

DS 321

C 5306/VII

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

DS 321

C 5306/VII



## Inhaltsverzeichnis

|                                     | Seite |
|-------------------------------------|-------|
| <b>I. Allgemeines</b>               |       |
| Art. 1                              | 7     |
| Art. 2                              | 8     |
| Art. 3                              | 8     |
| Art. 4                              | 9     |
| Art. 5                              | 9     |
| Art. 6                              | 10    |
| <b>II. Betriebliche Anordnungen</b> |       |
| Art. 7                              | 10    |
| Art. 8                              | 10    |
| Art. 9                              | 10    |
| Art. 10                             | 11    |
| Art. 11                             | 13    |
| Art. 12                             | 13    |
| Art. 13                             | 14    |
| Art. 14                             | 15    |
| Art. 15                             | 15    |
| Art. 16                             | 16    |
| Art. 17                             | 16    |
| Art. 18                             | 16    |
| Art. 19                             | 16    |
| Art. 20                             | 16    |
| Art. 21                             | 17    |
| Art. 22                             | 17    |
| Art. 23                             | 20    |
| Art. 24                             | 20    |
| Art. 25                             | 20    |
| Art. 26                             | 21    |
| Art. 27                             | 21    |
| Art. 28                             | 22    |
| Art. 29                             | 23    |

|         | Seite |
|---------|-------|
| Art. 30 | 23    |
| Art. 31 | 24    |
| Art. 32 | 24    |
| Art. 33 | 25    |
| Art. 34 | 25    |

## III. Sonstiges

|         |    |
|---------|----|
| Art. 35 | 26 |
| Art. 36 | 26 |
| Art. 37 | 26 |
| Art. 38 | 27 |

## Verzeichnis der Anlagen

|          |    |
|----------|----|
| Anlage 1 | 29 |
| 2        | 31 |
| 3        | 33 |
| 4        | 36 |
| 5A       | 37 |
| bis 5E   | 47 |
| 6        | 63 |
| 7        | 64 |
| 8        | 65 |
| 9        | 71 |
| I/1      | 72 |
| I/2      | 73 |
| I/3      | 73 |

## Verzeichnis der Anhänge

|          |    |
|----------|----|
| Anhang I | 67 |
| II       | 75 |

### 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 »Vorschriften voor NS-personeel op Duitse Lijnen - Deel III« (C 5305/III).

- b) - Signalebuch - 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)  
- Vorschriften 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 Signalebuch 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.

## 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).

## 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 bekanntzugeben.

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 Mindestbremsleistung erforderlich:

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

Für den Abschnitt Dalheim-Neerpelt sind in beiden Fahrtrichtungen 65 Mindestbrems-hundertstel bei 100 km/h erforderlich. Diese Mindestbrems-hundertstel werden im Kopf des DB-Buchfahrplans getrennt von den bei der DB erforderlichen Brems-hundertsteln 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  |
| <b>NS:</b>                 |                   |                        |     |    |
| 2200/2300                  | 72                | 43                     | -   | 20 |
| 2400/2500 <sup>1)</sup>    | 60                | 57                     | -   | 22 |
| <b>DB<sup>2)</sup></b>     |                   |                        |     |    |
| 215001-215004              | 79                | 70                     | 89  | 53 |
| 215 (ab 005) <sup>3)</sup> | 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 <sup>3)</sup>          | 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 |

<sup>1)</sup> 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 -.

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

<sup>3)</sup> 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<sup>1)</sup>.

#### Art. 14

##### Besetzen der Züge mit Zugbegleitern

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

- mit Reisenden besetzte Triebwageneinheiten bis 100 m Gesamtlänge, wenn das Schließen der Wagentüren vom Triebfahrzeugführer überwacht wird, oder wenn sie vom Triebfahrzeugführer geschlossen werden;
- Güter- und Leerreisezüge;
- einzelne 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.

