

C 5305/vii



Nederlandse Spoorwegen

Voorschriften voor NS-personeel op Duitse Lijnen

DEEL VII

Roermond - Dalheim

VDL

DEEL VII



**N.V. NEDERLANDSE SPOORWEGEN
UTRECHT**

**Voorschriften
voor NS-personeel
op Duitse Lijnen
DEEL VII**

Baanvak Roermond – Dalheim

**VDL
DEEL VII
1974**

OVERZICHT VAN DE VERSTREKKING

NS:

Rayonchefs Ep	
Groepschefs krachtvoertuigpersoneel	voor zover
Krachtvoertuigpersoneel (hoofdelijk)	erbij
Verblijf wagenmeester	betrokken
Sectiechefs van de weg	

DB:

Bundesbahndirektion Köln
Betriebsamt Mönchengladbach

INHOUD

Art		Blz
1	Geldigheid van voorschriften	7
2	Gezagsverhoudingen	7
3	Talenkennis	8
4	Begripsomschrijvingen	8
5	Samenstelling van de trein	10
6	Beremming en rembeproeving	11
7	Vertrek van de trein (Duitsland)	13
8	Dienstregeling; snelheid	14
9	Telefoonbediening	14
10	Treinseinen	15
11	Verplichtingen ten aanzien van de seinen en de te volgen weg; weggennis	16
12	Treinen zonder treinpersoneel	17
13	Voorbijrijden van een stoptonend vast sein (Duitsland)	17
14	Duwen van treinen	18
15	Trein die een gedeelte van de vrije baan berijdt; werktrein	19
16	Bijzondere voertuigen	20
17	Maatregelen op de vrije baan, indien een trein niet verder kan worden vervoerd	21
18	Melden van onregelmatigheden	22
19	Storing van de telefoonverbindingen	22
20	Treinrapport, machinistenrapport, wagenlijst ..	22
21	Baanvaksnelheid, snelheidsbeperkingen e.d.	23
22	Rangeren	26
23	Toegang tot de cabine en de bagagewagen	26
24	Behandeling reizigerstreinen door treinpersoneel	27

BIJLAGEN

I	Duitse vertaling van enkele spoorwegtermen . .	30
II	Modellen van de lastgevingen	40
III	Verlichtingstijden	47
IV	Verklaring van de tekens	48
V	Baanvaktekening Roermond grens—Dalheim ..	49

Art 1

Geldigheid van voorschriften

- | | |
|------------------------------|---|
| Grondslag voor deze regeling | (1) Krachtens de „Rijdienst-Overeenkomst Duitsland” moet NS-personeel zich op de lijnen van de Deutsche Bundesbahn (DB) gedragen naar de Duitse wetten, voorschriften en diensaanwijzingen. |
| Toepasselijke bepalingen | (2) De hierna volgende bepalingen zijn een uittreksel voor het in Duitsland rijdende NS-personeel van voorschriften van de DB, van de Rijdienst-Overeenkomst en van de aanvullende overeenkomsten betreffende het baanvak Roermond–Dalheim ¹⁾ Overigens moet worden gehandeld volgens de NS-voorschriften. |

Het rijdend personeel
moet dit boekje op het DB-lijngedeelte
bij zich hebben

Art 2

Gezagsverhoudingen

- | | |
|---------------------------|---|
| Wederzijdse hulpverlening | (1) Het personeel van beide Spoorwegen dat samenwerkt in gemeenschappelijke dienst moet elkaar helpen in de uitvoering van zijn dienst. |
|---------------------------|---|

¹⁾ Aan NS-instanties verstrekt in de vorm van de „Exploitatievoorschriften voor de Duits-Nederlandse grensdienstbaanvakken, deel VII” (C 5306-VII).

Toezicht-
hebbend en
inspecterend
personeel

(2) De Spoorweg die het personeel en/of het krachtvoertuig stelt is bevoegd zijn personeel en materieel op de lijnen van de andere Spoorweg door toezichthebbend en inspecterend personeel te doen begeleiden; dit personeel mag zich niet mengen in de uitvoering van de dienst.

Art 3

Talenkennis

Het NS-personeel moet Duitse dienstmededelingen, voorschriften e.d. kunnen lezen en verstaan en zich in het Duits verstaanbaar kunnen maken.

Het mag echter bij het schrijven het Nederlands gebruiken.

Art 4

Begripsomschrijvingen

Rijden op zicht („Fahren auf Sicht“): rijden met beperkte snelheid, zoals in TRR art 2 omschreven, doch op dubbelspoor met ten hoogste 40 en op *enkel* en *verkeerd* spoor met ten hoogste 20 km/h.

Grensdienstbaanvak: baanvak tussen de uiterste aflosstations (vallende onder de Rij-dienst-Overeenkomst).

Aflosstation: station waar het krachtvoertuig- en/of treinpersoneel wordt afgelost, de loc wordt verwisseld of waar het materieel keert.

„Sperrfahrt“: treinbeweging, alsmede verplaatsing van een licht¹⁾ bijzonder voertuig, op een buiten dienst gesteld („gesperrt“) baanvak; buitendienststelling moet o.a. geschieden als een trein een *gedeelte* van een baanvak berijdt (werktrein, hulptrein).

Zie verder bijlage I: Duitse vertaling van enkele spoorwegtermen.

