** teilt die SNCB den beteiligten DB-Stellen durch Übersenden der ART/BTS (Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen) mit.

Art. 11

Bilden der Züge

a) Güterzüge in Richtung Dalheim dürfen höchstens 130 Achsen (700 m) lang sein (einschließlich Triebfahrzeug). Ausnahmen müssen vorher zwischen den Fahrdienstleitern in Dalheim und Roermond vereinbart werden.

b) Auf der Strecke Dalheim–Roermond muß in beiden Richtungen das letzte Fahrzeug eines Zuges eine wirkende Bremse haben. Hinter diesem Wagen darf jedoch ein beschädigter aber lauffähiger Wagen ohne wirkende Bremse eingestellt werden. Für die Richtung Dalheim–Roermond ist dazu die Genehmigung des Bezirksgüterdienstleiters Susteren einzuholen. Erteilt der Bezirksgüterdienstleiter die Genehmigung nicht, so muß der Schadwagen mit einer Lok und einer vom Bezirksgüterdienstleiter zu bestimmenden Geschwindigkeit besonders abbefördert werden.

c) Auf dem Streckenabschnitt Dalheim–Roermond beträgt die Höchstlast 2000 t.

Art. 12

Bremsberechnung und Bremszettel

Auf dem Streckenabschnitt **Dalheim–Roermond** sind für beide Fahrtrichtungen folgende Mindestbremshundertstel erforderlich:

Geschwindigkeit	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Mindestbremshundertstel	14	18	25	25	30	37	45	45	45	54	63

(DS 321)

Für den Abschnitt **Dalheim–Neerpelt** sind in beiden Fahrtrichtungen 65 Mindestbremshundertstel bei 100 km/h erforderlich. Diese Mindestbremshundertstel werden im Kopf des DB-Buchfahrplans getrennt von den bei der DB erforderlichen Bremshundertsteln dargestellt.

Bei den nur mit Mitarbeitern der NS besetzten Zügen wird auf die Aushändigung des Bremszettels verzichtet. Der NS-Triebfahrzeugführer entnimmt die Angaben über die Bremsverhältnisse dem Fahrtbericht.

Der Bremszettel wird im Bahnhof Neerpelt durch den DB-Triebfahrzeugführer selbst ausgefertigt.

Art. 13

Gewichte und Bremsgewichte der zugelassenen Triebfahrzeuge

a) **Streckenabschnitt Dalheim–Roermond**

Baureihe	Gewicht in Tonnen	Bremsgewicht in Tonnen		
		P	P 2	G
NS:				
2200/2300	72	43	–	20
2400/2500[1])	60	57	–	22
DB[2])				
215001–215004	79	70	89	53
215 (ab 005)[3])	80	70	89	53
216001–216010	74	70	87	53
216011–216060	75,5	70	87	53
216061–216104	76	70	87	53
216105–216224	77	70	87	53
218[3])	80	70	89	53
260001–260019	48,3	56	–	33
260020–260036	49,5	56	–	33
260 (ab 046)	48	56	–	33
261	53	56	–	33
290001–290020	77	97	–	55
290021–290407	78,8	97	–	55

[1]) Sifa entspricht nicht den Bedingungen gemäß UIC-Merkblatt 641-2; trotzdem ist die Lok mit einmänniger Besetzung zugelassen nach Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 03. April 1973 – 21.211 Za 918 –.

[2]) Wegen der Art des Oberbaus auf dem NS-Teil der Grenzstrecke sind die DB-Triebfahrzeuge nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen.

[3]) Die Triebfahrzeuge der Baureihen 215 und 218 sind bei der NS nur zugelassen mit ausgeschalteten Einrichtungen für die elektrische Zugheizung.

b) **Streckenabschnitt Roermond–Neerpelt**

Auf dem Streckenabschnitt Roermond–Neerpelt sind die DB-Triebfahrzeuge der Baureihen 215, 216 und 218 zugelassen[1]).

Art. 14

Besetzen der Züge mit Zugbegleitern

Bei einmänniger Besetzung des mit betriebsbereiter Sicherheitsfahrschaltung ausgerüsteten führenden Triebfahrzeuges dürfen ohne Zugbegleiter verkehren:

a) mit Reisenden besetzte Triebwageneinheiten bis 100 m Gesamtlänge, wenn das Schließen der Wagentüren vom Triebfahrzeugführer überwacht wird, oder wenn sie vom Triebfahrzeugführer geschlossen werden;

b) Güter- und Leerreisezüge;

c) einzeln fahrende Triebfahrzeuge.
Dem Triebfahrzeug dürfen bis zu 10 Wagen angehängt werden, die nicht mit Reisenden besetzt sind.

Die Züge müssen gezogen oder von der Spitze aus gesteuert werden und alle Fahrzeuge an die durchgehende Bremse angeschlossen sein.

Art. 15

Zugmeldeverfahren

Zwischen den Fahrdienstleitern in Dalheim und Roermond werden die Züge in beiden Richtungen angeboten, angenommen und abgemeldet.

Bei Block- oder Signalstörungen, Arbeiten am Streckenblock und bei Bedienungsfahrten nach und von Herkenbosch wird zusätzlich zurückgemeldet (Wortlaut der fahrdienstlichen Meldungen siehe Anlage 6).

Bei Arbeiten am Streckenblock oder bei Blockstörungen ist der Streckenblock zu bedienen, soweit er bedienbar ist. **Für die Zugfolge ist jedoch allein das Rückmelden maßgebend.** Das Rückmelden darf erst wieder aufgehoben werden, nachdem der Anlaß beseitigt ist und in beiden Richtungen je ein Zug die Strecke zwischen den Bahnhöfen Dalheim und Roermond auf Hauptsignale und mit ordnungsmäßig wirkender Block- und Signalbedienung durchfahren hat.

[1]) Siehe Fußnote [3]) auf Seite 14.

Art. 16

Gestörte Verständigung zwischen den Zugfolgestellen

Bei gestörter fernmündlicher Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern in Roermond und Dalheim erhalten die Züge in Roermond einen NS-Befehl VR und in Dalheim einen Vorsichtsbefehl. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt dann 20 km/h.

Art. 17

Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Rotten über den Zugverkehr

Bahnübergangsposten und Rotten werden grundsätzlich von der eigenen Bahn über den Zugverkehr unterrichtet. Dies muß **vor** der Annahme des Zuges geschehen. Die Annahme ist dazu zunächst zu verweigern (Wortlaut siehe Anlage 6).

Art. 18

Vorzeitiges Ablassen von Zügen

Züge, ausgenommen besetzte Reisezüge, dürfen vor Plan verkehren, wenn vorher die Zustimmung des Nachbarfahrdienstleiters eingeholt worden ist.

Art. 19

Meldung von Zugverspätungen

Die Fahrdienstleiter der Grenzbahnhöfe Dalheim und Roermond teilen sich gegenseitig Verspätungen und Verspätungsänderungen von mehr als 10 Minuten mit (Wortlaut siehe Anlage 6).

Ist die verspätete Übergabe eines Zuges von mehr als 30 Minuten zu erwarten, verständigen sich VL Maastricht und Ozl Köln möglichst frühzeitig und vereinbaren die ggf. erforderlichen Maßnahmen.

Art. 20

Abfahrt des Zuges

Im **Bahnhof Dalheim** obliegt die Zugaufsicht bei Zügen, die nur mit dem Triebfahrzeugpersonal besetzt sind, dem Triebfahrzeugführer. Die Übergabe der Papiere an den Triebfahrzeugführer bestätigt gleichzeitig die Prüfung der Abfahrbereitschaft des Zuges durch einen örtlichen Mitarbeiter gemäß FV § 23 Abs. 5 a, b und d.

Im **Bahnhof Neerpelt** fordert der Triebfahrzeugführer, sobald er die Abfahrbereitschaft des Zuges festgestellt hat (Bremsprobe, Aushändigung der Begleitpapiere usw.), mit einem langen Hupton die Fahrtstellung des Ausfahrsignals an. Nachdem das Ausfahrsignal auf Fahrt gestellt ist, darf der Zug abfahren.

Art. 21

Schriftliche Befehle

Zur Unterrichtung der Züge durch schriftliche Befehle werden in der Regel die Befehlsmuster der Bahn benutzt, in deren Bereich ein Befehl ausgestellt wird. Die SNCB benutzt dazu dreisprachige SNCB-Befehlsvordrucke.

Ausnahme:

Bei gestörter Blinklichtanlage auf dem NS-Teil der Grenzstrecke Dalheim–Roermond ist ein Befehlsmuster aki/ahob der NS zu verwenden.

Bei der Ausfertigung von anderen Befehlen durch die DB, für die bei der DB keine Befehlsmuster bestehen, sind Befehle Ad zu verwenden. Den Anträgen der Nachbarfahrdienstleiter auf Ausstellung schriftlicher Befehle (auch über die Grenzstrecke DB-NS hinaus, dann jedoch nicht für Vorsichtsbefehle) haben die Fahrdienstleiter zu entsprechen. Die Befehle werden nach dem Diktat des Nachbarfahrdienstleiters ausgestellt. Die Aushändigung des Befehls an den Zug ist dem Nachbarfahrdienstleiter zu bestätigen (DB-Befehlsvordruckmuster und deren Übersetzung siehe VDL Teil VII; NS-Befehlsvordruckmuster und deren Übersetzung sind im »Auszug aus Vorschriften der Niederländischen Eisenbahnen (NS) für den Zug- und Rangierdienst« – DS 312 – und SNCB-Befehlsvordruckmuster im »Auszug aus dem Signalbuch der SNCB und weitere Anordnungen im deutsch-belgischen Grenzbetrieb« – DS 324 – enthalten).

Art. 22

Maßnahmen bei Unfällen, Betriebsunregelmäßigkeiten und Gefahr

a) Für die schriftliche Meldung von Unfällen, Betriebsunregelmäßigkeiten, Schäden und Mängel an Bahnanlagen, Fahrzeugen usw. sind auf der Grenzbetriebsstrecke die Vordrucke der eigenen Bahn zu verwenden.

b) Besondere Vorkommnisse im Betrieb und Unfälle, die Rückwirkung auf die Betriebsführung der anderen Bahn haben können, melden sich die Fahrdienstleiter der Grenzbahnhöfe gegenseitig. Die Fahrdienstleiter haben für die Verständigung ihrer eigenen Stellen zu sorgen.

c) Notwendige Hilfsmaßnahmen sind von der Bahn zu treffen, in deren Bereich sich der Unfall ereignet hat.

