

FOLD. 61
18235

INTEL

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

This Document contains information affecting the National Defense of the United States, within the meaning of Title 18, Sections 793 and 794, of the U.S. Code, as amended. Its transmission or revelation of its contents to or receipt by an unauthorized person is prohibited by law. The reproduction of this form is prohibited.

SECRET
SECURITY INFORMATION

50X1-HUM

| | | | |
|----------------|--------------------------|-----------------|-------------|
| COUNTRY | Czechoslovakia | REPORT | |
| SUBJECT | Railroad Service Manuals | DATE DISTR. | 29 May 1953 |
| DATE OF INFO. | | NO. OF PAGES | 1 |
| PLACE ACQUIRED | | REQUIREMENT NO. | RD |
| | | REFERENCES | 50X1-HUM |

THE SOURCE EVALUATIONS IN THIS REPORT ARE DEFENSIVE.
THE APPRAISAL OF CONTENT IS TENSITIVE.

50X1-HUM

The attached Czech railroad manuals, listed below, are forwarded to your office for retention.

Enclosures:

- (A) Manual A5-C: Technical Organization of Railroad Operation, issued 1 October 1951.
- (B) Manual D3-C: Operating Procedures, issued 18 May 1952.
- (C) Manual V9-C: Braking System, issued 1 April 1947.

[Redacted]

SECRET

[Redacted]

50X1-HUM

50X1-HUM

| | | | | | | | | | |
|-------|------|------|-----|-----|-----|-----|---|--|--|
| STATE | ARMY | NAVY | AIR | FBI | AEC | OCD | x | | |
|-------|------|------|-----|-----|-----|-----|---|--|--|

Washington Distribution Indicated By "X"; Field Distribution By "#".

CSD

Dopravní předpis

50X1-HUM

PRO VLAKVEDOUČI, PRŮVODČI, STROJVEDOUČI,
KADRAŽNÍ A VEDOUČI POSUKU



Plati od 18. května 1952

1952

D 3 - č.

50X1-HUM

Page Denied

ČSD

Dopravní předpis

**PRO VLAĀKVEDOUĆÍ, PRŮVODĆÍ, STROJVEDOUĆÍ,
NĀDRAŹNÍ A VEDOUĆÍ POSUNU**

Platí od 18. května 1952



1952

Vedení: Ústřední ředitelství státních drah.

Tisk: Materiální ústředna.

Rozdělovač:

Ministerstvo dopravy.

Ústřední ředitelství ČSD.

Oblastní ředitelství ČSD.

Provozní úseky.

Stanice.

Výtopny.

Závodní školy práce.

Vlakvedoucí (osobní přiděl).

Průvodčí (osobní přiděl).

Strojvedoucí (osobní přiděl).

Nádražní (osobní přiděl).

Vedoucí posunu (osobní přiděl).

Zavedeno opatřením ústředního ředitelství státních drah

č.932.1/52-531/1951.

OBSAH:

| | Strana |
|---|--------|
| ČÁST I. | |
| Základní ustanovení. | |
| Všeobecná ustanovení | 17 |
| Zachování pořádku a bezpečnosti provozu | 22 |
| Pokyny pro zachování osobní bezpečnosti při práci | 23 |
| Základní pojmy dopravních předpisů | 25 |
| ČÁST II. | |
| Zařízení drah. | |
| Všeobecná ustanovení | 28 |
| Dopravní a širá trať | 30 |
| Hodiny, rozhlas | 30 |
| Koleje | 31 |
| Výhybky, výkolejky, kolejové zábrany | 32 |
| Zajištění výměn | 35 |
| Výměnové klíče | 37 |
| Zaklínované výhybky | 40 |
| ČÁST III. | |
| Posun. | |
| Všeobecná ustanovení | 41 |
| O posunu vzhledem k jízdám vlaků | 45 |
| Současný posun na několika místech | 47 |
| Posun přes přejezdy | 47 |

| | Strana |
|--|--------|
| O používání brzd, zarážek a sochorů | 47 |
| Způsoby posunu | 49 |
| Odraz a spouštění vozů | 54 |
| Posun trhnutím | 56 |
| Opatření, aby vozidla neujela | 57 |
| Jízdy lokomotiv a motorových vozů ve stanici mimo obvod výtopny | 58 |

ČÁST IV.

| | |
|---|----|
| Služba vozová. Nakládání vozů | 59 |
|---|----|

ČÁST V.

O sestavení vlaků.

| | |
|---|----|
| Všeobecná ustanovení | 62 |
| Všeobecná ustanovení o zařadování vozů do vlaků | 64 |
| Řadění vlaků | 64 |
| Doprava motorových a přípojných vozů | 70 |
| Doprava lokomotiv a tendrů | 70 |
| Spojování vozidel | 72 |
| Zatížení vlaků | 73 |

ČÁST VI.

O brzdách a brzdění vlaku.

| | |
|---|----|
| Popis brzd | 76 |
| Tlakové brzdy | 78 |
| Zkoušky průběžné brzdy | 81 |
| Ruční brzdy | 83 |
| Způsoby brzdění | 83 |
| Zařadění obrzděných vozů | 85 |
| Výměra a výpočet brzdicí váhy | 86 |
| Všeobecné pokyny k obsluze brzd | 89 |
| Opatření při poruchách průběžné brzdy | 92 |

ČÁST VII.

| | |
|----------------------|----|
| Jízdní řád | 94 |
|----------------------|----|

Strana

ČÁST VIII.**Dispošiční služba a řízení vlakové dopravy.**

| | |
|-------------------------------------|-----|
| Všeobecná ustanovení | 101 |
| Dispošiční služba | 102 |
| Zavádění a odřikání vlaků | 104 |

ČÁST IX.**Výprava a doprava vlaků.**

| | |
|--|-----|
| Zajištění jízd vlaků | 106 |
| Křižování | 106 |
| Odhláška | 106 |
| Všeobecné povinnosti zaměstnanců při zpoždění vlaků | 107 |
| Ohlašování vlakové dopravy staničním a traťovým zaměstnancům | 108 |
| Zpravování vlakového mužstva | 108 |
| Mimořádné zastavení vlaku ve stanici | 112 |
| Mimořádné projíždění vlaků | 113 |
| Vjezd vlaku na obsazenou kolej | 114 |
| Výprava vlaků | 115 |
| Výprava vlaků s náskokem | 116 |
| Použití dob jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost | 117 |
| Rychlost jízdy vlaků | 119 |
| Rychlost jízdy přes výhybky a kolejové křižovatky | 120 |
| Doprava vlaků s postrkem | 120 |
| Doprava vlaků se zařadenou činnou lokomotivou | 123 |
| Doprava zátěže strojovým vlakem | 124 |
| Zabezpečení přejezdů za vlakové dopravy | 125 |

ČÁST X.**Vlakové mužstvo.**

| | |
|---|-----|
| Všeobecná ustanovení | 126 |
| Povinnosti vlakového mužstva před odjezdem z výchozí stanice | 130 |
| Povinnosti vlakového mužstva za jízdy vlaku | 133 |
| Povinnosti vlakového mužstva před zastavením vlaku ve stanici a za jeho pobytu | 136 |
| Postup při mimořádném zastavení vlaku na trati | 139 |
| Co je třeba učiniti, stane-li se za jízdy vlakvedoucí, strojvedoucí nebo topič neschopným práce | 141 |

| | Strana |
|--|--------|
| Jízda vlaku s trati po částech | 142 |
| Návrat vlaku s trati z nepředvídaných důvodů | 143 |
| Obsluha hlavních návěstidel | 144 |
| Odchylná ustanovení pro nákladní vlaky doprovázené jen vlak- vedoucím | 144 |

ČÁST XI.

Vlakopis a jeho přílohy.

| | |
|-------------------------|-----|
| Výkaz vozidel | 146 |
| Vlakopis | 149 |

ČÁST XII.

Vlaky jedoucí na širou trať a s trati.

| | |
|--|-----|
| Pracovní vlaky | 155 |
| Vlečkové vlaky | 158 |
| Nakládání vozů na širé trati | 159 |

ČÁST XIII.

Výjimky z pravidelného provozu.

| | |
|---|-----|
| Všeobecná ustanovení o výlukách kolejí | 160 |
| Předvídaná výluka koleje | 160 |
| Nepředvídaná výluka koleje | 160 |
| Jízdy po nesprávné koleji | 161 |
| Předvídané jízdy vlaků po nesprávné koleji | 161 |
| Nepředvídané jízdy vlaků po nesprávné koleji | 162 |
| Výluka služby na hradlech a hláskách v určitých částech dne | 163 |
| Výluka dopravní služby ve stanicích | 163 |
| Dopravní klid | 164 |

ČÁST XIV.

Jízdy drobných vozidel.

ČÁST XV.

Jízdy vlaků a drobných vozidel za nemožného dorozumění.

| | |
|--------------------------------|-----|
| Jízdy podle rozhledu | 167 |
| Povolenky | 169 |

Strana

ČÁST XVI.

Mimořádné události.

| | |
|--|-----|
| Všeobecná ustanovení | 171 |
| Opatření v zimní době | 172 |
| O dopravě cestujících a věcí, je-li trať nesjízdná | 173 |
| Ujetí vozidel. Přetržení vlaku | 174 |
| Pomocné vlaky | 176 |

PŘÍLOHY

| | |
|--|-----|
| 1. Tabulky brzdících procent | 180 |
| 2. Podmínky pro zařadování vozů do vlaků vzhledem k rychlostem | 190 |
| 3. Závady na brzdách | 192 |
| 4. Seznam předpisů a pomůcek pro výkon dopravní služby, které musí mít zaměstnanci výkonné dopravní služby při práci | 194 |

VZORCE.

| | |
|--|-----|
| 4. Záznam pro sestavu vlaku | 197 |
| 5. Zátěžová hlášenka | 199 |
| 7. Všeobecný rozkaz | 200 |
| 8. Rozkaz k opatrné jízdě | 203 |
| 9. Zpráva o brzdění | 206 |
| 10. Výkaz vozidel | 207 |
| 11. Vlakovpis | 208 |
| 12. Vlakovpis pro strojový vlak | 211 |
| 15. Povolanka pro jednokolejnou trať | 213 |
| 16. Povolanka pro pravou kolej dvoukolejné trati | 214 |
| 17. Povolanka pro levou kolej dvoukolejné trati | 215 |

**MUSÍME ZAVÉST PŘÍSNÝ PORÁDEK
DO DOPRAVY!**

Klement Gottwald

ČÁST I.

ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ.

Všeobecná ustanovení

1. Úkolem československých státních drah, národního podniku, jest sloužiti všemu pracujícímu lidu a plniti přesně úkoly uložené jim lidově demokratickým zřízením. Úkol ČSD.

2. Každý zaměstnanec jest čestně zavázán dělnické třídě a ostatnímu pracujícímu lidu starati se za všech okolností o to, aby železniční provoz byl pravidelný, bezpečný, rychlý a hospodárny. Tento požadavek může býti zajištěn jen dodržováním dopravního předpisu a ukázněností zaměstnanců. Základní povinnost zaměstnanců ČSD.

Všichni zaměstnanci jsou povinni podporovati socialistické, údernické, zlepšovatelské a novátorské hnutí a soutěžení provozních zaměstnanců a těžiti z něho co nejvíce ve prospěch dopravy.

3. Dopravní předpisy vydává ústřední ředitelství. Obsahují ustanovení pro výkon dopravní služby na všech hlavních a vedlejších tratích s veřejnou přepravou, provozovaných československými státními drahami. Vydávání dopravních předpisů.

Tyto předpisy jsou závazné i pro přípojový styk s drahami pro přepravu neveřejnou (vlečkami).

Pro některé trati s jednoduchými poměry mohou býti vydána odchylná ustanovení v „Předpisu pro zjednodušenou dopravní službu.“

4. Pro výkon dopravní služby na tratích se zvláštním způsobem provozu (dráhy ozubnicové, lanové, úzkorozchodné s podvalníkovou dopravou a banalisované) vydává ústřední ředitelství odchylné nebo doplňující předpisy.

5. Změny v předpisech jsou vyhrazeny ústřednímu ředitelství.

6. Každému zaměstnanci výkonné služby musí býti přiděleny dopravní předpisy, předepsané pro práci, kterou má vykonávati. Příděl předpisů.

Znalost
dopravních
předpisů.

7. Výpravčí a všichni zaměstnanci, pověřeni dozorem na výkon dopravní služby, jsou povinni prokázat úplnou znalost dopravních předpisů.

Ostatní zaměstnanci výkonné služby musí prokázat znalost dopravních předpisů, určených pro obor služby, kterou mají konati.

8. Zaměstnanci ostatních služebních odvětví, pokud výkon jejich služby vyžaduje vstupu do kolejiště, jsou povinni znáti pokyny pro zachování osobní bezpečnosti při práci.

Školení
a zkoušení
zaměstnanců.

9. Dopravní zaměstnanci musí být pravidelně školeni o obsahu předpisů, jakož i o rozkazech a nařízeních, týkajících se jejich práce.

10. Každý zaměstnanec, který má být použit k samostatnému výkonu některé složky dopravní služby, musí vykonati pracovní zkoušku nebo aspoň zkoušku způsobilosti.

Nekonali-li zaměstnanec dopravní službu déle než rok, musí vykonati před zařazením do dopravní služby opětovaci dopravní zkoušku.

Pokud tyto podmínky nebyly splněny, nesmí být zaměstnanec svěřen samostatný výkon; za to odpovídá přednosta domovské služebny.

11. Zaměstnanci, konající dopravní službu, musí být občasně přezkušováni ve stanovených dobách k tomu určenými zaměstnanci. Neprokáží-li při tomto přezkoušení nebo při jiné příležitosti nezbytné znalosti pro výkon služby, kterou mají konati, musí být ihned zbaveni služby na tak dlouho, dokud novou zkouškou neprokáží potřebný rozsah znalostí.

12. Podrobná ustanovení pro školení, zkoušení a přezkušování zaměstnanců obsahují zvláštní předpisy.

Tělesná
a smyslová
způsobilost
zaměstnanců.

13. K výkonné dopravní službě smějí být přidělováni jen tělesně a smyslově způsobilí zaměstnanci.

Osoby, nerozeznávající barvy, nedoslýchavé nebo krátkozraké, nesmějí být použity při výkonné službě, pokud by tyto vady byly na újmu bezpečnosti provozu nebo jejich osobní bezpečnosti.

Služební šat
— odznak.

14. Dopravní zaměstnanci kromě strojních čet nosí ve službě služební šat nebo služební odznak. Výpravčí vnější služby musí mít mimo to červenou čapku.

Služebním odznakem vlakvedoucího jest návěštní trubka, kterou musí nositi zjevně na řemínku.

Služebním odznakem vedoucího posunu samostatných posunovacích čt jest 4 cm široká červená páska kolem čapky.

15. Ve styku s obecnstvem musí býti každý zaměstnanec rozhodný, zdvořilý, v mezích svých povinností ochotný a nesmí kouřiti.

Styk
s obecnstvem.

16. Organisaace práce v podniku a bezpečnost provozu jest založena na strohé a uvědomělé pracovní kázni.

Co je základem
bezpečnosti
provozu.

Všem zaměstnancům se ukládá čestná a uvědomělá socialistická součinnost, která jest nezbytným předpokladem zvýšené produktivity práce a příznivých pracovních výsledků. Tato součinnost, založená na vztazích vzájemné důvěry, družby a soudružství, jest spolehlivým ukazatelem zaměstnancovy oddanosti k podniku i k nejvyšším zájmům dělnické třídy a jest zároveň dokladem jeho politické vyspělosti.

17. Zaměstnanci se musí k představeným chovati slušně a ukázněně; jsou povinni uposlechnouti a bez zbytečných průtahů svědomitě vykonati příkazy představených, které nejsou v rozporu s předpisy a nařízeními.

Jak se musí
plnit rozkazy.

Rozkazy mají býti krátké a jasné. Za daný rozkaz odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej provádí.

Jestliže by provedení rozkazu odporovalo ustanovením předpisu, projeví zaměstnanec, jenž má rozkaz vykonati, ihned své pochyby o správnosti rozkazu. Trvá-li představený na provedení rozkazu a pochybnost zaměstnance nebyla vyvrácena, splní jej zaměstnanec jen na písemný příkaz. Kdyby však rozkaz zřejmě ohrožoval bezpečnost dopravy, nesmí jej zaměstnanec splniti a případ ohlásí ředitelství i bez zachování nařízeného postupu.

Kdo přijímá pouze ústní nebo telefonický rozkaz, týkající se dopravních opatření v zájmu bezpečnosti provozu, musí jej opakovati, aby bylo zřejmo, že rozkaz správně pochopil.

Je-li předpisem nařízeno dáti rozkaz nebo hlášení „osobně“ musí se tak státi za osobního styku zúčastněných zaměstnanců. Je-li nařízeno dáti rozkaz nebo hlášení „přímo“, může se tak státi i telefonicky, avšak bez prostředníků.

18. Pití lihovin, kromě piva do 7°, a spaní v pracovní době je zakázáno.

Co je třeba
zaříditi,
zjistí-li se
opilost v práci.

Opilost v práci nebo při jejím nástupu patří k nejtěžším proviněním.

Zpozoruje-li zaměstnanec na jiném zaměstnanci opilost při výkonu práce nebo při jejím nástupu, nesmí ho při-

pustiti k práci. Jest povinen ihned to ohlásiti představenému, po případě učiniti vhodné opatření k zajištění bezpečnosti provozu.

Opilost se zjistí lékařskou prohlídkou. Není-li to možné, sepíše se nález, který podepíše dva svědci.

Představení odpovídají za to, aby zaměstnanci ve službě byli strážliví a práce schopní.

19. Dopravní službu smějí konati jen oprávnění zaměstnanci a jen, jsou-li ve službě.

Je zakázáno, aby zaměstnanci ve službě přenechávali své úkony osobám službu nekonajícím a aby zaměstnanci mimo službu zasahovali do výkonu služby.

Příslušníkům jiných služebních odvětví není dovoleno vměšovati se do výkonu dopravní služby.

Odpovědnost za výkon služby. 20. Za správný výkon přidělené služby odpovídá především každý sám. Je-li v pochybnostech, jedná podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byl zaručen nerušený a bezpečný provoz.

Představení v dopravní službě — odpovědnost. 21. Přednosta stanice jest jediným vedoucím, odpovědným za správný chod veškeré služby ve stanici; jest povinen dozírati na zachování předpisů a nařízení, zajišťujících bezpečnost, pravidelnost a hospodárnost dopravy.

Všichni staniční zaměstnanci, a za pobytu vlaku ve stanici a v přilehlém traťovém úseku také vlakové a strojní čety, jsou povinny uposlechnouti jeho rozkazů.

22. Hlavnímu a úsekovému dispačeru jsou při výkonu dopravní služby podřízeni výpravčí, zaměstnanci pro přiděl práce, strojmistři, vlakové, strojní a posunovací čety, jakož i ostatní zaměstnanci na dopravě přímo zúčastnění.

Vedoucím zaměstnancem dopravní služby ve stanici je výpravčí, jehož rozkazů, týkajících se výkonu dopravní služby, musí všichni dopravní zaměstnanci, vlakové i strojní čety, jakož i strážníci oddílu a závoráři bez průtahů uposlechnouti.

23. Vlakvedoucí je přímým představeným přidělených průvodčích a je povinen dozírati na jejich služební výkon.

Strojní četa je povinna uposlechnouti ve věcech dopravních při jízdě na trati a při posunu rozkazů a pokynů vlakvedoucího nebo vedoucího posunu.

Nádražní jest představeným všech zaměstnanců zúčastněných na posunu.

Dozorce výhybek jest představeným výhybkářů.

24. Při obsluze a udržování technických zařízení jsou dopravní zaměstnanci povinni uposlechnouti a řídit se příkazy zaměstnanců příslušného odborného odvětví.

25. Při výkonu dopravní služby má být dbáno i zájmu jiných služebních odvětví.

26. Pro službu dispačérů vydá ředitelství „Prováděcí nařízení“, v němž stanoví všechny podrobnosti týkající se organizace a výkonu služby.

Prováděcí
nařízení pro
službu
dispačérů.

27. Pro každou stanici obsazenou výpravčím musí být vypracován „Staniční řád“, který obsahuje popis stanice, technologický postup práce ve stanici, jakož i souhrn doplňujících ustanovení k dopravnímu a návěstnímu předpisu a k jízdnímu řádu se zřetelem k místním poměrům.

Staniční řád.

28. Pro obsluhu vleček, nákladišť a pro výkon dopravní služby na odbočkách vydá ředitelství „Dopravní obsluhovací řád“.

Dopravní
obsluhovací
řád.

29. Všichni dopravní zaměstnanci jsou povinni seznámit se s obsahem těchto prováděcích nařízení a řádů, pokud se týkají jejich práce, a to dříve než převezmou samostatně dopravní službu.

30. Pravidelný výkon práce je určen rozvrhem zpracovaným podle zákonných ustanovení a prováděcích nařízení. Rozvrhy schvaluje ředitelství.

Rozvrh práce.

Nemůže-li se zaměstnanec ze závažných příčin dostavit ve stanovený čas do práce, jest povinen příčinu co nejdříve oznámit přednostovi domovské služebny nebo jeho zástupci a na jeho výzvu ji náležitě osvědčiti. Koná-li přechodně službu jinde, je povinen zpravit též přednostu služebny, v níž měl nastoupiti službu.

Zaměstnanec, jenž jest na dovolené nebo nekoná z jiných důvodů práci, jest povinen, zdržuje-li se mimo své stálé bydliště, oznámit přednostovi služebny místo svého přechodného pobytu a podle potřeby učiniti opatření, aby mu mohla být dodána co nejrychleji sdělení podniku.

31. V případech, že ze závažných příčin nelze výjimečně zachovati schválený rozvrh práce, na př. při zmenšeném počtu zaměstnanců nebo při zvýšené dopravě, musí za-

městnanci, jsoucí po ruce, pracovati tak dlouho, dokud nebyli vystřídáni.

Je-li toho třeba, jsou zaměstnanci povinni dostaviti se do práce i mimo stanovený rozvrh a konati jakoukoliv práci, která jim bude přidělena.

Hlavní dispačer nebo přednosta služebny se v těchto případech postarají o urychlené obnovení pravidelného rozvrhu práce.

Odevzdávka
služby.

32. Služba se odevzdává zpravidla osobně a ústně. Dispačeři, výpravčí, telegrafisté, výhybkáři, strážníci oddílu a závoráři odevzdávají službu i písemně. Staniční řád určí, je-li třeba, aby i jiní zaměstnanci odevzdávali službu písemně.

Nelze-li pro dopravní klid nebo výluky dopravní služby odevzdati službu osobně a ústně, odevzdává se jen písemně.

Při písemné odevzdávce jest nutno uvést všechny důležité věci, týkající se dopravy, na př. zavedení nebo odřeknutí vlaků, zpoždění, změny sledu vlaků, přeložená křižování, obsazení dopravních kolejí, výluky kolejí, poruchy hlavních návěstidel, zbytky neodvezené zátěže, neprovedené obsluhy a pod. V odevzdávce jest třeba uvést i stav sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Dopravní služba smí býti odevzdána oprávněnému nástupci jen v dobu stanovenou rozvrhem práce a pokud možno v době, kdy nejsou ve stanici vlaky.

Písemně se služba odevzdává v dopravním deníku, nebo ve zvláštní knize odevzdávek anebo v jiném služebním zápisníku. Podrobnosti se uvedou ve staničním řádu.

33. Přednosta stanice nebo jeho zástupce se denně předsvědčí o správnosti odevzdání služby, zvláště výpravčích.

Zachování pořádku a bezpečnosti provozu.

Péče
o bezpečnost
a pořádek.

35. Zaměstnanci, kteří vykonávají dopravní službu nebo ji řídí, jsou povinni se starati o bezpečnost a pořádek v provozu.

Není-li bezpečnostních orgánů po ruce, musí býti zadrženy a příslušným úřadům odevzdány osoby, které nedbají napomenutí železničních zaměstnanců a ohrožují bezpečnost provozu anebo které se dopouštějí zjevně nepřátelských činů.

Chůze po trati. 36. Vstup do vyhrazeného železničního obvodu bez povolení jest zakázán.

Choditi přes koleje a po trati na místech, která podle svého určení nejsou přístupna obecnostvu, smějí:

- a) železniční zaměstnanci při výkonu služebních povinností se služebním průkazem, opravňujícím ke vstupu do vyhrazeného železničního obvodu;
- b) orgány lidové správy při výkonu služby, mají-li oprávnění ke vstupu do vyhrazeného železničního obvodu;
- c) poštovní a celní zaměstnanci ve službě, jakož i zaměstnanci jiných podniků pracujících na železnici, mají-li zvláštní povolení, jímž jsou povinni se prokázati;
- d) vojenské osoby s průkazem ke vstupu do vyhrazeného železničního obvodu;
- e) rodinní příslušníci železničních zaměstnanců, kteří bydlí na železničním pozemku, jen tehdy, nemají-li jiné cesty a vykáží se povolením, vydaným přednostou služebny. V takových případech smějí užívatí jen vykázaných cest, nestojí-li nebo nejedou-li v těch místech vlaky nebo neposunuje-li se tam.

37. Cizím osobám je vstup do služebních místností, které nejsou určeny pro styk s obecnostvem, zakázán. Výjimka je dovolena jen rodinným příslušníkům, kteří donášejí pracujícím zaměstnancům jídlo anebo hlásí jejich onemocnění, a to jen na dobu nezbytně nutnou.

Vstup do služebních místností.

Pokyny pro zachování osobní bezpečnosti při práci.

38. Všichni železniční zaměstnanci jsou povinni při práci dbáti své osobní bezpečnosti; proto je zakázáno:

Pokyny pro ochranu osobní bezpečnosti.

- zdržovati se bez důvodu a nepozorně v kolejích;
- přecházeti nepozorně koleje, zejména mezerou mezi vozidly anebo blíží-li se vozidlo;
- vstupovati do prostoru mezi nakládací rampu a vozidla;
- přelézati po náraznicích a zdržovati se na nich;
- podlézati vozidla, je-li nebezpečí, že budou uvedena do pohybu;
- vyskakovati na vozidla a s nich seskakovati, dokud se ještě rychle pohybují;
- spojovati a rozpojovati vozidla, dokud se ještě rychle pohybují;
- zdržovati se nepozorně na střechách vozů nebo na nákladech vozů, na tendrech a ochozech lokomotiv, které se pohybují;
- vychylovati se z vozidel, která se pohybují;

kouřiti nebo zdržovati se se světlem, kterým by mohl být způsoben výbuch plynu v místnostech, v nichž jsou uloženy vznětlivé pohonné látky, jakož i u uzavíracích otvorů kotláků, sudů a nádob, kterými je anebo byl přepravován benzin, líh a podobné vznětlivé látky.

Při práci je třeba dáti též pozor na překážky, vykopávky, na náledí a též na to, aby zaměstnanec nevstoupil do úzké mezery mezi kolejnicemi, na př. na přechodech, na srdcovkách výhybek, mezi jazykem a opornicí, na křižovatkách a pod., jakož i na to, nehrozí-li nebezpečí, že by se při nárazu vozu jejich náklad posunul nebo jeho část spadla anebo tekutý obsah vystříkl a zaměstnance poranil.

Zaměstnanci, kteří obdrželi zvláštní předpisy pro jednotlivé druhy práce, jsou kromě toho povinni dbáti ustanovení těchto předpisů o ochraně osobní bezpečnosti.

**Pokyny
pro ochranu
bezpečnosti
při elektrickém
provozu.**

39. Elektriina potřebná k pohonu elektrických lokomotiv se přivádí trolejovými dráty, v nichž je vysoké napětí. Každé dotknutí těchto drátů je nebezpečné a může být i smrtelné. Rovněž nebezpečný je dotyk každého drátu anebo lana, vedeného na traťových sloupech, jakož i dotyk vodivého předmětu, který se dotýká drátů a lan. Opatrnosti je též třeba, uvázly-li na troleji vlhké provazy, praporová látka a pod.

Zpozorují-li železniční zaměstnanci u přejezdů, že se blíží povozy s vysokým nákladem, upozorní osoby, které se zdržují na nákladech, aby sestoupily. Pouštětí draky na blízkou trolejových vedení je rovněž nebezpečno.

Dlouhé předměty, jako žebříky, prapory atd., nesmějí se nositi vztyčené v blízkosti elektrického vedení.

Kropiti uhlí na lokomotivách, mýti vozy nebo postřikovati nástupiště je třeba tak opatrně, aby se proud vody nedotkl vrchního vedení. Při prohrabování ohně na lokomotivách se musí zacházeti pohrabáčem opatrně, aby se nedotkl vrchního vedení. Vypukne-li požár na dráze, musí se vypnouti trolejové vedení, které by mohlo být zasaženo proudem vody při hašení. Na kolejích s vrchním vedením je zakázáno vystupovati na náklad tendru, nebo na kotel lokomotivy a na střeche lokomotivní budky, dále na střechy vozidel nebo na vysoké náklady vozů. Vystupovati na střechy a na vysoké náklady vozů ve stanici nebo na trati je dovoleno jen se svolením výpravčího v nejbližší stanici, který se postará o vypnutí proudu.

Zmítají-li se za větru uvolněné plachty, které kryjí náklady, nebo provazy, jimiž je náklad upevněn, a je-li třeba

vystoupiti na vůz za účelem odstranění závady, smí se tak státi jen se svolením výpravčího.