<sup>1)</sup> Siehe Fußnote <sup>3)</sup> 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 Abfahrtsbereitschaft des Zuges durch einen örtlichen Mitarbeiter gemäß FV § 23 Abs. 5 a, b und d.

Im **Bahnhof Neerpelt** fordert der Triebfahrzeugführer, sobald er die Abfahrtsbereitschaft des Zuges festgestellt hat (Bremsprobe, Aushändigung der Belegpapiere usw.), mit einem langen Hupton die Fahrtstellung des Ausfahrtsignals an. Nachdem das Ausfahrtsignal 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 Signalebuch 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 Fernsprechkörpers 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****Sperrungen 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 Beta 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«. Anhan

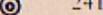
Anhang II enthält die Bestimmungen über die »Übergabe und Übernahme der Güterwagen, Güter, Wagendecken, Klein- und Mittelcontainer, Paletten und Begleitpapiere«. Anhan

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

**Zeichenerklärung für das Streckenband des NS-Teiles der  
Grenzbetriebsstrecke**

|   |  |
|---|--|
|    | Gleis ohne Fahrleitung   |
|    | Gleis mit Fahrleitung  |
|    | Unbeschränkter Bahnübergang  |
|    | Beschränkter Bahnübergang  |
|    | Bahnübergang mit Blinklichtanlage                                      |
|    | Bahnübergang mit zugbedienten Halbschranken                            |
|    | 234, 238 SR      Vorsignal (2-begriffig)                               |
|    | 236, 237, 240 SR      Vorsignal (3-begriffig)                          |
|    | 225 a, 225 b SR      Hauptsignal (2-begriffig)                         |
|    | Hauptsignal mit Vorsignal  |
|    | 228 a SR      Hauptsignal für 2 Richtungen                             |
|  | 229 a, 230 a SR      Hauptsignal für 2 Richtungen (3-begriffig)        |
|  | Niedrigstehendes Lichtsignal   |
|  | Hochstehendes Lichtsignal ohne und mit Zifferkasten                    |
|  |  |
|  | Lichtvorsignal ohne und mit Zifferkasten<br>(Kann nicht »Halt« zeigen) |
|  |  |

|   |              |   |
|---|--------------|---|
|    | 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  | Gleisperrsignal                             |
|    | 251a SR      | Kennzeichnung einer besonderen Gefahrstelle |
|    | 252 SR       | Richtungsanzeiger                           |
|    | 264, 265 SR  | Rangiermastlaterne                          |
|    | 266, 267 SR  | Rangierhaltlaterne                          |
|    | 276 SR       | } Signale für schwere Güterzüge             |
|    | 277 SR       |   |
|    | 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)             |
|    | 328 SR         | Einschalt-Tafel ATB  |
|    | 329 SR         | Ausschalt-Tafel ATB  |
|    | 512 SR         | rotes Licht: Halt<br>kein Licht: Fahrerlaubnis                   |
|    |                | Durchfahr Gleis  |
|  |                | Durchfahr Gleis 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 Lichthaltssignal   |
|    | 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 linkerkant door een dubbele lijn aangegeven. |
| Art der Meldung / aard v/h bericht  | Deutsche Form | Niederlandse 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 | Niederlandse 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 Antwort / 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 /<br>aard v/h bericht                          | Deutsche Form   | Nederlandse vorm   |
|--|---|--|
| <b>4. Abmelden <span style="float: right;">Afsienen</span></b> |   |  |
| a Abmelden /<br>afseinen                                       | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier, Zugmeldung.<br>Zug ... (Nr.) ab ...<br>(Zeit in Min.) | Trein ... (nr) af ...<br>(tijd in min.) begrepen                                 |
| b Wiederholung /<br>herhaling                                  | Richtig   |  |
| c Bestätigung /<br>bevestiging                                 |   |  |
| aa Abmelden /<br>afseinen                                      |   | Hier Roermond Jansen<br>treinbericht.<br>Trein ... (nr) af ...<br>(tijd in min.) |
| bb Wiederholung /<br>herhaling                                 | Ich wiederhole:<br>Zug ... (Nr.) ab ...<br>(Zeit in Min.)                             |  |
| cc Bestätigung /<br>bevestiging                                |   | In orde  |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <b>5. Abmelden bei Bedienung <span style="float: right;">Afsienen bij bediening<br/>van Herkenbosch</span></b> |  |   |
| a Abmelden /<br>afseinen   |  | Hier Roermond Jansen<br>treinbericht. Trein ... (nr)<br>naar Herkenbosch af ...<br>(tijd in min.) |
| b Wiederholung /<br>herhaling  | Ich wiederhole:<br>Zug ... (Nr.) nach Herken-<br>bosch ab ... (Zeit in Min.) |   |
| c Bestätigung /<br>bevestiging   |  | In orde   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <b>6. Rückmelden <span style="float: right;">Binnenseinen</span></b> |   |   |
| a Rückmeldung /<br>binnenseinen                                      |   | Hier Roermond Jansen<br>treinbericht. Trein ... (nr)<br>binnen ... (tijd in min.) |
| b Wiederholung /<br>herhaling  | Ich wiederhole:<br>Zug ... (Nr.) in Roermond                            |   |
| c Bestätigung /<br>bevestiging                                       |   | In orde   |
| aa Rückmeldung /<br>binnenseinen                                     | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier, Zugmeldung.<br>Zug ... (Nr.) in Dalheim |   |