¹⁾ Uitgezonderd de voertuigen bedoeld in art 45B TRR, indien de ontheffing van art 15 (5) VVB van toepassing is, en de voertuigen van art 46 TRR.

Art 5

Samenstelling van de trein

- Treinelengte (1) De lengte van de goederentreinen naar Dalheim (excl. de voorste loc) mag niet groter zijn dan 130 assen (700 m), tenzij in een bijzonder geval tussen de treindienstleiders van Roermond en Dalheim een afwijking is overeengekomen.
- Rem in (voor-) laatste voertuig (2) Het laatste of voorlaatste voertuig van de trein moet een functionerende rem (eventueel bediende handrem) hebben.
- Voorspanloc (3) Het rijden met voorspanloc is slechts toegestaan als beide machinisten tot dezelfde Spoorweg behoren. In noodgevallen mag hiervan worden afgeweken. De snelheid moet dan worden beperkt tot maximaal 30 km/h.
- Overige samenstellingsvoorschriften (4) Overigens geschiedt het samenstellen van goederentreinen in Duitsland volgens de DB-voorschriften en in Nederland volgens de NS-voorschriften.

Belasting

(5) De maximum treinbelasting (in tonnen) van een trein op het baanvak Roermond – Dalheim bedraagt voor een loc van de serie:

	Rm – Dh	Dh – Rm
NS 2200/2300	1470	{ 1800
NS 2400/2500	1310	

Art 6

Beremming en rembeproeving

Benodigd rempercentage

(1) Het benodigde rempercentage op het baanvak Roermond-Dalheim is in onderstaande tabel aangegeven:

snelheid	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Dh – Rm	14	18	25	30	40	40	45	45	46	56	68
Rm – Dh	14	18	25	30	40	52	68	87	—	—	—

Aanwezig rempercentage

(2) Het aanwezige rempercentage van een trein wordt als volgt berekend:

$$\frac{\text{aanwezig remgewicht} \times 100}{\text{totaal treingewicht}}$$

Art 6

Krachtvoertuig in stand „P” (3) Bij treinen van niet meer dan 30 assen (excl. loc) moet de rem van het krachtvoertuig op „P” zijn gesteld.

Kleine remproef (4) Bij de kleine remproef in Duitsland moet behalve de remwerking van het laatste voertuig ook die van *alle* eventueel bijgeplaatste voertuigen worden gecontroleerd. Als de laatste remwagen een niet-trapsgewijs losbare rem heeft, moet het lossen van de rem ook worden gecontroleerd bij de voorgaande remwagen met een trapsgewijs losbare rem.

Grote remproef (5) In Duitsland moet de grote remproef ook worden genomen na verstelling van de reminrichtingen alsmede indien alle remmen van de trein overladen waren en men de druk d.m.v. de loskleppen heeft teruggebracht. Voorts moet dit geschieden als de trein meer dan 2 uur opgesteld stond (bij strenge vorst meer dan 1 uur).

Art 6 en 7

Luchtdrukrem onklaar

(6) Wordt van een reizigers- of goederentrein de gehele luchtdrukrem onklaar, dan mag de machinist op het baanvak grens — Dalheim de trein slechts in beweging stellen met toestemming en op aanwijzing van de treindienstleider te Dalheim.

Art 7

Vertrek van de trein (Duitsland)

Vertrekken

(1) De machinist van een goederentrein, die tevens optreedt als chef van de trein, mag te Dalheim vertrekken indien hij zich er van overtuigd heeft, dat de trein voor vertrek gereed is en de treindienstleider hem toestemming en bevel tot vertrek heeft gegeven door het uit de stand „stop” (doen) brengen van het voor de trein geldende uitrijsein.

Vertrekken met lastgeving

(2) In geval een lastgeving Aa of Ab (zie art 13 en bijlage II) aan de machinist is uitgereikt, mag de machinist zonder bevel tot vertrek niet vertrekken.

Art 8

Dienstregeling; snelheid

Vóór tijd
vertrekken,
doorrijden en
aankomen

(1) Andere dan reizigerstreinen mogen op het baanvak Roermond — Dalheim ten hoogste 10 minuten vóór de in de dienstregeling aangegeven tijd vertrekken en doorrijden; de machinist mag de voorgeschreven rijtijd dan niet verkorten.

Een machinist mag de voorgeschreven rijtijd alleen verkorten bij vertraging.

Bezet spoor
of kopspoor

(2) Moet een trein bij uitzondering te Dalheim op bezet spoor of kopspoor binnenkomen, dan moet de mcn daarvoor bij het inrijsein worden gewaarschuwd d.m.v. een lastgeving „Vorsichtsbefehl“ (zie bijlage II). De maximumsnelheid bedraagt dan 30 km/h.

Art 9

Telefoonbediening

Herhaling van
mededelingen

Telefonische mededelingen moeten woordelijk worden herhaald, in Duitsland voorafgegaan door de woorden „Ich wiederhole“ (ik herhaal).

Art 10

Treinseinen

Ontsteken
sluitsein

(1) Het nachtsein van het sluitsein dient te worden ontstoken op het station, waar de trein het laatst vóór invallen van de *schemering* stopt, alsmede zodra de weersgesteldheid (minder dan 100 m zicht) dit nodig maakt.