Přetrhne-li se drát nebo lano některého trolejového nebo jiného vedení, upevněného na týchž sloupech a visí-li konec drátu nebo lana tak nízko, že by se ho mohl někdo dotknouti, musí býti toto místo hlídáno, aby nikdo nepřišel k úrazu, a to tak dlouho, dokud není elektrický proud vypnut a závada odstraněna. Podobně je třeba si počínati, přetrhne-li se drát jakéhokoli jiného vedení v sousedství trolejového vedení a dotkl-li se těchto vedení nebo je-li nebezpečí, že by se jich mohl dotknouti.

Je-li zapotřebí pracovati v takové blízkosti trolejového vedení, že je možno dotknouti se některého drátu nebo lana buď přímo nebo nepřímo (práce na krytech nástupišť, průjezdných vratech, na elektrickém osvětlení nádraží, na stožárových návěstidlech, na konstrukcích mostů a nadjezdů, napínání drátů přes koleje atd.), musí býti vypjato dříve vedení a spojeno se zemí; k tomu je zapotřebí vyžádati si předem souhlasu výpravčího. Největší opatrnosti musí se dbáti v tunelech, u podjezdů atd., kde vrchní vedení je níže než jinde.

Dojde-li přesto k úrazu elektrickým proudem, je nutno pomoci co nejrychleji.

Dotýká-li se postižený ještě elektrického vedení, je první starostí, aby výpravčí přerušil proud. Dokud není proud přerušen, je nebezpečné dotknouti se postiženého. Visí-li postižený na drátech vedení, musí se učiniti opatření, aby si pádem neublížil. Jinak platí všeobecné předpisy o první pomoci při úrazech elektrinou.

Základní pojmy dopravních předpisů.

40. Výkonnou službu obstarává služba:

- a) stavebně-udržovací a dohlédací,
- b) sdělovací a zabezpečovací,
- c) výtopenská a dílenská,
- d) dopravní a přepravní.

41. Názvem „ředitelství“ třeba rozuměti oblastní ředitelství.

Názvem „výhybkář“ rozumíme všechny zaměstnance pověřené obsluhou výměn i dozorce výhybek.

„Závorář“ jest pojmenování zaměstnance, jemuž přísluší obsluha závor nebo trvalé střežení přejezdů bez závor.

„Strážník oddílu“ jest společné pojmenování pro strážníky hlásek a hradel.

Vysvětlení
základních
pojmů a
zkrácených
názvů.

„Strojvedoucí“ jest společné pojmenování všech strojvedoucích bez ohledu na trakci lokomotivy, jakož i strojvedoucích motorových vozů a řidičů motorových drobných vozidel, jedoucích jako vlaky.

Vlakvedoucí a průvodčí, určení k doprovodu vlaku, nazývají se „vlaková četa“.

„Strojní četa“ jest společné pojmenování pro strojvedoucího a topiče.

„Vlakové mužstvo“ jest společné pojmenování vlakové a strojní čety.

Pojmem „vlakové náležitosti“ se rozumějí lokomotivy a vlakové mužstvo.

42. „Vlakem“ se nazývá skupina vozidel, dopravovaná strojní silou, jakož i lokomotivy a motorové vozy, jedoucí podle jízdního řádu na širokou trať nebo mezi jednotlivými částmi nádraží anebo na vlečku, odbočující ze stanice.

Pod názvem „lokomotiva“ třeba rozuměti lokomotivy parní, elektrické a motorové.

„Motorový vůz“ je hnací vozidlo bez ohledu na způsob pohonu, které je zařízeno na přepravu osob nebo nákladu.

„Drobné vozidlo“ jest společné pojmenování pro traťové vozíky, dresiny, traťmistrovská kola, strojní podbíječky pražců a jiná pojízdná zařízení pro práci na železničním svršku, poháněná lidskou silou nebo motorem.

„Čističky šterkového lože“ nelze považovati za drobná vozidla. Tato vozidla musí býti vypravována jako vlaky.

43. „Pojistná vzdálenost“ je stanovená délka kolejového úseku mezi místem možného střetnutí a místem, k němuž smí vlak nebo posunovaná část nejdále dojeti. Tato vzdálenost chrání vlaky nebo posunované části před ohrožením, kdyby se je nepodařilo na určeném místě zastaviti.

„Místo za návěstidlem“ je místo vzdálené od hlavního návěstidla aspoň na pojistnou vzdálenost. Musí je minouti konec celého vlaku, aby hlavní návěstidlo smělo býti postaveno do polohy „Stůj“, neobsluhuje-li se samočinně jízdou vlaku.

44. „Dodatek k dopravním a návěstním předpisům“ obsahuje doplňující ustanovení trvalého rázu k těmto předpisům; je v nich uváděn zkráceně „dodatek“. Vydává se odděleně pro trati hlavní a pro trati vedlejší.

„Doplňek k jízdním řádům“ obsahuje přechodná doplňující ustanovení pro období platnosti jízdního řádu; je uváděn zkráceně „doplňek“.

45. „Přejezd“ je místo na železniční trati, kde pozemní komunikace, určená pro silniční vozidla, křížuje dráhu v úrovni kolejí.

„Přechod“ je místo na železniční trati, kde pozemní komunikace, určená pro pěší, křížuje dráhu v úrovni kolejí.

Všude v předpise, kde je zmínka buď jen o přejezdech nebo jen o přechodech, třeba vždy rozuměti přechody i přejezdy.

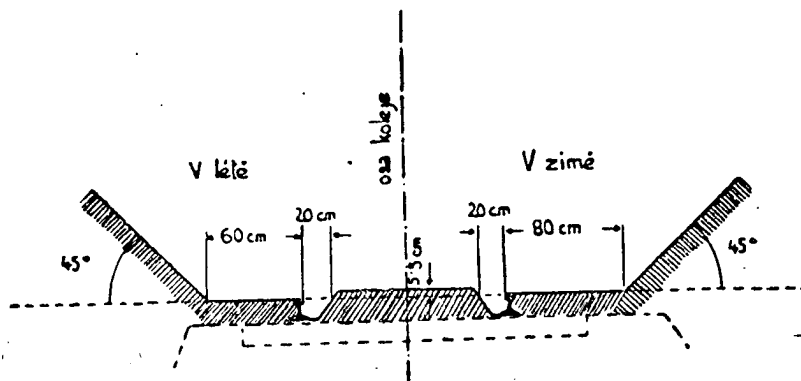
46. Závazná slovní znění dotazů, hlášení, zpráv a pod. jsou uvedena v dopravním předpise v uvozovkách. Pro větší názornost jsou některá hlášení doplněna smyšlenými čísly vlaků, názvy dopravního prostředku a jmény zaměstnanců.

ČÁST II.

ZAŘÍZENÍ DRAH

Všeobecná ustanovení.

- Strany trati.** 47. Pro označení polohy vpravo nebo vlevo trati je rozhodný směr od začátku ke konci trati.
- Vyznačení vzdáleností.** 48. Kilometrické vzdálenosti (staničení) jsou na trati vyznačeny v celých kilometrech a jejich desetínách (hektometrech).
- Označení traťových stanišť.** 49. Označení stanišť závorářů a pojmenování hradel a hlásek určí ředitelství v dodatku.
- Průjezdny průřez.** 50. K nerušenému průjezdu vozidel na trati musí být zachován stanovený volný prostor, t. zv. „průjezdny průřez“.
- Ukládání předmětů u kolejí.** 51. Předměty, uložené po stranách kolejí nebo mezi kolejemi, musí být od kolejnice tak vzdáleny, aby nepřekážely provozu.
Hromady šterku, složené po stranách kolejí, musí býti vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice v zimě 80 cm, v létě 60 cm a jejich sklon ke kolejí nesmí být větší než 45°.



V koleji mezi kolejnicemi musí být při vnitřních hranách kolejnic volný prostor zšíří 20 cm a šterk nesmí přesahovati temena hlavy kolejnic o více než 5.5 cm.

Jiné předměty mají býti vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice co nejdále, vždy však aspoň 130 cm.

Na drahách ozubnicových nebo úzkorozchodných musí býti udržován volný prostor v celém průjezdném průřezu.

Zvláštní pozornost musí býti věnována poštovním a staničním vozíkům, připraveným u kolejí k manipulaci, které za jízdy vlaků a posunujících dílů po kolejích vedle vozíku musí býti střeženy poštovním nebo železničním zaměstnancem.

52. Přednostové, výpravčí ve svém obvodě, jakož i zaměstnanci, kteří jsou službou nebo staničním řádem určeni, jsou povinni pečovatí a bdítí nad tím, aby byla ve stanici udržována volná šířka dráhy.

Ve výtopnách, dílnách, zásobárnách a pod. je to povinností příslušného přednosty, na širé trati zaměstnanců traťové stavební správy.

53. Přejezdy musí býti zabezpečeny. Podle zabezpečení rozdělují se přejezdy na:

1. opatřené závorami;
2. bez závor.

Přejezdy bez závor mohou býti zabezpečeny:

- a) výstražnými kříži;
- b) střežením železničním zaměstnancem;
- c) výstražným světelným zařízením.

Před přejezdy bez závor, u nichž není dosaženo předepsaných rozhledových délek, varují se uživatelé cest opakovanou návěstí „Pozor“, dávanou strojvedoucím blížícího se vlaku. Na povinnost dávatí tuto návěst upozorňují „Výstražné kolíky“, stavěné před přejezdem, zpravidla po pravé straně ve směru jízdy k přejezdu.

Na vedlejších tratích u přejezdů bez závor se značně omezenou rozhledovou délkou a se silným silnič. provozem se staví „Rychlostník“ s „Upozornovatelem na rychlostník“. Největší dovolenou rychlost jízdy vlaku přes takové přejezdy třeba upravití tak, aby strojvedoucí, zahlédne-li překážku, mohl včas zastavití ještě před překážkou na přejezdu.

Způsob zabezpečení přejezdů určí se podle „Směrníc pro úrovněvé křižovatky pozemních komunikací s drahami“.

Přejezdy
a jejich
zabezpečení.

Dopravny a širá trať.

Dopravny.

55. Dopravny jsou zařízení drah, která slouží k účelům dopravním a přepravním nebo pouze jednomu z těchto účelů.

K dopravnám patří:

- a) s t a n i c e, jež umožňují křižování a předjíždění vlaků a jsou zařízení též pro přepravu cestujících, živých zvířat a věcí;
- b) v ý h y b n y, jež umožňují křižování, případně i předjíždění a které nejsou zpravidla zařízení pro přepravu osob, živých zvířat a věcí;
- c) o d b o č k y na širé trati, kde vlaky mohou opustit traťovou kolej a uvolnit ji pro jiný vlak nebo naopak vjetí na tuto traťovou kolej;
- d) h r a d l a nebo h l á s k y, t. j. stanoviště na širé trati pro řízení sledu vlaků;
- e) n á k l a d i š t ě nebo v l e č k y, jež vlaky mohou obsluhovat, aniž zpravidla uvolní traťovou kolej pro jiný vlak;
- f) k o l e j o v é k ř i ž o v a t k y, t. j. místa na širé trati, kde se bez výhybek křižují dvě trati v úrovni kolejí;
- g) k o l e j o v é s p l í t k y, v nichž jsou souběžné koleje tak blízko sebe, že vzájemně zasahují do průjezdného průřezu;
- h) z a s t á v k y, t. j. místa na širé trati bez výhybek, v nichž vlaky pravidelně zastavují pro účely přepravní. Jsou zařízení omezenou měrou na dopravu cestujících nebo i věcí.

Stanice, výhybny, hlásky a hradla a v některých případech i odbočky a kolejové splátky, jsou „stanoviště pro řízení sledu vlaků“.

Ustanovení tohoto předpisu, platná pro stanice, platí vždy i pro výhybny.

Širá trať.

56. Širá trať je část trati mezi dvěma stanicemi. Hraniče mezi širou tratí a stanicemi jsou vjezdová návěstidla, a kde jich není, krajní vjezdové výhybky.

Hodiny, rozhlas.

Hodiny.

57. Dopravní služba se řídí podle hodin, které musí být ve služební místnosti výpravčího, telegrafisty, výhybkářů, závorářů a strážníků oddílu.

Mimo to musí být v každé stanici ještě správně jdoucí hodiny na vhodném místě, aby je cestující viděli.

Výpravčí, strojvedoucí, vlakvedoucí, nádražní, vedoucí posunu, dozorcí výhybek, výhybkáři, strážníci oddílu, závoráři, vedoucí vozíku, jakož i všichni zaměstnanci, kteří dozírají na výkon dopravní služby, musí mít ve službě správně jdoucí hodinky.

Hodiny (hodinky), podle kterých se vykonává dopravní služba, musí být denně nařízeny podle hodinového znamení.

Vlakvedoucí a strojvedoucí jsou povinni naříditi si hodinky ve výchozí stanici svého vlaku nebo ve stanici, v níž nastupují službu u vlaku, a mimo to ve stanici, kde vlak po prvé zastaví po 12. hodině. Ostatní dopravní zaměstnanci jsou povinni naříditi si hodinky při nástupu do práce podle služebních hodin výpravčího.

58. Železničního rozhlasového zařízení se používá k informaci cestujících o jízdách mimořádných vlaků, o zpoždění vlaků, vjezdových kolejích, nástupištích, jejich změnách a pod. Tohoto zařízení může být použito i v zájmu cestujících nebo i z jiných státně politických důvodů podle „Předpisu pro železniční rozhlas“.

Rozhlas.

Použití železničního rozhlasu v dopravní službě je dovoleno jen jako informativního prostředku. Výjimky může povolit ředitelství. Je-li dopravními předpisy nařízeno opakování obdrženeho rozkazu, lze železničního rozhlasu použít jen tehdy, může-li zaměstnanec přijetí rozkazu potvrdit.

Pro přímé spojení s posunujícím dílem ve stanici nebo s vlakem na trati mohou být používána sdělovací zařízení s bezdrátovým přenosem. Okruh zaměstnanců, oprávněných k používání těchto zařízení, stanoví ředitelství.

Koleje.

59. Koleje se dělí na koleje traťové a staniční. Traťové koleje jsou koleje na širé trati. Staniční koleje jsou koleje v obvodu stanice.

Traťové a staniční koleje.

60. Staniční koleje určené pro dopravu vlaků jsou koleje dopravní, ostatní jsou manipulační. Koleje, které slouží k obsluze továren, závodů, lomů a pod. jsou koleje vlečkové.

Koleje dopravní, manipulační, vlečkové.

61. Dopravní koleje, které jsou na obou zhlavích stanice prodloužením traťových kolejí a ve kterých jsou všechny výměny pojížděny v přímém směru (obloukové výměny v hlavním směru), se nazývají hlavní průjezdné koleje.

Hlavní průjezdné koleje.

62. Pokračuje-li prodloužená traťová kolej ve stanici

Hlavní kolej.

v p ř í m é m (hlavním) směru jen na jednom zhlaví, nazývá se kolejí h l a v n í.

Označení
traťových
kolejí.

63. Na širé trati dvoukolejných tratí je kolej, která leží vlevo, hledíme-li směrem od začátku ke konci trati, kolej „levá“, kolej, která leží vpravo, kolej „pravá“.

Číslování a
označení kolejí.

64. Každá kolej ve stanici musí být očíslována nebo jinak označena.

Díváme-li se směrem ke konci trati, označí se hlavní průjezdná kolej trati jednokolejné nebo levá hlavní průjezdná kolej trati dvou nebo vícekolejné číslem 1.

Není-li ve stanici hlavní průjezdné koleje, označí se číslem 1 kolej hlavní od začátku trati. Není-li ve stanici ani koleje hlavní, určí ředitelství, která z dopravních kolejí se označí číslem 1.

Koleje ležící vlevo od koleje čís. 1 se označí postupně čísly lichými 3, 5, 7 atd., vpravo čísly sudými 2, 4, 6 atd.

Na banalisované trati trojkolejné střední kolej se označí číslem 0.

V seřadovacích nádražích, v obvodech dílenských, výtopenských, skladištních a pod. se označí číslem 1 ona kolej, která je přírůným pokračováním spojovací koleje ze stanice.

Ředitelství může dovoliti jiný způsob číslování.

65. Číslování kolejí v jednotlivých stanicích podle hořejších zásad se uvede v dodatku.

Výhybky, výkolejky, kolejové zábrany.

Výhybka.

67. Výhybka je zařízení, které umožňuje přechod vozidel s koleje na kolej bez přerušení jízdy.

Výměna.

Výměna je pohyblivá část výhybky.

Výkolejka.

68. Výkolejka je zařízení pro boční ochranu tam, kde není odvratných výměn. Způsobuje vyšnutí vozidel, jejichž pohyb by mohl ohroziti jízdu vlaku a zabraňuje ujetí vozidel s vleček, nákladíšť a manipulačních kolejí ve stanici na dopravní kolej nebo na širou trať.

Kolejová
zábrana.

69. Kolejová zábrana je rovněž zařízení pro boční ochranu, zabraňující ujetí vozidel.

Osvětlování
výměn,
výkolejek a
kolejových
zábran.

70. Výměny ve stanicích, po kterých jezdí vlaky, musí býti včas osvětleny; výjimky pro stanice s elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením se uvedou v dodatku.

Výměny na širé trati, závislé na hlavních návěstidlech, se pro jízdy vlaků neosvětlují.

71. Výměny, po kterých se déle posunuje, mají býti zpravidla osvětleny po celou dobu posunu.

Místně stavěné výměny v manipulačních kolejích mohou míti podle rozhodnutí ředitelství jen návěstní terče nebo nemusí míti ani těchto terčů.

Výměny, které nemusí býti pro posun osvětlovány a výměny, které mají jen návěstní terče nebo nemají ani terčů, se uvedou ve staničním řádu.

72. Na vedlejších tratích jsou výměny zpravidla opatřovány jen návěstními terči; výměny, které musí býti osvětlovány nebo výměny, které nemusí míti ani návěstních terčů, se uvedou ve staničním řádu.

73. Výkolejky uzamykatelné, nezávislé na výměnách a výkolejky ústředně stavěné nebo závorované, je třeba opatřiti osvětlovatelnými návěstidly nebo jen terči, ukazujícími polohu výkolejky; ve staničním řádu se uvede, které výkolejky není třeba osvětlovati a po kterou dobu. Tamtéž se uvedou kolejové zábrany, které je třeba opatřiti osvětlovatelnými návěstidly nebo terči, případně zda a po kterou dobu nemusí býti osvětlovány.

74. Výhybky a obdobně i výkolejky se označují čísly postupně od začátku ke konci trati. Jsou-li výhybky ve stejné výši, označí se dříve výhybka na koleji o menším čísle.

Číslování
výhybek
a výkolejek.

Na křížové výhybce část k začátku trati se označuje „a“, část ke konci trati „b“.

Výhybky ve výtopnách, dílnách, zásobárnách a na vlečkách se číslují obdobně, počínajíc první výhybkou na spojovací koleji směrem ze stanice nebo se širé trati.

Čísla výhybek v jiných služebnách, na př. výtopnách, dílnách a pod., jakož i v samostatných obvodech staničních se odlišují stovkovými seriemi.

Před číslo odbočné výhybky vleček odbočujících na širé trati, jakož i před číslo ostatních výhybek a výkolejek na všech vlečkách, připojí se vhodné velké písmeno.

75. Zvětší-li se dodatečně počet výhybek, mohou se nové výhybky označiti dočasně číslem sousední výhybky, k němuž se připojí velké písmeno „A“, „B“ atd.

76. Pro každou výměnu je určena základní poloha, do které se musí výměna přestaviti po ukončení posunu nebo jízdy vlaku.

Základní poloha
výměn.

Směřovala-li by výměna v základní poloze na obsazenou dopravní kolej, přestaví se, pokud je to možné, na volnou kolej.

Základní poloha ústředně stavěných výměn je stanovena v závěrové tabulce. Základní poloha místně stavěných výměn je uvedena ve staničním řádu a je vyznačena na jejich závaží černo-bílým nátěrem tak, že v základní poloze výměny je závaží černou polovinou ke koleji nebo k zemi.

Způsob obsluhy výměn, výkolejek a kolejových zábran. 77. Výměny a výkolejky se přestavují místně nebo ústředně. Místně přestavujeme výměny přeložením závaží, výkolejky přeložením závěrné tyče a ručním sklopením výkolejky. Ústředně přestavujeme výměny a výkolejky stavěcím zařízením mechanickým, elektrodynamickým neb pneumatickým.

Kolejové zábrany se obsluhují místně.

Obsluha výměn a odpovědnost za správné postavení. 78. Výměny pro jízdy vlaků obsluhují a za jejich správné postavení na určenou kolej odpovídají výhybkáři, pokud staničním řádem není jinak stanoveno.

79. Při posunu obsluhují výměny zpravidla výhybkáři podle pokynů vedoucího posunu; kde to není možné, určí k tomu vedoucí posunu oprávněného zaměstnance (posunovače, průvodčího a pod.).

80. Za správné postavení výměn při posunu je odpovědným zaměstnanec, který je přestavuje. Výměny nesmějí být pojížďeny dříve, dokud zaměstnanec je přestavující nedal svolení k jízdě ústně nebo příslušnou návštějí. Jiný způsob dorozumění může určit staniční řád.

Kdy je výměna správně postavena. 81. Výměna je správně postavena:

- a) stojí-li pro zamýšlenou jízdu,
- b) přiléhá-li pojížďený výměnový jazyk k opornici,
- c) byl-li hákový závěr výměny správně uzavřen,
- d) zaklesla-li správně u výměn ústředně stavěných západka výměnové páky a
- e) ukazuje-li výměnové návěstidlo zamýšlený směr jízdy.

Kdy se nesmí výměna přestaviti. 82. Je zakázáno:

- a) přestaviti výměnu přímo před pohybujícími se vozidly, ledaže by se tím zabránilo hrozící nehodě;
- b) přestaviti výměnu, která je obsazena vozidly;
- c) přejížděti výměny stojící v nesprávné poloze, nebo je přestavovati vozidly kromě výměn, které jsou na toto přestavování zařízeny;
- d) přestaviti výměny dříve, než předchozí vozidlo uvolnilo námezník, vyjma při posunu na spádovišti.

Vedoucí posunu smí vyzvati výhybkáře, který nemůže viděti námezník, aby přestavil výměnu teprve tehdy, když námezník byl uvolněn.

83. Vozidla, jimiž byla výměna rozříznuta, nesmějí býti zastavena dříve, dokud ji nepřejela úplně, leč by další jízda byla spojena s nebezpečím.

Rozříznutí výměn.

Každý zúčastněný zaměstnanec, který tuto závadu zavinil nebo zpozoroval, je povinen ohlásiti to ihned výhybkáři a výpravčímu.

Zajištění výměn.

84. Výměny, jejichž nesprávnou polohou by mohla býti ohrožena bezpečnost vlakové dopravy, se zajišťují:

Způsob zajištění výměn.

- a) stojanovým zámkem,
- b) výměnovým zámkem,
- c) přestavníkem,
- d) závorníkem.

Přechodně lze výměnu zajistiti také přenosným zámkem, porouchá-li se některé z vyjmenovaných zařízení, nebo je-li třeba znemožniti přestavení výměny při výlukách kolejí a pod.

85. Podle způsobu, jak jsou výměny zajištěny, rozeznáváme:

Výměny nezávislé na hlavním návěstidle.

A) Výměny nezávislé na hlavním návěstidle, lze-li je přestavovati, i když návěstidlo, které je kryje, je v poloze „Volno“; dělíme je na:

1. uzamčené, u nichž poloha pojižděného nebo odlehleho jazyku je zajištěna stojanovým zámkem nebo přechodně přenosným zámkem;
2. spolehlivě uzamčené, u nichž správné přiléhání pojižděného jazyku k opornici je zajištěno výměnovým zámkem, připevněným na opornici, z něhož lze vyjmouti klíč jen tehdy, byla-li výměna ve správné poloze uzamčena;
3. ústředně stávané, u nichž správná poloha jazyků je zajištěna přestavníkem a zaklesnutím výměnové páky na stavědle;
4. závorované, u nichž je úplné přiléhání pojižděného jazyku k opornici zajištěno nerozřiznutelným závorníkem ústředně obsluhovaným nebo místně obsluhovaným a uzamykatelným.

Výměny závislé na hlavním návěstidle.

B) Výměny závislé na hlavním návěstidle, lze-li postavit návěstidlo do polohy „Volno“ jen tehdy,

jsou-li výměny správně postaveny a zajištěny a nelze-li je přestaviti, dokud je návěstidlo v poloze „Volno“; dělíme je na:

1. zabezpečené, jsou-li závislé na návěstidle mechanickým nebo elektrodynamickým přestavníkem bez kontroly jazyků nebo výměnovým zámekem;
2. spolehlivě zabezpečené, jsou-li závislé na návěstidle elektrodynamickým přestavníkem s kontrolou jazyků nebo závorníkem;
3. úplně zabezpečené, jsou-li závislé na návěstidle závorníkem a mimo to přestavníkem nebo stojanovým zámekem.

Další podrobnosti jsou uvedeny v předpise pro obsluhu zabezpečovacích zařízení staničních a traťových.

Zajištění výměn pro jízdy vlaků.

86. Výměny na hlavních tratích, pořízené za pravidelného provozu, musí býti závislé na návěstidle. To platí i na vedlejších tratích, kde vlaky jezdí větší rychlostí než 50 km/h. Nejezdí-li vlaky na vedlejších tratích větší rychlostí než 50 km/h., musí býti tyto výměny aspoň spolehlivě uzamčeny.

Zajištění výměn hlavních v průjezdých kolejích.

87. Zajištění výměn v průjezdých hlavních kolejích musí býti takové, aby nebylo třeba při jízdách přes výměny proti hrotu přímým (u obloukových výměn hlavním) směrem omezovati největší dovolenou traťovou rychlost jízdy.

To platí na hlavních tratích vždy, na vedlejších tratích jen tam, kde vlaky jezdí větší rychlostí než 50 km/h.

Zrušená závislost výměn na návěstidlech.

88. Závislost výměny na návěstidle se považuje za zrušenou, nepůsobí-li řádně některé z těchto zařízení:

- a) stavěcí zařízení ústředně stavěných výměn bez závorníku;
- b) stavěcí zařízení závorníku nebo závorník u výměn s nezávislým přestavníkem nebo u výměn místně stavěných;
- c) výměnový zámek nebo jiné zámky ostatních zařízení s klíčovou závislostí, jakož i ztratí-li se od nich hlavní nebo náhradní klíč;
- d) některá součástka, která zprostředkuje závislost v pákovém přístroji stavědla, mezi pákovým a hradlovým přístrojem nebo mezi dvěma stavědly.

Dokud je zrušena závislost z důvodů a) až c), musí se výměny pojížděné proti hrotu, jakož i odvrtné výměny zajistiti přenosným zámkem a rychlost jízdy po nich se musí omeziti na 40 km/h, není-li dodatkem stanovena rychlost menší.

89. Druh zabezpečovacího zařízení v dopravnách je uveden v dodatku.

Výměnové klíče.

90. Každý výměnový zámek musí míti klíč hlavní a náhradní; totéž ustanovení platí pro ústřední a stojanové zámky, jakož i pro zámky výkolejek, kolejových zábran a pod.

Druhy klíčů.

Na štítku každého klíče je vyraženo číslo příslušné výhybky, výkolejky, kolejové zábrany a pod.; u kontrolního zámku se vyznačí číslo ve zlomku. U výkolejek, kolejových zábran a pod. se uvede ještě bližší označení (na př. V_k = výkolejka, Z_b = kolejová zábrana). Náhradní klíč má na rubu štítku velké „N“.

91. Klíče zámků výměn, výkolejek, kolejových zábran, točnic a pod. v jedné stanici musí býti zpravidla jiného typu (tvaru ozubení), aby jimi bylo možno otevřít jen zámek, označený na štítku klíče.

Vyžadují-li toho místní poměry, smí se ve stanici použití i několika zámků stejného typu klíče. je-li záměna klíčů vyloučena velkou vzdáleností obsluhujících stanišť nebo organizační služby.

Číslo typu klíče je vyraženo na hlavě klíče.

92. Štítky, které jsou ke klíči připevněny spájeným nebo snýtovaným kroužkem; mají tyto tvary:

Tvary štítků.

- a) čtvercový, od výměny spolehlivě uzamčené nebo místně uzávorované do přímého směru;
- b) trojúhelníkový, od výměny spolehlivě uzamčené do odbočky;
- c) kombinovaný ze dvou trojúhelníků, od spolehlivě uzamčené výměny oboustranné na kolej o vyšším čísle;
- d) kruhový, od uzamčené výkolejky, kolejové zábrany, točnice;
- e) kruhový, se dvou stran seříznutý, od výkolejky uzamčené v poloze mimo kolejnici;
- f) pětiúhelníkový, od výměny uzamčené stojanovým zámkem;
- g) obdélníkový, od zástrčkového, stavědlového nebo ústředního zámku.

Podrobnosti jsou uvedeny v předpise pro obsluhu zabezpečovacích zařízení staničních a traťových.

Úschova hlavních klíčů.

93. Hlavní klíče od výměn spolehlivě uzamčených a výkolejek, pokud nejsou vázány v zabezpečovacím zařízení, se zavěšují do zasklené skříňky, od níž klíček má v úschově zaměstnanec pověřený úschovou výměnových klíčů. Podrobnosti se uvedou ve staničním řádu.

Hlavní klíče výměn uzamčených i mimo vlakovou dopravu má v úschově výpravčí; výjimky se uvedou ve staničním řádu.

Úschova hlavních klíčů od vleček na širé trati a nákladíšť je určena staničním řádem sousedních stanic; převzetí těchto klíčů si výpravčí a vlakvedoucí ve vlakopise vzájemně potvrdí.