Ist bei einem Unfall die Mithilfe der Nachbarbahn notwendig oder zweckmäßig, so ist sie durch Vermittlung der Grenzbahnhöfe bei der Zugleitung Köln Nord oder beim VL Maastricht anzufordern. Etwa erforderliche Umleitungs- und Entlastungsmaßnahmen sind zwischen HVL Utrecht und Oberzugleitung Köln zu vereinbaren. Hilfszüge sind durch einen streckenkundigen, mit den einschlägigen Vorschriften vertrauten Mitarbeiter der helfenden Bahn zu begleiten.

d) Kurzschlußkabel

Auf der NS-Selbstblockstrecke Roermond–Weert wird bei Unregelmäßigkeiten zur Sicherung des Betriebes ein Kurzschlußkabel benötigt. Daher ist jedes DB-Triebfahrzeug vor dem Einsatz auf dieser Strecke mit einem Kurzschlußkabel der NS auszurüsten. Das Kabel wird bei der Hinfahrt im Bahnhof Dalheim von einem örtlichen Mitarbeiter dem Triebfahrzeugführer übergeben, der es bei der Rückfahrt im Bahnhof Dalheim wieder abgibt.

Das Kurzschlußkabel besteht aus zwei Magneten, die durch ein Kabel elektrisch leitend miteinander verbunden sind.

Auf Strecken mit Selbstblock können damit die isolierten Schienen kurzgeschlossen werden, wodurch die Signale, die Zugfahrten in diesem Gleis zulassen können, in Haltstellung gebracht bzw. gehalten werden.

Wenn bei einer Unregelmäßigkeit für den Triebfahrzeugführer nicht einwandfrei zu erkennen ist, daß das Nachbargleis befahren werden kann, muß er die Schienen des betroffenen Gleises durch das Kurzschlußkabel verbinden. Dazu ist auf den Laufflächen beider Schienen je ein Magnet anzubringen.

Der Triebfahrzeugführer meldet die Benutzung des Kurzschlußkabels dem nächsten Fahrdienstleiter oder Posten.

Die Bestimmungen im »Auszug aus Vorschriften der Niederländischen Eisenbahnen (NS) für den Zug- und Rangierdienst« – DS 312 – Teil 1 Art. 32 Abs. 2 c) bleiben dabei unberührt. Die Benutzung des Kurzschlußkabels ist eine zusätzliche Sicherheitsmaßnahme.

e) Wenn eine NS-Blinklichtanlage gestört ist, fordert der Fahrdienstleiter in Roermond den Fahrdienstleiter in Dalheim auf, für Züge in Richtung Roermond einen NS-Befehl aki/ahob auszustellen, wobei er die für die Ausstellung notwendigen Angaben zu machen hat. Der Fahrdienstleiter in Dalheim bestätigt dem Fahrdienstleiter in Roermond die Aushändigung des Befehls.

f) Falls das Einfahrsignal R des Bahnhofs Dalheim nicht in die Haltstellung gebracht werden kann, fordert der Fahrdienstleiter in Dalheim den Fahrdienstleiter in Roermond auf, einen NS-Befehl St auszustellen. Falls das Einfahrsignal r des Bahnhofs Dalheim nicht in die Warnstellung gebracht werden kann, fordert der Fahrdienstleiter in Dalheim den Fahrdienstleiter in Roermond auf, die Triebfahrzeugführer darüber mündlich zu unterrichten (Wortlaut der Meldungen siehe Anlage 6).

g) Fehlen des Schlußsignals

Wenn der Fahrdienstleiter eines Grenzbahnhofs bemerkt oder die Meldung erhält, daß ein Zug auf der Grenzstrecke DB-NS kein Schlußsignal hat, trifft er sofort die von seiner Bahn vorgeschriebenen Maßnahmen (Wortlaut der Meldungen an den benachbarten Grenzbahnhof siehe Anlage 6).

h) Unvollständiges Spitzensignal

Die Fahrdienstleiter in Dalheim und Roermond verständigen sich gegenseitig, wenn Züge mit unvollständigem Spitzensignal verkehren.

i) Unregelmäßigkeiten sind vom DB-Triebfahrzeugführer neben der unmittelbaren mündlichen bzw. fernmündlichen Meldung mit Meldekarte (DB-Vordruck 408 20) anzuzeigen.

Die Karten sind abzugeben:

- für Unregelmäßigkeiten während der Fahrt von Grenze DB/NS bis Grenze NS/SNCB und von Neerpelt bis Grenze NS/DB im Bahnhof Dalheim, welcher sie nach Roermond zurücksendet,
- für Unregelmäßigkeiten während der Fahrt von Grenze NS/SNCB bis Neerpelt im Bahnhof Neerpelt.

Von der Möglichkeit, einen Erledigungsbescheid zu beantragen, ist sparsam, also nur in sehr wichtigen Fällen, Gebrauch zu machen.

k) Zum Melden von Unfällen oder Unregelmäßigkeiten auf dem SNCB-Streckenabschnitt Budel Landesgrenze–Neerpelt, sind an den Bahnübergängen Fernsprechkästen aufgestellt. Die Kästen können nur mit einem besonderen Schlüssel (»WILKA-Schlüssel«) geöffnet werden. Die Triebfahrzeugführer der Züge in Richtung SNCB erhalten diesen Schlüssel beim Dienstbeginn im Betriebswerk.

Durch das Abnehmen des Fernsprechhörers wird der Fernsprecher unmittelbar mit Bahnhof Neerpelt verbunden.

Art. 23

Bedienung der Ausweichanschlußstelle Herkenbosch

Die Ausweichanschlußstelle Herkenbosch wird vom Bahnhof Roermond aus bedient. Für die Bedienungsfahrten nach und von Herkenbosch wird das Gleis nicht gesperrt. Die Bedienungsfahrt wird abgemeldet. Sobald die Bedienungsfahrt in Herkenbosch eingeschlossen bzw. nach Roermond zurückgekehrt ist, meldet der Fahrdienstleiter in Roermond dem Fahrdienstleiter in Dalheim den Zug zurück (Wortlaut der Meldungen siehe Anlage 6).

Art. 24

Sperren des Gleises der Grenzstrecke DB-NS

a) Das Gleis der freien Strecke wird **planmäßig** gesperrt:

1. zum Einlassen von Sperrfahrten nach Fahrplan,
2. zur Ausführung von Bauarbeiten nach Vereinbarung zwischen Betriebsamt Mönchengladbach und Ld 3.23 in Utrecht.

Nach vorheriger Vereinbarung der Gleissperrung zwischen den beiden Fahrdienstleitern der Grenzbahnhöfe sperrt die Zugmeldestelle das Gleis, die zuerst eine Sperrfahrt ablassen oder deren Bahn Arbeiten ausführen will, sofern nicht in einer besonderen Anweisung eine andere Regelung getroffen ist.

b) Eine **unvorhergesehene** Sperrung des Gleises der freien Strecke wird notwendig bei Unfällen, Betriebsstörungen und bei betriebsgefährdenden Schäden am Gleis. Eine besondere Vereinbarung zwischen den Fahrdienstleitern ist dann nicht erforderlich.

Es sperrt die Zugmeldestelle, die zuerst Kenntnis von dem Ereignis erhalten hat.

Zu a) und b)

Die Zugmeldestelle, die das Gleis gesperrt hat, hebt die Sperrung auch wieder auf (Wortlaut für die im Zusammenhang mit einer Gleissperrung erforderlichen Meldungen siehe Anlage 6).

Art. 25

Sperrfahrten auf der Grenzstrecke DB-NS

Vor dem Ablassen einer Sperrfahrt muß das Gleis gesperrt sein. Sperrfahrten sind abzumelden. Die Beendigung einer Sperrfahrt ist dem benachbarten Fahrdienstleiter bekanntzugeben (Wortlaut siehe Anlage 6).

Mehrere Sperrfahrten sind gleichzeitig auf dem DB-Teil bzw. auf dem NS-Teil der Grenzstrecke DB-NS zugelassen. Sie sind von dem Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, fortlaufend, während jeder Sperrung mit 1 beginnend, zu nummern, ohne Rücksicht darauf, welcher Fahrdienstleiter sie einlassen will.

Muß eine Sperrfahrt ausnahmsweise über die Landesgrenze fahren, so ist dies vorher zwischen den Fahrdienstleitern in Dalheim und Roermond zu vereinbaren.

Art. 26

Untersuchung der Güterwagen

Im Transitverkehr SNCB-NS-DB wird die Untersuchung nicht von der NS vorgenommen.

Die NS legt mit der SNCB fest, daß bei solchen Zügen die wagentechnische Untersuchung und eine volle Bremsprobe von der SNCB durchgeführt werden.

Art. 27

Mitfahren im Führerraum der Triebfahrzeuge und im Gepäckwagen

Auf der Strecke Dalheim – Roermond werden gegenseitig anerkannt:

a) zur Mitfahrt im Führerraum der Triebfahrzeuge:

DB-Berechtigungskarte – Vordruck 948 B 01 –

DB-Berechtigungsschein – Vordruck 948 B 06 –

NS-Berechtigungskarte – Model Ep 175 –

b) zur Mitfahrt im Gepäckwagen:

NS-Berechtigungskarte – Model Ep 179 –

NS-Freifahrkarte – Model B 1 – mit Stempeldruck »D«

DB-Freifahrausweis mit Berechtigungsstempel für Gepäckwagen

Im besetzten Führerraum der DB-Triebfahrzeuge dürfen sich, außer in Notfällen, gleichzeitig höchstens 4 Personen aufhalten, im besetzten Führerraum der NS-Triebfahrzeuge höchstens 3 Personen, bei unsichtigem Wetter höchstens 2 Personen.

Art. 28

Außergewöhnliche Sendungen (Lü-Sendungen, Schwerwagen usw.)

a) BD Köln (Dez 22) und NS Utrecht (Cz 225) prüfen in gegenseitiger Fühlungnahme die Beförderungsbedingungen und erteilen die Beförderungsgenehmigung für außergewöhnliche Sendungen (siehe RIV § 2).

b) Dez 22 und Cz 225 teilen sich gegenseitig die Genehmigungsnummer (DB = Bza bzw. Lü-Nummer, NS = Dossiernummer) und die Bedingungen mit, unter denen der Transport auf ihrem Teil der Strecke Dalheim–Roermond durchzuführen ist (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte und sonstige Sicherheitsmaßnahmen). Die Bedingungen werden nach dem größten Schwierigkeitsgrad für die Grenzstrecke DB-NS gegenseitig abgestimmt. Wünscht die DB eine Überprüfung der Sendung in Susteren durch einen DB-Wagenmeister, so teilt sie dies Cz 225 vor Aufstellung des Beförderungsplanes mit.

Für bestimmte Militärtransporte gilt ein vereinfachtes Verfahren, festgelegt in der besonderen »Vereinbarung zwischen der DB und der NS über die Behandlung von Militärtransporten mit Lademaßüberschreitung im grenzüberschreitenden Verkehr« vom 1. Januar 1973.

c) Die Beförderungsbedingungen für den Streckenabschnitt Dalheim–Roermond werden von Dez 34 a bzw. 22 dem Bahnhof Dalheim und von Cz 225 dem Bezirksgüterdienstleiter in Susteren unter Angabe sowohl der Bza- bzw. Lü-Nummer als auch der Dossiernummer bekanntgegeben.