| Art der Meldung /<br>aard v/h bericht | Deutsche Form | Nederlandse vorm                      |
|---------------------------------------|---------------|---------------------------------------|
| bb Wiederholung /<br>herhaling        | Richtig       | Trein ... (nr) in Dalheim<br>begrepen |
| cc Bestätigung /<br>bevestiging       |               |                                       |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <b>7. Rückmelden nach Einschließen <span style="float: right;">Binnenseinen na insluiten<br/>in Herkenbosch</span></b> |   |   |
| a Rückmelden /<br>binnenseinen   |   | Hier Roermond Jansen<br>treinbericht. Trein ... (nr)<br>in Herkenbosch inge-<br>sloten ... (tijd in min.) |
| b Wiederholung /<br>herhaling  | Ich wiederhole:<br>Zug ... (Nr.) in Herken-<br>bosch eingeschlossen |   |
| c Bestätigung /<br>bevestiging   |   | In orde   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <b>8. Meldung von Zugverspätungen <span style="float: right;">Melding van treinvertraging</span></b> |   |   |
| a Meldung /<br>melding   | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier.<br>Zug ... (Nr.) hat voraus-<br>sichtlich ... Minuten<br>Verspätung (oder: ist<br>unbestimmt verspätet) |   |
| b Wiederholung /<br>herhaling  |   | Begrepen, trein ... (nr)<br>... minuten vertraging<br>(of: is onbepaald ver-<br>traagd)                                   |
| c Bestätigung /<br>bevestiging   | Richtig   |   |
| aa Meldung /<br>melding  |   | Hier Roermond Jansen.<br>Trein ... (nr) heeft<br>waarschijnlijk ... minuten<br>vertraging (of: is<br>onbepaald vertraagd) |
| bb Wiederholung /<br>herhaling   | Ich wiederhole:<br>Zug ... (Nr.) hat voraus-<br>sichtlich ... Minuten<br>Verspätung (oder: ist<br>unbestimmt verspätet)                 |   |
| cc Bestätigung /<br>bevestiging  |   | In orde   |

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

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

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

11. Sperrfahrten

Treinbeweging op buiten  
dienst gesteld spoor

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

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

| Art der Meldung /<br>aard v/h bericht | Deutsche Form | Nederlandse vorm |
|---------------------------------------|---------------|------------------|
|---------------------------------------|---------------|------------------|