Hlavní i náhradní klíče od výměn trvale uzamčených v základní poloze má v úschově přednosta stanice.

Náhradní klíče.

94. Náhradní klíče musí býti jednotlivě zapečetěny úřední pečeti nebo opatřeny olověnkou a uloženy odděleně od hlavních klíčů ve zvláštní skříňce, jejíž klíček má v úschově výpravčí; je-li to staničním řádem dovoleno, může je uschovávat i jiný železniční zaměstnanec.

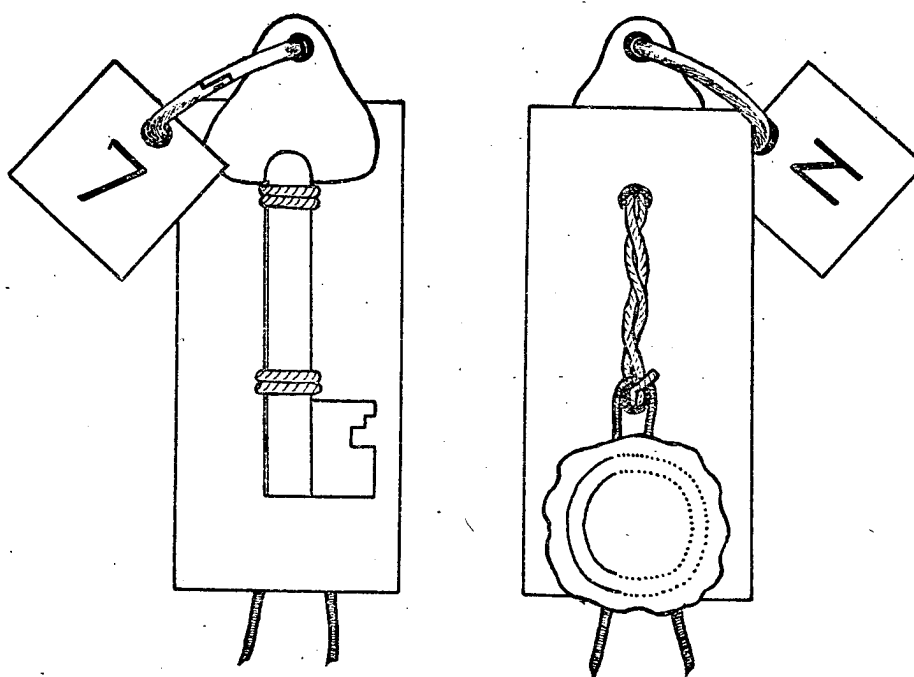
Na vedlejších tratích je dovoleno, aby klíček od zasklené skříňky s náhradními klíči měl v úschově zaměstnanec komerční služby, který však musí býti dříve prokazatelně poučen o významu náhradních klíčů a jejich úschově vzhledem k bezpečnosti dopravy.

Použití náhradních klíčů.

95. Náhradních klíčů se smí použít jen se svolením výpravčího při ztrátě, poškození nebo zapomenutí hlavního klíče, anebo je-li třeba ze služebních důvodů odemknouti výměnový zámek náhradním klíčem (na př. návěstním dozorcem při přehlídce výměny).

V dopravnách bez výpravčích se smí použít náhradního klíče jen se svolením výpravčích obou sousedních stanic; uschovatel vydá a převezme náhradní klíče na potvrzení v telefonním zápisníku, ve kterém zapíše vždy dobu, kdy byl náhradní klíč vydán a vrácen.

Ten, kdo použil náhradního klíče, je odpovědný za to, aby jej uschovateli bezpodmínečně vrátil ve stanovené době a aby se postaral o opětné zapečetění klíče; uschovatel je spoluodpovědným.



Použiji-li oprávnění zaměstnanci v nevyhnutelných případech za nepřítomnosti uschovatele náhradních klíčů po rozbití skla skřínky, jsou povinni postarati se o urychlené zasklení a též o to, aby zamezili zneužití náhradních klíčů tím, že je prozatímně zapečetí.

Náhradní klíče pečeti zásadně přednosta stanice; odchylky se uvedou ve staničním řádu. Použije-li v dopravnách, neobsazených přednostou stanice, náhradního klíče traťmistr nebo návěštní dozorce, zapečetí nebo je opatří olověnkovým závěrem sám, v ostatních případech je zapečetí přednosta stanice, které je doprava přidělena.

Pečetění
náhradních
klíčů.

96. Ztratí-li se hlavní nebo náhradní klíč, musí býti co nejdříve změněn typ příslušného zámku. Jenom u výměn obsluhovaných výhybkářem, které jsou pod jeho přímým dohledem, může se se změnou typu zámku vyčkati 7 dní. Dokud ztracený klíč nebyl nalezen nebo typ zámku změněn, musí se ztráta klíče zdůrazniti při každé odevzdávce služby výpravčích a výhybkářů. Dotčená výměna musí býti za jizdy vlaku vždy střežena.

Ztráta klíčů.

Výměna se považuje za střeženou, může-li ji zaměstnanec se svého stanoviště viděti a chrániti proti cizím zásahům.

Zaklínované výhybky.

Zaklínované výhybky.

101. Zaklínované výhybky jsou takové výhybky, u kterých návěstní správa výměnu v určené poloze spolehlivě uzamkne a traťová stavební správa oba jazyky zaklínuje tak, aby bezpečnost přejíždějících vlaků nemohla býti ohrožena náhodným přestavením výměny.

102. Zaklínované výhybky nejsou výhybkami ve smyslu dopravních předpisů, nevztahují se na ně ustanovení platná pro výhybky, neopatřují se návěstními tělesy a mohou býti pojížděny traťovou rychlostí, pokud technická správa neurčí rychlost menší.

ČÁST-III.

POSUN

Všeobecná ustanovení.

103. Posunem se rozumí každý úmyslně prováděný pohyb železničních vozidel na kolejích, vyjma jízdy vlaků a drobných vozidel.

Pojem posunu.

104. Posun vykonávají buď zaměstnanci pro tuto službu určení nebo průvodčí.

Kdo vykonává posun.

Ve stanicích s četami posunovačů jest vlakové mužstvo povinno vypomáhati při posunu na rozkaz výpravčího, není-li to již nařízeno v doplňku.

105. Při posunu za krajní výměnu se smí vyjížděti jen tak daleko, jak je nezbytně třeba. Je-li třeba z místních důvodů (na př. pro krátkou vzdálenost mezi stanicemi) zvláštních opatření, uvedou se ve staničním řádu.

Jak daleko se smí posunovati.

Posunovati na vjezdových kolejích je dovoleno nejdále k označníku.

Na dvoukolejných tratích se posunuje zpravidla jen na správnou (odjezdovou) kolej.

106. Posunovati na vjezdové koleji za označník se smí jen se svolením výpravčího.

Posun za označnk.

Výpravčí dá toto svolení vedoucímu posunu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře, a to jen tehdy, když

- a) v přilehlém traťovém oddílu není na cestě ze sousedního stanoviště pro řízení sledu vlaků vlak ani drobné vozidlo ;
- b) zpravil toto stanoviště, aby bez jeho souhlasu nevypravilo vlak nebo drobné vozidlo ;
- c) zpravil o takovém posunu výhybkáře, a kde je třeba, i závoráře.

Obdržel-li vedoucí posunu svolení posunovati za označník, zpraví o tom ústně strojvedoucího a všechny na posunu zúčastněné zaměstnance. Strojvedoucího může zpravit na rozkaz výpravčího i výhybkář ve svém obvodu.

**Posun
na dopravních
kolejích.**

107. Posunovati na dopravních kolejích a tyto koleje obsazovati je dovoleno jen se svolením výpravčího. Výpravčí dá toto svolení vedoucímu posunu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře a zpraví o tom zaměstnance, kteří odpovídají za volnost kolejí.

Vedoucí posunu, který opět uvolnil dopravní kolej, ohlásí to ihned výpravčímu osobně, telefonicky nebo prostřednictvím výhybkáře. Hlášení o obsazení a opětném uvolnění dopravní koleje musí být zapsáno výpravčím i výhybkářem.

Byl-li posun na rozkaz výpravčího z jakékoliv příčiny přerušen, smí v něm vedoucí posunu pokračovati jen po novém svolení výpravčího.

Postavení výměn pro zamýšlený posun se nesmí považovati za svolení k posunu.

**Povinnosti
výpravčího
při posunu.**

108. Před započítím posunu výpravčí

1. nařizuje vedoucímu posunu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře:

- a) jaká práce se má vykonati, není-li napřed známa z ustanovení staničního řádu nebo jiného nařízení;
- b) kdy se smí s posunem začít;

c) kdy a z jakého důvodu musí být posun zastaven;

2. zpraví výhybkáře, s které koleje a kdy se začne posunovati;

3. kontroluje, zda se posun provádí podle jeho rozkazů, pokud mu to jiný služební výkon neznemožňuje. Za takový výkon nelze považovati práce nesouvisící přímo s dopravní službou.

**Povinnosti
nádražního
při posunu.**

109. Ve stanicích, kde výpravčímu je přidělen nádražní pro dozor na posun, má tento po dohodě s výpravčím povinnosti uvedené v čísle 108 1a), 3; proto je povinen udržovati častý styk s výpravčím a podávati mu potřebné zprávy. Podrobnosti se uvedou ve staničním řádu. Nádražní je odpovědný za správné sestavení vlaků; kde není nádražní, je odpovědný vedoucí posunu.

110. Výpravčí, a s jeho vědomím též nádražní, jsou vždy oprávněni, uznají-li tak ze služebních důvodů za potřebné a není-li to na úkor jejich ostatních povinností, ujmouti se ve zvláštních případech řízení posunu místo určených vedoucích posunu.

**Řízení posunu
v neobsazených
dopravních.**

111. Ve stanicích, kde výpravčí nekoná službu v době stanovené doplňkem, jakož i v dopravních, které nejsou obsa-

zeny výpravčím, přejímá vlakvedoucí též povinnosti výpravčího podle čísla 108.

112. Každý posun musí být řízen odpovědným vedoucím posunu.

**Řízení
posunu —
odpovědnost.**

Bez rozkazu vedoucího posunu nesmí být s posunem započato.

Rozkazy při posunu smí zúčastněným zaměstnancům dávat pouze ten, kdo posun řídí.

Vedoucí posunu dozírá na práci zaměstnanců provádějících posun. Je povinen vyzkoušet o postupu práce nejdříve výhybkáře a strojvedoucího a pak ostatní zaměstnance, a je-li třeba, vyzvat je k zvláštní opatrnosti, na př. je-li třeba posunovat s vozy obsazenými osobami a pod.

113. Vedoucí posunu je odpovědný za to, aby posun byl prováděn bezpečně, účelně a rychle.

Zaujme takové stanoviště, s kterého může sledovat a řídit posun. Musí uposlechnouti bezpodmínečně rozkazů o zastavení posunu, který musí zastavit podle jiných zjištěných okolností i sám z vlastního popudu.

114. Vedoucím posunu může být:

**Kdo může být
vedoucím
posunu.**

- a) posunovač, který předepsanou zkouškou nabyt oprávnění vykonávat službu vedoucího posunu. Stanice, ve kterých vedou posun staniční zaměstnanci, jsou uvedeny v doplňku;
- b) vlakvedoucí nebo v nevyhnutelných případech jiný schopný průvodčí, kterého určil vlakvedoucí se svolením výpravčího, a to ve stanicích, kde není zaměstnanců uvedených v a), nebo kde nejsou pro posun u vlaku určeni;
- c) výpravčí;
- d) výhybkář, jde-li o jízdu nedoprovázené lokomotivy nebo motorového vozu;
- e) zaměstnanci staniční nebo jiných služeben, kteří zkouškou nabyt oprávnění řídit posun ruční, zvířaty nebo silničními motorovými vozidly v prostoru mezi nájezdnicí krajních výhybek. Seznam těchto zaměstnanců dodají služebny stanici.

115. Dovolí-li výpravčí v nevyhnutelných případech, aby řízení posunu bylo odevzdáno jinému oprávněnému zaměstnanci, musí odstupující vedoucí posunu zpravit všechny zaměstnance na posunu zúčastněné, kdo řídí další posun.

116. Dříve než se začne posunovat, vedoucí posunu zjistí pohledem nebo dotazem:

**Povinnosti
vedoucího
posunu.**

- a) zda příslušná seřadovací návěstidla, nebo návěstidla pro uzávěru koleje nezakazují posun a zda vjezdová, odjezdová, cestová návěstidla, platná pro příslušné koleje, neukazují „Volno“;
 - b) zda zamýšleným pohybům nestojí nic v cestě;
 - c) zda návěstidla na výměnách, výkolejkách, točnicích, přesuvnách a pod. ukazují správnou polohu;
- postará se :
- d) aby byla odstraněna silniční vozidla, nakládací můstky a pod. od pojižděných kolejí a na vyvýšených skládkách, jakož i jiná, do průjezdného průřezu zasahující zařízení (jeřáby, transportéry a pod.), a aby byla zabezpečena v náležité poloze;
 - e) aby zaměstnanci pracující v kolejích, na kterých se posunuje, byli zpraveni o zamýšlených pohybech;
 - f) o bezpečné zastavení posunovaných vozidel (vyzkoušení brzd, položení zarážek a pod.);
 - g) o zajištění bezpečnosti na přejezdech dotčených posunem.

117. Vozy, na které se najíždí, se zabrzdí nebo přidrží sochory, aby se předešlo přetržení spojek nebo ujetí vozidel a není-li to možné, položí se v přiměřené vzdálenosti před vozy zarážka.

Dříve než se uvedou vozidla do pohybu, je třeba vykonati tato opatření:

- a) uvolniti brzdy a odstraniti zařízení zajišťující stojící vozidla;
- b) zavřítí boční dveře vozů a světlíky otvírající se ven a zajistiti případně uvolněné plachty;
- c) spojití řetězy a klanice prázdných vozů;
- d) zkrátiti příliš dlouhé, nepoužité šroubovky nebo je zavěsiti do háku;
- e) vyzvati osoby, které jsou při nakládání nebo vykládání ve vozech, aby vystoupily a vzdálily se od kolejí;
- f) zajistiti řádně dveře vozů, ve kterých se budou za posunu zdržovati lidé (cestující, průvodci zásilek, poštovní zaměstnanci a j.) a osoby ústně varovati;
- g) zajistiti u osobních vozů, obsazených cestujícími, bočné, a byl-li přerušen přechod mezi vozy, i čelní dveře a vozy doprovázeti průvodcím.

Odpovědnost
zaměstnanců
zúčastněných
na posunu.

118. Povinnosti uvedené v čís. 116 a 117 se vztahují také na všechny zaměstnance zúčastněné na posunu, pokud jim to přikázaná práce nebo stanoviště neznemožňuje.

119. Při posunu se nesmí nechati stát vozidla přes námezník, jestliže by to překázelo dalším jízdám.

Co je zakázáno při posunu.

Odstavovati vozidla na kolejové spojky dopravních kolejí se smí jen když je to dovoleno staničním řádem.

120. Se zvláštní opatrností je třeba posunovati ve stanicích a nákladištích, jež jsou třeba jen z části ve spádu větším než 2.5‰ nebo hraničí s tímto spádem.

Opatrnost při posunu vzhledem k spádu.

Pohyby vozů bez lokomotivy (motorového vozu) v těchto stanicích a nákladištích za krajní výhybku na trať jsou zakázány. Tyto stanice a nákladiště se uvedou v dodatku.

121. Zvláště opatrně je třeba posunovati s vozy, ve kterých jsou nebo u nichž pracují lidé, jakož i s vozy uvedenými jednotlivě v čís. 168. Všechny tyto vozy je třeba chrániti před každým nárazem.

Opatrnost při posunu vzhledem k posunovaným vozům.

122. Při dávání návěstí se posunovači rozdělí účelně podél posunovaných vozů, aby strojvedoucí nebo topič mohl pozornosti dávané návěsti včas a bez pochybnosti. Návěsti se dávají zpravidla na straně strojvedoucího; je-li kolej v oblouku, pak vždy uvnitř oblouku. Topič je povinen ihned hlásiti strojvedoucímu návěsti dané na jeho straně.

Návěsti při posunu.

Nemůže-li strojvedoucí ani topič dále pozorovati návěsti nebo není-li dávana žádná návěst, musí strojvedoucí ihned zastaviti.

O posunu vzhledem k jízdám vlaků.

123. Při každém posunu, kterým by mohl býti ohrožen vjezd nebo odjezd vlaku, musí býti příslušná hlavní návěstidla v poloze „Stůj“.

Krytí stanice při posunu.

124. Očekává-li se vlak, nutno uvolniti koleje, po nichž vlak pojedje a zastaviti posun tak včas, aby vlak nemusel zmírniti rychlost, ani býti zadržen u vjezdového návěstidla.

Zastavení posunu; očekává-li se vlak.

125. Je-li prováděný posun prokazatelně důležitější, než vjezd očekávaného vlaku, může býti vlak výjimečně zadržen u vjezdového návěstidla. Do prostoru pojistné vzdálenosti se smí v tomto případě posunovati pouze se svolením výpravčího teprve tehdy, když bylo bezpečně zjištěno, že vlak u vjezdového návěstidla zastavil.

Zadržení vlaku u návěstidla pro důležitý posun.

126. Je-li vjezdové návěstidlo v poloze „Stůj“, může se v jízdni cestě očekávaného vlaku posunovati, avšak prostor pojistné vzdálenosti za vjezdovým návěstidlem musí býti uvolněn nejméně 5 minut před příjezdem očekávaného vlaku, není-li staničním řádem stanovena doba delší.

Posun do prostoru pojistné vzdálenosti očekávaného vlaku.

Výpravčí musí tuto dobu prodloužit aspoň na 10 minut, je-li rozhled ztížen hustou mlhou, hustým sněžením a pod.

Kdyby toto uvolnění z nějakého důvodu nebylo možné, vedoucí posunu se ihned postará, aby příjíždějícímu vlaku byla dána ruční návěst „Stůj“, co nejdále od posunujícího dílu.

Čas příjezdu zpožděného vlaku určíme, počítajíc s jeho krátkou dobou jízdy případně i s dobou jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost podle čís. 657. U vlaků jedoucích včas, nutno počítati s tím, že vlak může přijeti o pět minut dříve, než stanoví jízdní řád.

Posun
za vjezdu
nebo odjezdu
vlaku.

127. Je-li vjezd nebo odjezd vlaku dovolen, smí se na kolejích, které se sbíhají s kolejí, po které vlak pojedě, posunovati směrem proti vjíždějícímu vlaku nebo směrem odjíždějícího vlaku jen k návěstidlu pro uzávěru koleje.

Ve stanicích, kde není těchto návěstidel, označují se místa, kam až se smí posunovati, znamením „Vyčkejte rozkazu k posunu“. V těchto stanicích je výpravčí povinen zpravit vedoucího posunu přímo nebo prostřednictvím výhybkáře, že toto znamení se nesmí přejeti.

Posun
do prostoru
pojistné
vzdálenosti
na odjezdové
straně.

128. Je-li vjezd vlaku dovolen, smí se posunovati do prostoru pojistné vzdálenosti na straně odjezdové (opačné) na kolejích, které se sbíhají s kolejí, po níž vlak jede, jen tehdy, má-li vlak ve stanici pravidelný pobyt, a zastavuje-li pravidelně aspoň na pojistnou vzdálenost od námezníku na odjezdové straně.

Má-li očekávaný vlak zastaviti na kratší vzdálenost od zmíněného námezníku, smí výpravčí dovoliti, aby se posuvalo na odjezdové straně za dobrého rozhledu jen tehdy, byl-li vlak o takovém posunu již dříve zpraven buď rozkazem V nebo zvláštní poznámkou v sešitovém jízdním řádu a byl-li příslušný námezník, před nímž není návěstidlo pro uzávěru koleje, označen návěstí „Stůj“.

Označení
pojistné
vzdálenosti.

129. Pojistná vzdálenost pro posun, určená ředitelstvím, je označena návěstidlem pro uzávěru koleje nebo znamením „Vyčkejte rozkazu k posunu“.

Posun
přes odvrtné
výměny.

130. Ustanovení čísel 127 a 128 platí i pro posun na sousedních kolejích proti hrotu odvrtné výměny, není-li v odvrtné poloze zajištěna.

Současný posun na několika místech.

131. Posunuje-li se ve stanici pravidelně zároveň na několika místech, nutno jednotlivé posunovací obvody vymeziti staničním řádem.

Posun
na několika
místech.

O pohybech vozidel do jiných posunovacích obvodů musí se vedoucí posunu náležitě vzájemně dohodnout a zajistit si součinnost výhybkářů. Jde-li o posun na dopravních kolejích, je třeba vždy svolení výpravčího.

132. Má-li se posunovati ve stanici, v níž nejsou stanoveny posunovací obvody staničním řádem, zároveň na několika místech, zpraví o tom výpravčí zúčastněné vedoucí posunu a dá jim podle okolností a potřeby bližší pokyny. Vedoucí posunu jsou pak povinni dbáti vzájemnou dohodou o nerušený posun.

Posun přes přejezdy.

133. Než se začne s posunem přes přejezd, nutno dříve zavřítí závory nebo zapnouti výstražná světelná zařízení. Nelze-li tak učiniti, musí býti přejezd střežen zaměstnancem.

Zajištění
přejezdů
při posunu.

134. Nelze-li přejezd ze závažných důvodů střežiti zaměstnancem, nebo kde je přejezd zabezpečen jen výstražnými kříži, smí se posunovati nejvýše rychlostí 5 km/h. a strojvedoucí musí před přejezdem dávatí návěst „Pozor“; sunou-li se vozidla, nutno kromě toho první sunutý vůz obsaditi zaměstnancem.

135. Posunuje-li se přes přejezd delší dobu, buďtež chodci, povozy a pod. občas propuštění se svolením vedoucího posunu.

O používání brzd, zarážek a sochorů.

136. Aby bylo lze rychlost vozidel zmírniti nebo vozidla úplně zastaviti, nutno obsluhovati průběžně nebo ručně co možno nejvíce brzd, které byly co do účinku dříve vyzkoušeny.

Použití brzd
při posunu.

Posunuje-li se s vozy, které nejsou zařízeny na průběžné brzdění nebo nejsou na průběžnou brzdu připojeny, možno použití přídavné nebo průběžné brzdy lokomotivy jen v takovém rozsahu, jak to posunovaná skupina vozů dovoluje. Proto musí vedoucí posunu napřed oznámiti strojvedoucímu, s jakým počtem vozů se posunuje a kolik z nich je brzděno ručně. Strojvedoucí je povinen ohlásiti vedoucímu posunu každou poruchu brzdy na lokomotivě nebo na tendru.

Použití
přídavné
brzdy.

Použití
sochorů.

137. Užívá-li se sochorů, nutno dbáti těchto pravidel: Sochor je třeba tak vklíniti mezi podélník a jinou vhodnou opěru, aby přiléhá na nákok. Nesmí se jím brzdit kolo, u něhož je přestavná páka Božičovy brzdy. Sochoru se nesmí používati, běží-li vůz rychleji než se stačí rychlým krokem. Sochozem lze brzdit pouze jeden vůz.

Použití
zarážek.

138. K zastavení spuštěných nebo odražených vozů se používá zarážek buď s dvěma přírubami nebo zarážek s jednou přírubou a s perem. Zarážky s jednou přírubou jsou buď pravostranné nebo levostranné.

139. Místo pro zastavování vozů třeba voliti tak, aby nedošlo k prudkým nárazům na stojící vozy. Vzdálenost, na niž se vůz zarážkou zastaví, závisí na počasí, sklonu koleje, rychlosti, váze a počtu vozů.

140. Ve stanicích se spádovištěm nutno míti po ruce nejméně dvě zarážky vedle každé koleje, na kterou se vozy spouštějí nebo odrážejí a mimo to vždy pro dvě koleje jednu zarážku záložní. Pro ostatní stanice se určí ve staničním řádu, zda a kolik zarážek je třeba podle místních poměrů.

Zarážky se ukládají tak, aby třecí plocha neležela v prachu nebo v blátě.

141. Zarážku nutno položit na kolejnici včas a tak, aby přiléhala na kolejnici celým spodkem a aby příruba zarážky přiléhala těsně na vnitřní stranu hlavy kolejnice. Po zastavení vozu se zarážka odstraní. K tomu možno použít zvláštního železného háčku.

V oblouku se nemají zarážky klásti, ale nelze-li se toho vyvarovati, kladou se na vnitřní kolejnici oblouku. Zarážky se nesmějí klásti na styk kolejnic ani přímo před ním. Zarážky se dvěma přírubami se nesmějí klásti na kolejnice, jejichž hlavy jsou rozmáčklé, na výhybkách, kolejových křižovatkách, na kolejnicích v dlažbě a pod. Zarážky s jednou přírubou se mohou klásti na výhybkách nebo kolejových křižovatkách jen v případě nebezpečí.

142. Rozpálených zarážek se nesmí používati, neboť se rychle opotřebují. Je zakázáno zastavovati vozy položením zarážky napříč kolejnice.

Jestliže zarážky drhnou (lepí), namaže se třecí plocha.

Jsou-li kolejnice příliš kluzké, posypou se kolejnice a jazyky zarážek pískem. Náledí nebo jinovatku nutno před položením zarážky s kolejnice odstraniti.

Zarážky za mrazu (pod -5° C) tuhnou, nepřiléhají a snadno odskakují nebo se lámou. Proto se musí před použitím zahřátí.

143. Dvě zarážky je nutno položit:

a) na obou kolejnicích ve stejné výši, je-li třeba zastavit vozy podle čísla 168 c) nebo i jiné vozy na krátkou vzdálenost;

b) na jedné kolejnici za sebou nebo po jedné na obou kolejnicích od sebe na 5—10 m, je-li nutné zajistit zastavení vozu pro případ, že by první zarážka odskočila, zvláště při náledí, jinovatce, na velkém spádu, při použití nové zarážky a pod.

144. Na zarážku nesmí najet větší skupina než šesti prázdných vozů; naložený vůz rovná se tu dvěma prázdným. Hrozí-li nebezpečí, smí naběhnouti na zarážku i více vozů. Zastavovati zarážkou smíšenou skupinu naložených a prázdných vozů je dovoleno jen tehdy, je-li první vůz naložený.

Vozy naložené kusovým zbožím považují se pro malé zatížení za vozy prázdné.

145. Zarážkami se nesmějí zastavovati vozy, jejichž brzdové zařízení visí hluboko dolů a mohlo by proto zarážku odhoditi.

146. Zarážky musejí býti stále v upotřebitelném stavu. Poškozených a nespolehlivě účinkujících zarážek, zvláště takových, jejichž jazyk není dosti zahrocen, dále zarážek o jedné přírubě, jejichž pero správně neúčinkuje, nesmí se používat.

Dříve než se znova použije opravené zarážky, nutno se přesvědčiti, zda přiléhá celou třecí plochou na kolejnici.

147. Po ukončení posunu nutno zarážky s kolejnic odstranit a uložit na místech k tomu určených. Ve staničním řádě se určí, musí-li zůstat zarážky na kolejích, i když se neposunuje.

Zaměstnanci, kteří používají zarážek, ručí za jejich úplný počet a řádný stav.

Způsoby posunu.

148. Je-li třeba sunouti vozidla ručně, smí se tak činiti jen se strany; kráčet v kolejích nebo mezi vozy není dovoleno. Posun ruční.

149. Aby se zabránilo nehodám, je třeba, aby vedoucí

posunu dával pozor na kolej, po které se posunuje a přehlédl ji co nejdále.

Jinak nutno si počínati stejně opatrně, jak je předepsáno pro posun lokomotivami.

150. Osoby, které nejsou železničními zaměstnanci, mohou se účastniti ručního posunu jen tenkrát, když byly napřed náležitě poučeny vedoucím posunu.

Posun zvířaty
a silničními
motorovými
vozidly.

151. Při posunu zvířaty nebo silničními motorovými vozidly smějí býti vozidla tažena jen řetězem nebo lanem dlouhým aspoň 3 m.

Zvířata buďtež vedena u hlavy a co možná mimo kolej. Vodič zvířat nebo řidič silničního motorového vozidla nesmí býti zároveň činný jako vedoucí posunu.

Posun
kolejovými
motorovými
vozy.

152. Kolejovými motorovými vozy je třeba vždy posunovati co nejopatrněji; jinak platí pro ně ustanovení o posunu lokomotivami.

Posun
lokomotivami.

153. Táhnouti a zároveň sunouti vozidla je dovoleno. Přípřežné lokomotivy, jakož i lokomotivy ve vlaku zařazené, buďtež před posunem, který déle potrvá, odstaveny na jinou kolej.

Posunuje-li se dvěma sřezženými lokomotivami, musí býti oba strojvedoucí zpraveni o počátku a ukončení posunu.

Přestávky
při posunu.

154. O každé delší přestávce a její příčině budiž strojvedoucí zpraven. V takové přestávce se smí strojvedoucí nebo topič jen tehdy vzdáliti od lokomotivy, svolí-li k tomu vedoucí posunu. Za žádných okolností není však dovoleno, aby opustili lokomotivu strojvedoucí a zároveň i topič.

Rychlost
jízdy
při posunu.

155. Posunovati se smí nejvýše rychlostí 30 km/h., při čemž musí býti dbáno, aby nebyla ohrožena bezpečnost dopravy osob nebo věcí.

156. Jsou-li vozidla lokomotivou sunuta a není-li rozhledu, jakož i při posunu v místech, kde by mohla býti ohrožena bezpečnost cestujících, nesmí býti překročena rychlost 5 km/h. Před posunovaným dílem musí jíti zaměstnanec, který dává potřebné návěsti.