Verlichtings-
tijden

(2) De verlichtingstijden voor de treinen *in Duitsland* zijn vermeld in bijlage III.

Afnemen en
plaatsen sluitsein

(3) Te Dalheim zorgt het stationspersoneel voor het afnemen en plaatsen van de sluitseinen.

Art 11

**Verplichtingen ten aanzien van de
seinen de de te volgen weg; weg-
kennis**

Punten waarop
de mcn moet
letten

(1) De machinist moet behalve op de seinen langs het te berijden spoor¹⁾ en de hem gegeven seinen in Duitsland ook op het volgende letten:

- op de overwegen;
- of het te berijden spoor vrij is¹⁾;
- op de trein zelf (vooral als hij achterspanmachinist is);

Stoptonend
sein

(2) Is de trein voor een stoptonend sein tot stilstand gekomen, dan geeft de machinist sein Zp 1 (zie SBD). De wachter kan hem dan oproepen met sein Zp 11. Geschiedt er niets, dan herhaalt de machinist sein Zp 1. Blijft dit onbeantwoord, dan moet hij de oorzaak opsporen.
Voor het voorbijrijden van een stoptonend sein zie art 13.

Slechte weg-
gedeelten

(3) De machinist moet eventuele slechte weggedeelten zo mogelijk met geloste remmen berijden.

Wegkennis mcn
(bva grens —
Dalheim)

(4) Heeft, ten gevolge van bijzondere omstandigheden (b.v. omleiding), de machinist van een trein op het baanvak grens — Dalheim geen wegekennis, dan moet het grensstation aan de machinist (die wel de DB-seinen en de VDL VII moet kennen!) een „Vorsichtsbefehl“ of een lastgeving VR (met ten hoogste 40 km/h) overhandigen.

¹⁾ Geldt ook voor de achterspanmachinist.

Art 12

Treinen zonder treinpersoneel

Wanneer
geen tps?

(1) Op onderstaande treinen mag de machinist als ctr dienst doen:

- a. goederentreinen,
 - b. leeg materieeltreinen,
 - c. losse loc's, waaraan ten hoogste 10 voertuigen mogen worden gekoppeld.
- De rijtuigen bedoeld onder b en c mogen niet met reizigers zijn bezet doch wel met personeel van de douane, passencontrole e.d. en eventueel met personeel van slaap- en restauratierijtuigen.

Alle voertuigen moeten aan de doorgaande luchtleiding zijn aangesloten.

Dodeman
gestoord

(2) Indien de dodemansinrichting gestoord is mag de machinist slechts met ten hoogste 50 km/h verder rijden.

Art 13

**Voorbijrijden van een stoptonend
vast sein (Duitsland)**

Lastgeving

(1) Voorbijrijden van een vast sein (b.v. een gestoord hoofdsein) mag uitsluitend geschieden als de machinist in het bezit is van een lastgeving, in de regel lastgeving A, waarvan rubriek b is ingevuld (zie bijlage II) De maximumsnelheid over de achter het sein gelegen wissels bedraagt dan 40 km/h.

Behandelen lastgeving	(2) De treindienstleider of zijn vertegenwoordiger overhandigt een exemplaar van de lastgeving aan de machinist. Deze bevestigt de ontvangst op het stamblad (behalve bij lastgevingen Aa, Ab en Ac) ¹⁾ . De machinist voegt de lastgeving bij het voor Dalheim bestemde treinrapport.
Rangeerdelen	(3) Kan een sein, geldig voor een rangeerbeweging, wegens storing niet worden bediend, dan mag het na mondelinge of telefonische opdracht van de wachter worden voorbijgeleden.

Art 14

Duwen van treinen

Niet over de grens!	(1) Een geduwde trein mag de grens niet zonder bijzondere toestemming van RcEp passeren, behalve in noodgevallen.
---------------------	---

¹⁾ Elke lastgeving moet door de machinist op een zichtbare plaats in de cabine worden bewaard.

Z.n. pilot aan DB vragen!	(2) Indien met een NS-krachtvoertuig over de grens in de richting Duitsland zal worden geduwd ¹⁾ , moet het zich voorop bevindende personeelslid bekend zijn met de weg en de VDL deel VII, of moet aan DB een pilot worden gevraagd.
Maximum-snelheid	(3) De snelheid van een geduwde trein bedraagt ten hoogste 30 km/h.
Bij hulpbehoevende trein	(4) Wanneer een hulpbehoevende trein wordt geduwd, moet het duwen zo langzaam geschieden, dat de trein bij gevaar direct tot stilstand kan worden gebracht. De hoogste toegelaten snelheid bedraagt in dit geval 10 km/h.

Art 15

Trein die een gedeelte van de vrije baan berijdt; werktrein

Vooraf wordt spoor buiten dienst gesteld	(1) Alvorens een trein, die een gedeelte van de vrije baan berijdt („Sperrfahrt“ ²⁾) mag vertrekken, wordt het spoor buiten dienst gesteld („gesperrt“ ²⁾); dit kan ook geschieden voor een trein die naar het volgende station doorrijdt doch op de vrije baan een stationnement heeft (werktrein).
Nummering van „Sperrfahrten“	(2) Als de dienstregeling niet in de tijdtabel voorkomt, krijgen deze treinen doorlopende nummers.
Maximum-snelheid	(3) De maximumsnelheid bedraagt 50 km/h. Voor geduwde treinen zie art 14.