Der Zug darf vom Bahnhof Dalheim bzw. Roermond nicht abgelassen werden, wenn nicht auch die Beförderungsbedingungen für den zur anderen Bahn gehörigen Teil der Strecke Dalheim–Roermond in der Beförderungsanordnung enthalten sind.

d) Dez 34 a gibt Cz 225 und Bezirksgüterdienstleiter Susteren rechtzeitig bekannt, wann eine außergewöhnliche Sendung für die NS in Dalheim eintreffen wird. Spätestens innerhalb 24 Stunden nach Eintreffen des außergewöhnlichen Transportes wird der Wagen von einem NS-Wagenmeister in Dalheim überprüft.

Werden dabei keine Abweichungen gegenüber den Angaben in der Beförderungsgenehmigung von Cz 225 festgestellt und ist in dieser kein Sonderzug vorgeschrieben worden, so bestimmt der Bezirksgüterdienstleiter in Susteren im Benehmen mit Bahnhof Dalheim den Übergabezug. Wenn jedoch Cz 225 in der Genehmigung vorgeschrieben hat, daß die Sendung auf der Grenzstrecke DB-NS als Sonderzug befördert werden soll, wird dieser Sonderzug von NS Utrecht (Ld 3.21) ab Dalheim eingelegt.

e) Cz 225 gibt Dez 34 a der BD Köln und Bahnhof Dalheim mit dem Beförderungsplan Roermond–Dalheim rechtzeitig bekannt, wann ein außergewöhnlicher Transport für die DB in Dalheim eintreffen wird.

f) Die Fahrdienstleiter der Grenzbahnhöfe Dalheim und Roermond teilen sich außergewöhnliche Transporte rechtzeitig vor Abgang des Zuges, mit dem diese befördert werden sollen, unter Angabe der Bza- bzw. Lü-Nummer der DB und der Genehmigungsnummer der NS (Dossiernummer) fernmündlich mit.

g) Beim Anbieten, Annehmen und Abmelden werden der Zugmeldung die Worte »mit Lademaßüberschreitung« hinzugefügt (Wortlaut siehe Anlage 6).

Art. 29

Bauarbeiten auf der Grenzstrecke DB-NS

Bei planmäßigen Bauarbeiten auf der Grenzstrecke DB-NS treffen das Betriebsamt Mönchengladbach und NS Utrecht (Ld 3.23) die für die Sicherheit des Betriebes und die Durchführung des Zugverkehrs erforderlichen Anordnungen und geben diese durch Betra bzw. aanschrijving bekannt. Diese Anordnungen können das Ablassen mehrerer Sperrfahrten vorsehen. Die Verhandlungen finden zwischen Betriebsamt Mönchengladbach und Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg in Maastricht statt.

Art. 30

Fahrten mit Kleinwagen und Kleingeräten auf der Grenzstrecke DB-NS

a) Fahrten mit Kleinwagen sollen nicht über die Landesgrenze hinaus verkehren. Sie sind nach einem festen Wortlaut (siehe Anlage 6) frühestens 15 Minuten vor jedem Einsatz – auch vor Wiedereinsatz auf der freien Strecke – zwischen den Fahrdienstleitern in Dalheim und Roermond zu vereinbaren. Während des für die Dauer der Kleinwagenfahrt vereinbarten Zeitraumes darf kein Zug abgelassen werden, bevor die Rückmeldung oder die Meldung über das Aussetzen des Kleinwagens eingegangen ist. Im übrigen gelten für die Behandlung der Kleinwagen die Vorschriften der eigenen Bahn.

Müssen Kleinwagen ausnahmsweise über die Landesgrenze hinaus verkehren, dann müssen sie so isoliert sein, daß sie auf isolierte Gleisabschnitte nicht einwirken können.

Sollen mehrere Kleinwagen gleichzeitig verkehren, so ist jede Fahrt fahrdienstlich für sich zu behandeln. Sie sind bei allen Meldungen fortlaufend als Kleinwagen Nr. 1, 2 usw. zu bezeichnen.

b) Bei **sichtigem** Wetter sind Fahrten mit DB-Kleingeräten auf dem DB-Teil der Grenzstrecke innerhalb eines durch Posten gesicherten Gleisabschnitts ohne Vereinbarung gestattet. Dasselbe gilt für Fahrten auf dem NS-Teil der Grenzstrecke mit leichten NS-Zweischienengeräten und Kleinwagen (ausgenommen gekuppelte Loren), vorausgesetzt, daß diese bei Annäherung eines Zuges so rechtzeitig ausgesetzt werden können, daß der Triebfahrzeugführer nicht zu bremsen braucht.

Bei **unsichtigem** Wetter müssen jedoch auch diese Fahrten zwischen den Fahrdienstleitern der Grenzbahnhöfe vereinbart werden.

NS-Einschienenwagen dürfen auf dem NS-Teil der Grenzstrecke stets ohne Verständigung des Fahrdienstleiters Dalheim eingesetzt werden.

Art. 31

Rangierfahrten

Auf den Bahnhöfen einer fremden Bahn sind alle Rangierfahrten durch einen örtlichen Rangierleiter zu begleiten.

Art. 32

Wagenübergabenachweis/Wagenliste

a) **Richtung DB-NS**

Die Züge zur NS erhalten in Dalheim den Wagenübergabenachweis/Wagenliste gem. Anhang I, Anlage I/3, in zweifacher Ausfertigung; diese werden in Roermond abgegeben.

Züge nach der SNCB erhalten drei Ausfertigungen, die der Triebfahrzeugführer in Neerpelt abgibt.

b) **Richtung NS-DB**

Züge, die bei der NS beginnen, erhalten eine von der NS mechanographisch gefertigte Wagenliste (siehe Anhang I).

In Neerpelt werden drei von der SNCB mechanographisch gefertigte Wagenlisten übergeben. Der Triebfahrzeugführer gibt die Wagenlisten in Dalheim ab.

Im Bahnhof Dalheim wird für die Züge von Neerpelt eine neue Wagenliste nach DB-Muster gefertigt oder ein Deckblatt mit Erläuterungen der einzelnen Spalten über den Kopf der SNCB-Wagenliste geklebt.

Art. 33

Fahrtbericht

Verkehr DB-NS

Die Güterzüge erhalten den NS-Vordruck 1727 A nach Anlage 7 in einfacher Ausfertigung. Für Züge der Richtung DB-NS füllt Bahnhof Dalheim die Spalten 1, 8 bis 10 und 12 bis 16 aus. Anlage

Der Triebfahrzeugführer gibt den Fahrtbericht in Dalheim bzw. Roermond ab.

Verkehr DB-NS-SNCB

Die Züge erhalten in Dalheim bzw. Neerpelt den NS-Vordruck 1731 nach Anlage 8 in einfacher Ausfertigung. Für Züge der Richtung DB-NS-SNCB füllt Bahnhof Dalheim die Spalten 1 bis 8, 15 bis 18 und 20 bis 23 aus. Anlage

Der Triebfahrzeugführer gibt den Fahrtbericht in Neerpelt bzw. Dalheim ab. Bahnhof Dalheim sendet ihn an Bahnhof Roermond.

Art. 34

Bezetteln von Wagen mit gefährlichen Stoffen und Gegenständen

Güterwagen mit gefährlichen Stoffen und Gegenständen werden in Dalheim an beiden Seiten mit den orangefarbenen NS-Zusatzzetteln »Etiket NE« nach Anlage 9 bezettelt und zwar so, daß der Gefahrzettel nach RID erkennbar bleibt. Anlage

In die NS-Zusatzzettel wird im oberen Teil

- die Wagennummer und die
- Bezeichnung des Gutes,

im unteren Teil

- die Klasse und Ziffer des RID aufgrund der Angaben im Frachtbrief eingetragen.

Befinden sich Güterwagen mit gefährlichen Stoffen und Gegenständen im Zuge, teilt Bahnhof Dalheim dies dem Triebfahrzeugführer unter Angabe der Stellung der Wagen im Zuge mit.

Im Wagenübergabenachweis/Wagenliste sind solche Wagen durch ein Kreuz vor der Wagennummer zu kennzeichnen.

Die von der NS angebrachten NE-Zettel werden im Bahnhof Dalheim entfernt. Die Gefahrzettel nach RID verbleiben an den Wagen.

III. Sonstiges

Art. 35

Änderungen und Ergänzungen der Zusatzvereinbarung

Änderungen und Ergänzungen der Zusatzvereinbarung teilen sich BD Köln und NS Utrecht zwecks Anerkennung gegenseitig mit und geben sie durch Berichtigungsblatt allen beteiligten Stellen der eigenen Bahn bekannt. BD Köln teilt NS Utrecht rechtzeitig die Bestimmungen und Änderungen in der Streckenliste mit, die das NS-Zugpersonal beachten soll.

Art. 36

Änderungen und Ergänzungen der Streckenbänder

Das Urstück des Streckenbandes vom NS-Streckenabschnitt Landesgrenze DB/NS bis Landesgrenze NS/SNCB befindet sich beim Dienst van Exploitatie Utrecht, das vom DB-Teil der Grenzstrecke DB-NS bei der BD Köln und das vom SNCB-Teil der Grenzstrecke NS-SNCB bei SNCB-Gruppe Hasselt. Änderungen und Ergänzungen geben Betriebsamt Mönchengladbach und NS Utrecht (Ep 4.1) einander durch Betra bzw. aanschrijving oder durch eine sonstige schriftliche Mitteilung so rechtzeitig bekannt, daß das beteiligte Zugpersonal unterrichtet werden kann und verständigen unmittelbar die beteiligten Stellen der eigenen Bahn. Außerdem sind sie der BD Köln bzw. Ep 2.3 Utrecht zur Aufnahme in ein Berichtigungsblatt zu melden.

Änderungen auf dem SNCB-Teil der grenzüberschreitenden Strecke teilt die SNCB-Gruppe Hasselt der NS und DB unmittelbar mit.

Das Betriebsamt Mönchengladbach hat Signalstandortänderungen dem Rayonchef Ep Zuidelijk Limburg in Maastricht auch dann mitzuteilen, wenn sie weniger als 50 m betragen.

Art. 37

Abrechnung der Fahrleistungen

Für die Abrechnung der Fahrleistungen führen die Bahnhöfe Rheydt Hbf und Roermond monatlich Nachweisungen, die gegenseitig abzustimmen und durch Unterschrift anzuerkennen sind. Sie sind nach Leistungen für den Verkehr DB/NS und DB/NS/SNCB zu trennen.