12. Aufhebung der Sperrung

Indienststellung spoor

|  |  |  |
|--|--|--|
| a Aufhebung der Sperrung /<br>indienststellung     | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier.<br>Sperrung des Gleises<br>von Dalheim nach<br>Roermond aufgehoben |  |
| b Wiederholung /<br>herhaling                      |  | Begrepen, spoor van<br>Dalheim naar Roermond<br>weer in dienst             |
| c Bestätigung /<br>bevestiging                     | Richtig  |  |
| aa Aufhebung der<br>Sperrung /<br>indienststellung |  | Hier Roermond Jansen.<br>Spoor van Roermond naar<br>Dalheim weer in dienst |
| bb Wiederholung /<br>herhaling                     | Ich wiederhole:<br>Sperrung des Gleises von<br>Roermond nach Dalheim<br>aufgehoben                 |  |
| cc Bestätigung /<br>bevestiging                    |  | In orde  |

13. Zug mit Lademaßüberschreitung

Trein buiten profiel

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| a Anbieten /<br>vragen    | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier, Zugmeldung.<br>Wird Zug ... (Nr.) mit<br>Lademaßüberschreitung<br>angenommen? |   |
| b Annehmen /<br>aannemen  |   | Ja trein ... (nr) buiten<br>profiel kom<br><br>enz.   |
|                           | usw.  |   |
| aa Anbieten /<br>vragen   |   | Hier Roermond Jansen<br>treinbericht.<br>Mag trein ... (nr) buiten<br>profiel naar Dalheim<br>vertrekken? |
| bb Annehmen /<br>aannemen | Zug ... (Nr.) mit Lademaß-<br>überschreitung ja   |   |
|                           | usw.  | enz.  |

| Art der Meldung /<br>aard v/h bericht | Deutsche Form | Nederlandse vorm |
|---------------------------------------|---------------|------------------|
|---------------------------------------|---------------|------------------|

14. A. Fehlen des Schlußsignals  
bei der Einfahrt

Ontbreken sluitsein  
bij binnenkomst

|  |   |   |
|--|---|---|
| a Bekanntgabe/<br>kennisgeving                                       | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier. Betriebsgefahr!<br>Zug ... (Nr.) ohne<br>Schlußsignal     |   |
| b Wiederholung/<br>herhaling   |   | Gevaar! Trein ... (nr)<br>geen sluitsein begrepen   |
| c Bestätigung/<br>bevestiging  | Richtig   |   |
| d Rückmeldung und<br>Freimeldung/<br>binnenseinen en<br>vrijmelding  | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier. Zug ... (Nr.)<br>vollständig in Dalheim.<br>Gleis geräumt |   |
| e Wiederholung/<br>herhaling   |   | Begrepen, trein ... (nr)<br>geheel te Dalheim<br>binnen. Spoor is vrij  |
| f Bestätigung/<br>bevestiging  | Richtig   |   |
| aa Bekanntgabe/<br>kennisgeving                                      |   | Hier Roermond Jansen.<br>Gevaar! Trein ... (nr)<br>geen sluitsein   |
| bb Wiederholung/<br>herhaling  | Ich wiederhole:<br>Betriebsgefahr!<br>Zug ... (Nr.) ohne<br>Schlußsignal                  |   |
| cc Bestätigung/<br>bevestiging                                       |   | In orde   |
| dd Rückmeldung<br>und Freimeldung/<br>binnenseinen en<br>vrijmelding |   | Hier Roermond Jansen<br>treinbericht. Trein ... (nr)<br>geheel te Roermond binnen<br>... (tijd in min.).<br>Spoor is vrij |
| ee Wiederholung/<br>herhaling  | Ich wiederhole:<br>Zug ... (Nr.) vollständig<br>in Roermond.<br>Gleis geräumt             |   |
| ff Bestätigung/<br>bevestiging                                       |   | In orde   |

| Art der Meldung /<br>aard v/h bericht | Deutsche Form | Nederlandse vorm |
|---------------------------------------|---------------|------------------|
|---------------------------------------|---------------|------------------|