¹⁾ Hieronder wordt ook begrepen „teruggezet“.

²⁾ Voor een bedieningsrit naar of van Herkenbosch wordt het spoor niet buiten dienst gesteld.

Bijzondere voertuigen

Toestemming
voor het inzet-
ten; mededeling
van het uitzetten

(1) Voor het rijden met lichte¹⁾ bijzondere voertuigen op het grensbaanvak moet de begeleider ten hoogste 15 minuten vóór het inzetten toestemming aan post T Roermond vragen en het boekje model 5027 (laten) waarmerken.

Van grensstation
tot grensstation

(2) Het passeren van de grens is slechts in bijzondere gevallen toegestaan. Bijzondere voertuigen, die van het ene naar het andere grensstation rijden, moeten als treinen worden behandeld. Seinen worden hiervoor niet bediend. Toestemming tot binnenkomst te Dalheim wordt gegeven met sein Ra 2 [zie SBD (C 5301)].

¹⁾ Uitgezonderd de voertuigen bedoeld in art 45 B TRR, indien de ontheffing van art 15 (5) VVB van toepassing is, en in art 46 TRR.

Maatregelen bij oponthoud op de vrije baan

Trein kan zon-
der hulp verder.

(1) Komt de trein tengevolge van een onregelmatigheid tussen de grens en Dalheim tot stilstand en is te voorzien dat het oponthoud korter dan 15 minuten zal duren, dan vervolgt de machinist zo spoedig mogelijk de rit en geeft te Dalheim kennis van de onregelmatigheid en de getroffen maatregelen.

Hulpaanvraag

(2) Is hulp nodig en is mondelinge of telefonische kennisgeving niet mogelijk, dan geeft de machinist sein Zp 5 (alarmsein).

Het personeel te Dalheim is verplicht hulp te verlenen na het geven van alarmeisen.

De trein mag nu niet meer in beweging gebracht worden zonder toestemming van de treindienstleider/opzichter te Dalheim.

Het alarmsein ontheft vanzelfsprekend de machinist niet van de verplichting, het mogelijke te doen om eventueel gevaar af te wenden.

Art 18

Melden van onregelmatigheden

Melding
geschiedt
volgens NS-
voorschriften

Onregelmatigheden, beschadigingen en gebreken aan installaties van de spoorweg, aan voertuigen, enz., moeten door de machinist worden gemeld met model 4064 aan de opzichter van het volgende stopstation.

Art 19

Storing van de telefoonverbindingen

In Duitsland
„Vorsichtsbefehl“

Zijn de telefoonverbindingen gestoord, dan ontvangt de machinist in Duitsland een „Vorsichtsbefehl“ (bijlage II) met de opdracht op zicht te rijden.

Art 20

Treinrapport, machinistenrapport, wagenlijst

Treinrapport
Wagenlijst

(1) Voor de goederentreinen moet station Roermond een NS-treinrapport (model 1727A) en twee mechanisch vervaardigde NS-wagenlijsten aan de machinist overhandigen. De machinist vult het treinrapport aan en geeft het met de wagenlijsten en de overige documenten te Dalheim af aan het personeelslid dat deze komt ophalen.

Te Dalheim ontvangt de machinist een NS-treinrapport en drie DB-wagenovergavestaten (model Köl 701). Hij vult het treinrapport aan en geeft het met de wagenovergavestaten en overige documenten te Roermond af.

McN vult NS-
machinisten-
rapport in

(2) De NS-machinist vult een NS-model machinistenrapport in.

Art 21

Baanvak-snelheid, snelheidsbeperkingen e.d.

Baanvak-
snelheid, vaste
snelheidsbeper-
kingen

(1) De hoogste toegelaten snelheid op het baanvak grens — Dalheim, zowel op de vrije baan als bij binnenkomst op de verschillende stationssporen, blijkt uit de grafische snelheidsaanduiding op de baanvaktekening (bijlage V).

Bekendmaking
tijdelijke snel-
heidsbeperkingen
d.m.v. de „La“

(2) Tijdelijke snelheidsbeperkingen en stoppen worden ter kennis van het NS-personeel gebracht door middel van de „La“ („Langsamfahrstellen“), een wekelijks¹⁾ verschijnende asv van de Bundesbahndirektion, o.a. verstrekt aan het betrokken NS-rayon Ep.

De „La“ geldt van zondag 0 uur tot zaterdag 24 uur. Een overzichtskaartje vermeldt de nummers van de betreffende baanvakken.

Tussentijds
opheffen
tijdelijke
snelheids-
beperkingen

Wanneer een tijdelijke snelheidsbeperking tussentijds wordt opgeheven of niet doorgaat, dus terwijl deze nog in de „La“ voorkomt en de seinen nog langs de baan staan, wordt dit voor het krachtvoertuigpersoneel aangeduid door een *wit kruis* (zie Afd A van het SBD) op de seinen Lf 1 en Lf 2.

¹⁾ 's Winters 14-daags.

's Nachts en bij slecht zicht wordt het ongelidig gemaakte sein Lf 1 verlicht. Machinisten moeten de „La” op het grensdienstbaanvak bij zich hebben.