Art. 38

Verkehrliche Bestimmungen

Anhang I enthält die »Gemeinsame Anweisung für den internationalen Datenaustausch der Grenz-Wagenaufschreibungen«. Anhar

Anhang II enthält die Bestimmungen über die »Übergabe und Übernahme der Güterwagen, Güter, Wagendecken, Klein- und Mittelcontainer, Paletten und Begleitpapiere«. Anhar

Zeichenerklärung für das Streckenband des DB-Teiles der Grenzstrecke


Hauptsignal (Hp 0 oder Hp 1)


Hauptsignal (Hp 0 oder Hp 1 oder Hp 2)


Hauptsignal (Hp 0 oder Hp 2)


Hauptsignal mit Ersatzsignal (Zs 1)


Vorsignal (Vr 0 oder Vr 1 oder Vr 2)


Sperrsignal als Formsignal (Sh 0 oder Sh 1)



Geschwindigkeitstafel (Lf 4)


Rangierhalttafel (Ra 10)


Gleissperre mit Sperrsignal



Haltetafel (Ne 5)



NS-Anfangtafel einer ständigen Langsamfahrstelle

(DS 321)

Zeichenerklärung für das Streckenband des NS-Teiles der Grenzbetriebsstrecke

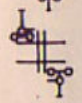
Gleis ohne Fahrleitung


Gleis mit Fahrleitung


Unbeschrankter Bahnübergang


Beschrankter Bahnübergang


Bahnübergang mit Blinklichtanlage


Bahnübergang mit zugbedienten Halbschranken


234, 238 SR Vorsignal (2-begriffig)


236, 237, 240 SR Vorsignal (3-begriffig)


225a, 225b SR Hauptsignal (2-begriffig)


Hauptsignal mit Vorsignal


228a SR Hauptsignal für 2 Richtungen


229a, 230a SR Hauptsignal für 2 Richtungen (3-begriffig)


Niedrigstehendes Lichtsignal


Hochstehendes Lichtsignal ohne und mit Zifferkasten


Lichtvorsignal ohne und mit Zifferkasten
(Kann nicht »Halt« zeigen)

(DS 321)

	249 SR (1.)	Vorsignalbaken
	249 SR (2.)	Vorsignalbaken
	249a SR (1.)	Vorsignalbaken
	249a SR (2.)	Vorsignalbaken
	250 SR	Vorsignalbaken
	250a SR	Vorsignalbaken
oder	241 SR	Frühhaltanzeiger
	242 SR	Stopsignallaterne
	243, 244 SR	Gleissperrsignal
	251a SR	Kennzeichnung einer besonderen Gefahrstelle
	252 SR	Richtungsanzeiger
	264, 265 SR	Rangiermastlaterne
	266, 267 SR	Rangierhaltlaterne
	276 SR 277 SR	Signale für schwere Güterzüge
	301 SR	S-Tafel
	302 SR	Rangierhalttafel

	305 SR	Orientierungs-Tafel
	312 SR	Pfeiftafel
	313a SR (gelb)	Geschwindigkeitsvoranzeiger (mit Ziffer)
	313b SR (gelb)	Geschwindigkeitsvoranzeiger (mit Ziffer)
	314a SR (weiß)	Anfang einer ständigen Geschwindigkeitsbeschränkung (mit Ziffer)
	314b SR (weiß)	Anfang einer ständigen Geschwindigkeitsbeschränkung (mit Ziffer)
	316 SR (grün)	Streckengeschwindigkeitstafel (mit oder ohne Ziffer)
ATB	328 SR	Einschalt-Tafel ATB
	329 SR	Ausschalt-Tafel ATB
	512 SR	rotes Licht: Halt kein Licht: Fahrerlaubnis
		Durchfahrgleis
		Durchfahrgleis für beide Richtungen
		Stellwerk
		Bahnsteig
		Stumpfgleis mit Prellbock
		Gleissperre
		Gleissperre

Zeichenerklärung für das Streckenband des SNCB-Teiles der Grenzbetriebsstrecke


Formhauptsignal


Lichthauptsignal mit Rangierlicht


Niedriges vereinfachtes Lichthaltsignal



Signal für die Streckenhöchstgeschwindigkeit



Signal für eine ständige Langsamfahrstelle


Rangierhalttafel


Bahnübergang mit Schranken



Blinklichtanlage mit Halbschranken und Nummer des Bahnüberganges (Nummer umrahmt bedeutet automatische Einschaltung)



Blinklichtanlage ohne Halbschranken



Nicht technisch gesicherter Bahnübergang


Niedriges Formrangiersignal


Vorsignalbaken

Fahrdienstliche Meldungen	Treinberichten	Seite
1. Einleitung eines jeden Gesprächs	Opening van ieder gesprek	48
2. Anbieten und Annehmen	Vragen en aannemen	48
3. Anbieten und Annehmen bei Annahmeverweigerung	Vragen en aannemen in geval van weigering	49
4. Abmelden	Afseinen	50
5. Abmelden bei Bedienung von Herkenbosch	Afseinen bij bediening van Herkenbosch	50
6. Rückmelden	Binnenseinen	50
7. Rückmelden nach Einschließen in Herkenbosch	Binnenseinen na insluiten in Herkenbosch	51
8. Meldung von Zugverspätungen	Melden van treinvertraging	51
9. Kleinwagen	Bijzondere voertuigen van art 45 B TRR	52
10. Sperrung eines Gleises	Buitendienststelling spoor	53
11. Sperrfahrten	Treinbewegingen op buiten dienst gesteld spoor	54
12. Aufhebung der Sperrung	Indienststelling spoor	56
13. Zug mit Lademaßüberschreitung	Trein buiten profiel	56
14. A. Fehlen des Schlußsignals bei der Einfahrt	Ontbreken sluitsein bij binnenkomst	57
B. Fehlen des Schlußsignals bei der Ausfahrt	Ontbreken sluitsein bij het uitrijden	58
15. Meldung bei drohender Gefahr	Kennisgeving van gevaar	59
16. Bekanntgabe einer Langsamfahrstelle	Inlichtingen inzake tijdelijke snelheidsbeperkingen	59
17. Hauptsignal kann nicht auf Halt gestellt werden	Hoofdsein komt niet in de stand »stop« terug	61
18. Vorsignal kommt nicht in Warnstellung	Voorsein kan niet »snelheid verminderen« tonen	61
19. Bekanntgabe der Dienstruhe	Rustsein	62
20. Bekanntgabe des Dienstbeginns	Opening	62

Fahrdienstliche Meldungen zwischen Dalheim und Roermond

Treinberichten tussen Roermond en Dalheim

Die Gespräche, die eine DB-Stelle einleitet, sind am linken Rand durch einen Doppelstrich gekennzeichnet.	De berichtenwisseling, waartoe een DB-post het initiatief heeft genomen, is aan de linkerzijde door een dubbele lijn aangegeven.

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
1. Einleitung eines jeden Gesprächs		**Opening van ieder gesprek**
a Anruf / oproep	Rufzeichen	
b Antwort / antwoord		Hier Roermond Jansen
aa Anruf / oproep		Oproepteken
bb Antwort / antwoord	Hier Bahnhof Dalheim, Meier	
2. Anbieten und Annehmen		**Vragen en aannemen**
a Anbieten / vragen	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Wird Zug ... (Nr.) angenommen?	
b Annehmen / aannemen		Ja trein ... (nr) kom
c Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) ja	
d Bestätigung / bevestiging		In orde
aa Anbieten / vragen		Hier Roermond Jansen treinbericht. Mag trein ... (nr) naar Dalheim vertrekken?
bb Annehmen / aannemen	Zug ... (Nr.) ja	
cc Wiederholung / herhaling		Begrepen, trein ... (nr) kom
dd Bestätigung / bevestiging	Richtig	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
3. Anbieten und Annehmen bei Annahmeverweigerung		**Vragen en aannemen in geval van weigering**
a Anbieten / vragen	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Wird Zug ... (Nr.) angenommen?	
b Weigern / weigeren		Neen trein ... (nr) wachten
c Antwort / antwoord	Warten verstanden	
d Annahme nach Weigerung / aannemen na weigering		Hier Roermond Jansen treinbericht. Nu trein ... (nr) kom
e Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Jetzt Zug ... (Nr.) ja	
f Bestätigung / bevestiging		In orde
aa Anbieten / vragen		Hier Roermond Jansen treinbericht. Mag trein ... (nr) naar Dalheim vertrekken?
bb Weigern / weigeren	Nein Zug ... (Nr.) warten	
cc Anwort / antwoord		Wachten begrepen
dd Annahme nach Weigerung / aannemen na weigering	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Jetzt Zug ... (Nr.) ja	
ee Wiederholung / herhaling		Begrepen, nu trein ... (nr) kom
ff Bestätigung / bevestiging	Richtig	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
4. Abmelden		**Afseinen**
a Abmelden / afseinen	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Zug ... (Nr.) ab ... (Zeit in Min.)	
b Wiederholung / herhaling		Trein ... (nr) af ... (tijd in min.) begrepen
c Bestätigung / bevestiging	Richtig	
aa Abmelden / afseinen		Hier Roermond Jansen treinbericht. Trein ... (nr) af ... (tijd in min.)
bb Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) ab ... (Zeit in Min.)	
cc Bestätigung / bevestiging		In orde
5. Abmelden bei Bedienung von Herkenbosch		**Afseinen bij bediening van Herkenbosch**
a Abmelden / afseinen		Hier Roermond Jansen treinbericht. Trein ... (nr) naar Herkenbosch af ... (tijd in min.)
b Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) nach Herkenbosch ab ... (Zeit in Min.)	
c Bestätigung / bevestiging		In orde
6. Rückmelden		**Binnenseinen**
a Rückmeldung / binnenseinen		Hier Roermond Jansen treinbericht. Trein ... (nr) binnen ... (tijd in min.)
b Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) in Roermond	
c Bestätigung / bevestiging		In orde
aa Rückmeldung / binnenseinen	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Zug ... (Nr.) in Dalheim	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
bb Wiederholung / herhaling		Trein ... (nr) in Dalheim begrepen
cc Bestätigung / bevestiging	Richtig	
7. Rückmelden nach Einschließen in Herkenbosch		**Binnenseinen na insluiten in Herkenbosch**
a Rückmelden / binnenseinen		Hier Roermond Jansen treinbericht. Trein ... (nr) in Herkenbosch ingesloten ... (tijd in min.)
b Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) in Herkenbosch eingeschlossen	
c Bestätigung / bevestiging		In orde
8. Meldung von Zugverspätungen		**Melding van treinvertraging**
a Meldung / melding	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Zug ... (Nr.) hat voraussichtlich ... Minuten Verspätung (oder: ist unbestimmt verspätet)	
b Wiederholung / herhaling		Begrepen, trein ... (nr) ... minuten vertraging (of: is onbepaald vertraagd)
c Bestätigung / bevestiging	Richtig	
aa Meldung / melding		Hier Roermond Jansen. Trein ... (nr) heeft waarschijnlijk ... minuten vertraging (of: is onbepaald vertraagd)
bb Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) hat voraussichtlich ... Minuten Verspätung (oder: ist unbestimmt verspätet)	
cc Bestätigung / bevestiging		In orde