14. B. Fehlen des Schlußsignals  
bei der Ausfahrt

Ontbreken sluitsein  
bij uitrijden

|  |   |   |
|--|---|---|
| a Bekanntgabe/<br>kennisgeving                                       | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier.<br>Betriebsgefahr!<br>Zug ... (Nr.) ohne<br>Schlußsignal  |   |
| b Wiederholung/<br>herhaling   |   | Gevaar! Trein ... (nr)<br>geen sluitsein begrepen   |
| c Bestätigung/<br>bevestiging  | Richtig   |   |
| d Rückmeldung und<br>Freimeldung/<br>binnenseinen en<br>vrijmelding  |   | Hier Roermond Jansen<br>treinbericht.<br>Trein ... (nr) geheel te<br>Roermond binnen ...<br>(tijd in min.). Spoor is vrij |
| e Wiederholung/<br>herhaling   | Ich wiederhole:<br>Zug ... (Nr.) vollständig<br>in Roermond.<br>Gleis geräumt             |   |
| f Bestätigung/<br>bevestiging  |   | In orde   |
| aa Bekanntgabe/<br>kennisgeving                                      |   | Hier Roermond Jansen.<br>Gevaar! Trein ... (nr)<br>geen sluitsein   |
| bb Wiederholung/<br>herhaling  | Ich wiederhole:<br>Betriebsgefahr! Zug ...<br>(Nr.) ohne Schlußsignal                     |   |
| cc Bestätigung/<br>bevestiging                                       |   | In orde   |
| dd Rückmeldung und<br>Freimeldung/<br>binnenseinen en<br>vrijmelding | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier. Zug ... (Nr.)<br>vollständig in Dalheim.<br>Gleis geräumt |   |
| ee Wiederholung/<br>herhaling  |   | Begrepen, trein ... (nr)<br>geheel te Dalheim<br>binnen. Spoor is vrij  |
| ff Bestätigung/<br>bevestiging                                       | Richtig   |   |

| Art der Meldung /<br>aard v/h bericht | Deutsche Form | Nederlandse vorm |
|---------------------------------------|---------------|------------------|
|---------------------------------------|---------------|------------------|

15. Meldung bei drohender Gefahr

Kennisgeving van gevaar

|                                 |  |   |
|---------------------------------|--|---|
| a Bekanntgabe/<br>kennisgeving  | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier.<br>Betriebsgefahr,<br>haltet Züge zurück! <sup>1) 2)</sup> |   |
| b Wiederholung/<br>herhaling    |  | Gevaar begrepen, alle<br>treinen ophouden!                                  |
| aa Bekanntgabe/<br>kennisgeving |  | Hier Roermond Jansen.<br>Gevaar, alle treinen<br>ophouden! <sup>1) 2)</sup> |
| bb Wiederholung/<br>herhaling   | Ich wiederhole:<br>Betriebsgefahr,<br>haltet Züge zurück!                                  |   |

16. Bekanntgabe einer  
Langsamfahrstelle

Inlichtingen inzake tijdelijke  
snelheidsbeperkingen

|                                |   |  |
|--------------------------------|---|--|
| a Bekanntgabe/<br>kennisgeving | Hier Bahnhof Dalheim,<br>Meier.<br>Im Gleis Roermond-<br>Dalheim ist eine Lang-<br>samfahrstelle von km ... bis<br>km ... Langsamfahr-<br>scheibe in km ..., Anfangs-<br>scheibe und Endscheibe auf-<br>gestellt.<br>(oder: Langsamfahr-<br>signale nicht aufgestellt);<br>Höchstgeschwindigkeit<br>... km/h.<br>Bahnhof Roermond Sorge<br>dafür, daß NS-Befehl<br>„Vorzichtig rijden“<br>ausgehändigt wird |  |
|--------------------------------|---|--|

<sup>1)</sup> Der Nachsatz: „haltet Züge zurück!“ unterbleibt, wenn durch das Anhalten der Züge die Gefahr vergrößert würde.