Betekenis der diverse kolommen

(3) De opschriften van de kolommen 1 t/m 9 betekenen het volgende:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
v o l g n r	in station (los-plaats) of tussen de stations (posten)	Plaats-aanduiding	Bijzonderheden en toegelaten snelheid	Perioden waarin of treinen waarvoor de snelheidsbeperking geldt	Geldig met ingang van	Vervalt met ingang van		Redenen en verdere aanduidingen

+ (in kolom 1) = *nieuwe* snelheidsbeperking, of wijziging in de bestaande.

Vervaldatum z.n. zelf invullen

(4) Bij de snelheidsbeperkingen, waarvan de vervaldatum (kolom 7) in de „La” nog niet is aangegeven, draagt de Rc Ep zorg, dat de vervaldatum wordt ingevuld, zodra hierover bericht wordt ontvangen.

Aanvullende gegevens bijschrijven

(5) Worden nog aanvullende gegevens verstrekt, b.v. nieuwe snelheidsbeperkingen, dan draagt de Rc Ep zorg, dat deze aan het slot van de „La” worden bijgeschreven en dat tevens bij het betreffende baanvak wordt verwezen naar de bijschrijving.

Art 22

Rangeren

- Maximum-snelheid** (1) Bij het rangeren met losse krachtvoertuigen bedraagt de maximumsnelheid 40 km/h; voor de overige rangeerbewegingen 25 km/h.
- Letten op wisselstand e.d.** (2) De machinist moet letten op de stand van wissels, waar deze door wisselseinen wordt aangegeven en van spoorafsluitingen e.d.
- Begeleiding steeds verplicht** (3) Indien in Duitsland met een NS-krachtvoertuig een rangeerbeweging wordt uitgevoerd, moet het steeds worden begeleid door een DB-personeelslid, dat voor de veiligheid verantwoordelijk is.

Art 23

Toegang tot de cabine en de bagagewagen

- In Duitsland** (1) Model Ep 175 (toegang tot de cabine), de modellen B 1 met stempel „D” en model Ep 179 (toegang tot de bagagewagen) zijn ook op het Duitse deel van het grensdienstbaanvak geldig.
- In Nederland** (2) Het DB-model 948801 is ook op het Nederlandse deel van het grensdienstbaanvak geldig voor het meerijden in de cabine.
- Aantal personen** (3) In de cabine van de DB-krachtvoertuigen en de NS-DE-loc's mogen zich gelijktijdig ten hoogste 4 personen bevinden.

Art 24

Behandeling reizigerstreinen door treinpersoneel

- Samenstelling van de trein** (1) Het laatste of voorlaatste voertuig van de trein moet een functionerende rem (eventueel: bediende handrem) hebben.
- Beremming en rembe-proeving** (2) Het benodigde rempercentage op het baanvak Roermond-Dalheim is in onderstaande tabel aangegeven:

Snelheid:	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
Rm-Dh:	14	18	25	25	32	40	50	61	72	85	100
Dh-Rm:	14	18	25	25	30	36	45	45	45	54	63

- Gegevens DB-loc's** (3) Van onderstaande DB-loc's bedragen het eigen gewicht en het remgewicht (in tonnen):

serie	eigen gewicht	stand P
211/212	62	65
216	75	70

- Kleine remproef** (4) Bij de kleine remproef in Duitsland moet behalve de remwerking van het laatste voertuig ook die van alle eventueel bijgeplaatste voertuigen worden gecontroleerd.

Te Dalheim wordt kleine remproef genomen na locomotief wisselen.
De ctr is er voor verantwoordelijk, dat de voorgeschreven remproef wordt genomen.

Treinseinen	(5) Te Dalheim zorgt het stationspersoneel voor het afnemen en plaatsen van de sluitseinen. De ctr moet letten op het tijdig ontstoken zijn van alle treinseinen (dus ook van het frontsein).
Vertrek van de trein (Duitsland)	(6) De ctr geeft het bevel tot vertrek overdag mondeling of met de vertrekstaf en 's nachts met een groen licht; in beide gevallen voorafgegaan door het sein „let op” met de mondfluit.
Melden van onregelmatigheden	(7) Onregelmatigheden, beschadigingen en gebreken aan installaties van de spoorweg, aan voertuigen, enz., moet de ctr melden met model 4064 aan de opzichter van het volgende stopstation.
Treinrapport	(8) De ctr van een trein naar Duitsland moet een NS-treinrapport model 1660 invullen. Hij geeft 1 exemplaar af te Roermond en te Dalheim. De ctr die een trein uit Duitsland te Dalheim overneemt, vult een NS-treinrapport model 1660 in. Hij geeft 1 exemplaar te Roermond af.
Materieelrapport	(9) a. De ctr van een trein naar Duitsland moet een internationaal materieelrapport model 1791 invullen. Hij geeft 1 exemplaar af te Roermond en te Dalheim. Bovendien overhandigt hij te Dalheim 3 exemplaren — waaronder het unicaat — aan de DB-ctr.

b. De ctr die een trein uit Duitsland te Dalheim overneemt van een DB-ctr ontvangt van hem 2 internationale materieelrapporten, verifieert deze en wijzigt beide exemplaren als er voertuigen worden uit- of ingezet. Bovendien vult hij in de kop zijn naam en standplaats in.