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
9. Kleinwagen		**Bijzondere voertuigen van art 45 B TRR**
a Einholung der Zustimmung / vragen van toestemming	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Kann Gleis Dalheim–Roermond bis km ... von ... (Uhr) bis ... (Uhr) durch Kleinwagen besetzt werden?	
b Erteilung der Zustimmung / geven van toestemming		Ja het spoor Dalheim–Roermond kan tot km ... van ... (uur) tot ... (uur) door een lorrie worden bezet
c Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Gleis Dalheim–Roermond kann bis km ... von ... (Uhr) bis ... (Uhr) durch Kleinwagen besetzt werden	
d Bestätigung / bevestiging		In orde
e Rückmeldung, Meldung des Aussetzens / vrijmelding	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Gleis Dalheim–Roermond vom Kleinwagen geräumt	
f Wiederholung / herhaling		Begrepen, het spoor Dalheim–Roermond is vrij
g Bestätigung / bevestiging	Richtig	
aa Einholung der Zustimmung / vragen van toestemming		Hier Roermond Jansen. Kan het spoor Roermond–Dalheim tot km ... van ... (uur) tot ... (uur) door een lorrie worden bezet?
bb Erteilung der Zustimmung / geven van toestemming	Ja, Gleis Roermond–Dalheim kann bis km ... von ... (Uhr) bis ... (Uhr) durch Kleinwagen besetzt werden	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
cc Wiederholung / herhaling		Begrepen, het spoor Roermond–Dalheim kan tot km ... van ... (uur) tot ... (uur) door een lorrie worden bezet
dd Bestätigung / bevestiging	Richtig	
ee Rückmeldung, Meldung des Aussetzens / vrijmelding		Hier Roermond Jansen. Het spoor Roermond–Dalheim is vrij
ff Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Gleis Roermond–Dalheim vom Kleinwagen geräumt	
gg Bestätigung / bevestiging		In orde
10. Sperrung eines Gleises		**Buitendienststelling spoor**
a Anfrage / aanvraag	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Kann Gleis von Dalheim nach Roermond ab ... (Uhr) (nach Zug ... [Nr.]) gesperrt werden?	
b Zustimmung / toestemming		Ja het spoor van Dalheim naar Roermond kan van ... (uur) af (na trein ... [nr]) buiten dienst worden gesteld
c Sperrung / buitendienststelling	Gleis von Dalheim nach Roermond gesperrt	
d Wiederholung / herhaling		Begrepen, spoor van Dalheim naar Roermond buiten dienst
e Bestätigung / bevestiging	Richtig	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
aa Anfrage / aanvraag		Hier Roermond Jansen. Kan het spoor van Roermond naar Dalheim van ... (uur) af (na trein ... [nr]) buiten dienst worden gesteld?
bb Zustimmung / toestemming	Ja, Gleis von Roermond nach Dalheim kann ab ... (Uhr) (nach Zug ... [Nr.]) gesperrt werden	
cc Sperrung / buitendienst-stelling		Spoor van Roermond naar Dalheim buiten dienst
dd Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Gleis von Roermond nach Dalheim gesperrt	
ee Bestätigung / bevestiging		In orde

11. Sperrfahrten

Treinbeweging op buiten dienst gesteld spoor

a Abmelden / afseinen	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Sperrfahrt ... (Nr.) in Dalheim ab ... (Zeit in Min.)	
b Wiederholung / herhaling		Begrepen, »Sperrfahrt« ... (nr) in Dalheim af ... (tijd in min.)
c Bestätigung / bevestiging	Richtig	
aa Abmelden / afseinen		Hier Roermond Jansen treinbericht. »Sperrfahrt« ... (nr) in Roermond af ... (tijd in min.)
bb Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Sperrfahrt ... (Nr.) in Roermond ab ... (Zeit in Min.)	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
cc Bestätigung / bevestiging		In orde
d Beendigung der Sperrfahrt / binnenseinen	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Sperrfahrt ... (Nr.) in Dalheim beendet. Gleis bleibt gesperrt (oder: Sperrung des Gleises von Dalheim nach Roermond aufgehoben)	
e Wiederholung / herhaling		Begrepen, »Sperrfahrt« ... (nr) in Dalheim binnen. Spoor nog buiten dienst (of: Spoor van Dalheim naar Roermond weer in dienst)
f Bestätigung / bevestiging	Richtig	
dd Beendigung der Sperrfahrt / binnenseinen		Hier Roermond Jansen treinbericht. »Sperrfahrt« ... (nr) in Roermond binnen ... (tijd in min.). Spoor nog buiten dienst (of: Spoor van Roermond naar Dalheim weer in dienst)
ee Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Sperrfahrt ... (Nr.) in Roermond beendet. Gleis bleibt gesperrt (oder: Sperrung des Gleises von Roermond nach Dalheim aufgehoben)	
ff Bestätigung / bevestiging		In orde

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
12. Aufhebung der Sperrung		**Indienststelling spoor**
a Aufhebung der Sperrung / indienststelling	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Sperrung des Gleises von Dalheim nach Roermond aufgehoben	
b Wiederholung / herhaling		Begrepen, spoor van Dalheim naar Roermond weer in dienst
c Bestätigung / bevestiging	Richtig	
aa Aufhebung der Sperrung / indienststelling		Hier Roermond Jansen. Spoor van Roermond naar Dalheim weer in dienst
bb Wiederholung / herhaling	Ich wiederhole: Sperrung des Gleises von Roermond nach Dalheim aufgehoben	
cc Bestätigung / bevestiging		In orde
13. Zug mit Lademaßüberschreitung		**Trein buiten profiel**
a Anbieten / vragen	Hier Bahnhof Dalheim, Meier, Zugmeldung. Wird Zug ... (Nr.) mit Lademaßüberschreitung angenommen?	
b Annehmen / aannemen	usw.	Ja trein ... (nr) buiten profiel kom enz.
aa Anbieten / vragen		Hier Roermond Jansen treinbericht. Mag trein ... (nr) buiten profiel naar Dalheim vertrekken?
bb Annehmen / aannemen	Zug ... (Nr.) mit Lademaßüberschreitung ja usw.	enz.

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
14. A. Fehlen des Schlußsignals bei der Einfahrt		**Ontbreken sluitsein bij binnenkomst**
a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Betriebsgefahr! Zug ... (Nr.) ohne Schlußsignal	
b Wiederholung/ herhaling		Gevaar! Trein ... (nr) geen sluitsein begrepen
c Bestätigung/ bevestiging	Richtig	
d Rückmeldung und Freimeldung/ binnenseinen en vrijmelding	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Zug ... (Nr.) vollständig in Dalheim. Gleis geräumt	
e Wiederholung/ herhaling		Begrepen, trein ... (nr) geheel te Dalheim binnen. Spoor is vrij
f Bestätigung/ bevestiging	Richtig	
aa Bekanntgabe/ kennisgeving		Hier Roermond Jansen. Gevaar! Trein ... (nr) geen sluitsein
bb Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Betriebsgefahr! Zug ... (Nr.) ohne Schlußsignal	
cc Bestätigung/ bevestiging		In orde
dd Rückmeldung und Freimeldung/ binnenseinen en vrijmelding		Hier Roermond Jansen treinbericht. Trein ... (nr) geheel te Roermond binnen ... (tijd in min.). Spoor is vrij
ee Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) vollständig in Roermond. Gleis geräumt	
ff Bestätigung/ bevestiging		In orde

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
14. B. Fehlen des Schlußsignals bei der Ausfahrt		**Ontbreken sluitsein bij uitrijden**
a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Betriebsgefahr! Zug ... (Nr.) ohne Schlußsignal	
b Wiederholung/ herhaling		Gevaar! Trein ... (nr) geen sluitsein begrepen
c Bestätigung/ bevestiging	Richtig	
d Rückmeldung und Freimeldung/ binnenseinen en vrijmelding		Hier Roermond Jansen treinbericht. Trein ... (nr) geheel te Roermond binnen ... (tijd in min.). Spoor is vrij
e Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Zug ... (Nr.) vollständig in Roermond. Gleis geräumt	
f Bestätigung/ bevestiging		In orde
aa Bekanntgabe/ kennisgeving		Hier Roermond Jansen. Gevaar! Trein ... (nr) geen sluitsein
bb Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Betriebsgefahr! Zug ... (Nr.) ohne Schlußsignal	
cc Bestätigung/ bevestiging		In orde
dd Rückmeldung und Freimeldung/ binnenseinen en vrijmelding	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Zug ... (Nr.) vollständig in Dalheim. Gleis geräumt	
ee Wiederholung/ herhaling		Begrepen, trein ... (nr) geheel te Dalheim binnen. Spoor is vrij
ff Bestätigung/ bevestiging	Richtig	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
15. Meldung bei drohender Gefahr		**Kennisgeving van gevaar**
a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Betriebsgefahr, haltet Züge zurück![1] [2]	
b Wiederholung/ herhaling		Gevaar begrepen, alle treinen ophouden!
aa Bekanntgabe/ kennisgeving		Hier Roermond Jansen. Gevaar, alle treinen ophouden![1] [2]
bb Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!	
16. Bekanntgabe einer Langsamfahrstelle		**Inlichtingen inzake tijdelijke snelheidsbeperkingen**
a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Im Gleis Roermond–Dalheim ist eine Langsamfahrstelle von km ... bis km ... Langsamfahrscheibe in km ..., Anfangscheibe und Endscheibe aufgestellt. (oder: Langsamfahrsignale nicht aufgestellt); Höchstgeschwindigkeit ... km/h. Bahnhof Roermond sorge dafür, daß NS-Befehl „Voorzichtig rijden" ausgehändigt wird	

[1]) Der Nachsatz: „haltet Züge zurück!" unterbleibt, wenn durch das Anhalten der Züge die Gefahr vergrößert würde.

[2]) De toevoeging: „haltet Züge zurück! (alle treinen ophouden!)" vervalt als door het stoppen van de treinen het gevaar zou worden vergroot.

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
b Wiederholung/ herhaling		Begrepen, op het spoor Roermond–Dalheim geldt een tijdelijke snelheidsbeperking van km ... tot km ... De "Langsamfahrscheibe" bij km ... de "Anfang-scheibe" en de "End-scheibe" geplaatst. (of: borden voor tijdelijke snelheidsbeperking niet geplaatst); maximumsnelheid ... km/h. Roermond draagt zorg, dat lastgeving "Voorzichtig rijden" wordt uitgereikt
c Bestätigung/ bevestiging	Richtig	
aa Bekanntgabe/ kennisgeving		Hier Roermond Jansen. Op het spoor Roermond–Dalheim geldt een tijdelijke snelheidsbeperking van km ... tot km ... L-bord bij km ..., A-bord en E-bord geplaatst (of: borden voor tijdelijke snelheidsbeperking niet geplaatst); maximumsnelheid ... km/h. Dalheim draagt zorg, dat "Vorsichtsbefehl" wordt uitgereikt
bb Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Im Gleis Dalheim–Roermond ist eine Langsamfahrstelle von km ... bis km ... L-Scheibe in km ..., A-Scheibe und E-Scheibe aufgestellt. (oder: Langsamfahrsignale nicht aufgestellt); Höchstgeschwindigkeit ... km/h. Bahnhof Dalheim sorgt dafür, daß Vorsichtsbefehl ausgehändigt wird	

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
cc Bestätigung/ bevestiging		In orde