Vozy
s nebezpečnými
zásilkami.

157. Vozům, naloženým nebezpečnými látkami a předměty, je třeba při posunu věnovati zvláštní pozornost. Tyto vozy jsou opatřeny těmito nálepkami:

a) výbuchem nebezpečné (výbušiny a munice);



Červená nebo černá vybuchující bomba příp. černá bomba s červenými plameny v jednom rámečku;

b) výbuchem nebezpečné (výbušiny a munice — pouze vozové zásilky), vozy jsou kromě toho opatřeny nad oběma čelními stěnami nebo na obou podélných stranách čtyřhrannými černými vlajkami s bílým písmenem „P“;



Červená vybuchující bomba ve dvou rámečcích,

c) hořlavé nebo samozápalné;



Červená, u samozápalných modrá pochodeň; ve vnitrozemské přepravě užívá se též nálepky s červeným nápisem „Hořlavé“;

d) stlačené nebo zkapalněné plyny;



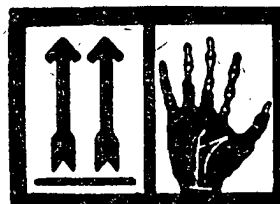
Černý balon na plyn v jednom rámečku;

e) jedovaté; vozy s prudce jedovatými látkami jsou kromě toho opatřeny nad oběma čelními stěnami nebo na obou podélných stranách vozů po jedné čtyřhranné bílé vlajce s černou umrlčí hlavou;



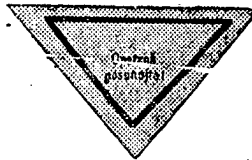
Černá umrlčí hlava, případně bílá lebka se zkříženými kostmi v černém poli a nápisem „Jed“.

f) žíravé;



Červená nebo fialová láhev v koši; dva šípky a spálená ruka (v černé barvě);

g) opatrně posunovati;



Červená sklenička; ve vnitrozemské přepravě červený trojúhelník s nápisem „Opatrně posunujte“.

158. V nákladních listech na nebezpečné zásilky je zápis o obsahu červeně podškrtnut, případně červeně orámován, nebo je v nákladním listě nalepena nálepka podle čís. 157 a), příp. 157 b) o velikosti poštovní známky.

Označení
nebezp. zásilek
v nákl. listě.

159. Posunuje-li se s vozy označenými nálepkou podle čís. 157 b), je třeba zařadit mezi ně a posunující lokomotivu aspoň dva vozy, které nejsou naloženy hořlavým nákladem. Uhlí kamenné i hnědé, koks a dříví nepovažujeme v tomto případě za hořlavé.

Ochranné
vozy.

160. Otevřené vozy opatřené nálepkami podle č. 157 c) nebo d), příp. „Hořlavé“, mají být odděleny od posunující lokomotivy pokud lze aspoň čtyřmi ochrannými vozy. Jsou-li zařaděny blíže u lokomotivy nebo posunuje-li se vedle kolejí, na nichž stojí takové vozy, musí vedoucí posunu upozornit strojvedoucího na tuto okolnost. Strojvedoucí je pak povinen zacházet s ohněm zvlášť opatrně, aby zabránil jiskření.

161. Ustanovení čísel 159 a 160 není třeba uplatňovati při posunu motorovým vozem, elektrickou nebo Diesel-elektrickou motorovou lokomotivou. Motorové vozy s generátorem na výrobu plynu z tuhých látek se však považují v tomto smyslu za parní lokomotivy.

162. V blízkosti vozů opatřených nálepkami podle čís. 157 a)–d) nebo „Hořlavé“ se nesmí kouřiti ani prodlévati s otevřeným světlem. Uzavřené ruční svítilny se nepovažují za otevřené světlo.

Zákaz kouření.

Odráz a spouštění vozů.

- Odráz.** 163. Odráz vozů je seřadovací výkon, při němž se uvedou lokomotivou nebo motorovým vozem do pohybu sunutá vozidla, jež k nim nejsou přivěšena.
Odrážeti vozy je dovoleno jen jednou lokomotivou nebo motorovým vozem.
- Spouštění.** 164. Spouštění vozů je seřadovací výkon, při němž se odvěšená vozidla dají na spádu do pohybu vlastní vahou.
- Zákaz odrazu a spouštění.** 165. V dodatku a ve staničním řádu je uvedeno, kde je zakázáno odrážeti nebo spouštět vozy, případně jsou v něm stanoveny další podmínky. Zákaz se týká jen volných kolejí nebo kolejí, které jsou obsazeny nezajištěnými vozidly.
- Podmínky pro odrážení a spouštění.** 166. Při odrážení nebo spouštění vozů musí být kromě všeobecných ustanovení, platných při posunu, ještě splněny tyto podmínky:
- a) vozy v odrážené skupině musí být svěřeny, výjimky jsou dovoleny při odrazech na tu též kolej, je-li každá skupina ručně brzděna;
 - b) běžící vozy nesmějí dojetí k přejezdu, který není uzavřen nebo střežen, ani na přesuvnu nebo na točnici, není-li jisté, že správně stojí a že je zabezpečena;
 - c) běžící vozy smějí najeti na stojící vozy jen nepatrnou rychlostí;
 - d) návěst pro odraz se smí dáti teprve, když zaměstnanec, vyvěšující vozy vystoupil z koleje a nevznikla-li po vyvěšení vozů mezera, která by mohla být při odrazu příčinou prudkého nárazu.
167. Odrážené a spouštěné vozy smějí následovat i sebou jen v takových vzdálenostech, aby výměny mohly být včas přestaveny a aby vozy minuly námezník dříve, než k němu dojedou následující vozy.
Před všemi vozy, uvedenými v čís. 168 b), c) i za nimi, musí být větší mezera než u jiných vozů.
Za omezeného rozhledu a silného větru je třeba podle místních poměrů odrážeti vozy se zvláštní opatrností nebo neodrážeti je vůbec.
168. Pokud jde o odrážení a spouštění vozů, rozeznáváme:
- Vozy, které se nesmějí odrážeti a spouštět.** a) vozidla, která se vůbec nesmějí odrážeti a spouštět a na něž se také nesmějí jiná vozidla ani odrážeti ani spouštět,

pokud nejsou proti nárazům chráněna oddělenou skupinou jiných zajištěných vozů:

1. vozy k jízdě nezpůsobilé;
 2. vozy obsazené cestujícími, viz však b)—1;
 3. vozy naložené látkami výbuchem nebezpečnými, označené nálepkami s vybuchující bombou v jednom rámečku, příp. ve dvou rámečcích a černými vlajkami s bílým „P“;
 4. vozy naložené látkami jedovatými, označené nálepkami s umrlčí hlavou;
 5. vozy naložené látkami prudce jedovatými, označené nálepkami s černou umrlčí hlavou a bílou vlajkou s černou umrlčí hlavou;
 6. vozy bez oplenu s nákladem dlouhých kolejnic nebo betonářské oceli, jež spočívá na dvou nebo více vosech;
 7. vozy s jeřáby;
 8. vozy motorové a lokomotivy;
 9. hlubinové vozy;
 10. čtyř i vícenápravové plošinové vozy ložené těžkými tanky;
 11. těžká vozidla o hrubé váze 90 tun a větší;
 12. vozy záchranné, nářadové, tárovací a vozy stavebních vlaků všech pracovních odvětví;
 13. vozy se zásilkami s překročenou ložnou mírou;
 14. vozy s koncově naloženými vozidly;
 15. Vozy naložené stlačenými nebo zkapalněnými plyny, označené nálepkou s balonkem na plyn;
- b) vozidla, jež se smějí odrážeti nebo spouštět jen tehdy, mohou-li být zastavena ruční brzdou:

Vozy, které musí být zastaveny ruční brzdou.

1. vozy, v nichž jsou železniční, poštovní, celní zaměstnanci, členové SNB a průvodci zásilek;
2. vozy s živými zvířaty;
3. vozy vytápěcí a tendry;
4. vozy, jež nejsou dosud úplně naloženy nebo vyloženy, jakož i vozy s posunutým nákladem;
5. krátce spojené dvojité vozy pro lehké sběrné vlaky;
6. vozy naložené žiravinami, označené nálepkami s lahví v koši nebo s dvěma šípy a spálenou rukou;
7. vozy naložené křehkými předměty (sklem) a označené nálepkami se skleničkou nebo trojúhelníkovou červenou nálepkou „Opatrně posunujte“;
8. vozy naložené vozidly (nábytkovými, obytnými, automobily a pod.);
9. přípojné vozy k motorovým vlakům;

10. Oplenové vozy spojené tuhou spojkou nebo nákladem;
11. ložené plošinové vozy čtyř a vícenápravové řady Px, Pao;
- Vozy, které musí být zastaveny ruční brzdou nebo dvěma zarážkami.**
- c) vozidla, jež se smějí odražeti a spouštět jen tehdy, mohou-li být zastavena ruční brzdou nebo dvěma zarážkami:
1. vozy naložené hořlavými nebo samozápalnými látkami, označené nálepkami s pochodní;
 2. vozy na svítiplyn a vozy nádobové;
 3. vozy na mléko;
 4. podvozkové vozy.

Posun na spádovištích.

169. Směrnice pro posun na spádovištích vydává ředitelství; návrh vypracuje stanice.
Tyto směrnice jsou přílohou k staničnímu řádu.

Posun trhnutím

Podmínky pro posun trhnutím.

170. Posun, při němž se vozy tažené lokomotivou za jízdy v dostatečné vzdálenosti před místně stavěnou výměnou vyvěsí a pak lokomotiva a vozy jedou na různé koleje, nazýváme posun trhnutím.

K tomuto posunu se smí používat jen dobře vycvičených zaměstnanců.

Stanice, případně místa, kde je posun trhnutím zakázán, jsou uvedena v dodatku a ve staničním řádu.

Provádění posunu trhnutím.

171. Použitá šroubovka mezi lokomotivou a vozem musí být nejdříve náležitě povolena, aby se dala snadno vyvěsiti. Když posunovaná skupina vozidel dosáhla přiměřené rychlosti, třeba dáti strojvedoucímu návěst „Pomalů“ a jakmile šroubovka byla vyvěšena, návěst podle směru jízdy, načež lokomotiva zrychlí jízdu. Teprve když lokomotiva uvolnila námezník, smí se přestaviti výměna pro jízdu vozů, které se pohybují za ní.

172. K vyvěšení vozů se smí použití jen tyče. Seděti v čele vozu nebo na nárazníku a rozpojovati vozy rukou nebo nohou je zakázáno.

Zaměstnanec, určený pro vyvěšení šroubovky, musí státi pevně na plošině nebo schůdcích vozu tak, aby nemohl být zraněn, i kdyby odvěšené vozy snad lokomotivu dostihly.

173. Zaměstnanec, který obsluhuje výměnu, je povinen pozorně sledovati jízdu lokomotivy a pohyb vozů jedoucích za ní, aby bez ohrožení vlastní bezpečnosti mohl přestaviti výměnu.

174. Kolej, na kterou se lokomotiva vyhýbá, musí býti dostatečně volná, aby lokomotiva, která se vzdaluje zpravidla značnou rychlostí, mohla včas a bezpečně zastaviti.

175. Posunovati tímto způsobem jest zakázáno přes přejezdy, které nejsou opatřeny závorami nebo střeženy, jakož i jde-li o vozidla uvedená v čís. 168.

Opatření, aby vozidla neujela.

176. Po ukončení posunu třeba ihned uzamknouti odvrátané výměny, výkolejky a kolejové zábrany.

Zajištění odstavených vozů.

177. Stojící vozidla musí býti vždy tak zajištěna, aby náhodně nemohla býti uvedena v pohyb.

178. Vozy se zajišťují ruční brzdou, spojením se zabrzděnými vozy, dvojitými podložkami nebo závěrnými klíny. Podle možnosti se vozy svěsí, i když je nelze zabrzditi.

179. Zajišťovati odstavené vozy jen průběžnou brzdou je nespolehlivé a proto je zakázáno. Rovněž je zakázáno podkládati vozy kameny, kousky dřeva a pod.

180. Podložkami (závěrnými klíny) je třeba podložití vůz nebo svěšenou skupinu vozů tak, aby klíny přiléhaly přímo na kola, a to:

Zajištění vozů podložkami.

- a) je-li vůz nebo skupina vozů zabrzděna, na té straně, na které má býti zabráněno náhodnému pohybu;
- b) s obou stran, nelze-li vozy (skupinu) zabrzditi.

181. Zajišťuje-li se podložkou vůz (skupina) na straně k výkolejce, je třeba podložití podložku ke kolům krajního vozu zevnitř tak, aby se zabránilo pohybu směrem k výkolejce.

182. Vozy se nemusí podložití tehdy, je-li jejich nebezpečným náhodným pohybům spolehlivě zabráněno jinými podloženými vozy.

Zabrzděné vozy (skupiny) nemusí se podkládati za nepřerušeno posunu a za přestávek v posunu, jsou-li pod dozorem posunujících zaměstnanců. Avšak vozidla, jejichž náhodný pohyb by byl nebezpečný, nutno ihned zajistiti (výjimečně i zarážkou).

**Odpovědnost
za zajištění
vozů.**

183. Za zajištění vozů odpovídá vedoucí posunu a ti zaměstnanci, kteří vozy odstavili, vyjma strojní četů.

184. Odpovědnost za zajištění vozidel po odstavení na koleje, jichž užívají jen jiné služebny (dílny, výtopny a pod.), náleží zaměstnancům, kteří posun provedli.

Za zajištění vozů na vlečkách je odpovědný uživatel.

**Dozor
na zajištění
odstavených
vozů.**

185. Na zajištění vozů dozírají ve stanicích výpravčí nebo nádražní anebo i jiní, staničním řádem určení zaměstnanci; ve stanicích bez výpravčích a v nákladištích zaměstnanci pověřeni tam dozorem.

Blíží-li se vichřice, jsou zaměstnanci, kterým přísluší dozor, povinni se přesvědčiti, zda jsou vozy zajištěny. Podle okolností nařídí ještě další opatření.

Jízdy lokomotiv a motorových vozů ve stanicích mimo obvod výtopny.

**Jízdy
lokomotiv
(motorových
vozů)
ve stanicích.**

186. Jízdy a doprovod lokomotiv a motorových vozů ve stanicích mimo obvod výtopny je třeba upravit podle místních poměrů staničním řádem. Zásadně jedou lokomotivy a motorové vozy bez doprovodu. Jejich jízdy řídí výpravčí a výhybkáři.

Vyžaduje-li toho bezpečnost dopravy nebo složité místní poměry, je třeba doprovázeti lokomotivy a motorové vozy odpovědným vedoucím posunu (průvodcem lokomotiv).

ČÁST IV.

SLUŽBA VOZOVÁ. NAKLÁDÁNÍ VOZŮ.

187. Ředitelství určí v dodatku, kam mají býti zasilány správkové vozy a služebnu, od níž je třeba žádati zámečníka k opravě vozů nezpůsobilých k jízdě.

Opravy
poškozených
vozů
ve stanicí.

Při objednávce zámečníka nutno udati číslo, řadu a vlastnickou značku vozu a bližší údaje o poruše vozu; jde-li o opravu horkého ložiska, nutno oznámiti jeho typ napsaný na podélníku nad ložiskem vpravo, jakož i naléhavost opravy, na př. jde-li o zásilky přednostní, živého dobytka, neskladné, rychlozboží a pod.

Opravují-li se vozy ve stanici, je stanice povinna postarati se o bezpečnost pracujícího zámečníka a je-li třeba, vypomoci mu staničním zaměstnancem.

188. Tarify určují povinnost zaplatiti náhradu za poškození vozů, nakládacích pomůcek, výstroje nebo vnitřního zařízení vozů. Výše náhrady je stanovena ceníkem náhrad. Nelze-li ji zjistiti, třeba vybrati přiměřenou zálohu a vyžádati si správnou výši náhrady od dílen (správkárny), kam byl vůz odeslán.

Náhrady
za poškození
vozů.

Přednosta stanice rozhodne, postačí-li písemné uznání přepravce zaplatiti náhradu za poruchu vozu.

Všichni zúčastnění zaměstnanci jsou povinni vymáhati náhradu za poškození sice taktně, ale s veškerým důrazem a ručí za ni, nebyla-li jejich vinou zaplácena.

Zdráhá-li se cestující zaplatiti náhradu a nemůže-li průvodčí zjistiti řádně jeho totožnost, předvede ho ve vhodné stanici, nejpozději ve stanici, kde cestující vystupuje, přednostovi stanice nebo výpravčímu s písemnou zprávou, kterou přednosta stanice nebo výpravčí potvrdí. Průpis zprávy odevzdá průvodčí v domovské stanici.

189. Do dílen (správkárny) se poukazují vozy polepením předepsanou nálepkou, z níž je zřejmo, smí-li býti vůz naložen směrem k dílnám (správkárnám) nebo může-li tam býti odeslán teprve po vyložení.

Odesílání vozů
do dílen
(správkáren).

Není-li na nálepce výslovně předepsáno, že vůz má být přepraven do dílen (správkárny) na konci vlaku, může být zařaděn do vlaku.

Správkové nálepky musí být datovány, podepsány a orazítkovány. Zaměstnanci nesmějí tyto nálepky strhovat ani proti nim jednat; mají-li závažné pochybnosti o jejich správnosti, oznámí to výpravčímu, který věc vyšetří za účasti odborníka, není-li ho, za účasti strojvedoucího.

Uzná-li správkovou nálepku za zřejmě nesprávnou a jednání podle ní za škodlivé, dá ji sejmouti nebo nahradit jinou; je však povinen oznámit to služebně, které náleží zaměstnanec podepsaný na nálepce.

Vozmistři jsou povinni oznámit písemně vedoucímu posunu nebo výpravčímu ihned po zjištění, nejpozději při sestavování vlaku, vozy k jízdě nezpůsobilé, jakož i jiné závady na vozech.

Prohlídky
a doprava
vyšinutých
vozů.

190. Vyšinutý vůz musí být na místě prohlédnut odborníkem, který rozhodne, zda vůz musí být odeslán do dílen prázdný nebo až po vyložení ve stanici určení.

Vozy, jež se vyšinuly z neznámé příčiny, smějí být odeslány do dílen jen se souhlasem vyšetřujících zaměstnanců.

O dopravě vyšinutých vozů s trati do nejbližší stanice v nepřítomnosti určeného odborníka rozhodne strojvedoucí.

Cizí vyšinuté vozy mohou být odeslány domů, bylo-li odbornou prohlídkou na místě zjištěno, že je to možné bez nebezpečí; jinak je nutno zaslati je do nejbližší správkárny nebo dílen ČSD.

Vyšinuté vozy třeba vždy nápadně polepiti a zaslati účtovanou průvodkou, a to na konci vlaku; návěstník musí věnovati takovému vozu zvláštní pozornost.

Nelze-li vyšetřiti příčinu vyšinutí, vyzve stanice nebo vyšetřující zaměstnanec dílny nebo správkárnu, aby byly vyšetřeny i jiné poměry, než které jsou předepsány pro prohlídku takových vozů.

Mazání vozů
stanicemi.

191. Stanice mají povinnost mazati anebo se postarati, aby byly namazány vozy:

- a) nákladní, zařaděné do vlaků o větší rychlosti než 60 km/h.;
- b) naložené živými zvířaty nebo rybami před odjezdem z nakládací stanice;
- c) určené pro náklad látek výbuchem nebezpečných;
- d) vojenských a nemocničních vlaků před odjezdem z výchozí stanice;
- e) které stojí déle než 3 měsíce, než se dají do oběhu;
- f) kluzné plochy oplenů před každým naložením.

193. Při nakládání zboží se nesmějí poškodit ani vůz, ani zboží. Náklad musí být ve voze rozložen tak, aby dvojkolá byla rovnoměrně zatížena. Nakládání vozů.

Náklad na otevřených vozech nesmí být naložen tak, aby se znemožnilo použití ruční brzdy.

194. Pro zatížení vozu je rozhodná ložná váha na něm napsaná. Zatížení vůz až do únosnosti je dovoleno jen tehdy, je-li náklad rovnoměrně rozdělen a není-li se třeba obávat, že zatížení vlivem povětrnosti za dopravy překročí únosnost. Je-li uvedena na voze jen jeho ložná váha, lze ji za týchž podmínek překročit až o 5%. Přetížený vůz nesmí být dopravován. Zatížení vozů.

Výjimečné zatížení nad únosnost povoluje ústřední ředitelství.

196. K nakládání vojenských vozidel s rozvorem aspoň 3 m a jen u vojenských vlaků je dovoleno využití za podmínek nařízených zvláštními předpisy též volného prostoru na koncích dvou sousedních vozů a prostoru nad nárazníky, při čemž naložené vozidlo tvoří vlastně most z vozu na vůz. Koncové nakládání.

V takto naložených vozidlech nesmí za přepravy nikdo prodlévati. Vozy s koncově naloženými vozidly se spojí ve vlaku do skupin o 6 nápravách (3 vozech). Počet skupin koncově naložených vozů není zvlášť omezen.

Při posunu, jakož i při případném rozpojování vlaku, musí být věnována mimořádná pozornost vozům naloženým přes nárazníky, aby nedošlo omylem k rozvěšení takové skupiny.

K zjištění váhy nákladu se počítá na každý vůz polovina váhy vozidla koncově naloženého.

Vlaky s koncově naloženými vozidly smějí jeti nejvýše rychlostí 60 km/h.

ČÁST V.

O SESTAVENÍ VLAKŮ.

Všeobecná ustanovení.

Nejvyšší
dovolený počet
náprav
u vlaků.

197. Vlaky osobní dopravy smějí míti nejvíce 80 náprav, s povolením ředitelství až 120 náprav.
Nákladní vlaky o rychlosti do 75 km/h smějí míti nejvíce 150 náprav, s povolením ředitelství až 200 náprav.

O počtu náprav u nákladních vlaků o větší rychlosti než 75 km/h a u nákladních vlaků s dopravou cestujících platí stejná ustanovení, jako pro vlaky osobní dopravy.

Nápravy činných a pohotových lokomotiv se do tohoto počtu náprav nepočítají.

198. Největší dovolený počet náprav pro jednotlivé trati vzhledem k staničním a traťovým poměrům se uvede v dodatku.

Počet činných
lokomotiv pro
dopravu vlaku.

199. K dopravě vlaku se smí užítí nejvíce dvou činných lokomotiv v čele vlaku a dvou postrkových lokomotiv, je-li to dovoleno dodatkem a jestliže to dovoluje jejich přechodnost; o použití činné lokomotivy zařaděné do vlaku jedná číslo 684.

Postavení
lokomotivy
v čele vlaku.

200. Vlaková lokomotiva má být zpravidla v čele vlaku komínem vpřed.

V obráceném postavení se smí tendrových lokomotiv použití vždy, lokomotiv s přívěsným tendrem jen u vlaků, jejichž rychlost není větší než 50 km/h.

Je-li v čele vlaku lokomotiva s připevněným sněhovým pluhem, a leží-li sníh výše než 15 cm nad temenem hlavy kolejnice, musí býti hrot pluhu obrácen vždy dopředu; výjimky povoluje ústřední ředitelství.

Zařadění
lokomotiv
do vlaku.

201. Vlaková lokomotiva může býti na konci anebo uprostřed vlaku

- a) při jízdách pomocných vlaků,
- b) u vlaků, které se vrací se širé trati, jakož i u vlaků pracovních a vlečkových,

c) za zvláštních místních poměrů, dovolí-li to ředitelství v dodatku.

202. K dopravě motorového vlaku se smí použití nejvíce dvou motorových vozů.

Počet motorových vozů k dopravě vlaku a jejich zařazení.

Druhý motorový vůz se zařadí podle potřeby, a to v čele vlaku jako přípřež, na konec vlaku jako postrk anebo mezi dopravované vozy.

Použití více než dvou motorových vozů je dovoleno jen se svolením ředitelství.

203. Použití druhého motorového vozu mezi dopravovanými vozy nebo na konci vlaku je dovoleno na všech tratích.

204. Spojování parních lokomotiv s motorovým vozem je dovoleno jen při pomocných jízdách.

205. U všech vlaků má být jako první vůz za lokomotivou vůz služební nebo jiný vůz, vhodný pro službu vlakvedoucího.

Vozy služební.

U vlaků brzděných průběžně je dovoleno zařadit mezi lokomotivu a první vůz s průběžnou brzdou skupinu vozů až do 10 náprav.

Služební vůz musí být zařízen tak, aby vlakvedoucí mohl z něho dobře pozorovati návěsti. U vlaků průběžně brzděných musí být služební vůz opatřen aspoň rukojetí záchranné brzdy. U ručně brzděných vlaků musí být zařazen vždy za lokomotivu a musí mít vždy dobrou ruční brzdu.

U rychlíků a osobních vlaků, a se svolením ředitelství též u nákladních vlaků, může být služební vůz zařazen také na konci vlaku.

206. Poslední vůz u vlaku, u sunutých vlaků první vůz, musí mít vždy ruční brzdu, a je-li průběžně brzděn, i rukojeť záchranné brzdy. Stanoviště průvodčího má být obráceno vzad, u sunutých vlaků vpřed.

Poslední vůz u vlaku.

207. Výjimečně je dovoleno, aby ještě za posledním brzděným vozem byl přivěšen jeden nebrzděný tendr nebo pojízdný sněhový pluh anebo dva nebrzděné vozy (náběžníky). U vlaku do rychlosti 40 km/h na tratích o sklonu do 5‰ je dovoleno přidat až 4 náběžníky. Celková váha náběžníků nesmí být větší než 60 tun. Motorový vlak smí mít jen jeden náběžník.

Náběžníky.

Náběžník nesmí být obsazen osobami.

208. Náběžník není dovolen

- a) u vlaků o rychlosti větší než 80 km/h,
- b) u strojových vlaků dopravujících zátěž,
- c) u vlaků dopravujících zkapalněný chlor,
- d) u vlaků, které dopravují vozy s látkami výbuchem nebezpečnými, označené vybuchující bombou, příp. černým praporkem s bílým „P“,
- e) u motorových vlaků, které mají ručně brzděný vůz.

Všeobecná ustanovení o zařadování vozů do vlaků.

Které vozy se nesmějí zařadit do vlaku.

209. Do vlaků se nesmějí zařadit vozy:

- a) které jsou označeny jako nezpůsobilé k jízdě;
- b) které nemají značky o pravidelné prohlídce;
- c) na nichž nejsou vůbec znatelný číslo, vlastnická značka, vlastní váha a u nákladních vozů ani ložná váha, ani únosnost;
- d) na nichž jsou závady, které by mohly ohrozit bezpečnost dopravy anebo způsobit škody osobám anebo nákladům.

Podmínky pro zařadování vozů vzhledem k rychlosti vlaku.

210. O tom, lze-li zařadit vůz do vlaku vzhledem k největší dovolené rychlosti tohoto vlaku, rozhoduje zejména

- a) doba, jež uplynula od poslední prohlídky vozu,
- b) jeho rozvor,
- c) druh kol,
- d) vlastní váha vozu a váha nákladu.

Podrobné podmínky jsou uvedeny v příloze 2.

211. Jaké pevné rozvory, jaký tlak kol a jaké rozměry vozu a nákladů jsou přípustné na jednotlivých tratích, jakož i způsob řadění vozů, co do váhy na metr délky, stanoví „Seznam nápravových tlaků na železnicích ČSD“ a „Směrovací předpisy“.

212. Zařadění vozu, jehož stav by si vyžádal snížení rychlosti vlaků, je dovoleno u rychlíků se svolením ředitelství, u ostatních vlaků jen se souhlasem hlavního dispačera.

Řadění vlaků.

Řadění vlaků osobní dopravy.

213. Řadění vlaků osobní dopravy je určeno pomůckami, a to pro vlaky osobní „Oběhem souprav“, vydávaným ředitelstvím, pro rychlíky „Řaděním rychlíků“, vydávaným pro celou oblast ČSD ústředním ředitelstvím.

214. Mimořádně přidané vozy třeba do vlaku zařaditi tak aby posun ve stanicích, kde mají být odvěšeny, byl co nejjednodušší.

215. Do vlaku osobní dopravy o rychlosti větší než 80 km/h. zařadí se zpravidla jen podvozkové vozy. Jsou-li k vlaku přidány výjimečně osobní vozy bez podvozků, zařadí se za podvozkové vozy.

216. V motorových i parních vlacích zařadí se těžké podvozkové vozy vždy před vozy se slabým tažným a nárazecím ústrojím.

217. Na konec motorového vlaku je dovoleno přidati jen jeden ručně brzděný vůz.

218. Vozy se silničními povozy a vozy se živými zvířaty se zařadí u vlaku s dopravou cestujících za vozy s cestujícími.

219. Vozy určené pro mezilehlé stanice seřadí se podle možnosti v takovém pořadí, jak jdou stanice za sebou.

Vozy určené pro odbočné trati řadí se k vozům pro odbočnou stanicí.

Vozy určené pro kusové zboží se zařadí tak, aby se mohlo vykládati nebo přikládati beze ztráty času.

220. Přidají-li se vozy v mezilehlých stanicích, třeba se řídit předcházejícími pravidly. Nestací-li čas k správnému seřazení, přestaví se nesprávně zařazené vozy ve stanicích, kde je dostatečný pobyt.

221. Podrobná ustanovení o řadění nákladních vlaků vydává ředitelství v pomůcce „Řadění nákladních vlaků“.

222. Jedním nákladním vlakem je dovoleno dopravovati zásilky látek výbuchem nebezpečných do 60.000 kg.

Nákladní vlaky s dopravou cestujících dopravují vozy se zásilkami uvedených látek jen tenkrát, nejezdí-li na trati jiné nákladní vlaky a nepřesahuje-li hrubá váha těchto zásilek 1000 kg; tyto vozy se zařadí vždy za vozy s cestujícími.