Eén exemplaar hecht hij aan zijn treinrapport en het andere exemplaar geeft hij te Roermond af.

BIJLAGE I

Duitse vertaling van enkele spoorwegtermen ten
behoefte van het rijdende personeel

- A. Algemeen
- B. Beremming, enz.
- C. Seinen, veiligheid, enz.
- D. Dienstregeling, treinenloop
- E. Emplacement en vrije baan
- F. Functies personeel

A. Algemeen

achterloper	der Nachläufer
achteruit!	zurücksetzen!
aflosstation (zie art 4)	der Betriebswechsel- bahnhof
cabine (krachtvoertuig)	der Führerstand
defect	schadhaft
grens(dienst)baanvak	die Grenz(betriebs)strecke
ontvangst bevestigen	den Empfang bescheinigen
opbellen	anrufen
plaats (ter plaatse)	die Stelle (zur Stelle)
rangeerdeel	die Rangierabteilung
rijden	fahren
rijd naar mij toe! (rangeeropdracht)	herkommen!
rijd van mij weg! (rangeeropdracht)	wegfahren!
telefoon	der Fernsprecher
vooruit!	vorziehen!

B. Beremming enz.

benodigd rempercentage	Mindestbremshundertstel
grote remproef	die volle Bremsprobe
hoofdreservoir	der Hauptluftbehälter
kleine remproef	die vereinfachte Bremsprobe
lossen! (remmen-)	Bremse lösen!
luchtslang	der Bremsschlauch
remblok (blokken)	der Bremsklotz (-klötze)
remkraanhandel	der Führerbremshebel
remmen!	Bremse anlegen!
remmen in orde!	Bremse in Ordnung!
totaal remgewicht (loc + voertuigen)	das Gesamtbremsgewicht
tripleklep	das Steuerventil
een vaste luchtleiding	eine ortfeste Druckluft- anlage

C. Seinen, veiligheid enz.

ruitbord (sein Bü 2 SBD)	die Rautentafel
afsluitbord	die Deckungsscheibe
afsluitsein (lantaarn)	das Gleisperrsignal
alarmsein	das Notsignal
baak	die Vorsignalbake
bord	die Tafel
bijzondere voertuigen (lorries e.d.)	die Kleinwagen
bijzetten, een beetje	aufdrücken

dekken van het gevaarpunt	das Abriegeln der Gefahrstelle
doorschietruimte	der Durchrutschweg
fluiten	pfeifen
frontsein	das Zugspitzensignal
frontsein, bestaande uit 3 (witte) lichten	Dreilicht-Spitzensignal
gevaarsein	das Schutzhaltsignal
hoofdsein	das Hauptsignal
inrijsein	das Einfahrtsignal
knalsein	die Knallkapsel
kruisen	kreuzen
kruising	die Kreuzung
lastgeving Ab opmaken (een —)	(einen) Befehl Ab ausstellen
lastgeving Ba uitreiken	(einen) Befehl Ba aushändigen
lastgeving „Vorsichts- befehl“ in ontvangst nemen (de —)	den Vorsichtsbefehl entgegennehmen
„let op“, sein-	das Achtungssignal
oprijden, toestemming tot oprijsein	die Fahrerlaubnis
rangeerseinen (met de arm en hoorbaar, sluitsein	das Ersatzsignal (Zs 1)
stand „reken op stoppen aan het volgende sein“	die Rangiersignale
stand „reken op Hp 2 aan het volgende sein“	das Zugschlussignal
	die Stellung „Zughalt erwarten“ (Vr O), die Warnstellung
	die Stellung „Langsam- fahrt erwarten“ (Vr 2)

stand „voorbijrijden toe- gestaan met ten hoog- ste 40 km/h	die Stellung „Langsam- fahrt (Hp 2)“
stand „voorbijrijden toe- gestaan“	die Fahrtstellung, die Stellung „Fahrt“
stopontspoorblok	die Gleissperre
stopponend sein	ein Signal in Haltstellung
voorbij — rijden (ten onrechte)	— überfahren
voorsein	das Vorsignal
vooruit	vorwärts
uitrijsein	das Ausfahrtsignal
verkeerd spoor rijden	auf falschem Gleis fahren
veiligheidsmaatregelen	die Sicherheitsmass- nahmen
wisselstand, op de — letten	auf die Stellung der Weichen achten

D. Dienstregeling, treinenloop

dienstregeling	der Fahrplan
duwen, geduwde trein	schieben, ein geschobener Zug
extra trein ¹⁾	der Sonderzug

¹⁾ Trein die slechts éénmaal of een beperkt aantal dagen rijdt.

goederentrein	der Güterzug
grafiek (dienstregeling)	der Bildfahrplan
helling	die Neigung
hulptrein, dringende	ein dringlicher Hilfszug
laten vertrekken van een trein	das Ablassen eines Zuges
materieelrapport/ wagenlijst	die Wagenliste
opdrukken	nachschieben
opdruklocomotief	die Schiebelokomotive
reizigerstrein	der Reisezug
snelheid, maximum-	die Höchstgeschwindig- keit
snelheidsbeperking	die Geschwindigkeits- beschränkung
stoppen (de trein stopt)	halten (der Zug hält)
laten stoppen	stellen, anhalten
trein kan niet verder worden vervoerd	der Zug ist liegege- blieben
treinrit waarbij uitslui- tend personeel (van de Spoorweg, Wagons- Lits, douane e.d.) wordt vervoerd	die Personalfahrt
treinrapport	der Fahrtbericht
tijdtafel	der Buchfahrplan
vertraging	die Verspätung
vertrekken	abfahren
vertrekstaf	der Befehlsstab