17. Hauptsignal kann nicht auf Halt gestellt werden — **Hoofdsein kan niet in de stand "stop" terug**

a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Einfahrsignal R des Bahnhofs Dalheim kann nicht auf Halt gestellt werden. Züge durch schriftlichen Befehl beauftragen, trotz Fahrtstellung des Signals zu halten	
b Wiederholung/ herhaling		Begrepen, sein R van station Dalheim kan niet in de stand "stop" worden teruggebracht. Machinisten krijgen een lastgeving om te stoppen voor dit sein, ook al toont het "voorbijrijden toegestaan"
c Bestätigung/ bevestiging	Richtig	

18. Vorsignal kommt nicht in Warnstellung — **Voorsein kan niet "snelheid verminderen" tonen**

a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Vorsignal zum Einfahrsignal R des Bahnhofs Dalheim kann nicht in Warnstellung gebracht werden. Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, daß Warnstellung anzunehmen ist	
b Wiederholung/ herhaling		Begrepen, voorsein van inrijsein R van station Dalheim kan niet „snelheid verminderen" tonen. Machinisten mondeling opdragen om van het voorsein af voorzichtig te rijden

Art der Meldung / aard v/h bericht	Deutsche Form	Nederlandse vorm
c Bestätigung/ bevestiging	Richtig	

19. Bekanntgabe der Dienstruhe — Rustsein

a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Dienstruhe ... (Zeit in Min.)	
b Wiederholung/ herhaling		Begrepen, einde dienst ... (tijd in min.)
c Bestätigung/ bevestiging	Richtig	
aa Bekanntgabe/ kennisgeving		Hier Roermond Jansen. Einde dienst ... (tijd in min.)
bb Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Dienstruhe ... (Zeit in Min.)	
cc Bestätigung/ bevestiging		In orde

20. Bekanntgabe des Dienstbeginns — Opening

a Bekanntgabe/ kennisgeving	Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Dienstbeginn ... (Zeit in Min.)	
b Wiederholung/ herhaling		Begrepen, aanvang dienst ... (tijd in min.)
c Bestätigung/ bevestiging	Richtig	
aa Bekanntgabe/ kennisgeving		Hier Roermond Jansen. Aanvang dienst ... (tijd in min.)
bb Wiederholung/ herhaling	Ich wiederhole: Dienstbeginn ... (Zeit in Min.)	
cc Bestätigung/ bevestiging		In orde

1727 A

(Übersetzung des NS-Fahrtberichtes 1727 A)

FAHRTBERICHT FÜR GÜTERZUG NR. _____

Von _____ tag, dem _____ 19__ auf der Grenzstrecke von _____ bis _____

TREINRAPPORT OVER GOEDERENTREIN NR _____

op _____ dag, de _____ 19__ op het GRENSDIENSTBAANVAK _____ tot _____

Bahnhöfe / STATIONS	werkelijke loop: wirklicher Zulauf	vertraging in minuten: Verspätung in Minuten	te lang opgehouden: aantal min	te lang opgehouden: oorzaak: Begründung	aant. vert.: bel.	aant. vert.: ledig	belasting: gewicht voert. en lading	belasting: max. volgens. EDNG	aantal assen	beremming: totaal: trein-gewicht	beremming: totaal: rem-gewicht	beremming: aanwezig rem %	benodigd rem % volgens EDNG	Zuglast: Wagen-zug-gewicht	Zuglast: Achsteilig gemäß Zulassungsbescheinigung FIA	Achsen-zahl	Bremsverhältnisse Gesamt-: zug-gewicht	Gesamt-: brems-gewicht	Gesamt-: Bremshundertstel	Örtliche Bremshundertstel Zustand vom FBA
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16					

N.V. Nederlandse Spoorwegen
TREINRAPPORT over goederentrein
Treinnr. ..... dag, de 19

| Nr hyve Locomotief | | Nr opzend loc | Aantal voertuigen incl opzend loc *) | | Aantal tonnen (eig., lading, opzl. loc) | Aantal assen | Stations | Werkelijke loop | Vermogens in minuten | | Aantal tonnen | | |

Gemeinsame Anweisung für den internationalen Datenaustausch der Grenz-Wagenaufschreibungen

1 Allgemeines

Die Aufschreibungen für die Wagenmietabrechnung und für betriebliche Zwecke werden im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen NS und DB für die Übergangsbahnhöfe

– Winschoten	– Weener	410
– Oldenzaal	– Bentheim	412
– Enschede	– Gronau	413
– Winterswijk	– Borken	415
– Arnhem	– Emmerich	416
– Nijmegen	– Kranenburg	417
– Roermond	– Dalheim	419
– Heerlen	– Herzogenrath	420
– Simpelveld	– Aachen West	421

in einem »Wagenübergabenachweis/Wagenliste« gemäß dem NS-System SGG zusammengefaßt.

2 Richtung NS–DB

Die Wagenübergabenachweise/Wagenlisten werden für den Verkehr NS–DB im Abgangsknotenpunkt mechanisch erstellt mit Ausnahme der Grenzübergänge 412 und 416, wo wegen einer gemeinsamen Abfertigung die Übergabenachweise auf den in Bentheim und Emmerich von der NS aufgestellten Druckern vierfach erstellt werden.

2.1 Form des Wagenübergabenachweises

Der Wagenübergabenachweis/Wagenliste (WL-04) nach Anlage I/1 besteht aus folgenden 4 Abschnitten. Anlage

Abschnitt A: Funktioneller Kopf
Abschnitt B: Zugzeile
Abschnitt C: Wagenzeilen
Abschnitt D: Summenangaben

2.1.1 Abschnitt A (Funktioneller Kopf)

– WL-04 (5 Stellen); Wagenliste Vordruck 04
– Verkehrsrichtung (84) (2 Stellen)
– Nr. Grenzübergang (3 Stellen)
– Nr. lfd. Tag im Jahr (3 Stellen)
– CVI (3 Stellen); Zentrum für Datenverarbeitung NS
– Adressat des Berichtes (bis zu 4 Stellen)
– Datum des Computers (6 Stellen)
– Computerzeit (5 Stellen)

2.1.2 **Abschnitt B** (Zugzeile)

- Zugnummer (6 Stellen)
  Die erste Stelle ist eine Kennzahl für den grenzüberschreitenden bzw. Binnenverkehr der NS. Sie ist im ersten Fall gleich Null.
- Verkehrstag (6 Stellen)
- Abfahrtzeit (5 Stellen)
  Fahrplanmäßige Ab- oder Durchfahrtzeit im übergebenden Grenzbahnhof der NS mit folgendem Aufbau:
  Tag / Monat / Jahr / Stunde / Minute (je 2 Stellen)
- Zugbildungsbahnhof (bis zu 4 Stellen)
  Eine bei der NS verwendete abgekürzte Bahnhofsbezeichnung
- Zugendbahnhof (3 Stellen)
  Die im SGG-System angewandte Kodenummer für den jeweiligen Grenzübergang (010–021)
- Aufschreiberichtung (1 Stelle)
  1 = Spitze – Schluß
  5 = nicht der Reihung entsprechend
  9 = Schluß – Spitze

2.1.3 **Abschnitt C** (Wagenzeilen)

- Laufende Nummer des Wagens im Zug (2 Stellen)
- Wagennummer (12 Stellen)
  Je eine Leerstelle nach der 4. und 8. Ziffer
- Ladezustand (1 Stelle)
  0 = leer
  1 = beladen
  8 = schadhaft leer
  9 = schadhaft beladen
- Zahl der Achsen (1 Stelle)
  2 bis 9 = tatsächliche Anzahl der Achsen je Wagen
  0 = Wagen mit 10 Achsen
  1 = Wagen mit 11 und mehr Achsen
- Eigengewicht (2 Stellen)
  Angabe in vollen Tonnen
- Länge über Puffer (3 Stellen)
  Angabe in Dezimetern (maschinell aus der Wagennummer abgeleitet)
- Handbremse (1 Stelle)
  0 = keine Handbremse
  1 = bodenbedienbare Handbremse
  2 = Handbremse mit besonderem Bremserstand
- Bremsgewicht (bis zu 3 Stellen)
  Angabe in vollen Tonnen

- Versandbahnhof (4 Stellen)
  Eine bei der NS verwendete abgekürzte Bahnhofsbezeichnung.
  Im Transitverkehr wird der NS-Grenzeingangsbahnhof angegeben.
- Bestimmungsbahnhof (bis zu 18 Stellen)
  Die Information besteht aus der zweistelligen Kodezahl der Empfangsbahn und 16 Stellen Text.
  Bei Transitwagen wird der Grenzausgangsbahnhof der DB angegeben.
- Angaben für die rangierdienstliche Behandlung und für gefährliche Güter (2 + 2 Stellen)
  Die ersten 2 Stellen sind eine Verschlüsselung für die rangierdienstliche Behandlung.
  0 = keine Besonderheiten
  1 = Lademaßüberschreitung
  2 = lebende Tiere
  3 = Wagen mit Schutzwagen oder Ladung auf zwei oder mehr Wagen
  4 = Bergverbot
  5 = Schlußläufer
  6 = Vorsichtig rangieren
  7 = außergewöhnliche Sendung oder Wagen mit Beförderungsplan
  8 = leichtverderbliche Güter
  9 = Wagen, die gewogen werden müssen (nur für NS)
  Die letzten 2 Stellen sind die Kennzeichnung für gefährliche Güter.
- Gesamtgewicht des Wagens (3 Stellen)
  Angabe in vollen Tonnen

Die aufgeführten Spalten werden jeweils durch einen Zwischenraum getrennt.

2.1.4 **Abschnitt D** (Summenangaben)

Es werden folgende Summen errechnet und in einer besonderen Zeile angegeben:

- Zahl der Wagen (2 Stellen)
- Zahl der beladenen Wagen (2 Stellen)
- Zahl der leeren Wagen (2 Stellen)
- Zahl der Achsen (bis zu 3 Stellen)
- Länge des Zuges in Metern (bis zu 4 Stellen)
- Brutto-Tonnen (Eigengewichte + Gewichte der Ladungen) (bis zu 4 Stellen)
- Gesamtbremsgewicht in Tonnen (bis zu 4 Stellen)
- Zahl der Wagen mit gefährlichen Gütern (bis zu 2 Stellen)

3 **Reisezugwagen in Güterzügen** sind in gleicher Weise wie Güterwagen aufzunehmen. Der Übergangsbahnhof meldet diese Reisezugwagen außerdem in den hierfür bestimmten Nachweisen zum Zwecke der Verrechnung der Reisezugwagen-Achskilometer.

(DS 321)

4 Art der Übergabe

In Bentheim und Emmerich gibt die NS vom Rechner erstellte Übergabenachweise vierfach auf einem Drucker aus.
Bei den anderen Übergangsbahnhöfen werden die gleichen Übergabenachweise mit dem Zug übergeben.

Bei Ausfall des Druckers in Bentheim oder Emmerich werden die Übergabenachweise/Wagenlisten über die Fernschreibverbindung übermittelt.

Bei Ausfall des Hauptrechners sind die Aufschreibungen handschriftlich unter
lage I/2 Verwendung des Musters 1790 nach Anlage I/2 zu erstellen. Die Spalten Achsenzahl, Eigengewicht, Gesamtgewicht sind aufzurechnen. Die Summen sind am Schluß des Nachweises einzutragen.