223. Vozy s látkami výbuchem nebezpečnými o hrubé váze větší než 100 kg musí býti odděleny ochrannými vozy od lokomotiv, které mají oheň na roštu i od hořlavých nákladů. Při hrubé váze výbuchem nebezpečného nákladu od 100 kg do 1000 kg musí býti před těmito vozy i za nimi zařazen vždy jeden ochranný vůz, u zásilek nad 1000 kg hrubé váhy dva ochranné vozy.

Řadění
nákladních
vlaků.

Řadění vozů
s nákladem
výbuchem
nebezpečným.

Na vedlejších tratích u vlaků o největší dovolené rychlosti do 30 km/h a na vojenských vlečkách stačí po jednom ochranném voze i tehdy, je-li váha tohoto nákladu větší než 1000 kg.

Nakládací stanice vyznačí nezbytný počet ochranných vozů modrou tužkou v p r a v é m h o ř e j š í m rohu obrázkových nálepek (na př. 2/2, 1/1, 0/0).

224. Pro dopravu účelových vlaků s látkami výbuchem nebezpečnými platí zvláštní směrnice vydané ředitelstvím.

Řadění vozů
s nákladem
hořlavých
látek.

225. Vozy s hořlavým, nebo samozápalným nákladem, polepené nálepkou s hořící pochodní nebo „Hořlavé“, řadí se aspoň za 10. vozem od lokomotiv, které mají oheň na roštu. Má-li vlak méně než 10 vozů, zařadí se před návěstní vůz, ale vždy aspoň za čtvrtý vůz od lokomotivy.

Za hořlavé třeba považovati i zásilky obalené nebo vystlané snadno vznětlivými látkami.

Hnědé nebo kamenné uhlí, koks a dříví se nepokládají za hořlavé látky ve smyslu tohoto ustanovení.

Ustanovení předchozích odstavců není třeba uplatňovati u vlaků dopravovaných motorovým vozem, elektrickou nebo Diesel-elektrickou lokomotivou. Motorové vozy s generátorem na výrobu plynu z tuhých látek se však pokládají v tomto smyslu za parní lokomotivy.

Přeprava
vozů se
zkapalněným
chlorem.

226. Chlor je plyn prudce jedovatý. Jestliže by nastalo při poruše vozu nebo z jiné příčiny unikání plynu, mohlo by dojít k ohrožení nejen zaměstnanců, ale také okolí. Z těchto důvodů musí být dopravě chloru věnována zvýšená opatrnost.

227. Kotlové vozy se zkapalněným chlorem musí býti po obou stranách polepeny nálepkou s umrlčí hlavou. Kromě toho musí býti vůz po obou stranách označen bílým praporekem s černou umrlčí hlavou.

228. Při dopravě vozů se zkapalněným chlorem nutno dbáti těchto opatření:

- a) smějí býti dopravovány jen nákladními vlaky bez postrku;
- b) nesmějí býti brzděny ani průběžnou, ani ruční brzdou;
- c) musí býti zařaděny podle ustanovení čí. 225, avšak vždy aspoň před pátý vůz od konce vlaku;
- d) v jejich blízkosti nesmějí býti vozy naložené hořlavými nebo samozápalnými látkami;

- e) hlavní (úsekový) dispačér ohlásí všem dotčeným stanicím, že vlak veze vůz se zkapalněným chlorem a uvede též stanici určení;
- f) výpravčí zpraví vlakvedoucího a strojvedoucího rozkazem V, že na vlaku je vůz s chlorem; vlakvedoucí zpraví o tom všechny průvodčí;
- g) výpravčí v každé stanici zpraví o dopravě vozů výhybkáře, posunovače, strážníky oddílu a závoráře;
- h) při jízdě podle rozhledu nutno zpravit následný vlak rozkazem V, že jede za vlakem, který veze vůz se zkapalněným chlorem.

229. Kdyby došlo k unikání chloru, což se pozná podle dusivého zápachu, který dráždí sliznici a způsobuje stahování hrdla, je třeba vůz ihned z vlaku vyřadit a odstavit ve stanici na odlehlé místo tak, aby vítr nezanášel plyn do stanice. Kolej s odstaveným vozem je třeba krýti návěstí „Stůj“, vůz musí být střežen a všichni staniční zaměstnanci o něm zpraveni. Jakákoli manipulace s ventily vozu je přísně zakázána.

Bezpečnostní opatření při unikání chloru.

Bezbarvá tekutina, která někdy odkapává z vozu, není chlor, nýbrž voda z rozpuštěné jinovatky, která se tvoří na obalu vozu, poněvadž vůz se plní chlorem při velmi nízké teplotě.

Odstavení vozu se zkapalněným chlorem pro poruchu nutno ihned ohlásit hlavnímu (úsekovému) dispačérovi, který zpraví odesílací závod, aby vyslal odborníky k odstranění poruchy.

Došlo-li k většímu poškození vozu, takže chlor uniká ve větším množství a nebezpečně ohrožuje okolí, je třeba ihned zpravit nejbližší stanici SNB, hasičský sbor a vojenskou posádku a požádat o neodkladnou pomoc.

Před příchodem záchranných sborů třeba evakuovat z ohroženého prostoru osoby a zvířata. Při větším unikání chloru vzniká plynová vlna, která postupuje rychlostí větru. Postupu plynové vlny zabrání vodní clona nebo rozložení ohňů v dostatečné vzdálenosti od vozu. Nejjednodušší osobní ochranou proti chlorovému plynu je šátek namočený v roztoku prací sody a přidržovaný na ústech a nosu.

230. Dlouhé dříví nebo jiné předměty, které pro délku nelze naložit na jeden vůz, dopravují se jen vlaky o rychlosti do 50 km/h, nejsou-li vozy spojeny šroubovkou; jsou-li spojeny šroubovkou, vlaky o rychlosti do 60 km/h. Takové zásilky třeba dopravovat především vlaky nákladními. Soupravy dlouhých zásilek, pokud nejsou spojeny

Zařazení vozů s dlouhými předměty naloženými na dvou nebo několika vozech.

šroubovkami, zařadí se na konec vlaku, pokud možno před poslední brzděný vůz.

Jsou-li na vedlejších tratích vozy s dlouhými zásilkami spojeny šroubovkami, smějí býti zařaděny i před osobními vozy. Mezi osobní vozy a zásilku s dlouhými předměty se zařadí aspoň jeden ochranný vůz, jehož čelo nebo náklad je vyšší než dlouhá zásilka.

231. Dovolенý počet souprav dlouhých zásilek spojených jen vlastním nákladem anebo tuhou spojkou, je určen pro každou trať anebo úsek trati v dodatku.

Zařadění
zvláště těžkých
vozů.

232. Podmínky pro dopravu mimořádně těžkých nákladů a vozů zvláště stavěných pro dopravu těžkých nákladů, oznámí případ od případu ředitelství, které podle potřeby může naříditi i doprovázení zásilky odborníkem.

Doprava
a řadění
převozných
jeřábů.

233. Převozní jeřáby se dopravují jen nákladními vlaky o rychlosti do 60 km/h a jen výjimečně nákladními vlaky s dopravou cestujících, a to vždy za osobními vozy.

Rameno jeřábu musí býti za jízdy sklopeno a zajištěno. Přesahuje-li některá část jeřábu na jedné nebo na obou čelních stranách vozu tak, že její vzdálenost od roviny nestlačených nárazníků je menší než 20 cm, je nutno na každé takové straně vozu přidati plošinový nebo nízkostěnný ochranný vůz.

Každý jeřáb musí býti doprovázen odborníkem, který jest odpovědný za jeho správnou úpravu.

Doprava
pojízdných
sněhových
pluhů.

234. Pojízdný sněhový pluh, který není určen k uvolnění trati a je dopravován vlakem, zavěsí se na konci vlaku za poslední brzděný vůz nebo za postrkovou lokomotivu. Pluh se dopravuje nákladním vlakem, pokud možno za dne; rychlost, která je napsána na sněhovém pluhu, nesmí býti překročena.

O dopravě sněhového pluhu zpraví výpravčí zaměstnanec ve stanici i na trati, aby včas odstranili překážky, které by snad ohrožovaly volný průjezd pluhu.

Na vedlejších tratích smí se dopravovati sněhový pluh každým vlakem, avšak pokud možno za dne.

Dopravovaný sněhový pluh na konci vlaku se spojí šroubovkou sousedního vozidla; dopravuje-li se ostrím dopředu, spojí se vlastní tuhou spojkou.

235. Traťové stavební správy oznámí stanicím a výtopnám, po kterých kolejích nesmějí jeti pojízdné sněhové pluchy; tyto koleje se uvedou ve staničním řádu.

236. Každá zásilka, jejíž rozměry přesahují ložnou míru platnou na přepravní cestě, smí být přijata k přepravě jen po předchozím svolení ředitelství, které stanoví podmínky pro přepravu a určí podle potřeby doprovod zásilky odborníkem.

Zásilky
s překročenou
ložnou mírou.

Stanice převezme zásilku k přepravě jen tehdy, oznámil-li technický orgán, určený ředitelstvím, že tyto podmínky byly splněny.

237. Po obou bočních stranách vozu musí být zásilka označena bílou tabulkou velikosti aspoň 50×70 cm, s 2 cm širokým modrým okrajem a výrazným nápisem: „Pozor, zásilka přesahuje ložnou míru!“ Pod tímto nápisem se uvede, o kolik jest ložná míra překročena.

238. Kromě podmínek ředitelstvím zvláště určených platí tato ustanovení:

- a) přepravní cesta určená ředitelstvím musí být odesílatelem zapsána v nákladním listě a nesmí být dodatečným příkazem měněna;
- b) zásilka se přepravuje nákladními vlaky;
- c) se zásilkou se nesmí zajížděti na skladištní koleje, k rampám a pod.;
- d) vlak, který veze takovou zásilku, smí vjížděti ve stanicích jen na koleje, u kterých nejsou vodní jeřáby, obrysnice nebo jiná podobná zařízení a zastaví tak, aby zásilka nebyla v bezprostřední blízkosti námezníků;
- e) na dvoukolejné trati se nesmí vlak setkat na širé trati s jiným vlakem, který by též vezl zásilku s překročenou ložnou mírou;
- f) hlavní dispačer ohlásí nejméně dvě hodiny před odesláním zásilky stanicím svého úseku, kterým vlakem je zásilka dopravována;
- g) o dopravě zásilky a jejím zařazení musí být vlakové mužstvo zpraveno rozkazem V;
- h) všechny stanice, ležící na přepravní cestě, zpraví dotčené zaměstnance staniční, vozební a traťové;
- i) ve stanicích, kde se koná technická prohlídka vozů, musí být zásilka vždy prohlédnuta vozmistrem;
- j) průvodčí, který má vůz pod dozorem, věnuje zásilce zvýšenou pozornost a na všechny závady upozorní ihned vlakvedoucího, který zpraví výpravčího.

Doprava motorových a přípojných vozů.

**Zařadění
motorových
a přípojných
vozů.**

242. Jednotlivé motorové a přípojné vozy, jakož i soupravy motorových vlaků, dopravované parními nebo elektrickými lokomotivami, zařadují se vždy na konec vlaku.

243. Motorové vozy smějí být dopravovány jen vlaky, které nejedou větší rychlostí než je největší dovolená rychlost motorového vozu.

244. Dpravované motorové vozy, které nejsou k službě pohotové, nemusí být doprovázeny, musí však být uvnitř tak zajištěny, aby bylo zabráněno jejich poškození; mimo to musí být vchody uzamčeny a opatřeny kontrolními uzávěry (na př. olověnkou). Jsou-li tyto motorové vozy výjimečně doprovázeny průvodcem, který se v nich za jízdy neustále zdržuje, mohou být s jeho souhlasem obsazeny cestujícími.

**Doprovod
motorových
vozů.**

245. Motorové vozy k službě pohotové musí být doprovázeny strojvedoucím, který se po dobu jízdy nesmí vzdálit od motorového vozu. Takový vůz smí být obsazen cestujícími.

Doprava lokomotiv a tendrů.

**Doprava
lokomotiv.**

246. Lokomotivy, jichž není třeba k dopravě vlaků, dopravují se jako k službě pohotové (vytopené) nebo studené.

**Parní
lokomotivy
k službě
pohotové.**

247. Parní lokomotivy k službě pohotové mají dostatečné napětí páry a jejich činnost u vlaku se omezuje jen na vlastní pohyby; jsou obsazeny strojvedoucím a topičem.

248. Lokomotivy k službě pohotové se dopravují jen vlaky, jejichž rychlost není větší než největší dovolená rychlost těchto lokomotiv.

249. Dovoluje-li to přechodnost, zařadí se k službě pohotová lokomotiva za vlakovou lokomotivu; kdyby však jejím zařaděním nebo vyřaděním měl být vlak zpožděn, smí se přidat před lokomotivu vlakovou.

Nedovoluje-li přechodnost dvě lokomotivy v čele vlaku, nebo jsou-li tam již dvě, možno zařadit u nákladního vlaku jednu k službě pohotovou lokomotivu za čtvrtý vůz. Vozy zařaděné mezi lokomotivami nesmějí vážit na metr délky více než 3.6 tuny. Zařaděná lokomotiva smí být uvedena v pohyb teprve tehdy, když zabrala lokomotiva vlaková.

Na tratích uvedených v dodatku je dovoleno přidati k službě pohotovou lokomotivu i na konec vlaku. Pro tento vlak jsou potom platná ustanovení pro vlaky s postrkem.

250. Lokomotivám k službě pohotovým, bez ohledu na zařazení, nepřísluší podíl ze zatížení.

251. Studené lokomotivy jsou bez ohně na roštu. Provází je zaměstnanec znalý návěstí a způsobilý k obsluze brzd a mazání lokomotivy.

Studené
lokomotivy..

252. Studené lokomotivy smějí se dopravovati jen nákladními vlaky, jejichž rychlost není větší než největší dovolená rychlost studené lokomotivy, nejvýše však 60 km/h.

Není-li vhodného vlaku, hlavní dispačér rozhodne, zda bude studená lokomotiva přepravena strojovým vlakem, nebo zda bude snížena rychlost vlaku.

Pro každou studenou lokomotivu vyhotoví odesílací služebna (dílny, výtopna):

- a) průvodní listinu, ve které vyznačí stanici určení, hrubou váhu lokomotivy a odděleně též hrubou váhu přivěšeného tendru vzhledem k výzbroji vodou a uhlím a nejvyšší dovolenou rychlost lokomotivy;
- b) tabulky s vyznačením stanice určení a nejvyšší dovolené rychlosti, které se připevní na obou stranách lokomotivy.

U studených lokomotiv tendrových bez zásob vody a uhlí a u prázdných tendrů nutno vypnouti průběžnou brzdu.

253. Počet studených lokomotiv dopravovaných vlaky není omezen. Dovoluje-li to přechodnost, dopravují se studené lokomotivy tak, že se jedna z nich zařadí, nemá-li vlak příprěž, přímo za vlakovou lokomotivu a další se řadí ve dvojicích. Každá dvojice musí býti oddělena od druhé aspoň šesti vozy o váze 3,6 tun na metr délky.

Nedovolí-li přechodnost zařazení po dvojicích, řadí se jednotlivě tak, aby každá byla od druhé oddělena aspoň 4 vozy.

Studené lokomotivy mají býti řaděny v přední polovině vlaku.

254. „Přechodnost lokomotiv“ je uvedena v dodatku; udává, které lokomotivy vzhledem k mostům a železničnímu svršku smějí jeti na příslušné trati, které smějí jeti dvojmo anebo výjimečně i ve větším počtu.

Přechodnost
lokomotiv.

Doprava tendrů. 255. Tendry bez lokomotiv se přivěšují zpravidla na konec vlaku.

Spojování vozidel.

Opatrnost při spojování vozidel. 256. Vozidla třeba spojovati a rozpojovati s náležitou opatrností.

Kdy má být vlak sestaven. 257. Vlak má být ve výchozí stanici tak včas sestaven, aby mohl být bez zpoždění řádně spojen. Tuto práci vykonávají oprávnění staniční zaměstnanci nebo průvodčí.

Je-li zřejmé, že vlak výjimečně nebude včas sestaven, musí určení zaměstnanci vozy spojovati již při sestavování.

258. Vozidla se spojují šroubovkami jednoduše; při spojování lokomotivy vždy šroubovkou vozu.

U šroubovek je třeba dbáti, aby rukojeť vřetena byla stejně vzdálena od obou matek.

Vřetena šroubovek se musí občas čistiti a mazati.

Nárazníkový rozdíl. 259. Rozdíl výšek nárazníkových středů u svěšených vozidel nesmí být větší než 8 cm.

Přivěšování lokomotivy. 260. K vlaku osobní dopravy a k průběžně brzděnému návnímu vlaku, obsazenému jen vlakvedoucím a návěstníkem anebo jen vlakvedoucím, připojuje a zavěšuje lokomotivu její topič, příprězní nebo druhou postrkovou lokomotivu topič stojící lokomotivy, nejsou-li k tomu určení zaměstnanci staniční.

261. U průběžně brzděných nákladních vlaků je vlakvedoucí povinen spojovati a rozpojovati vozidla v nímohádných případech, není-li u vlaku průvodčích nebo nemohou-li průvodčí anebo topič, případně způsobili staniční zaměstnanci spojení nebo rozpojení vozidla bez škodlivých průtahů.

262. Zaměstnanec, který má spojení nebo rozpojení vozidlo a lokomotivu, k níž je připevněn sněhový pluh, smí vstoupiti do koleje před pluh, jen když obě vozidla stojí.

Mělo-li by se mezi vozidly a pluhem vyvěšovati vícekrát, zařadí se k lokomotivě na straně pluhu vůz pokud možno s nízkými stěnami a ponechá se tam po celou dobu posunu.

Jak se spojují vozidla. 263. Ve všech vlacích se vozidla spojí tak těsně, aby nárazníkové zpruhy byly mírně stlačeny. U průběžných nákladních vlaků o rychlosti nejvýše 60 km/h každý asi de-

sátý vůz se spojí volněji tak, aby se nárazníky dotýkaly, stojí-li vozidla na rovné koleji. U manipulačních vlaků se vozidla spojí tak, aby se nárazníky dotýkaly.

Lokomotiva s prvním vozidlem se spojí jen tak, aby se nárazníky dotýkaly.

Vozy bez oplenu s nákladem dlouhých kolejnic nebo betonářského železa, který spočívá na dvou anebo několika vozech, jakož i vozy s koncově naloženými vozidly, spojí se spolu vždy těsně.

Náběžníky se spojí u všech vlaků tak těsně, aby nárazníkové zpruhy byly mírně stlačeny.

264. Strojvedoucí je vždy odpovědným za to, že lokomotiva je k vlaku náležitě přivěšena.

Kdo odpovídá za přivěšení lokomotivy. Postup při spojování vozidel.

265. Při spojování vozidel se nejprve zavěsí šroubovky, potom se spojí brzdové spojky, topné spojky, spojky pro elektrické topení a osvětlování.

Rozvěšuje se v opačném pořádku.

266. Nepoužité šroubovky a pojistné řetězy musí být u vlaku zajištěny zavěšením, a to:

Zajištění nepoužitých šroubovek.

- a) na háček čelníku, nebo
- b) do vidlicového háku téhož vozu, nebo
- c) do háku vlastního táhla (na konci vlaku).

Není-li z technických důvodů možno zavěsit šroubovku podle a) až c), zkrátí se a nechá volně viset, aby byla asi 15 cm nad hlavou kolejnice.

267. Odpojené brzdové a topné spojky se zavěsí na držadla nebo nastrčí na jalová hrdla.

Zajištění nepoužitých brzdových a topných spojek.

Zatížení vlaků.

268. „Zatížení vlaků“ je součet vlastní váhy všech vozů zařazených ve vlaku a váhy jejich nákladu, u vlaků osobní dopravy i váhy cestujících podle počtu míst k sedění, dále studených lokomotiv a tendrů dopravovaných vlakem a váhy jiných, na vlastních nápravách dopravovaných vozidel.

Pojem zatížení vlaku.

Váha činných a k službě pohotových lokomotiv a jejich tendrů se do zatížení vlaků nezapočítává.

U motorových vlaků se hrubá váha pracujícího motorového vozu započítává do zatížení vlaku.

269. K zatížení vlaku se připočítá tolikrát dvě tuny, o kolik je ve vlaku více prázdných vozů než 20. S touto vahou se počítá jen pokud by bylo překročeno pravidelné

Zatížení s ohledem na prázdné vozy.

zatížení vlaku; do výkazu vozidel a do vlakopisu se zapisuje jen váha skutečná.

**Pravidelné
zatížení vlaku.**

270. „Pravidelné zatížení“ je největší váha, kterou vlak může dopravovati v určitém traťovém úseku vzhledem k rychlosti jízdy a k výkonnosti lokomotivy (motorového vozu). V sešitových a doplněných nákrešných jízdních rádech je vyjádřeno skupinou a třídou zatížení.

Pravidelné zatížení pro rozličné skupiny a třídy zatížení je uvedeno pro všechny řady lokomotiv a motorových vozů v dodatku.

**Snížení
pravidelného
zatížení.**

271. Pravidelné zatížení se sníží:

- a) o 10%, je-li lokomotiva přívěsným tendrem dopředu, dále za nepříznivého počasí, je-li obava trvalého smýkání kol anebo při teplotách pod 0°C,
- b) o 20% při teplotách pod -15°C.

**Namáhání
táhel.**

272. Váha tažené zátěže nesmí přesahovati zatížení dovolené se zřetelem na namáhání táhel uvedené v dodatku.

Je-li ve vlaku zařaděn vůz lehké stavby, počítá se do zatížení dovoleného se zřetelem na namáhání táhel hrubá váha tohoto vozu a tažená váha části vlaku zařaděné za ním. Váha této části nesmí překročiti zatížení, stanovené dodatkem pro vozy lehké stavby.

**Omezená
výkonnost
lokomotivy.**

273. Je-li výkonnost lokomotivy omezena nějakou závadou, oznámí výtopna včas příslušnému hlavnímu dispačerovi, o kolik je třeba snížit pravidelné zatížení.

Zjistí-li se menší výkonnost lokomotivy až za jízdy, oznámí to strojvedoucí vlakvedoucímu a výpravčímu; pravidelné zatížení se pak sníží v dohodě se strojvedoucím. Výpravčí zpraví o omezené výkonnosti lokomotivy domovskou výtopnu hlavního dispačera, který zařídí potřebné. Omezení výkonnosti lokomotivy a jeho příčinu zapíše vlakvedoucí do vlakopisu, strojvedoucí poznámku podepíše.

**Přidání
přípřeže
a postrku.**

274. Lokomotivy přípřežné a postrkové mohou býti přidávány jen na rovině a stoupání, a to rychlíkům a osobním vlakům při každém překročení pravidelného zatížení, nákladním vlakům zpravidla jen tehdy, připadne-li na ně alespoň 60 procent jejich stanoveného zatížení.

275. Největší zatížení, které může míti vlak, dopravovaný několika lokomotivami, rovná se součtu pravidelného zatížení všech použitých lokomotiv. Je-li třeba pro dopravu vlaku dvou lokomotiv a jejich zatížení přesahuje hranici dovolenou s ohledem na namáhání táhel, použije se druhé

lokomotivy jako postrku anebo jako lokomotivy zařadené do vlaku.

276. V pravidelné dopravě směji se použití jen takové lokomotivy, jejichž největší dovolená rychlost není menší než rychlost vlaku, stanovená jízdním řádem. Je-li nutno použití výjimečně lokomotivy o menší dovolené rychlosti, nesmí být překročena její dovolená rychlost; za to odpovídá strojvedoucí.

277. Je-li třeba neočekávaně odvézti vlak se zvýšeným zatížením, protože

Výjimečné
překročení
pravidelného
zatížení vlaku.

a) by vzniklo zpoždění vyčkáváním na výkonnější lokomotivu, na přípřež nebo postrk a toto zpoždění by bylo větší, než zpoždění vzniklé pomalejší jízdou vlaku se zvýšenou zátěží, anebo

b) není k dispozici druhé lokomotivy, po případě

c) není účelné použití druhé lokomotivy a zátěž není dovoleno odstavit,

vyhledá hlavní dispačer vlak s vyhovujícím zatížením, porovná doby jízdy, přesvědčí se podle nákrešného jízdního řádu, zda takto jedoucí vlak nebude mít nepříznivý vliv na jízdu ostatních vlaků a zpraví všechny dotčené stanice.

Výpravčí zpraví vlakové mužstvo rozkazem V takto: „Zatížení, rychlost, doby jízdy a brzdicí procenta z Radíče do Chaloupky jako u vlaku 6234.“

278. U motorových vlaků se nesmí měniti zatížení, které je uvedeno v jízdním řádu.

ČÁST VI.

O BRZDÁCH A BRZDĚNÍ VLAKU.

Popis brzd.

- Účel brzd.** 279. Brzdy jsou zařízení, která slouží ke snižování rychlosti pohybujících se vozidel až k jejich případnému zastavení a k zajištění stojících vozidel proti jejich samovolnému uvedení v pohyb.
- Druhy brzd.** 280. Podle druhu brzdící síly rozeznáváme brzdy ruční, vzduchové, parní a elektrické.
- Průběžné brzdy.** 281. Brzdy, které mohou být uvedeny v činnost z jednoho místa současně u všech vozidel celého vlaku, nazývají se brzdy průběžné. Mezi brzdy průběžné patří brzdy vzduchové, u nichž brzdící silou je rozdíl tlaku vzduchu, působící na obou stranách pístu brzdového válce.
Vzduchové brzdy, u nichž aspoň na jedné straně brzdového pístu působí tlak vyšší než tlak ovzduší, se nazývají brzdy tlakové.
- Samočinné brzdy.** 282. Na československých drahách se k průběžnému brzdění vlaků užívá samočinné brzdy tlakové, u níž přetržení vlaku způsobí pokles tlaku v potrubí uniknutím stlačeného vzduchu do ovzduší a tím samočinné uvedení všech průběžných brzd v činnost.
- Zařízení tlakových brzd.** 283. K zařízení samočinné tlakové brzdy náleží zejména tyto podstatné součásti:
- a) jen na lokomotivě (motorovém voze): kompresor na stlačování vzduchu, hlavní vzduchojem, brzdící a dvojitý tlakoměr, udávající tlak v hlavním vzduchojemu a v potrubí;
 - b) na všech vozidlech: brzdové potrubí, které je u některých vozů, zvláště osobních, na obou koncích rozvidleno, uzavírací kohouty potrubí na obou čelních stranách vozidla, brzdové spojky se spojkovými hlavami a jalová hrdla (zavěšená na řetízku) nebo podpěry k zajištění nepoužitých brzdových spojek;

c) na vozidlech s brzdou: kromě součástí uvedených v předchozím odstavci, ještě rozvaděč, pomocný vzduchojem, brzdový válec, uzavírací nebo též přestavný kohout brzdy, odbrzdovač s táhly, brzdové tyčové a zdrže; vozy osobní, služební a některé nákladní vozy mají také záchranné brzdové zařízení (záchrannou brzdu).

Vozy, které nejsou vystrojeny potrubím tlakové brzdy, mohou být opatřeny přenosným potrubím, uloženým ve stanicích k tomu určených.

284. V pohotovostním stavu je potrubí celého průběžně brzděného vlaku nebo jeho průběžné části naplněno vzduchem o tlaku 5 atmosfér, rovněž pomocné vzduchojemy všech brzděných vozidel jsou naplněny vzduchem o téže tlaku; v tomto stavu je vlak odbzděn.

Jak se
zabrzďuje
a odbrzdjuje.

Při brzdění sníží strojvedoucí pomocí brzdiče tlak v brzdovém potrubí a tím uvede v činnost rozvaděče na brzděných vozidlech, které vpustí stlačený vzduch z pomocných vzduchojemů do brzdových válců. Tlakem vzduchu posune se píst brzdového válce a jeho pohyb se přeneše brzdovým tyčovým na zdrže, které přilehnou ke kolům.

Zabrzděný vlak odbrzdí strojvedoucí doplněním tlaku v brzdovém potrubí. Tím se přestaví rozvaděče tak, že vypustí stlačený vzduch z brzdových válců, jejichž písty se tlakem zpruhy vrátí do původní polohy a zdrže odlehnou od kol.

285. Osobní vozy jsou vystrojeny záchrannou brzdou v jednotlivých oddílech a na chodbě, služební vozy v oddíle pro vlakvedoucího. Stažením její rukojeti se otevře záklopka, která vypustí stlačený vzduch z brzdového potrubí a vlak se rychlostním brzděním zastaví. Po zastavení musí být záklopka i rukojeť záchranné brzdy uvedena do původní polohy, aby se potrubí mohlo znovu naplnit z lokomotivy stlačeným vzduchem a vlak byl odbrzděn.

Záchranná
brzda.

Nákladní vozy s brzdařskou budkou mají v budce páku, kterou se dá otevřít kohout záchranné brzdy na potrubí. Po zastavení vlaku je nutno přestavit kohout pod vozem ruční rukojetí do původní polohy.

Rukojeti záchranných brzd osobních vozů a skřínky, v nichž jsou záklopkou záchranné brzdy, jsou opatřeny olovenkami, aby záchranné brzdy nemohlo být zneužito.