BIJLAGE I (vervolg)

E. Emplacement en vrije baan

ahob	die zugbediente Halbschranke
(h)aki	die Blinklichtanlage
ballast	der Schotter
blokpost	die Blockstelle, Zugfolge- gestelle
dwarssligger	die Schwelle
enkelsporig baanvak	die eingleisige Strecke
handwissel	die ortsgestellte Weiche
kilometerpaal	der Kilometerstein
kopspoor	das Stumpfgleis
lokaalspoorweg	die Nebenbahn
omgrenzingsprofiel	die Fahrzeug-Begren- zungslinie
omrijspoor	das Umfahrgleis
overweg	der Bahnübergang
overweg zonder bomen	ein unbeschränkter Bahnübergang
ontsporen	entgleisen
perron	der Bahnsteig
ploeg (wegonderhoud)	die Rotte
post T	das Befehlsstellwerk
profiel van vrije ruimte	die Lichtraum- Umgrenzungslinie
rangeerterrein	der Rangierbahnhof
seinhuis	das Stellwerk
spoor	das Gleis
spoorstaaf	die Schiene

BIJLAGE I (vervolg)

station	der Bahnhof
vrije ruimte-merk	das Grenzzeichen
stootjuk	der Prellbock
wissel	die Weiche

F. Functies personeel

chef tractie/mat	der Bw-Vorsteher
chef v.d. trein	der Zugführer
conducteur	der Schaffner
machinist	der Lokführer
(perron) opzichter	der Aufsichtsbeamte
overwegwachter	der Schrankenwärter
ploegbaas	der Rottenführer
rangeerder	der Rangierer
rijdend opzichter	der Betriebsmaschinen- kontrolleur (Bmktr)
schouwer	der Streckenwärter, Streckenläufer
seinhuiswachter	der Stellwerkswärter
stationschef	der Bahnhofsvorsteher
tractieopzichter (op depot)	der Lokdienstleiter (im Bw)
treincontroleur	der Zugrevisor
treindienstleider	der Fahrdienstleiter
treinpersoneel	das Zugbegleitpersonal
trein- en locpersoneel	das Zugpersonal
wagenmeester	der Wagenmeister

BIJLAGE II

Modellen van de lastgevingen

BEFEHL A

Zug / Sperrfahrt _____

a) fährt ohne Ausfahrtsignal aus

b) fährt vorbei am – Halt zeigenden – gestörten –

Einfahrtsignal _____, Sperrsignal _____/_____

Zwischensignal _____, Sperrsignal _____/_____

Ausfahrtsignal _____, Sperrsignal _____/_____

Deckungssignal _____ der Deckungsstelle _____

Blocksignal _____ der $\frac{\text{Block}}{\text{Abzweig}}$ stelle _____

Selbstblocksignal Nr. _____/_____/_____/_____

c) fährt ohne Signal – ein – weiter

d)

_____, den _____ 19 _____ Uhr _____ Min
Der Fahrdienstleiter Erhalten (____mal)_____
Name, DienststellungGültiges unter Benutzung der Querlinien umrahmen!
Nichtzutreffendes im umrahmten Teil schräg streichen!

Lastgeving A

Trein/„Sperrfahrt“ _____

a) vertrekt zonder uitrijsein

b) rijdt voorbij – stoptonend – gestoord –

inrijsein _____ afsluitsein _____

tussensein 1) _____ afsluitsein _____

uitrijsein _____ afsluitsein _____

afstandssein _____ van post _____

bloksein _____ van $\frac{\text{blok-}}{\text{aansluitings-}}$ post _____

automatisch bloksein nr _____/_____/_____/_____

c) rijdt zonder sein – binnen – verder

d)

_____ 19 _____ uur _____ min.

de treindienstleider ontvangen (____x)

(naam, functie)Het van toepassing zijnde met behulp van
de dwarsstrepen omramen!
Het niet van toepassing zijnde in het
omraamde deel schuin doorstrepen!

- 1) Een tussensein bij de DB is een hoofdsein, dat op een station is
-
- geplaatst tussen inrijsein en uitrijsein.

Vorsichtsbefehl

Zug/Sperrfahrt _____ fährt	
im Bahnhof _____	
zwischen _____	und _____
(Zugmeldestelle) (Zugmeldestelle)	
von _____ km	bis km _____
in _____	
vorsichtig	
mit höchstens _____ km/h _____	
Grund Nr. _____	
Nichtzutreffendes im umrahmten Teil schräg streichen	

1. Weichen ausser Abhängigkeit von den Signalen
2. Einfahrgleis ist – teilweise besetzt – Stumpfgleis
3. Bauarbeiten – Schäden am Oberbau
4. Erster Zug nach Bauarbeiten
5. Rotte nicht verständigt
6. Bahnübergang nicht ausreichend gesichert
7. Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört
8. Gesicherter Schienenbruch
9. Ungesicherter Schienenbruch. Auf Zeichen des Postens an der Bruchstelle achten.