5 EUROP-Wagenmeldung

Für die EUROP-Wagenmeldung ist die Anzahl der beladenen und leeren G-, Gb-, Hbi-, K-, R-, Re-, Remm-, E-, Ea-, T-, und Fc-Wagen für jeden Zug fernmündlich mit dem Übergabebahnhof zu vergleichen.

6 Richtung DB–NS

Die DB-Übergangsbahnhöfe fertigen die Wagenübergabenachweise/Wagen-
lage I/3 listen, Ausgang DB–NS, nach Anlage I/3 (Vordruck Köl 701).

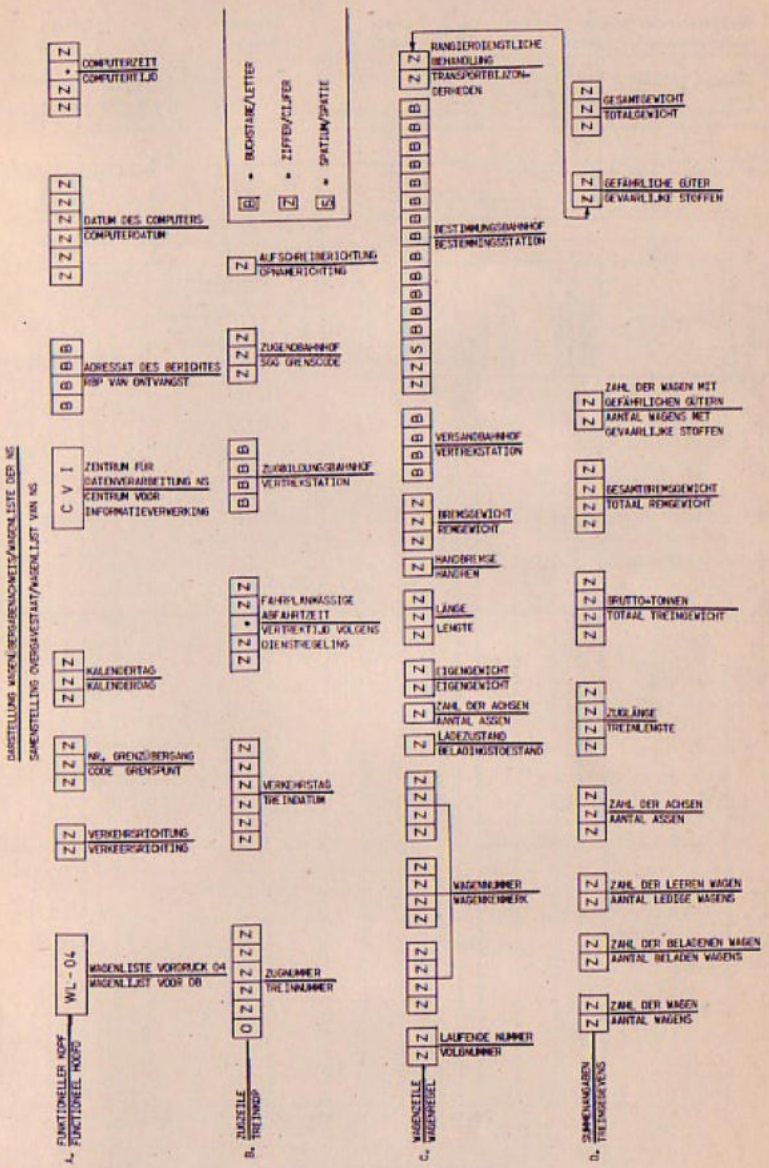
Für die EUROP-Wagenmeldung ist die Anzahl der beladenen und leeren G-, Gb-, Hbi-, K-, R-, Re-, Remm-, E-, Ea-, T-, und Fc-Wagen für jeden Zug fernmündlich mit dem Übergabebahnhof zu vergleichen.

7 Prüfen und Abstimmen

Vom Übernahmebahnhof sind am Zuge für jeden Wagen manuell zu vergleichen:

- Kodezahl des Austauschverfahrens
- Kodezahl der Eigentumsbahn
- Wagennummer
- Selbstkontrollziffer
- Ladezustand (beladen oder leer)

Unstimmigkeiten sind zu berichtigen. Die Abstimmung mit dem Übergabebahnhof ist zu bestätigen.



(DS 321)

NS Wagenovergangsstaat / Wagenlijst — Wagenübergabenachweis / Wagenliste — VAN: VON: **NS** — NAAR: NACH: — INGANG EINGANG — UITGANG AUSGANG

Verkehrsrichtung / Verkehrsrichtung | Code grenspunt / Kode Grenspunkt | Kalenderdag / Kalenderdag des Jahres | Dag en maand (vertr. volgens drgl.) / Monatstag und Monat (Plannm. Abfahrt) | Vertraktijd (volgens drgl.) / Plannm. Abfahrtzeit | Treinnummer / Zugnummer | Opname richting / Aufschreibe Richtung | Dagelijks volgnummer / Blattnummer (Täglich) | Opgemaakt door: / Erstellt durch:

8 4

Treinchef / Zugführer | Standplaats / Heimatbahnhof | van / von | naar / nach | Nr. Krachtvoertuig / Triebfahrzeug

Nummer	regem. Uitwisseling	eigendomsmerk	Eigentumsmerkmal	Wagennummer	gestrekte (G) of Kombi (Gb)	beladingstoestand leer / beladen	lengte Lüp	toelaatbare bel. Lastgroep C	Achsen	Drehzapfenabstand	eigen gewicht Eigengewicht	totaal gewicht Gesamtgewicht	geremd gewicht Bremsgewicht	bijzonderheden Bemerkungen	Bestimmingsstation (of overgangsstation van uitgang voor transiterende wagens) Bestimmungsbahnhof (oder Grenzausgangsbahnhof für Transitwagen)	Wagenteling Wagenzählung	Eur	80	0 / 88	1
																G, Gb, Hbis, K, R, Re, Rem	E, Ea, T, Fc		
1																			
2																			
3																			
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
30																			
31																			

	Eur Gs	Eur Gbs	Eur Hbi	Eur Ks	Eur Rs	Eur Res	Eur Rem	Eur E	Eur Ea	Eur Ts	Eur Fc
0- ledig / leer											
1- beladen											

1790

NS-Offset 80

(DIN A4)

DB WAGENÜBERGABENACHWEIS / WAGENLISTE — WAGENOVERGANGSSTAAT / WAGENLIJST — VON VAN **DB** — NACH NAAR **NS** — **Ausgang 3** — **In**

Verkehrsrichtung / Verkehrsrichtung | Kode Grenzpunkt / Code grenspunt | Kalenderdag des Jahres / Kalenderdag | Monatstag und Monat (Plannm. Abfahrt) / Dag en maand (vertrek volgens drgl.) | Plannm. Abfahrtzeit / Vertrektijd | Zugnummer / Treinnummer | Aufschreibe-richtung / Opname-richting | Blattnummer (täglich) / Dagelijks volgnummer | Erstellt durch / Opgemaakt door

8 0

Zugführer | Heimatbahnhof | Von | Nach | Triebfahrzeug-Nr.

Nr.	Aufbauverfahren ingem.	Eigentumsmerkmal eigendomsmerk	Wagennummer	Kombi (Gb) oder Kombiwagen (G) leer / beladen lege / beladen toestand	Lüp Lü	Ladegewicht Lastgroep	Achsen assen	Drehzapfenabstand hartafstand	Eigengewicht eigen gewicht	Gesamtgewicht totaal gewicht	Bremsgewicht gemid. gewicht	Bemerkungen Bijzonderheden	Grenzeingangsbahnhof in das DB-Netz / DB-ingangsstation bij transiterende wagens over het DB-net	Wagenzählung 1/0 Wagenteling EUROP-WAGEN	G	Gb	HBi	K	R	Re	Rem	E	Ea	T	Fc
1																									
2																									
3																									
4																									
5																									
6																									
7																									
8																									
9																									
10																									
11																									
12																									
13																									
14																									
15																									
16																									
17																									
18																									
19																									
20																									
21																									
22																									
23																									
24																									
25																									
26																									
27																									
28																									
29																									
30																									

	G	Gb	HBi	K	R	Re	Rem	E	Ea	T	Fc
	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0

Kdl 701 Wagenübergabenachweis/Wagenliste, Ausgang DB-NS A4 Bh 100 5x-50 Kdwl 80 500 A1700 1 2 3 4 5 6 / 80 81 82 83 84

(DS 321) (Farbe gelb – DIN A4)

Übergabe und Übernahme der Güterwagen, Güter, Wagendecken, Klein- und Mittelcontainer, Paletten und Begleitpapiere

1 Übergangsfähige Güterwagen gelten als übergeben und übernommen

– in Richtung NS mit der fahrplanmäßigen Ab- oder Durchfahrtzeit des Zuges in Dalheim,
– in Richtung DB mit der fahrplanmäßigen Ab- oder Durchfahrtzeit des Zuges in Roermond.

2 Die Begleitpapiere werden durch die beteiligten Güterabfertigungen bei allen Güterzügen dem Triebfahrzeugführer übergeben bzw. bei ihm abgeholt.

Die übernehmende Stelle überprüft die Begleitpapiere und meldet etwaige Beanstandungen der übergebenden Stelle.

3 Wagen mit Lademaßüberschreitung und Schwertransporte gelten als übergeben bzw. übernommen, wenn bei der Prüfung in Dalheim keine Abweichungen gegenüber den Angaben in der Beförderungsgenehmigung festgestellt werden.

4 Wagen, für die ein Zurückweisungsgrund nach RIV § 3 vorliegt und für die im UIC Merkblatt 471 E § 11 Abs. 2 keine Sonderregelung vorgesehen ist, gelten nicht als übernommen.

Sie werden mit Übergabezügen ohne weiteres nach Roermond bzw. Dalheim zurückgesandt, wenn die jeweilige Zollbehörde oder eine andere staatliche Behörde (z. B. Pflanzenschutzdienst, Veterinärdienst) dies ausdrücklich verlangt und in den Beförderungspapieren ein solches Verlangen bescheinigt. In diesem Falle ist der Bahnhof Dalheim bzw. der Bezirksgüterdienstleiter in Susteren unverzüglich fernmündlich über den Zurückweisungsgrund unter Angabe des Rückgabezuges zu verständigen.

Andere zurückgewiesene Wagen verbleiben in Dalheim bzw. Susteren und werden nach Beseitigung des Zurückweisungsgrundes übernommen. Über den Zeitpunkt der endgültigen Übernahme verständigen sich die Güterabfertigung Dalheim und der Bezirksgüterdienstleiter in Susteren gegenseitig.

5 Für die Grenz-Wagenaufschreibungen gelten die Bestimmungen des Anhangs I.

Unstimmigkeiten sind zwischen den Güterabfertigungen Dalheim und Susteren sofort zu klären.