286. K odbrzdění odvěšených vozů nebo k odbrzdění vozu, jehož brzda byla vypnuta, slouží odbrzdovač, kterým

Uvolnění brzdy
odbrzdovačem.

se vypustí stlačený vzduch z brzdového válce a pomocného vzduchojemu. Odbrzďovač se otevře táhlem, umístěným pod podélníkem na obou stranách vozu, až všechny stlačený vzduch unikne do ovzduší.

Tlakové brzdy.

Soustavy tlakových brzd.

287. Jednotlivé soustavy tlakových brzd se rozdělují na několik skupin podle

- a) způsobu odbrzd'ování na brzdy, jimiž lze nebo nelze postupně odbrzd'ovati,
- b) rychlosti vývinu brzdícího tlaku v brzdových válcích na brzdy rychle účinkující a pomalu účinkující,
- c) obrzdění váhy vozu a jeho nákladu.

Brzdy, jimiž lze nebo nelze postupně odbrzd'ovati.

288. Brzdy, jimiž lze postupně odbrzd'ovati jsou takové brzdy, u nichž může strojvedoucí účinek brzdění libovolně zvyšovati a snižovati, zatím co u brzd, jimiž postupně nelze odbrzd'ovati, může sice strojvedoucí účinek brzdění postupně zvyšovati, snížení účinku může však dosáhnouti jen předchozím úplným odbrzděním a pak novým přiměřeným zabrzděním.

Brzdové soustavy, jimiž lze postupně odbrzd'ovati, jsou:

Božičova,
Bredova,
Drulshammerova,
Hardyho,
Hildebrand-Knorrova,
Kazancevova,
Kunze-Knorrova,
Matrosovova,
Westinghouseova-Lu.

Brzdy, jimiž nelze postupně odbrzd'ovati, jsou:

Westinghouseova a
Knorrova.

Rozdělení brzd podle rychlosti účinku.

289. Podle účinku brzdění rozecznáváme: brzdy rychle účinkující — I. způsob brzdění, brzdy pomalu účinkující — II. způsob brzdění.

Některé brzdy rychle účinkující jsou opatřeny přestavovači N/O, nebo N/O/R, po případě N/O/R/RR (na německých vozech G/P nebo G/P/S anebo G/P/S/SS). Přestavovače N/O se staví u nákladních vlaků do polohy N, u osobních vlaků a rychlíků do polohy O; přestavovače

N/O/R u rychlíků, u kterých je to nařízeno jízdním řádem, do polohy R.

Polohy RR (SS) se na našich drahách neužívá. Brzdy s přestavovačem v poloze N považujeme za pomalu účinkující, v poloze O nebo R za rychle účinkující.

Brzdy Westinghouse a Knorr mají trojcestný kohout rozvaděče; při svislé poloze rukojeti kohoutu působí jako rychločinné, t. j. zvláště rychle a prudce, ve vodorovné poloze dovolují jen provozní brzdění. V poloze šikmé je rozvaděč vypnut. U vlaků brzděných II. způsobem se staví kohout do polohy vodorovné (provozní brzdění), avšak i v této poloze kohoutu se brzda považuje za rychle účinkující.

Brzdy nákladních vozů soustavy Westinghouse-Lu jsou opatřeny přestavovači P/M nebo u polských vozů R/G, které upravují brzdění vozů. (P nebo R = rovina, M nebo G = sklon.) Tyto přestavovače se staví táhlem obsluhovatelným s obou stran; na našich drahách se používá jen polohy M nebo G.

290. Brzdy pro nákladní vozy mají zpravidla zařízení, kterým se mění účinek brzdění podle váhy nákladu. Změna účinku brzdění se děje buď ručně, nebo samočinně. Ručně se upravuje účinek brzdění přestavovačem „prázdný/ložený“, umístěným po obou stranách vozu na podélníku. U přestavovače je zpravidla uvedena „přestavná váha“; není-li tato váha udána, přestaví se do polohy „ložený“ tehdy, je-li váha nákladu aspoň 5 tun.

Zařízení
pro brzdění
nákladu.

Brzdy soustavy Božič s rozvaděči D a C/D mají samočinné přestavovače, řídící tlak prohnutím pružnice vozu podle váhy nákladu.

291. Polohy rukojetí přestavovačů a uzavíracích kohoutů rozvaděčů jednotlivých brzdových soustav pro různé způsoby brzdění jsou znázorněny v „Poučném listě o polohách rukojetí tlakových brzd“.

Rukojeti přestavovačů a rozvaděčů jsou povinni přestaviti do správné polohy vozmistři, kde jich není, průvodčí nebo k tomu určení staniční zaměstnanci.

292. Každé vozidlo, opatřené brzdovým zařízením, má označení brzdové soustavy a brzdicí váhy podle jednotlivých poloh jeho brzdového přestavného zařízení.

Označení brzd
a brzdicí váhy
na vozidlech.

293. Na lokomotivách jsou nápisy umístěny v dolním předním rohu postranní stěny lokomotivní budky, na tendrech jsou nápisy v dolním předním rohu postranní stěny.

Osobní, poštovní a služební vozy mají napsány ve zkratkách druh brzdy a brzdicí váhy podle jednotlivých poloh přestavovače, na bočních stěnách skříně. Mimo to je označen druh brzdy plným pojmenováním na obou podélnících.

294. K usnadnění řadení vlaků jsou nákladní vozy opatřeny na rohových sloupcích (vozy p'ošinové na plechových tabulkách) bílými proužky, udávajícími vystrojení vozu průběžným brzdovým zařízením; značky mají tento význam:

| | |
|--|---|
| jeden obdélníkový proužek | vůz je opatřen pouze potrubím průběžné brzdy; |
| dva obdélníkové proužky | vůz je opatřen nákladní brzdou, schválenou pro mezinárodní dopravu; |
| tři obdélníkové proužky | vůz je opatřen nákladní brzdou, neschválenou pro mezinárodní dopravu; |
| jeden lichoběžníkový proužek | vůz je opatřen rychločinnou brzdou bez brzdění nákladu a bez přestavovače na pomalý účinek; |
| jeden obdélníkový a jeden lichoběžníkový proužek | vůz je opatřen brzdou, schválenou pro mezinárodní dopravu, s přestavovačem pro pomalý nebo rychlý účinek; |
| dva obdélníkové a jeden lichoběžníkový proužek | vůz je opatřen brzdou, neschválenou pro mezinárodní dopravu s přestavovačem pro pomalý a rychlý účinek. |

Spojování
brzdových
spojek.

295. Když byl vlak sestaven a vozidla spojena šroubovkami, spojí se brzdové spojky tak, že se sejmou z jalových hrdel nebo z podpěr, vyzdvihnou, jejich hlavy se položí těsníci kroužky na sebe a stočí do'ů, takže se těsně spojí.

U vozů s rozvidleným potrubím a dvěma brzdovými spojkami se spojí jen jedna spojka. Spojky mají být spojeny pokud možno, na téže straně vlaku.

296. Vozy jen s potrubím tlakové brzdy, přivěšené za posledním brzděným vozem, musí být též připojeny na průběžnou brzdu vlaku.

297. Jakmile se brzdové spojky spojí, otevrou se jejich uzavírací kohouty; na obou koncích vlaku zůstanou kohouty uzavřeny.

Kohout je otevřen, je-li jeho rukojeť rovnoběžná s podélnou osou vozu. Je-li kolmo k této ose, je kohout uzavřen.

Spojení provedou zaměstnanci sestavující vlak ještě před příjezdem lokomotivy na vlak.

298. Když lokomotiva najede na vlak, svěsí ji určený zaměstnanec s prvním vozem a dříve, než spojí brzdové spojky, otevře nakrátko uzavírací kohouty u lokomotivy (tendru), aby voda a nečistota v potrubí byla odstraněna. Pak spojí brzdové spojky a otevře současně uzavírací kohouty u lokomotivy (tendru) a u vozu; nemůže-li je otevřít současně, otevře nejdříve kohout u vozu.

299. Při rozpojování vozidel se nejdříve uzavřou kohouty pomalu a současně na obou vozidlech; není-li to možné, uzavře se nejdříve kohout na zadní části vlaku.

Rozpojování
brzdových
spojek.

300. Odpojené brzdové spojky se musí zavěsit na podpěry nebo na jalová hrdla, aby nevnikla do potrubí nečistota, která by znemožnila správné účinkování brzdy.

Zavěšení
nepoužitých
brzdových
spojek.

Zkoušky průběžné brzdy.

301. Úplná zkouška brzdy se koná takto:

Úplná zkouška
brzdy.

Po naplnění brzdového potrubí soupravy stlačeným vzduchem o tlaku 5 atmosfér pozoruje strojvedoucí na tlakoměru, je-li brzda těsná. Při rychlejším poklesu tlaku vzduchu jsou na jeho výzvu vozmistři povinni netěsnosti zjistiti a odstraniti.

Je-li potrubí dostatečně těsné, provede se vlastní brzdová zkouška. Strojvedoucí na výzvu vozmistra zabrzdí. Po uplynutí jedné minuty vozmistr se přesvědčí, zda zdrže všech průběžně brzděných vozů dolehly na kola. Při tom je třeba dbáti toho, aby všechny ruční brzdy na vlaku byly povoleny.

Po zabrzdění strojvedoucí na výzvu vozmistra odbrzdí a vozmistr se přesvědčí, zda všechny vozy odbrzdily. Odbrzdování vozů táhlem odbrzdovače je při brzdové zkoušce nepřipustné.

Ve výchozích stanicích musí býti u nákladních vlaků vyzkoušena též záchranná brzda u posledního obsazeného, průběžně brzděného vozu.

302. Netěsné místo lze zpravidla zjistiti podle sykotu unikajícího vzduchu. Jde-li o netěsné spojení brzdových spojek, dotáhnou se spojovací hrdla proti sobě dolů, po případě se vymění těsnicí kroužky.

Zjišťování
netěsnosti.

Nelze-li zjistiti netěsné místo podle sykotu unikajícího vzduchu, uzavírají se postupně odzadu dopředu uzavírací kohouty potrubí na jednotlivých vozech, až tlak přestane klesati; závadu nutno pak hledati na posledním voze, u něhož byl uzavírací kohout uzavřen.

Kdy se provede úplná zkouška brzdy. 303. Úplná zkouška brzdy musí býti provedena:
a) všude tam, kde byl vlak sestaven;
b) za mrazů -10° C a větších, stojí-li vlak ve stanici déle než 20 minut;
c) u nákladních vlaků před delšími spády o $20^{\circ}/_{\infty}$ a většími, určuje-li to dodatek a staniční řád;
d) na žádost strojvedoucího, má-li pochybnost o správném účinkování brzdy;
e) projel-li vlak hlavní návěstidlo v poloze „Stůj“.
Vykonání zkoušky podle b) nařizuje výpravčí.

Zkouška brzdy, jsou-li přidány vozy. 304. Byly-li vlaku přidány v některé stanici vozy s průběžnou brzdou, musí býti vyzkoušena brzda přidáných vozů a posledního průběžně brzděného vozu.

Jednoduchá zkouška brzdy. 305. Jednoduchá zkouška brzdy se liší od úplné zkoušky tím, že účinek brzdění a odbrzdění se zjišťuje jen u posledního průběžně brzděného vozu.
Jednoduchá zkouška brzdy se provádí po každém přechodném rozpojení hlavního potrubí (při výměně lokomotivy, odstavení nebo přeřazení vozů, výměně brzdové spojky, připojení příprěžní nebo postrkové lokomotivy, odpojení příprěžní lokomotivy, rozdělení vlaku) nebo byl-li přechodně uzavřen kohout na potrubí.

Kdy není třeba zkoušky brzdy. 306. Brzdová zkouška se nekoná po odvěšení vozidel na konci vlaku.

Odpovědnost za zkoušky brzdy. 307. Zkoušky brzdy vykonávají vozmistři, kteří odpovídají za správné účinkování všech zapnutých brzd.

Výsledek brzdové zkoušky oznámí vozmistr strojvedoucímu, a to při úplné zkoušce ústně, při jednoduché ústně nebo návěstí. Vlakvedoucímu oznámí čísla vozů, u nichž brzda zdlouhavě účinkuje nebo samočinně povoluje anebo byla vypnuta.

Průvodčí jsou povinni podle potřeby vypomoci vozmistrům při zkoušce brzdy zprostředkováním návěstí mezi vozmistrem a strojvedoucím.

Za vykonání předepsaných zkoušek brzdy odpovídá strojvedoucí. Nebyl-li vlakvedoucí při zkoušce brzdy přítomen, je povinen dotazem u strojvedoucího se přesvědčiti, zda zkouška brzdy byla vykonána.

308. Ve stanicích, kde nejsou vozmístrí, přísluší výkon brzdové zkoušky vlakvedoucímu a průvodčím, kteří odpovídají za správné účinkování brzd v přiděleném obvodu. Vlakvedoucí oznámí výsledek brzdové zkoušky strojvedoucímu.

Strojvedoucímu přísluší odstraňování zjištěných závad. Odstranění netěsnosti spojek přísluší průvodčím.

Ruční brzdy.

309. Na železničních vozidlech se používá ručních brzd vřetenových a pákových.

Druhy
a obsluha
ručních brzd.

Ruční brzda vřetenová se uvádí v činnost klikou (kolem); otáčením vpravo se brzda přitahuje, otáčením vlevo povoluje.

Je-li vozidlo opatřeno též vzduchovou brzdou, je tyčová pro obě brzdy společné.

310. Ruční brzdy vřetenové se počítají k brzdám pomalu účinkujícím.

311. Pákové brzdy a ostatní brzdy ruční, které se obsluhují se strany vozu, se používají jen při posunu.

312. Průvodčí jsou povinni se přesvědčiti, zda ruční brzdy vozidel, na nichž mají přikázáno stanoviště, jsou v úplném pořádku. U průběžně brzděných vlaků jsou povinni vyzkoušeti ruční brzdy dalších vozidel, které jim určil vlakvedoucí vzhledem k číslu 325.

Vyzkoušení
ručních brzd.

Tyto brzdy se musí vyzkoušeti ještě před odjezdem vlaku ze stanice, v níž byly průvodčím přiděleny. Zjistí-li průvodčí závadu a nemůže-li ji sám odstraniti, musí to ihned ohlásiti vlakvedoucímu.

Vřetenová brzda se považuje za upotřebitelnou, má-li plný počet zdrží, které po přitažení brzdy pevně přiléhají ke kolům a zbude-li na vřetenu nad táhlovou matkou aspoň 5 závitů.

Způsoby brzdění.

313. Rychle účinkujícími brzdami se brzdí vlaky osobní dopravy, soupravové, jakož i nákladní vlaky o větší rychlosti než 75 km/h. Všechny tyto vlaky nesmějí míti více než 80 náprav.

Vlaky brzděné
I. způsobem
brzdění.

314. Jsou-li zařaděny ve vlacích sestavených z vozů s rychlíkovou brzdou Kunze-Knorr nebo Hildebrand-Knorr více než 2 vozy bez přestavovače R, musí býti rukojeti přestavovačů všech rychlíkových brzd přestaveny z polohy „R“ do polohy „O“.

Přidávání vozů
brzděných
průběžně
II. zp. vlaku
brzd. I. zp.

315. Jsou-li vlaku brzděnému rychle účinkujícími brzdami přidány vozy s průběžnými brzdami pomalu účinkujícími, nesmí jejich hrubá váha být větší než 130 tun a větší, než hrubá váha vozů brzděných rychle účinkující brzdou. K váze vozů bez brzdy nebo s brzdou vypnutou se nepřihlíží.

Musí-li se zařadit do vlaku brzděného rychle účinkujícími brzdami vozidla s pomalu účinkující brzdou o celkové hrubé váze větší než 130 tun, nebo větší než hrubá váha části brzděné rychle účinkujícími brzdami, je třeba, aby vlak byl pak brzděn II. způsobem brzdění. Nejsou-li potřebná brzdicí procenta uvedena v jízdním řádu, určí je výpravčí z tabulek v příloze 1. podle sklonu rozhodného pro brzdění a dovolené rychlosti vlaku a oznámí je vlakvedoucímu rozkazem V. Rychlost 75 km/h nesmí být překročena.

Při použití II. způsobu brzdění se rukojeti přestavovačů N/O a N/O/R přestaví do polohy N a rukojeti rozvaděčů rychločinných brzd Westinghouse a Knorr do polohy pro provozní brzdění.

Přidávání vozů
ručně
brzděných
vlaku
brzděnému
I. způsobem.

316. Na konec vlaku brzděného rychle účinkujícími brzdami se smí přivést v mezích dovoleného počtu náprav ručně brzděná skupina vozů nejvíce o 10 nápravách a ne těžší než 100 tun. Ručně brzděné vozy se nesmějí dopravovat vlaky, které jedou větší rychlostí než 80 km/h. Počet náprav skupiny ručně brzděné musí být menší než počet náprav brzděných rychle účinkujícími brzdami.

Vozy v ručně brzděné skupině se smějí obsadit cestujícími jen u vlaků do rychlosti 60 km/h.

317. Povolilo-li ředitelství, aby vlak, pro nějž je předepsán I. způsob brzdění, měl výjimečně více náprav než 80, platí pro něj ustanovení pro vlaky brzděné II. způsobem.

Vlaky brzděné
II. způsobem
brzdění.

318. Pomalu účinkujícími brzdami se brzdí nákladní vlaky do rychlosti nejvýše 75 km/h.

Přidávání vozů
brzděných
I. zp. vlaku
brzděnému
II. způsobem.

319. Jsou-li ve vlaku brzděném pomalu účinkujícími brzdami zařaděny brzdy, jimiž nelze postupně odbrzdovat a které nemají přestavovač N/O, nutno je vypnouti, není-li jich třeba k dosažení předepsané brzdicí váhy. Je-li jich třeba, smějí být v činnosti nejvýše na 20 nápravách a jejich rukojeti musí být postaveny do polohy pro provozní brzdění. Pro rozdělení zapnutých brzd platí ustanovení druhého odstavce čís. 323.

Kdy se
pokládá vlak
brzděný
průběžnými
a ručními
brzdami za
ručně
brzděný.

320. Vlak brzděný I. nebo II. způsobem brzdění, k němuž jsou přidány na konec vozy ručně brzděné, se pokládá za vlak průběžně brzděný, je-li potřebná brzdicí váha celého vlaku

kryta průběžnými brzdami a je-li počet náprav ručně brzděné části menší než počet náprav v části brzděné průběžně. Není-li těmto podmínkám vyhověno, pokládá se za vlak ručně brzděný.

Vozy s potrubím tlakové brzdy, přivěšené za poslední průběžně brzděný vůz a zapojené na průběžnou brzdu, jakož i náběžníky se počítají do ručně brzděné části vlaku.

321. Vlaky výjimečně celé ručně brzděné, jakož i vlaky, které se podle čís. 320 považují za ručně brzděné, nesmějí mít více než 120 náprav a nesmějí jeti větší rychlostí než 50 km/h.

Počet náprav
a rychlost
ručně
brzděných
vlaků.

322. V případech, kdy je odchylně použito jiného způsobu brzdění, předepíše výpravčí nová brzdicí procenta, případně určí nejvyšší dovolenou rychlost vlaku podle tabulky brzdicích procent v příloze 1. k tomuto předpisu a zpraví vlakvedoucího a strojvedoucího rozkazem V. Rovněž je třeba zpravit vlakové mužstvo rozkazem V, brzdí-li se výjimečně vlak nebo jeho část ručně.

Změna způsobu
brzdění.

Zařadění obrzděných vozů.

323. K brzdění vlaků se smí použít jen takových vozů, jejichž brzdová zařízení jsou v bezvadném stavu.

Rozdělení
brzd vo vlaku.

Obrzděné vozy se mají rozdělit ve vlaku rovnoměrně tak, aby mezi obrzděnými vozy nebylo více než 20 nebrzděných náprav.

324. Poslední vůz obsazený osobami musí být buď sám brzděn, nebo musí mít brzděný vůz za sebou.

325. Pro případ poruchy průběžné brzdy na trati musí být v každém vlaku dostatek ručních brzd, řádně vyzkoušených, jichž je třeba k zajištění zastaveného vlaku, a to tolik, aby bylo dosaženo na rozhodném sklonu (stoupání nebo spádu)

Nejmenší
počet ručních
brzd.

| | |
|------------------------------------|----------------------|
| až do 5 ^{0/00} | 2 brzdicích procent |
| až do 10 ^{0/00} | 3 brzdicích procent |
| až do 15 ^{0/00} | 4 brzdicích procent |
| až do 20 ^{0/00} | 5 brzdicích procent |
| přes 20 ^{0/00} | 10 brzdicích procent |

Do nejmenšího počtu brzd se nezapočítávají ruční brzdy činných, k službě pohotových lokomotiv a tendrů nebo motorových vozů.

326. Za správné zařadění nutného počtu brzd do vlaku odpovídá vedoucí posunu.

Výměra a výpočet brzdící váhy.

Potřebná
brzdící
procenta.

327. Potřebná brzdící procenta, t. j. procenta u vlaků nezbytně nutná, jsou uvedena v jeho jízdním řádu. Tato brzdící procenta vypočítává ředitelství podle zvláštních předpisů a mohou se proto v některých případech odchýlovati od brzdících procent uvedených v tabulkách v příloze 1.

328. Není-li v jízdním řádu jinak uvedeno, vztahují se tato brzdící procenta u vlaků osobní dopravy a u nákladních vlaků o rychlosti větší než 75 km/h na I. způsob brzdění a u ostatních nákladních vlaků na II. způsob brzdění.

V jízdním řádu vlaků osobní dopravy, u nichž je ve větší míře pravidelně dovolena doprava nákladní zátěže, uvedou se, je-li třeba, potřebná brzdící procenta pro I. a II. způsob brzdění, na př. I. 48, II. 60. Kde jsou uvedeny údaje pro oba způsoby, platí pro výpočet potřebné brzdící váhy buď jen údaje způsobu I. nebo způsobu II., podle toho, kterým z nich je vlak brzděn.

Tabulky
brzdících
procent.

329. V tabulkách brzdících procent jsou uvedena potřebná brzdící procenta pro jednotlivé zábrzděné vzdálenosti a způsoby brzdění podle sklonu rozhodného pro brzdění a podle rychlosti vlaku.

Zábrzděné vzdálenosti pro jednotlivé trati a sklony, rozhodné pro brzdění vlaků, jsou uvedeny v dodatku.

Kdy je vlak
dostatečně
brzděn.

330. Vlak je dostatečně brzděn, kryje-li jeho skutečná brzdící váha potřebnou brzdící váhu.

Ve vlaku musí být proto tolik způsobilých brzd, aby bylo dosaženo aspoň brzdící váhy předepsané jízdním řádem.

Výpočet
potřebné
brzdící váhy.

331. Potřebná brzdící váha vlaku se vypočítá podle vzorce:

$$\frac{\text{celková váha vlaku} \times \text{potřebná brzdící procenta}}{100}$$

Celková váha vlaku je součet hrubé váhy všech dopravovaných vozidel, činných a pohotových lokomotiv, jejich tendrů a motorových vozů.

332. U strojových vlaků, sestavených jen z činných a pohotových lokomotiv, se potřebná a skutečná brzdící váha nezjišťuje.

333. V ručně brzděné části vlaku, počítaje v to i náběžníky, musí být obsluhováno tolik brzd, aby bylo dosaženo aspoň poloviny pro ni potřebné brzdící váhy bez zřetele ke skutečné brzdící váze průběžně brzděné části. Toto ustanovení se vztahuje i na vlaky, které se podle čísla 320 považují za ručně brzděné.

334. Ručně brzděná část vlaku, obsazená cestujícími, jakož i ručně brzděná část, v níž jsou více než tři dvojice opleňovaných vozů, spojených tuhou spojkou nebo nákladem, musí býti sama o sobě brzděna podle jízdního řádu.

335. Skutečná brzdicí váha průběžně brzděného vlaku je součet brzdících vah jednotlivých dopravovaných vozidel, činných a pohotových lokomotiv a jejich tendrů nebo motorových vozů s účinkující průběžnou brzdou. Jsou-li činné lokomotivy vystrojeny přídatnou brzdou, nezapínají se u vlaků do rychlosti 115 km/h do průběžného brzdění; jejich brzdicí váha se však započítává. Je-li vlaku přidána ručně brzděná část, nezapočítává se její brzdicí váha, vypočtená podle čís. 333, do skutečné brzdicí váhy vlaku.

Výpočet
skutečné
brzdicí váhy.

Skutečná brzdicí váha ručně brzděného vlaku je součet brzdících vah všech vozidel s obsluhovanou ruční i průběžnou brzdou a brzdících vah činných a pohotových lokomotiv a jejich tendrů s obsluhovanou ruční nebo přídatnou brzdou.

V průběžně brzděné části vlaku není dovoleno obsluhovat ruční brzdy za účelem dosažení potřebné brzdicí váhy.

336. U průběžně brzděných vlaků se zapojují vždy všechny způsobilé brzdy, nebrání-li tomu jiná ustanovení.

Zapojování
způsobilých
brzd.

337. Nelze-li při průběžném brzdění zjistiti brzdicí váhu z nápisu na vozidle podle čís. 293, počítají se tyto průměrné váhy:

Průměrná
brzdicí váha
průběžně
brzděných
vozů.

| jsou-li brzděny | Rozváděč nebo pře- stavovač je v poloze | brzdicí váha |
|--|--|------------------------------------|
| všechny nápravy | R | 1.25 × vlastní váha |
| | O | 1.1 × vl. váha u vozů 4nápr. |
| | | 1.0 × vl. váha u vozů ostatních |
| | N | 0.8 × vlastní váha |
| u vozů 3nápravových jen krajní nápravy a u vozů 6nápravových jen 4 nápravy. | N | 0.8 × vlastní váha |
| | O | 0.7 × vlastní váha |
| | R | 0.5 × vlastní váha |

U vozů osobních, jídelních, lůžkových, poštovních, zvlášt-
ních osobních vozů pro účely dráhy a u vozů služebních
u nákladních vozů s postupně odbrzdovatelnou
brzdou s přestavovačem v poloze „ložený“ . . . 15 tun
u ostatních nákladních vozů 10 tun.

**Brzdicí váha
ručně
brzděných
vozů.**

338. Při ručním brzdění se počítají tyto nejvyšší brzdicí
hodnoty:

u osobních vozů, jídelních, lůžkových, poštovních a
zvláštích osobních vozů pro účely dráhy a u vozů
služebních, jejichž všechny nápravy jsou bržděny,
vlastní váha vozu, nejvýše 26 tun;
jsou-li u tří nápravových vozů bržděny jen krajní
nápravy nebo u šesti nápravových vozů jen 4 ná-
pravy, $0.7 \times$ vlastní váha vozu, nejvýše 26 tun;
u nákladních vozů hrubá váha, nejvýše 26 tun;
je-li však na vozidle napsána brzdicí váha pro ruční
brzdění, započítá se vůz touto vahou.

**Průměrná
brzdicí váha
lokomotiv
a tendrů.**

339 Lokomotivy a tendry se započítávají do skutečné
brzdicí váhy hodnotou na nich napsanou, a to jak při brždě-
ní průběžném, tak i ručním. Není-li brzdicí váha na loko-
motivě nebo tendru udána, počítají se jak při brždění prů-
běžném, tak i ručním tyto průměrné hodnoty:

na každou brzděnou, spřaženou nebo hnací ná-
pravu činné nebo k službě pohotovité lokomotivy
(k brzdám podvozků se nepřihlíží) 10 tun,
na každou brzděnou nápravu studené lokomotivy 6 tun,
na každou brzděnou nápravu tendru 6 tun.

Strojvedoucí je povinen poruchu brzdy lokomotivy nebo
tendru ohlásiti vlakvedoucímu.

**Zmenšení
skutečné
brzdicí váhy.**

340. Jsou-li v průběžně brzděném vlaku, u kterého se vy-
počítává brzdicí váha podle I. způsobu brždění, zařaděna
vozidla brzděná pomalu účinkujícími brzdami průběžnými,
smí se započítavati do brzdicí váhy vlaku pouze 0,8 brzdicí
váhy těchto vozidel.

**Zdlouhavě
účinkující
brzdy.**

341. Zdlouhavě účinkující brzda anebo brzda, která sa-
močinně povoluje, nesmí se započítavati do brzdicí váhy vlaku.

**Odpovědnost
za výpočet
brzdicí váhy.**

342. Za správný výpočet potřebné i skutečné brzdicí vá-
hy vlaku, jakož i za to, že vlak je dostatečně brzděn, odpo-
ovídá vlakvedoucí. Je též spoluodpověden za stejnoměrné
rozdělení brzd podle čísla 323 a za dostatek ručních brzd
podle čísla 325.

**Výpočet váhy,
kterou vlak
vzhledem**

343. Je-li známa skutečná brzdicí váha, lze vypočítati
váhu, kterou vlak může míti, podle vzorce.

$$\frac{\text{skutečná brzdící váha} \times 100}{\text{potřebná brzdící procenta.}}$$

ke skutečné
brzdící váze
může mítl.

344. Průvodčí mají být rozděleni ve vlaku pokud možno stejnoměrně. Především se mají obsadit brzdy vozů o největší hrubé váze, pokud možno s krytými sedadly.

Rozdělení
průvodčích.

345. První vůz u sunutého vlaku, vyjma pomocné vlaky, musí být obsazen vlakvedoucím nebo jiným zkušeným průvodčím a musí mít ruční brzdou.

346. Obsadit se nesmějí ani průvodčím, ani osobami, jimž je dovolena jízda nákladními vlaky a které mohou použít brzdových sedadel:

Které brzdy
se nesmějí
obsaditl.