<sup>2)</sup> De toevoeging: „haltet Züge zurück! (alle treinen ophouden!)“ vervalt als door het stoppen van de treinen het gevaar zou worden vergroot.

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

| Art der Meldung /<br>aard v/h bericht | Deutsche Form | Nederlandse vorm |
|---------------------------------------|---------------|------------------|
| cc Bestätigung/<br>bevestiging        |               | In orde          |

17. Hauptsignal kann nicht auf Halt gestellt werden

Hoofdsein kan niet in de stand "stop" terug

|                                |  |  |
|--------------------------------|--|--|
| a Bekanntgabe/<br>kennisgeving | Hier Bahnhof Dalheim, Meier. Einfahrsignal R des Bahnhofs Dalheim kann nicht auf Halt gestellt werden.<br>Züge durch schriftlichen Befehl beauftragen, trotz Fahrtstellung des Signals zu halten |  |
| b Wiederholung/<br>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/<br>bevestiging  | Richtig  |  |

18. Vorsignal kommt nicht in Warnstellung

Voorsein kan niet "snelheid verminderen" tonen

|                                |  |   |
|--------------------------------|--|---|
| a Bekanntgabe/<br>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/<br>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.) | Begrepen, einde dienst ... (tijd in min.)             |
| b Wiederholung/ herhaling    |  |   |
| 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.) | Begrepen, aanvang dienst ... (tijd in min.)             |
| b Wiederholung/ herhaling    |  |   |
| 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   |

**TREINRAPPORT OVER GOEDERENTREIN NR \_\_\_\_\_**  
op \_\_\_\_\_ dag, de \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_ op het GRENSDIENSTBAANNAK \_\_\_\_\_ tot \_\_\_\_\_

| STATIONS | werkelijke loop |   | vertraging in minuten |   | te lang oponthoud |   | aant. oert. |   | belasting |    | aantal assen |    | beremming |    |    |    |
|----------|-----------------|---|-----------------------|---|-------------------|---|-------------|---|-----------|----|--------------|----|-----------|----|----|----|
|          | 1               | 2 | 3                     | 4 | 5                 | 6 | 7           | 8 | 9         | 10 | 11           | 12 | 13        | 14 | 15 | 16 |
| 1        |                 |   |                       |   |                   |   |             |   |           |    |              |    |           |    |    |    |
|          |                 |   |                       |   |                   |   |             |   |           |    |              |    |           |    |    |    |
|          |                 |   |                       |   |                   |   |             |   |           |    |              |    |           |    |    |    |

1727 A

(Übersetzung des NS-Fahrtberichtes 1727 A)

**FAHRTBERICHT FÜR GÜTERZUG NR. \_\_\_\_\_**

Von \_\_\_\_\_ tag, dem \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_ auf der Grenzstrecke von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

| Bahnhöfe | wirdiger Zulauf |   | Verpätung in Minuten |   | Verpätung im Bahnhof |   | Zahl der Wagen |   | Zuglast |    | Achsenzahl |    | Bremsverhältnisse |    |    |    |
|----------|-----------------|---|----------------------|---|----------------------|---|----------------|---|---------|----|------------|----|-------------------|----|----|----|
|          | 1               | 2 | 3                    | 4 | 5                    | 6 | 7              | 8 | 9       | 10 | 11         | 12 | 13                | 14 | 15 | 16 |
| 1        |                 |   |                      |   |                      |   |                |   |         |    |            |    |                   |    |    |    |
|          |                 |   |                      |   |                      |   |                |   |         |    |            |    |                   |    |    |    |
|          |                 |   |                      |   |                      |   |                |   |         |    |            |    |                   |    |    |    |



## 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 Anlage aus folgenden 4 Abschnitten.

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)
- Abfahrtszeit (5 Stellen)  
Fahrplanmäßige Ab- oder Durchfahrtszeit 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 Bremsersstand
- 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.





**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 Durchfahrtszeit des Zuges in Dalheim,
  - in Richtung DB mit der fahrplanmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit 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 Erstaufbereitung 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.