6 Die Übergabe und Übernahme von Wagendecken, Klein- und Mittelcontainern sowie Paletten ist wie folgt geregelt:

6.1 Die bahneigenen Wagendecken und andere Lademittel (ausgenommen Pool-Paletten) sowie bahneigene Klein- und Mittelcontainer werden von der übergebenden Güterabfertigung in dem Übergabenachweis für Lademittel und Transportgeräte erfaßt. Dieser Nachweis wird für

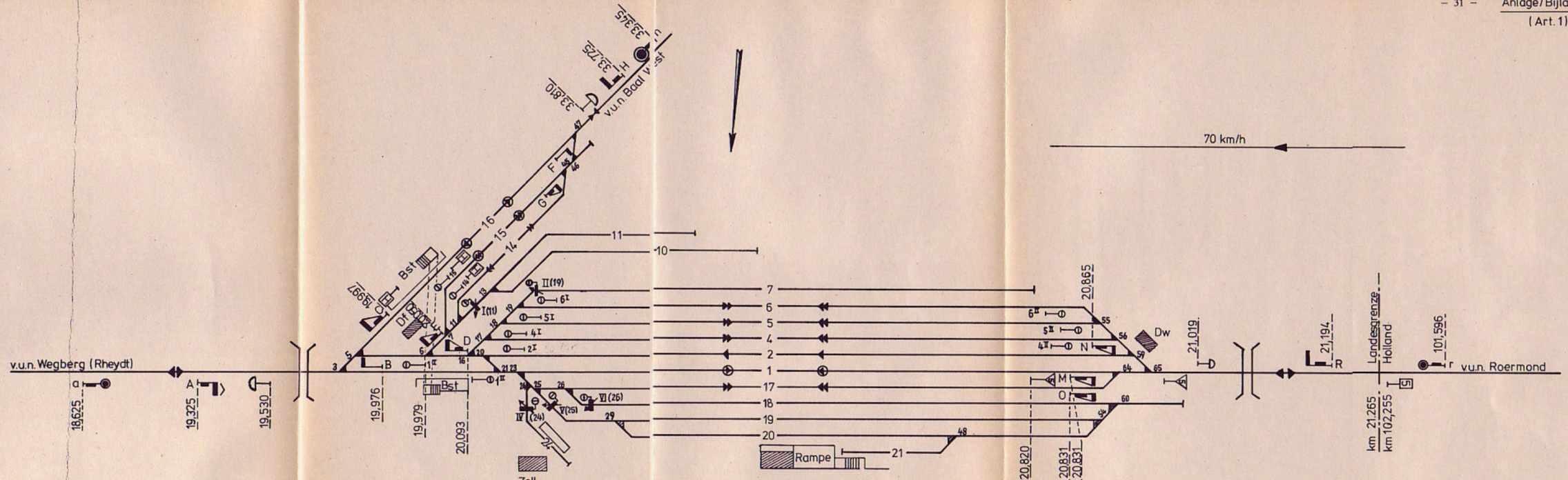
- bahneigene Wagendecken und andere Lademittel (ausgenommen Pool-Paletten)
- bahneigene Klein- und Mittelcontainer

angefertigt. In beiden Fällen wird der Nachweis vierfach erstellt. Je 2 Ausfertigungen sind für die übergebende und die übernehmende Güterabfertigung bestimmt. Die übernehmende Güterabfertigung bestätigt die Übernahme auf der ihr zugeleiteten Erstausfertigung und gibt diese an die übergebende Güterabfertigung zurück.

6.2 Pool-Flach/Gitterbox-Paletten sind in den Nachweis der übergebenen und übernommenen Pool-Paletten aufzunehmen.

6.3 Die Paletten-Hilfskontrollstellen Dalheim und Susteren stimmen die Zahl dieser übergebenen und übernommenen Paletten täglich ab.

6.4 Bei der Übergabe und Übernahme von Wagendecken, Klein- und Mittelcontainern und Paletten müssen die Güterabfertigungen darauf achten, daß bei Zurückweisung von Wagen nach Ziff. 4 auch der Übergabenachweis für Lademittel und Transportgeräte zu berichtigen ist.

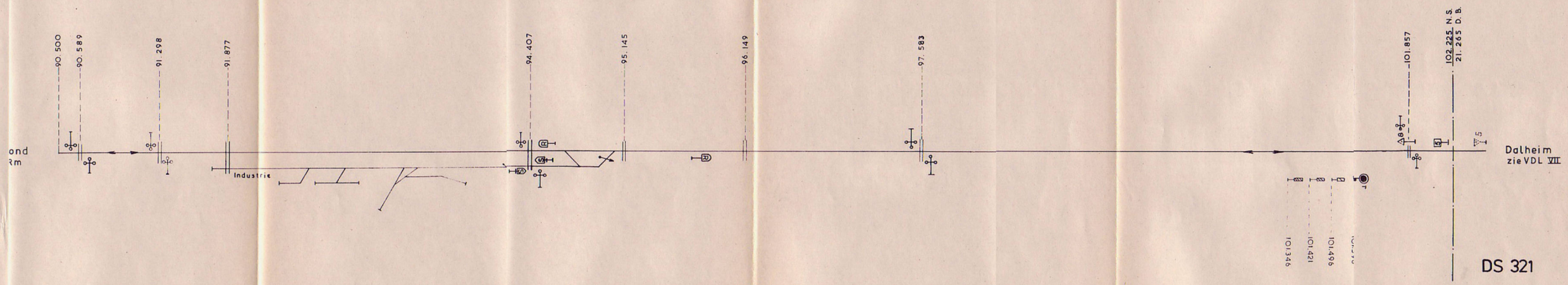


Bf Dalheim

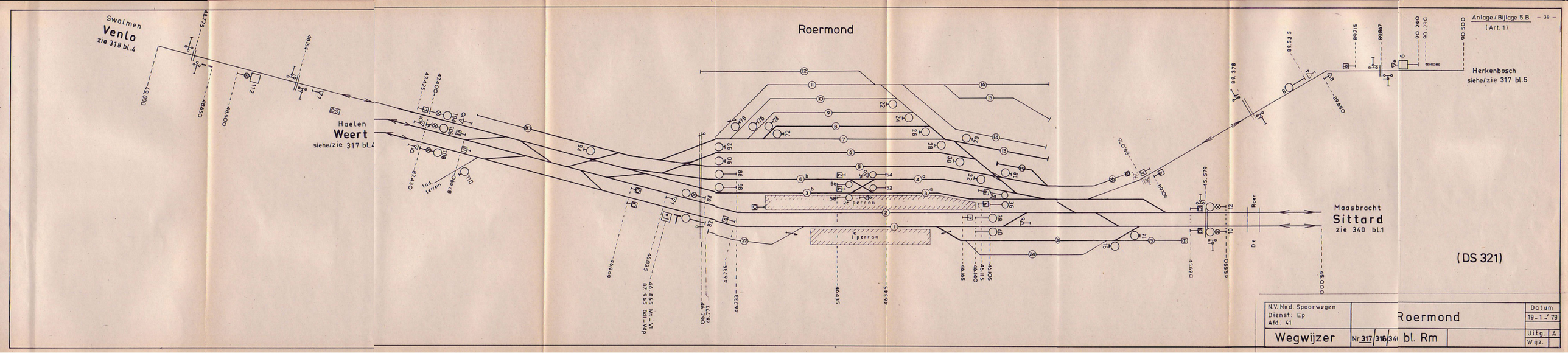
(DS 321)

Anlage / Bijlage 5 A
(Art 1)

Herkenbosch



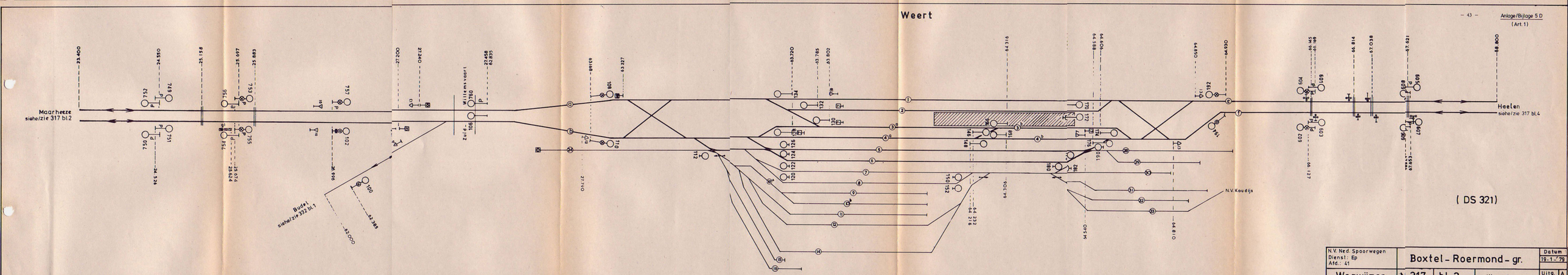
N.V. Ned. Spoorwegen Dienst: Ep Afd.: 41	Boxtel – Roermond – gr.			Datum 19-1-'79	
Wegwijzer	Nr 317	bl. 5	Roermond-grens	Uitg. Wijz.	A



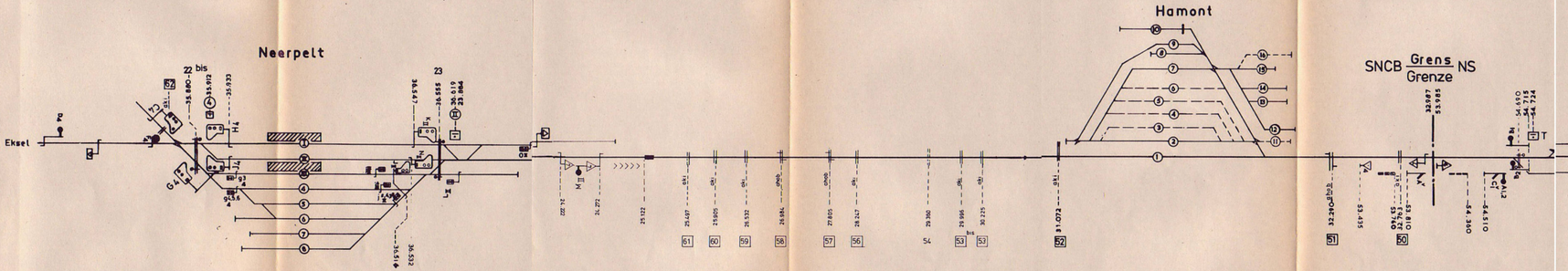
N.V. Ned. Spoorwegen Dienst: Ep Afd.: 41	Roermond	Datum 19-1-'79
Wegwijzer	Nr 317/316/341 bl. Rm	Uitg. A. Wijz.

Anlage/Bijlage 5 D
(Art. 1)

Weert



N.V. Ned. Spoorwegen Dienst: Ep Afd.: 41	Boxtel – Roermond – gr.			Datum 19-1-'79
Wegwijzer	N 317	bl. 3	Weert	Uitg. A Wijz.



(DS 321)

N.V. Ned. Spoorwegen Dienst: Ep Afd.: 41	Neerpelt – Geldrop Weert		Datum 8-10-79
Wegwijzer	332	bl. 1	Uitg. A Wijz.