- a) brzdy, jejichž plošiny nebo nekrytá sedadla nemají zábradlí;
- b) brzdy vozů, které jsou naloženy nákladem výbuchem nebezpečným nebo zkapalněným chlorem, jakož i vozy, které jsou zařaděny přímo před nimi nebo za nimi; pro ucelené vlaky se zásilkami výbuchem nebezpečnými platí zvláštní opatření.

Všeobecné pokyny k obsluze brzd.

347. U průběžně brzděných vlaků je strojvedoucí sám odpověden za správnou obsluhu brzdy. Jsou-li v čele vlaku dvě lokomotivy, odpovídá za obsluhu brzdy strojvedoucí první lokomotivy.

Odpovědnost
strojvedoucího
za brzdění.

Pro úpravu rychlosti průběžně brzděného vlaku používá strojvedoucí podle okolností průběžné brzdy vlaku nebo přídavné brzdy lokomotivy anebo obojí brzdy současně.

Je-li nutno snížit rychlost vlaku nebo jej zastavit na předepsanou zábrzdnu vzdálenost, musí strojvedoucí současně s použitím průběžné brzdy brzditi i přídavnou brzdou lokomotivy, ledaže by bezpečně věděl, že průběžná brzda postačí.

V každém případě je povinen strojvedoucí použití okamžitě obojí brzdy, je-li nutno vlak zastavit před neočekávanou překážkou: nepostačuje-li toto brzdění ani sypaní písku pod kola lokomotivy, musí použití ještě protipáry k rychlému zastavení vlaku.

Výmluvy na nevhodné použití brzdy nejsou v žádném případě přípustné.

348. Strojvedoucí je povinen se přesvědčiti za jízdy, dříve než se přiblíží s vlakem k prvnímu místu, kde je třeba brzditi a u projíždějících vlaků v přiměřených přestávkách, zejména před velikými spády a za silných mrazů, mírným

přibrzděním, zda průběžná brzda správně účinkuje. Ukáže-li se, že brzda není spolehlivá, vyzve návestmi průvodčí k obsluze brzdy. V povážlivých případech použije všech prostředků k rychlému zastavení vlaku a postará se o odstranění závady.

Jsou-li ve vlaku obsluhovány kromě brzd průběžných i brzdy ruční, dá strojvedoucí, je-li třeba obsloužit brzdy, příslušnou návest. Průběžnou brzdu uvede v činnost, vyjma případy nebezpečí, teprve tehdy, když zpozoroval účinek ručního brzdění.

Obsluha brzd
průvodčími
v případě
nebezpečí.

349. Průvodčí a vlakvedoucí mají být vždy připraveni k obsluze záchranné nebo přikázané ruční brzdy. Zpozorují-li, že hrozí nebezpečí, nebo slyší-li návest „Zastavte všemi prostředky“, jsou povinni uvést v činnost záchrannou brzdu, utáhnouti přikázanou ruční brzdu a dát návest „Stůj“, kterou ostatní průvodčí musí ihned opakovat.

Obsluha
ručních brzd.

350. U vlaků ručně brzděných a u vlaků, které se podle čísla 320 za ručně brzděné považují, odpovídají za rychlost vlaku jak strojvedoucí, tak i průvodčí.

Je proto povinností průvodčích, aby za jízdy takových vlaků na spádech a při vjezdu vlaku do stanice upravovali vhodnou obsluhou ručních brzd rychlost vlaku i tehdy, když strojvedoucí nedal příslušných návestí.

Pozoruje-li strojvedoucí, že vlak jede rychleji, než je dovoleno podle jízdního řádu, vyzve průvodčí k obsluze brzd příslušnými návestmi. Zpozoruje-li naopak, že vlak se pohybuje příliš pomalu, vyzve je k povolení brzd.

Dá-li strojvedoucí návest „Zabrzďte úplně“, přitáhne brzdy pevně topič i všichni průvodčí.

351. Základním pravidlem pro obsluhu ručních brzd je, že vlak má být za jízdy natažen; pro úpravu rychlosti jízdy se přitahují ruční brzdy postupně odzadu dopředu a povolují se v pořadí opačném.

Je-li vlak sunut, přitahuje brzdu nejdříve průvodčí v čele vlaku, aby zabránil jeho roztržení.

Ruční brzdu třeba utahovati zvolna, vyjma případy nebezpečí; na to je třeba zvláště dbáti, obsluhují-li se brzdy těžkých vozidel.

352. Brzdy se nesmějí utáhnouti tak, aby se kola smykala a vytvořila plochá místa na obručích. Sezná-li průvodčí podle tlukotu kol, že jsou na nich plochá místa, oznámí to vlakvedoucímu, který sepíše „Záznam vozových závad“. Jsou-li plochá místa nápadně veliká, rozhodne strojvedoucí nebo vozmistr, zda má být vůz z vlaku vyřazen.

Za vlhkého počasí nebo sněží-li, je třeba obsluhovat ruční brzdu se zvýšenou pozorností a dříve než za sucha. V zimě je třeba ve stanicích odstraniti se zdrží sníh a led.

353. Je-li u vlaku příprežní lokomotiva, obsluhují se brzdy ostatních činných lokomotiv tak, jako brzdy vozů; totéž platí i pro brzdění ostatních vlakem přepravovaných lokomotiv.

Obsluha brzd
zařazených
lokomotiv.

354. „Obsluhovanou ruční brzdou“ se rozumí brzda v ručně brzděné části vlaku, uváděná za jízdy v činnost průvodčím.

Obsluhovaná
ruční brzda.

355. „Obsazenou brzdou“ se rozumí brzda v průběžně brzděné části vlaku, na které bylo průvodčímu přikázáno stanoviště, kterou však za jízdy obsluhuje strojvedoucí průběžně.

Obsazená
brzda.

356. Zastaví-li vlak na širé trati, nesmí se povolit ani průběžná brzda, ani obsluhované ruční brzdy. Ovládá-li strojvedoucí vlak bezpečně zabrzděním lokomotivy nebo tendru přídatnou nebo ruční brzdou, povolí průběžnou brzdu vlaku tak včas, aby nebyla zdržena jízda vlaku. Obsluhované ruční brzdy zůstanou utaženy až do odjezdu vlaku. Má-li se odvěsiti vlaková lokomotiva nebo část vlaku zastaveného na širé trati, musí se po průběžném zabrzdění zanechané části vlaku utáhnouti v ní ještě dostatečný počet ručních brzd podle ustanovení čísla 325.

Zajištění vlaku
po zastavení
na trati.

357. Po zastavení vlaku ve stanici, v níž není sklon větší než 2.5 ‰, mohou se brzdy povolit, vyjímaje poslední obsluhovanou ruční brzdu. U nákladních vlaků, a to i průběžně brzděných, musí býti poslední obsazená brzda v každém případě až do odjezdu ručně zabrzděna. Je-li celý vlak brzděn jen ručními brzdami, musí zůstat stále utažena až do odjezdu kromě toho i ruční brzda lokomotivy nebo tendru.

Zajištění vlaku
po zastavení
ve stanici.

Zastaví-li vlak ve stanici, v níž je sklon větší než 2.5 ‰ anebo ve stanici, která přímo hraničí se spádem větším než 2.5 ‰, nesmí se povolit průběžná brzda; obsluhované ruční brzdy u všech vlaků a obsazené brzdy u vlaků nákladních, musí býti utaženy. Ovládá-li strojvedoucí vlak bezpečně zabrzděním lokomotivy nebo tendru přídatnou nebo ruční brzdou, může povolit průběžnou brzdu vlaku tak včas, aby nebyl zdržen odjezd vlaku. Ruční brzdy, které podle předchozích ustanovení musí zůstat utaženy, nesmí se povolit, dokud strojvedoucí nedal návěst „Povolte brzdy úplně“.

Stanice, v nichž je větší sklon než 2,5 ‰, nebo které hraničí s větším spádem než 2,5 ‰, jsou uvedeny v dodatku.

358. Po zastavení vlaku musí vpředu strojvedoucí a v zadu návestník dbáti bez zřetele ke sklonovým poměrům, aby se stlačený vlak po povolení brzd nevysunul za námezník.

359. Má-li se ve stanici očvėsiti vlaková lokomotiva nebo část vlaku, musí zaměstnanec, rozvěšující vlak, dříve zabrzdit zbývající průběžnou část otevřením uzavíracího kohoutu; v zůstavené části vlaku třeba utáhnouti vždy aspoň první a poslední ruční brzdou, ať je tato část brzděna průběžně nebo ručně. Je-li třeba v některých stanicích z místních důvodů dalších opatření, uvedou se ve staničním řádu a v dodatku.

Opatření při poruchách průběžné brzdy.

Postup, selže-li průběžná brzda na trati.

360. A) Selže-li úplně průběžná brzda na širé trati a lze-li závadu rychle odstraniti, smí vlak pokračovati v jízdě do nejbližší stanice ručně brzděn rychlostí 15 km/h, nebo se vrátiti do stanice, lze-li obsaditi tolik ručních brzd, aby bylo dosaženo na rozhodném sklonu

| | | | |
|------------|-----------|----|-------------------|
| až do 5 ‰ | | 5 | brzdicích procent |
| až do 10 ‰ | | 10 | „ „ |
| až do 20 ‰ | | 20 | „ „ |
| přes 20 ‰ | | 30 | „ „ |

K obsazení ručních brzd může se použiti kromě průvodců i jiných způsobilých železničních zaměstnanců. Není-li jich a není-li výhodnější vyčkati pomoci ze stanice, je třeba vlak rozdělit a dopravit do stanice po částech. Není-li ani to možné, musí vlak setrvati na místě; vlak se zajistí utažením ručních brzd podle čís. 325. Vlakvedoucí oznámí věc sousední stanici, která se postará o brzdaře nebo o obržděné vozy.

B) Selže-li průběžná brzda jen na některých vozech a není-li dosaženo brzdící váhy předepsané jízdním řádem, smí vlak pokračovati v jízdě průběžně brzděn, rychlostí nejvýše 15 km/h, jestliže zbylé průběžné brzdy řádně účinkují a kryjí aspoň brzdící procenta podle A).

361. O snížení rychlosti na 15 km/h. a příčině zpraví vlakvedoucí strojvedoucího na potvrzení ve vlakopise.

Postup, selže-li průběžná brzda ve stanici.

362. Selhala-li průběžná brzda u vlaku ve stanici nebo dojel-li vlak do ní podle předchozího ustanovení rychlostí

15 km/h, smí vlak jeti dále ručně brzděn, jestliže předvídané zpoždění, způsobené odstraněním poruchy, nebo čekáním na náhradní lokomotivu, by bylo větší, než zpoždění v důsledku jízdy sníženou rychlostí.

363. Selhala-li průběžná brzda u vlaku osobní dopravy jen u některých vozů a tím se snížila brzdící váha vlaku pod předepsanou výměru, smí vlak pokračovati v jízdě sníženou rychlostí podle skutečné brzdící váhy.

Jestliže by selhání průběžné brzdy u některého vozu nákladního vlaku vyžadovalo snížení rychlosti, rozhodne hlavní dispačér, zda musí býti zátěž odstavena anebo rychlost vlaku snížena.

367. O zjišťování a odstraňování závad na brzdách jedná příloha 3.

ČÁST VII.

JÍZDNÍ ŘÁD.

**Důležitost
jízdniho řádu.**

368. Jízdy všech vlaků jsou vázány přísně jízdniím řádem. Jízdní řády všech vlaků jsou železným zákonem pro zaměstnance a vyjadřují plán celého využití výkonné služby na železnici.

**Roždění
vlaků podle
pravidelnosti.**

369. Co do pravidelnosti jízdy rozeznáváme:

- A) Pravidelné vlaky,
které jezdí podle ustanovení sešitového jízdniho řádu pravidelně aspoň jednou týdně ve stejný den (na př. každou sobotu).
- B) Mimořádné vlaky:
- a) vlaky podle potřeby, které jezdí případ od případu podle jízdniho řádu, obsaženého ve služebním jízdniím řádu;
 - b) následy, t. j. druhé, na dvoukolejných tratích i další díly vlaků, které se řídí jízdniím řádem kmenového vlaku;
 - c) zvláštní vlaky, jezdící podle zvlášť vydaných jízdniích řádů;
 - d) služební vlaky bez úplného jízdniho řádu, které se zavádějí při mimořádných událostech (čís. 380).

Rušící vlaky.

370. Vlaky, jejichž jízdnií řád zasahuje rušivě do jízdniích řádů jiných vlaků co do křižování nebo sledu vlaků, jsou „rušící vlaky“. Jsou-li pojaty do sešitového jízdniho řádu, musí být uvedeny ve zvláštní příloze a v nákrešných jízdniích řádech červeně zakresleny. Rušící vlaky nemohou být prohlášeny za vlaky pravidelné.

**Roždění
vlaků podle
důležitosti.**

371. Co do důležitosti rozlišujeme:

nutné pomocné vlaky,
presidentské vlaky,
expresní vlaky (L),
rychlíky (R),
rychlé nákladní vlaky (Rn),

osobní vlaky (Os),
soupravové vlaky (Sv),
pomocné vlaky,
strojové vlaky (Str),
průběžné nákladní vlaky (Pn),
lehké sběrné vlaky (Ls),
manipulační vlaky (Mn),
přestavovací vlaky (Pv),
vlečkové vlaky (Vleč),
pracovní vlaky (P).

V závorce jsou uvedeny zkratky, jimiž jsou označeny tyto vlaky v sešitových jízdních řádech a služebních pomůckách. Před touto zkratkou se uvede u vlaků s trakcí motorovou „M“, s trakcí elektrickou „E“. Tyto zkratky nejsou u součástí označení vlaků, s výjimkou vlaků pracovních.

Je-li u některého vlaku zavedena doprava cestujících, má tento vlak přednost před ostatními vlaky téhož druhu. Vlaky, prohlášené ředitelstvím za „dělnické“, mají v určeném úseku přednost před ostatními osobními vlaky.

372. Železniční síť jest rozdělena pro potřebu jízdního řádu a číslování vlaků na jednotlivé traťové celky.

Zásady pro
označování
a číslování
vlaků.

Každý vlak má své pojmenování a označení, jež vyjadřuje jeho účel nebo druh.

Pokud jsou označeny čísla, je potřeba, aby vlaky, které jedou směrem od začátku ke konci trati měly čísla lichá, a které jedou v opačném směru, čísla sudá. Výjimky povoluje ústřední ředitelství.

373. Vlaky se označují:

Označování
vlaků.

a) číslem nebo číslem a písmenovým indexem, připojeným za číslem, na př. 695j;

b) písmenem nebo zkratkou průmyslového závodu (vlečky) a číselným indexem, na př. H 2.

V téže stanici a na téže trati se smí vyskytovat určité vlakové číslo nebo označení jen jednou.

374. U osobních, soupravových a strojových vlaků značí jednotky a desítky pořadové číslo vlaku, stovky, případně tisícovky, číslo traťové serie.

Číslování
vlaků.

U nákladních vlaků značí jednotky a desítky pořadové číslo vlaku, stovky u rychlých nákladních, lehkých sběrných a průběžných nákladních vlaků, označených 6001 až 6999, číslo obvodu, do kterého vlak jede, tisícovky u všech nákladních vlaků, jejich druh, u pracovních vlaků ředitelský obvod.

Traťové serie a obvody určí ústřední ředitelství.

375. Vlaky podle druhu se číslují takto:

- a) expresní vlaky a rychlíky čísla 1—399;
- b) osobní a soupravové vlaky traťovými seriami 400—4900;
- c) strojové vlaky traťovými seriami osobních vlaků s pořadovými čísly 90—99. Je-li třeba, označují se strojové vlaky stejným číslem a rozlišují se připojeným indexem malé abecedy, na př. 491 b a 491 c. Tento písmenový index jest součástí vlakového označení (čísla);
- d) rychlé nákladní vlaky skupinovou serií 5100—5800; v pořadových číslech je užito čísel 1—60. Polohy Rn vlaků určuje ústřední ředitelství; jsou určeny k přepravě rychlého zboží, živých zvířat a přednostních zásilek. Jedou zpravidla větší rychlostí a zastavují jen v důležitých odbočných stanicích; v mezilehlých stanicích zastavují jen v nezbytně nutných případech;
- e) lehké sběrné vlaky skupinovou serií 5100—5800. Desítky a jednotky jsou pořadová čísla vlaku, která se určují v obvodu každého ředitelství od 61 do 99; jsou určeny výhradně pro dopravu kusového zboží v traťových vozech, určených „Pokyny pro přepravu kusového zboží“ Jiná zátěž může být přidána jen se svolením ředitelství. Jezdí větší rychlostí;
- f) průběžné nákladní vlaky skupinovou serií 6000—6900 nebo 7000—7900; jsou určeny pro dopravu zátěže na větší vzdálenosti bez pravidelného obsáhlejšího posunu. Zátěž přibírají a odstavují zpravidla jen ve větších odbočných stanicích.
Polohy průběžných nákladních vlaků, označených skupinovou serií 6000—6900, jejichž zátěž je základem vlakotvorby v dálkových spojích, určuje ústřední ředitelství.
Polohy ostatních průběžných vlaků určují ředitelství; jsou číslovány v obvodu každého ředitelství čísly 7001—7999;
- g) manipulační vlaky v obvodu každého ředitelství čísla 8001—8999; jsou určeny pro dovoz a odvoz zátěže z mezilehlých stanic a nákladíšť, pro předsun přednostní a dálkové zátěže do stanic, v nichž zastavují Rn a Pn vlaky. V mezilehlých stanicích (nákladíštích), v nichž není vlastní posunovací lokomotiva, provádějí veškerý místní posun. Ředitelství může povolit u těchto vlaků též manipulaci s kusovým zbožím;
- h) přestavovací vlaky v obvodu každého ředitelství čísla 9001—9999; jsou určeny pro přesun zátěže mezi dvěma

stanicemi na kratší vzdálenost nebo mezi jednotlivými stanicemi v témže místě.

- i) u vlečkových vlaků, které neopouštějí trať po dobu manipulace, užívá se stejného označení pro jízdu tam i zpět, na př. K 2, Pz 1. Opouští-li vlečkový vlak na určitém místě trať a uvolňuje ji pro jízdu dalších vlaků, označí se jízda tam i zpět zvláštním číselným indexem, a to lichým pro jízdu ke konci trati, na příklad K 1, sudým ve směru opačném, na př. K 2. Jede-li vlečkový vlak přes několik staničních úseků, označí se jízda mezi stanicemi jako přestavovací nebo místní nákladní vlak a teprve jízda ze stanice na vlečku (nákladiště) jako vlečkový vlak.

- j) Pracovní vlaky písmenem P a číselným indexem, na př. P 1215.

376. Zvláštní vlaky se označují podle směrnic ústředního ředitelství čtyřcifernými čísly, před nimiž se uvádí zkratka, odvozená zpravidla od účelu zvláštního vlaku. Tato zkratka je součástí vlakového označení a smí se skládati nejvýše ze dvou písmen.

Označování zvláštního vlaku.

377. Rušící vlaky se označují podle zásad platných pro vlaky ostatní, ale před jejich označení se klade vždy slovo „rušící“.

Označení rušících vlaků.

378. Následy se označí tak, že se před číslo nebo zvláštní označení vlaku vloží slovo „násled“, a jde-li o několik následů, slova „první násled“, „druhý násled“ atd. Na př. „násled vlaku 504“ nebo „první (druhý, třetí) násled vlaku 42“.

Označení následů.

379. Vlaky podle potřeby se v sešitových jízdních řádech označí zkratkou „pp“ (podle potřeby).

Označení vlaků podle potřeby.

380. Každý vlak má jeti podle jízdního řádu vydaného ředitelstvím. Výjimku činí služební vlaky, které v naléhavých případech mohou jeti, aniž byl pro ně sestaven úplný jízdní řád.

Služební vlaky a jejich označení.

Tyto vlaky se v tomto případě označí aspoň druhem vlaku a písmenem tak, aby byla vyloučena každá záměna, na př. „pracovní vlak A.“.

Za služební vlaky se považují pracovní vlaky pro účely dráhy, pomocné vlaky, jízdy sněhových pluhů a jízdy na prozkoumání trati.

381. Ředitelství vydává tyto jízdní řády:

Druhy jízdních řádů.

- A) Služební jízdní řády:
a) nákretné,
b) doplněné nákretné,

- c) sešitové,
 - d) pro zvláštní vlaky.
- B) Jízdní řády pro veřejnost:
- a) vývěsné,
 - b) knižní.

382. Nákresné a sešitové jízdní řády musí obsahovati jízdní řády všech vlaků pravidelných a vlaků podle potřeby.

Doplňené nákresné jízdní řády obsahují v zjednodušené úpravě údaje nákresného a sešitového jízdního řádu. Jsou vydávány podle rozhodnutí ředitelství pro trati s jednoduchými dopravními poměry.

V nákresných a doplňených nákresných jízdních řádech vyznačí si zaměstnanci pravidelné soupravné a nákladní vlaky modře, strojové zeleně.

Úprava
sešitového
jízdního řádu.

383. V sešitovém jízdním řádu a jízdním řádu zvláštního vlaku jsou tyto údaje:

- a) pojmenování a číslo (označení) vlaku,
- b) statistické údaje podle zvláštního předpisu,
- c) vozové třídy u vlaků s dopravou cestujících,
- d) omezení počtu náprav u určitých vlaků,
- e) řada lokomotivy nebo motorového vozu,
- f) poznámka, je-li třeba brzditi vlak brzdami v poloze R,
- g) pravidelný postrk s vyznačením úseku,
- h) je-li vlak sunut a v kterém úseku,
- i) úsek trati, na kterém vlak jede po nesprávné koleji,
- j) názvy dopraven, s případným označením výluky dopravní služby podle čís. 920,
- k) označení dvou a více kolejných tratí,
- l) doba jízdy od dopravní k dopravně,
- m) krátká doba jízdy, je-li jiná než pravidelná,
- n) čas příjezdu do dopravní,
- o) doba pobytu v dopravně,
- p) čas odjezdu z dopravní,
- r) křížovací vlaky, u zvláštních vlaků též vlaky předjíždějící a předjížděné,
- s) dovolená úseková rychlost vlaku a výměra potřebné brzdící váhy, vyjádřená potřebnými brzdícími procenty,
- t) skupina a třída zatížení vlaku,
- u) součet dob jízdy a dob pobytu,
- v) případné poznámky, na př. o křížování a předjíždění rušících vlaků s vlaky, s kterými se podle nákresného

jízdního řádu setkávají na širé trati, pravidelné vjezdy na obsazenou nebo kusou kolej, pravidelné zastavení před vjezdovou výměnou, posunuje-li se pravidelně za vjezdu vlaku na odjezdové straně na sbíhajících se kolejích a pod.

Název dopravní s údaji podle k) až p) se uvede u stanic, výhyben, odboček, hradel a hlásek vždy, u ostatních dopraven jen tehdy, má-li vlak v nich pobyt; projíždí-li vlak stanicí, výhybnou, odbočkou, hradlem nebo hláskou, uvede se jen časový údaj odjezdu.

Doby jízdy u vlaků osobní dopravy, u rychlých a průběžných nákladních vlaků se udávají v celých, případně i v půlminutách, u ostatních vlaků v celých minutách.

384. U nákladních vlaků hlavních tratí, u nichž ředitelství dovolí zvýšení úsekové rychlosti až do 60 km/h., uvedou se doby jízdy pro tuto nejvyšší rychlost v sešitovém jízdním řádu každého takového vlaku ve zvláštním sloupci. Ve sloupci „r/%“ se uvede pod údajem dovolené úsekové rychlosti a potřebných brzdicích procent, ještě v závorce zvýšená úseková rychlost s příslušnými potřebnými brzdicími procenty.

388. Ředitelství může vydati se schválením ústředního ředitelství zvláštní nedělní (sváteční) jízdní řád, a to vývěsný i služební pro trati s velkým počtem nedělních (svátečních) vlaků osobní dopravy. Tento jízdní řád musí obsahovati všechny vlaky, které jedou v neděli (ve svátek). O přechodu vlaků z jednoho jízdního řádu do druhého vydá ředitelství bližší nařízení.

Nedělní
(sváteční)
jízdní řád.

390. Výpravčí a ostatní na dopravě zúčastnění staniční zaměstnanci dostanou na svá pracoviště „Seznam vlaků pro staniční zaměstnance“, v němž jsou uvedeny všechny vlaky obsazené ve služebních jízdních rádech a týkající se jejich stanice (vzorec 2).

Seznam vlaků
pro staniční
zaměstnance.

V tomto seznamu, uspořádaném v pořadí podle dob příjezdů a odjezdů ve vlastní stanici, je nutno zapsati tyto údaje:

- a) číslo (označení) a druh vlaku;
- b) čas odjezdu ze sousední stanice, výhybny, odbočky, vlečky, zastávky nebo nákladíště, jestliže tam jízda začíná;
- c) čas odjezdu z posledního hradla nebo hlásky;
- d) pravidelnou a krátkou dobu jízdy, jakož i dobu jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost z dopraven podle b);

- e) vjezdovou nebo odjezdovou kolej;
- f) čas příjezdu, dobu pobytu a čas odjezdu ve vlastní stanici;
- g) vlaky křižovací a předjíždějící;
- h) v poznámkách se uvedou na př. u pravidelného vlaku omezení v dopravě podle poznámek jízdního řádu, podmínky jízdy rušících vlaků, vyznačení směru jízdy vlaku, není-li patrný z jeho čísla, jízdním řádem nařízené zastavení vlaku před vjezdovou výměnou, pravidelný postrk, sunutí vlaků, pravidelné jízdy na obsazenou kolej, pravidelné jízdy po nesprávné koleji, místo ukončení nebo začátku jízdy vlaku na trati, pravidelný posun za vjezdu vlaku na sbíhajících se kolejích na odjezdové straně a pod.

U pravidelného vlaku se podškrtnou modře jen ty údaje, které se týkají jeho pravidelné jízdy. Ve sloupci „stihne vlaky“ se podškrtnou modře jen čísla pravidelných vlaků. Rušící vlaky se podškrtnou ve všech sloupcích červeně.

Ve stanicích s obtížnými dopravními poměry možno přidělit zaměstnancům zvláštní seznam vlaků doplněný praktickými pokyny pro výkon dopravní služby.

**Nedělní
(sváteční)
seznam vlaků.**

391. Seznamy vlaků, sepsané podle zvláštního nedělního (svátečního) jízdního řádu, je třeba označiti slovy „Zvláštní nedělní (sváteční) seznam vlaků“.

**Příděl
jízdních řádů.**

392. Příděl jízdních řádů a jejich pomůcek zaměstnancům výkonné dopravní služby stanoví příloha 4. Příděl služebním a ostatním zaměstnancům stanoví ústřední ředitelství.

**Změna
jízdních řádů
a seznamů
vlaků.**

393. Nastanou-li změny, musí býti nákresné, sešitové, vývěsné, jakož i přidělené knižní jízdní řády a seznamy vlaků ihned opraveny. Služební a knižní jízdní řády opraví zaměstnanci, jimž jsou tyto pomůcky přiděleny. O opravu ostatních jízdních řádů a seznamu vlaků se postará přednosta příslušné služebny.

**Konec
platnosti
jízdních řádů.**

394. Zavedením nového jízdního řádu pozbývají platnosti všechny dosavadní jízdní řády a pomůcky k nim, nebylo-li u některých prohlášeno, že platí i dále. Neplatné jízdní řády a pomůcky se odejmou.

Ve stanicích a na zastávkách smějí býti vyvěšeny jen platné jízdní řády; za to odpovídají především přednostové stanic.

ČÁST VIII.

DISPOSIČNÍ SLUŽBA A ŘÍZENÍ VLAKOVÉ DOPRAVY.

Všeobecná ustanovení.

395. Pro výkon dispoziční služby a řízení vlakové dopra- Organisace.
vy jsou určeni:

- a) ústřední dispačér,
- b) vedoucí dispačér,
- c) hlavní dispačér,
- d) úsekový dispačér.

396. Ústřední dispačér jest orgánem provozní skupiny ústředního ředitelství.

397. Vedoucí dispačeři jsou orgány provozních skupin ředitelství a jejich expositur. Jejich obvody se zpravidla kryjí s oblastí ředitelství nebo expositury.

398. Hlavní dispačeři jsou orgány provozních úseků. Je jim zpravidla přiděleno několik tratí (traťových úseků).

Úsekovi dispačeři jsou přiděleni hlavním dispačérům.

399. Sídla a obvody hlavních a úsekových dispačérů schvaluje ústřední ředitelství na návrh ředitelství.

Obvody jsou uvedeny v dodatku.

400. Povinností hlavního dispačera je pečovat o plynulou a nerušenou dopravu a hospodárnost provozu. S určitými výjimkami jediné hlavní dispačér má právo zavádět a odříkati vlaky, činiti veškeré zátěžové dispozice, usměrňovati jízdy vlaků tak, aby bylo zabráněno provozním obtížím a bez závad byl plněn dopravní plán.

Povinnosti hlavního dispačera.

Hlavní dispačér řídí vlakovou dopravu na přidělených tratích v obou směrech.

Ve stanicích, v nichž se obvody hlavních dispačérů stýkají,

pečuje o vlaky a jich se týkající zátěžové dispoice ten hlavní dispačer, na jehož tratích tyto vlaky jedou, a to:

- a) p ř í m o, nebo
- b) prostřednictvím hlavního dispačera, jenž jest dotčené stanici nadřaděn.

V prováděcím nařízení se určí, který z uvedených způsobů platí pro příslušnou stanici.

Pracovní poměr.

403. Dispoiční službu a řízení vlakové dopravy v obvodu provozního úseku obstarává hlavní dispačer.

Řízení vlakové dopravy obstarává na určených tratích úsekový dispačer, který se řídí při výkonu služby pokyny hlavního dispačera.