10. _____

_____ den _____ 19____ Uhr _____ Min

Der Fahrdienstleiter

Erhalten (____mal)

_____ (Name, Dienststellung)

LASTGEVING „VORSICHTSBEFEHL“

Trein/„Sperrfahrt“ _____ moet
op het station _____
tussen _____ en _____
van _____ km _____ to t _____ km _____
ter hoogte van _____

voorzichtig rijden

met ten hoogste _____ km/h _____

Reden Nr _____

Het niet van toepassing zijnde in het omraamde deel schuin doorstrepen.

1. Geen verband tussen wissels en seinen
2. Trein komt binnen op – gedeeltelijk bezet spoor – kopspoor
3. Werkzaamheden – beschadiging van de bovenbouw
4. Eerste trein na beëindiging werkzaamheden aan of naast het spoor
5. Ploeg niet ingelicht
6. Overweg onvoldoende beveiligd
7. Verbinding tussen treindienstleidersposten gestoord
8. Beveiligde spoorstaafbreek
9. Onbeveiligde spoorstaafbreek
Letten op tekenen van het bij de breek aanwezige personeel.
10. _____

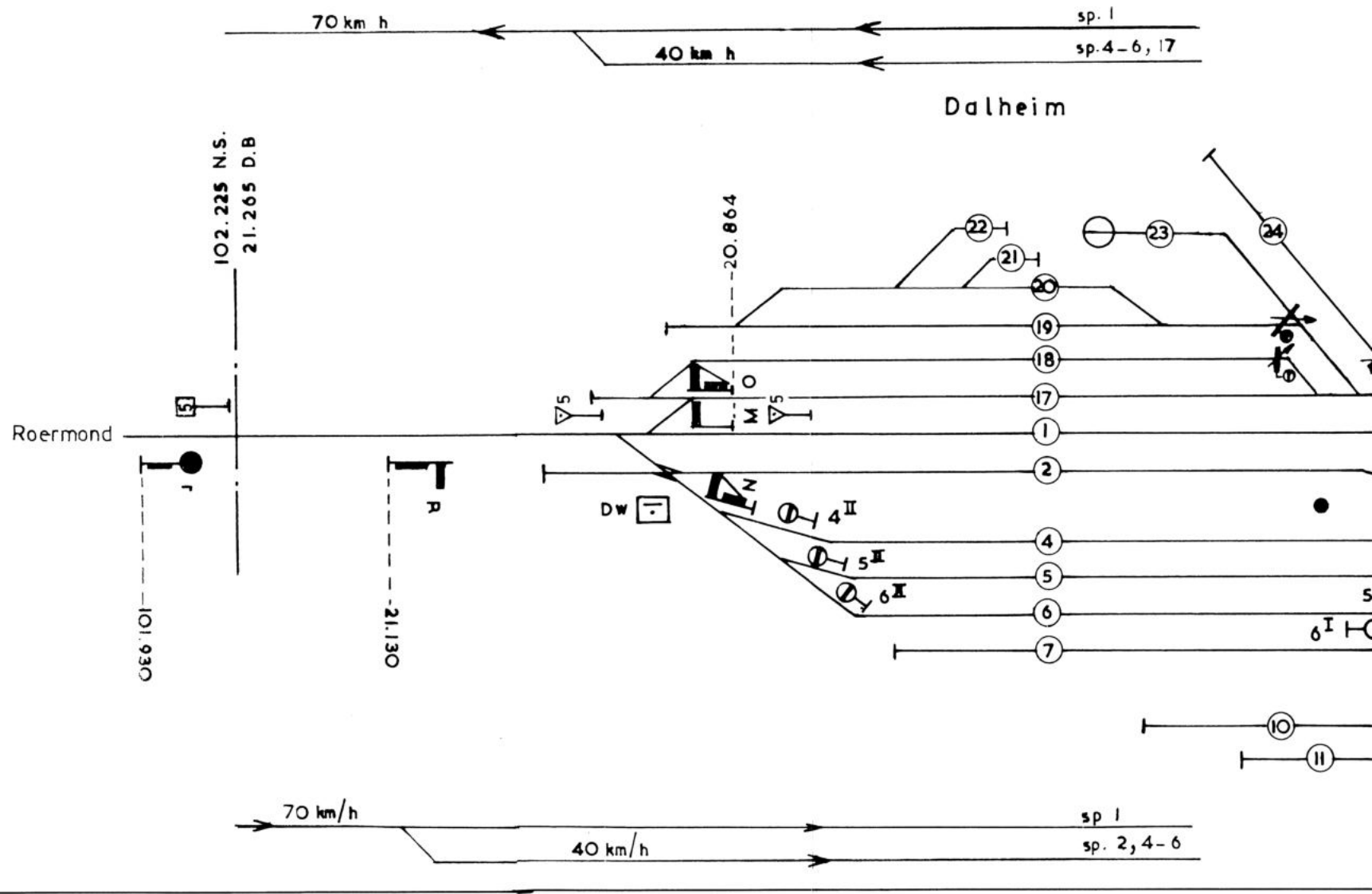
BIJLAGE II

_____ den _____ 19 ____ uur ____ min.

de treindienstleider

Ontvangen (→ x)

_____ (naam, functie)



sp. I
h
sp. 4-6, 17

Dalheim