Hospodaření se služebními vozy.

408. Pro hospodaření se služebními vozy platí:

- a) služební vozy cizích domovských stanic je třeba využívat jen směrem k domovu;
- b) služební vozy, pro něž není použití do 12 hodin po jejich příchodu, je třeba vrátit řádně polepené domovské stanici;
- c) z vlaků, odstavených v nácestných stanicích, je třeba služební vozy dopravit ihned vlakovou lokomotivou do nejbližší vlakové stanice nebo do stanice, kde lokomotiva končí jízdu.

Dispoiční služba.

Připravení zátěže.

422. Zátěž pro rychlé a průběžné nákladní vlaky musí být připravena posunující záložní lokomotivou, případně manipulačním vlakem tak, aby vlaková lokomotiva mohla zátěž jen zařadit do vlaku.

Záznam pro sestavu vlaků.

429. Příkazy k sestavě vlaků, které mění zátěž v mezilehlých stanicích, udělované hlavním dispačerem, zapisuje výpravčí výchozí stanice průpisem do „Záznamu pro sestavu vlaků“. (Vzorec 4.)

Prvopis se vloží do vlakopisu jako příloha, průpis obdrží vedoucí posunu sestavující vlak.

V „Záznamu pro sestavu vlaků“ musí být uvedeny všechny nutné údaje o výši zatížení, počtu náprav, řadění, brzdní, přednostních zásilkách, poukazu na trať a pod.

Průpis záznamu se uschová ve stanici po dobu jednoho měsíce.

Zátěžová hlášenka.

430. Ve stanicích, určených doplňkem, odevzdá vlakvedoucí výpravčímu „zátěžovou hlášenku“ (vzorec 5) s údaji

o počtu vozů a náprav, váze vlaku, jeho náležitostech, počtu odvěšených vozů a u vlaků osobní dopravy záznamem o jeho obsazení, na př. „Vlak obsazen (slabě obsazen, přeplněn)“.

435. V pomůcce „Řadění nákladních vlaků“ je určeno, jakou zátěž a v jaké sestavě má vézt každý nákladní vlak. O odchylkách v sestavě a druhu zátěže u vlaků, jedoucích ve vlastním obvodu, rozhoduje hlavní dispačér sám. U ostatních vlaků je třeba, aby o nich rozhodl vedoucí dispačér.

Určení vlaku
pro odvezení
zátěže.

436. Zájem pravidelnosti provozu žádá, aby zátěž byla odvezena především pravidelnými vlaky. Teprve tehdy, když tyto nestačí k jejímu odvezení, použije se mimořádného vlaku.

Je-li ve stanici takové množství zátěže stejného určení, že by ji nebylo možno odvézt pravidelným vlakem, zavede se mimořádný vlak, zpravidla před pravidelným vlakem, aby byl dodržen plánovaný přechod zátěže v konečné stanici vlaku.

437. Jednou z nejdůležitějších informací pro zátěžovou dispozici jsou rozborů vlaků. Z tohoto důvodu musí jim být věnována mimořádná péče všemi zaměstnanci, kteří rozborů sestavují, nebo jich používají k výkonu své služby.

Rozborů
nákladních
vlaků.

438. Rozbor vlaku musí obsahovat celkový počet vozů, náprav, zatížení vlaku, řadu činných lokomotiv s domovskou výtopnou, sílu vlakové čety s domovskou stanicí, zda je vlak nebo jeho část ručně brzděna, údaje o skutečné brzdicí váze, počet a řadu přepravovaných studených lokomotiv, zátěžovou relaci, případně zátěž podle stanic určení, dále veze-li vlak zásilky přednostní nebo s překročenou ložnou mírou nebo váhou a jiné zásilky připuštěné podmíněčně k přepravě.

U vlaků, sestavených jen z jednoho druhu zátěže, pro jednoho příjemce nebo do jedné stanice určení, se uvede i druh zátěže.

439. Ředitelství mohou ve vzájemné dohodě v prováděcím nařízení stanoviti i jinou úpravu rozborů, případně jen pro určité spoje nebo druh zátěže a určití stanice, ze kterých se ohlásí tyto údaje.

440. Rozborů vlaků sestavuje podle pomůcky „Řadění nákladních vlaků“ vlakvedoucí, případně jiný k tomu určený zaměstnanec. Sestavené rozborů se zapisují do zvláštního rozborového záznamníku nebo zátěžových hlášenek.

Zátěžové
hlášenky —
rozborové
záznamníky.

Konečná stanice vlaků ohlásí zjištěné závady v rozbo-rech svému hlavnímu dispačérovi k projednání s domovskou stanicí vlakvedoucího.

441. Je-li odevzdán podle pomůcky „Řadění nákladních vlaků“ rozbor vlaků, sestavovaný zpravidla vlakvedoucím až během jízdy, v některé nácestné stanici, jest výpravčí této stanice odpovědný za odevzdání rozboru a jeho včasné ohlášení příslušným místům.

Turnus
vlakových
náležitostí.

445. Doprovod pravidelných vlaků vlakovými náležitostmi jest upraven turnusem.

Hlavní (úsekový) dispačér je povinen oznamovati domovským a vratným služebnám svého obvodu zpoždění vlaku nebo opatření působící rušivě na turnusy vlakových náležitostí.

Použití
vlakového
mužstva
mimo turnus.

446. Hlavní dispačér smí použítí vlakové mužstvo, zařazené do turnusu („turnusové čtyři“) mimo stanovený turnus jen v dohodě s domovskou služebnou vlakového mužstva.

O použití vlakového mužstva nezařazeného do turnusu („létacích čet“) ve vratné stanici rozhoduje hlavní dispačér, v jehož okrsku tato stanice leží, po dohodě s hlavním dispačérem nadřízeným domovské služebně tohoto vlakového mužstva, který oznámí použité domovské služebně.

Bez souhlasu hlavního dispačéra nesmějí býti povoleny režijní jízdy vlakového mužstva, nezařazené v turnuse.

Využití
náležitostí od
odřeknutých
vlaků.

448. Jsou-li odříkány pravidelné vlakové náležitosti nebo jejich část, zpraví o tom hlavní dispačér domovské služebny vlakových náležitostí případně s příkazem, jak těchto náležitostí má býti využito, vzhledem k účelnosti a hospodárnosti. Příkaz musí býti dodržen.

Pro režijní jízdy vlakového mužstva nutno určovati jen vlaky osobní dopravy. Vlaků nákladních může býti použito jen v nevyhnutelných případech.

V rozporech vzniklých mezi hlavním dispačérem a domovskými služebnami vlakového mužstva, týkajících se hospodáření s vlakovým mužstvem, rozhodne vedoucí dispačér.

Zavádění a odříkání vlaků.

Pojem
„zavedení
vlaku“.
Úseková
stanice.

449. Každou jízdu vlaku třeba napřed zavésti, t. j. ohlásiti všem stanicím touto jízdu dotčeným.

451. „Úseková stanice“ jest ředitelstvím určená stanice, která v příkázaných traťových úsecích ohlašuje zavedené a odřeknuté vlaky, zpoždění a jiné mimořádnosti, a to buďto trvale nebo jen za nemožného dorozumění s hlavním (úsekovým) dispačérem. Úsekové stanice, jejich obvody a pravomoc, jsou uvedeny v dodatku.

Styčné stanice obvodů sousedních hlavních dispačérů jest vždy úsekovou stanicí.

457. Pravidelné nákladní vlaky mohou býti odřeknuty, není-li pro ně dostatek zátěže nebo nemusí-li tento vlak jeti z jiných příčin, na příklad přeprava důležitých zásilek, obsluha stanic, nákladíšť, vleček, urychlení oběhu vozů a pod. Výjimku činí případy, kdy vlak je veden v jízdním řádu jiného vlaku se zřetelem na hospodárnost provozu, plynulost dopravy a zajištění dopravních potřeb stanic.

458. Nákladní vlaky, označené v pomůcce „Řadění nákladních vlaků“ hvězdičkou před číslem vlaku jako nebytné, lze odřici jen se souhlasem vedoucího dispačera.

461. Na jednokolejných tratích je dovoleno zavésti jen jeden násled, na tratích dvoukolejných může býti zavedeno několik následů. Zavádění
následů —
počet.

464. Jízdním řádem zvláštního vlaku je nutno vždy podělití strojvedoucího a vlakvedoucího zvláštního vlaku. Za to odpovídá výpravčí výchozí stanice.

465. Vyžadují-li toho okolnosti, je nutno zvláštní rychlíky nebo vlaky mimořádné důležitosti nebo významu, doprovázeti zaměstnancem určeným ředitelstvím a ovládačím dopravní předpis. Jeho dispoic, týkajících se jízdy vlaku, musí býti uposlechnuto. Pokud by tyto dispoic zasahovaly do pravomoci hlavního dispačera, musí mu býti oznámeny. Doprovod
zvláštních
rychlíků a pod.

466. Musí-li býti zaveden služební vlak tak náhle, že není možné včas sestavití jeho jízdní řád v předepsané úpravě, ohlásí hlavní dispačer jeho jízdu podle tohoto vzoru:
„Dne 12. června jede pomocný vlak z Borové do Ratibořic. Odjezd z Borové v 15 hodin 16 minut. Doba jízdy a doby pobytu jako u vlaku 458 (nebo: doba jízdy z Borové do Ratibořic 5 minut atd.). Předjíždí vlak 7256 v Lešetíně, je předjížděn vlakem 66 v Pávicích. Jesenská.“ Zavedení
služebního
vlaku bez
jízdního řádu.

Na jednokolejných tratích a při jednokolejném provozu na dvoukolejných tratích je třeba stanovití v oběžníku též křižování, na př. „Křižuje s vlakem 413 v Pávicích, s vlakem 8671 v Ratibořicích. Jesenská.“

Takto stanovené předjíždění a křižování je pak třeba považovati za pravidelné.

Stanice, dotčené jízdu tohoto vlaku, zjistí podle této zprávy jeho čas příjezdu a odjezdu nebo průjezdu ve vlastní stanici a v obou sousedních stanicích. Podle toho pak ohlásí vlak zaměstnancům ve stanici, v obsazených zastávkách a strážníkům oddílu a závorářům. Při ohlašování vlaku výhybkářům je třeba zvlášť zdůraznití předjíždění a křižování ve vlastní stanici.

ČÁST IX.

VÝPRAVA A DOPRAVA VLAKŮ.

Zajištění jízd vlaků.

Zajištění jízd vlaků za jednokolejného provozu. 481. Za jednokolejného provozu se zajišťují jízdy vlaků proti setkání na širé trati:

- nabídkou a přijetím,
- křížováním,
- odhláškou.

Zajištění jízd vlaků za dvoukolejného provozu. 482. Za dvoukolejného provozu se vlaky jednoho a téhož směru smějí vypravovati — až na zvlášť stanovené výjimky — jen po oné koleji, která byla pro příslušný směr jednou provždy určena dodatkem a která se nazývá kolejí správnou. Jejich jízdy se zajišťují:

- odhláškou,
- nabídkou a přijetím jen na zvláštní příkaz ředitelství.

Křížování.

Co je křížování. 500. Vyhnutí dvou vlaků opačných směrů ve stanici při jednokolejném provozu se nazývá „křížování“.

Křížování jsou však též všechny případy, kdy vlak musí vyčkati příjezd vlaku opačného směru; tyto případy se vyskytují:

- na jednokolejných trati ve výchozích a konečných stanicích vlaků.
- v přechodových stanicích, kde trať dvoukolejná přechází na jednokolejnou;
- v odbočných stanicích a odbočkách na jednokolejnou trať.

Odhláška.

Prostorové oddíly. 514. Železniční trati jsou rozděleny na prostorové oddíly ohraničené buď stanicemi nebo odbočkami anebo oddílovými návěstidly.

Podle toho vypravují se následné vlaky buď ve vzdálenosti stanic, kdy sled vlaků řídí výpravčí, nebo ve vzdále-

nosti oddílů (hlásek nebo hradel), kdy sled vlaků řídí výpravčí a strážníci oddílu.

Rozdělení trati na prostorové oddíly je uvedeno v dodatku a v nákrešném jízdním řádu.

515. V jednom prostorovém oddílu smí být na téže koleji pouze jeden vlak. Výjimky pro pracovní a vlečkové vlaky jsou uvedeny v čísle 848.

Následný vlak se smí do prostorového oddílu vypraviti za předchozím vlakem, jen když došla odhláška.

Všeobecné povinnosti zaměstnanců při zpoždění vlaků.

543. Jsou-li vlaky zpožděny, je povinností všech zaměstnanců zúčastněných na dopravě, zvláště hlavních a úsekových dispačerů a výpravčích, aby pečlivě sledovali chod vlaků a učinili vše, aby byla zachována bezpečnost dopravy i při nastalých nepravidelnostech, aby zpoždění vlaků bylo vynahrazeno a nepřenášelo se na jiné vlaky.

Sledování chodu vlaků a krácení zpoždění.

Zpoždění vlaků se nahradí hlavně krácením jejich pobytu a použitím krátkých dob jízdy, pokud jsou uvedeny v jízdním řádu. Strojvedoucí musí použití krátkých dob jízdy, bylo-li mu to nařízeno rozkazem V u vlaku vytíženého do 70%, a u strojového vlaku zavedeného v trase jiného vlaku.

544. Na vyrovnání předvídaných ztrát, které mohou vzniknouti překročením dob jízdy nebo pobytu v některé následující stanici, smějí všechny vlaky, které mají v jízdním řádu uvedeny krátké doby jízdy, přijeti do stanice nebo projeti stanicí, až o 5 minut dříve, než stanoví jízdní řád.

Jízda před časem.

547. O zpoždění 10 nebo více minut nebo o jeho změně je třeba zpravit závoraře, strážníky oddílu a zúčastněné staniční zaměstnance, na př. výhybkáře, transitéry, nádražní a pod.

Zpoždění, které by mohlo mít vliv na nástup služby vlakových čet, nutno oznámiti též dozorcům kasáren. Způsob hlášení se uvede ve staničním řádu.

Zpoždění a náskok vlaku, který by mohl mít vliv na oběh lokomotiv, oznámí hlavní (úsekový) dispačér, případně úseková stanice včas cílové výtopně, kde lokomotiva obrací nebo bude použita pro další výkon.

549. Zpoždění třeba ohlásiti stanicím, strážníkům oddílu, závorařům a obsazeným zastávkám nejpozději v době pravidelného odjezdu vlaku z vlastní stanice, staničním za-

městnancům nejpozději v době pravidelného odjezdu vlaku ze sousední stanice.

Ohlašování vlakové dopravy staničním a traťovým zaměstnancům.

- Hlášení dopravy staničním zaměstnancům.** 553. Nádražní, vedoucí posunu, výhybkáře, dozorce výhybek, jakož i výpravčí ve stanicích s několika stanovišti výpravčích, je třeba zpravit o změnách ve vlakové dopravě telefonicky nebo písemně na potvrzení. Ostatním staničním zaměstnancům oznamují se změny ve vlakové dopravě ústně, na záznamní tabuli nebo rozhlasem, nevyžadují-li místní poměry zpravení jiným spolehlivějším způsobem. Hlášení třeba učiniti v určené době, a to i tehdy, není-li v dopravě nic nového. Příslušná ustanovení o době a způsobu hlášení jsou uvedena ve staničním řádu.
- Péče o bezpečnost cestujících.** 562. Na kolejích, jež cestující musí přecházeti, nemá být překážek. Tyto koleje mají být za tmy osvětleny. Nejsou-li osvětleny, je třeba upozorniti cestující na známé nebo pozorované překážky.
- Poštovní manipulace.** 567. Zásadně není dovoleno zpožďovati vlaky poštovními výkony. Potřebuje-li však pošta výjimečně delší čas, než je pobyt vlaku stanovený jízdním řádem, poznamená se takto způsobené zpoždění ve vlakopise a záznam potvrdí poštovní zaměstnanec razítkem; toto zpoždění jde na vrub pošty.

Zpravování vlakového mužstva.

- Povinnost písemného zpravení.** 576. O mimořádnostech, týkajících se jízdy vlaků, třeba zpravit vlakvedoucího a strojvedoucího zpravidla písemně. Dává-li výpravčí vlakvedoucímu jenom ústní zprávu o věci, pro kterou je nařízen písemný rozkaz, musí si jej vlakvedoucí vyžádati.
- Druhy písemných rozkazů.** 577. K písemnému zpravování jsou určeny tyto tiskopisy:
- a) všeobecný rozkaz bílé barvy (vzorec 7) označuje se zkráceně „rozkaz V“,
 - b) rozkaz k opatrné jízdě žluté barvy (vzorec 8), označuje se zkráceně „rozkaz Op“.
- Písemný rozkaz opatřený razítkem je však platný, i když v mimořádných případech není napsán na předepsaném tiskopise.

578. Rozkazy V a Op jsou ve svazku a píše se průpisem, zpravidla na třech stejně číslovaných listech, počínajíc číslem 1 v každém svazku. Prvopis potvrzený vlakvedoucím zůstane ve svazku, průpis pro vlakvedoucího, potvrzený strojvedoucím, u vlaků s přípreží oběma strojvedoucími, se přiloží k vlakopisu. Průpis pro strojvedoucího převezme vždy strojvedoucí první lokomotivy a po ukončení jízdy jej uschová po dobu tří měsíců.

Sepsání
a doručení
písemných
rozkazů.

579. Střídají-li se strojvedoucí, odevzdá odstupující strojvedoucí písemné rozkazy, platné pro trať ještě neprojetou, vlakvedoucímu, který je doručí nastupujícímu strojvedoucímu na potvrzení na svém průpise. Obdobně třeba postupovati, přidává-li se vlaku nebo odvěšuje-li se od něho příprež.

580. Je-li strojvedoucímu, jenž má jeti ve službě po trati, kterou nezná, přidělen trati znalý průvodce (pilot), musí býti i on zpraven o obsahu písemného rozkazu, což potvrdí na průpise pro vlakvedoucího.

581. Strojvedoucí zpraví topiče o obsahu rozkazu ústně a rozkaz umístí na svém stanovišti tak, aby jej po dobu platnosti mohl snadno přečísti.

582. Písemné rozkazy musí býti jasné, stručné a na všech průpisech dobře čitelné, aby byly omyly a pochybnosti vyloučeny. Není dovoleno používat v zápisech telegrafních nebo jiných zkratk.

Dodatečné změny a opravy v písemných rozkazech možno provést jenom potud, pokud to nebude na újmu srozumitelnosti rozkazu, jinak se napíše nový rozkaz a dříve vydaný rozkaz se označí jako zkažený. Provedené změny a opravy v písemných rozkazech výpravčí zvláště podepíše s poznámkou „opravil“.

Zkažené a zrušené písemné rozkazy nesmí býti zničeny. Byly-li ze svazku vytrženy, případně již vydány, vlepí se opět do svazku. Svazky použitých rozkazů se uschovají do konce následujícího roku.

583. Zaměstnanec, který rozkaz přijímá, je povinen si jej přečísti ještě před potvrzením převzetí. Nesrovnalosti musí býti ihned opraveny.

584. Rozkazy sepisuje zásadně výpravčí; v odůvodněných případech může výpravčí nadiktovati sepsání rozkazu výhybkáři nebo vlakvedoucímu, který jej potom sám sepíše, přečte a po schválení výpravčím napíše na určeném

místě jméno výpravčího a pod toto připiše svoje jméno s doložkou „Z r“ (z rozkazu).

585. Rozkaz doručuje vlakvedoucímů zásadně zaměstnanec, který jej sepsal; výjimečně a v odůvodněných případech může jej na rozkaz výpravčího doručiti také jiný zaměstnanec.

Všeobecný
rozkaz.

586. Rozkazem V se zpravují vlakvedoucí a strojvedoucí předtištěnými zprávami o

- a) mimořádném projíždění,
- b) mimořádném zastavení.

587. V další části rozkazu V se zaznamenává:

- a) jízda po nesprávné koleji s příslušnými pokyny;
- b) výjimečné jízdy na vyloučenou kolej;
- c) pomalé jízdy v pořadí směru jízdy, pokud nebyly po-
jaty do dodatku, s uvedením polohy místa v km a de-
setinách km a názvů sousedních stanic případně hra-
del nebo hlásek, mezi kterými je tato pomalá jízda;
- d) je-li předvěst porouchána v poloze „Volno“ nebo ne-
ní-li osvětlena;
- e) je-li předvěst nebo hlavní návěstidlo neplatné, pokud
to nebylo oznámeno jízdním řádem a doplňkem;
- f) vypnutí zabezpečovacího zařízení;
- g) je-li vlak nebo jeho část brzděna ručně, mění-li se způ-
sob brzdění, není-li vlak dostatečně brzděn při poruše
průběžné brzdy;
- h) změny ve výlukách služby strážníků oddílu, jakož i ve
výlukách dopravní služby ve stanicích;
- i) došla-li odhláška ze sousední stanice místo z hradla ne-
bo z hlásky;
- j) byl-li vlaku přidán mimořádně postrk nebo jede-li vlak
bez pravidelného postrku, není-li postrková lokomotí-
va výjimečně přivěšena nebo zapojena na průběžnou
brzdu;
- k) má-li vlak pokračovati z mezilehlé stanice mimořád-
ně pod jiným číslem, než dojel;
- l) jede-li mimořádně k službě pohotová lokomotiva na
konci vlaku, jakož i není-li zapojena na průběžnou
brzdu;
- m) je-li činná lokomotiva zařaděna do vlaku;
- n) končí-li vlak jízdu výjimečně v jiné stanici, než určuje
jízdní řád;
- o) údaje pro jízdy služebních vlaků, pro které nebyl vy-
dán jízdní řád;

- p) přestavby kolejiště, zavedení dvoukolejného provozu, otevření nových dopravních, uvedení do činnosti, snesení nebo přemístění předvěstí a hlavních návěstidel, zrušení nebo zřízení závislostí hlavních návěstidel na výměnách a pod.;
- r) má-li vlak vjeti do stanice opatrně, jelikož vjezdová kolej je obsazena, kusá, anebo jestliže se na odjezdové straně posunuje v případě podle čís. 128;
- s) že závory jsou porouchány, otevřeny a přejezd jest strážěn, s uvedením polohy místa v km a desetínách km a názvů sousedních stanic, případně hradel nebo hlásek, mezi kterými jsou tyto závory;
- t) výjimečné jízdy po nezajištěných výměnách;
- u) je-li do vlaku zařaden vůz s překročenou ložnou mírou nebo se zkapalněným chlorem;
- v) jiné rozličné zprávy, na př. snížení rychlosti, pokud nevyplývá z ustanovení čísla 667, rozkaz k odjezdu při nepřímé výpravě vlaků a jiné.

589. Vlakovodoucího a strojvedoucího třeba zpravovatí rozkazem V o zprávách podle čísla 587 a), c), e), f), n), o), p) již v úsekové nebo výchozí stanici vlaku, a to pro úsek trati do nejbližší úsekové stanice, není-li konečná stanice vlaku bližší.

Která stanice
sepisuje
rozkaz V.

O ostatních zprávách podle čísla 587 nutno je zpraviti, pokud není ustanoveno jinak, až v poslední stanici před místem, kde třeba rozkaz uplatniti. Projíždějící vlaky mají býti zpraveny ve stanici, kde vlak před tímto místem naposledy zastaví. Viz však číslo 630.

O zprávách podle čísla 587 p) třeba vlakovodoucího a strojvedoucího zpravovatí jen po určitý čas stanovený ředitelstvem; čas třeba stanoviti podle turnusu. Kromě toho se vlakové mužstvo zpraví knihou rozkazů v domovské službě.

590. Ředitelství může dovoliti, aby úsekové stanice nebo výchozí stanice vlaků, které sepisují velmi obsažné rozkazy V, užívaly místo psaných záznamů tištěných zpráv, a to tištěných buď přímo na rozkazech V nebo s nimi nerozlučně spojených (nalepených).

Tištěné
zprávy
v rozkazech V.

Z úsporných důvodů může se jeden rozkaz V téhož obsahu sepsati také pro více vlaků, jsou-li tyto vlaky doprovázeny týmž vlakovodoucím a strojvedoucím a je-li pro ně veden týž vlakopis.

591. Zvláštními rozkazy V, které se sepisují na čtyřech listech, se zpravují vlaky v úsekových nebo výchozích sta-

čtyřlístné
rozkazy V.

nicích, projíždí-li vlak stanicí, v níž přechází do obvodu sousedního ředitelství a z níž se vede nový vlakopis. Tyto rozkazy mají dva průpisy pro vlakvedoucího, z nichž jeden se ponechá jako příloha prvního, druhý jako příloha druhého vlakopisu.

Rozkaz
k opatrné
jízdě.

592. Rozkazem Op se dává příkaz strojvedoucímu a vlakvedoucímu zachovávatí podle přehlednosti trati a ostatních poměrů takovou rychlost, jež zaručuje, že vlak zastaví před případnou překážkou na trati.

593. Rozkaz Op se sepisuje:

- a) je-li nařízena jízda podle části XV;
- b) jsou-li závory porouchány, otevřeny a přejezd není střežen;
- c) nebyl-li mimořádný vlak ohlášen závorářům;
- d) nebyla-li jízda vlaku s náskokem ohlášena závorářům;
- e) nebyla-li dána pro vlak zvonková návěst ani nahrazena telefonickou zprávou;
- f) nedošla-li zpráva, že drobné vozidlo dojelo do sousední stanice, nebo že bylo na širé trati odstraněno s koleje.

V případech a) až e) je strojvedoucí povinen aspoň 250 metrů před přejezdem dáti návěst „Pozor“, kterou opakuje až k přejezdu. Rychlost vlaku upraví tak, aby mohl včas zastaviti před případnou překážkou na přejezdu.

Týká-li se zpráva jen některých přejezdů, třeba uvést jejich polohu v km a desetinách km a názvy sousedních stanic, případně hradel nebo hlásek, mezi kterými jsou tyto přejezdy.

Mimořádné zastavení vlaku ve stanicích.

Zpravení vlaku
o mimořádném
zastavení.

623. Je-li třeba z jakéhokoli důvodu zastaviti ve stanicích vlak, který tam má pravidelně nebo mimořádně projížděti, nutno vyzvati stanici, kde vlak předtím naposledy zastavuje, aby jej o tom zpravila.

Vyzvaná stanice je povinna zpravití vlakvedoucího a strojvedoucího rozkazem V a dotčené stanici oznámiti, zda vlak je zpraven.

Mimořádné za-
stavení nezpra-
veného vlaku.

624. Nedošlo-li toto oznámení ani po upomínce, anebo nebyl-li vlak zpraven, postupuje se takto:

- a) vlak musí býti zastaven u vjezdového (cestového) návěstidla, byla-li by projetím vlaku stanicí ohrožena bezpečnost dopravy, na př. nedojel-li křižovací

vlak, nedošla-li za předchozím vlakem odhláška, je-li v sousedním prostorovém oddílu trať obsazena drobným vozidlem nebo nesjíždná, jsou-li závory porouchány, otevřeny a přejezd nestřežen a pod. Vjezd vlaku do stanice výpravčí dovolí jen tehdy, když nepochybně zjistil sám nebo prostřednictvím jiného zaměstnance, že vlak u návěstidla zastavil;

- b) vlak nemusí být zastaven u vjezdového návěstidla,
1. není-li projetím vlaku stanicí bezpečnost dopravy ohrožena podle a), nebo
 2. není-li vjezdová rychlost vlaku větší než 60 km/h a stoupání do stanice je větší než 5 ‰, anebo
 3. může-li být na mimořádné zastavení ve stanici vlak upozorněn předvěstí odjezdového návěstidla v poloze „Výstraha“.

V případech podle 1 a 2 předvěst vjezdového návěstidla musí být ponechána v poloze „Výstraha“ a výhybkář musí výpravčímu ohlásit, že předvěst je v této poloze. Není-li to možné, jakož i vždy, je-li rozhled ve stanici omezen místními poměry (staniční řád), mlhou, sněžením nebo hustým deštěm, nutno i v těchto případech postupovati podle a).

625. V každém případě, i když byl vlak zpraven, výpravčí zpravitel zastavení projíždějícího vlaku výhybkáře. Ve stanicích bez odjezdových návěstidel musí dát výhybkář bez příkazu výpravčího na odjezdové straně u námezníku vjezdové koleje návěst „Stůj“ červeným terčem (červeným světlem), neurčil-li výpravčí jiné místo k zastavení vlaku.

Povinnost výhybkářů.

Návěst „Stůj“ se smí odstraniti a odjezdové návěstidlo postaviti na „Volno“ až po zastavení vlaku ve stanici.

Tento postup nutno zachovávat i tehdy, když vlak mimořádně končí jízdu ve stanici, kde podle jízdního řádu má projížděti, s tím rozdílem, že stanice výchozí anebo úseková je povinna bez vyzvání sama zpravitel vlakem rozkazem V o ukončení jízdy v této stanici.

Mimořádné projíždění vlaků.

626. Projezí stanicí nebo zastávkou, v níž je předepsán pobyt jízdním řádem, není zpravidla dovoleno.

Projíždění zastávek.

Hlavní (úsekový) dispačér jest oprávněn naříditi, aby vojenské, strojové, soupravové a podobné vlaky, zavedené v jízdním řádu osobních vlaků, projížděly zastávkami. Oznamí to všem zúčastněným stanicím a nařídí zpravitel o tom vlakvedoucího a strojvedoucího těchto vlaků rozkazem V.

O předepsané pobyty v zastávkách mezi dvěma sousedními stanicemi se prodlouží pobyt vlaku v předchozí stanici, je-li součet těchto pobytů větší než 5 minut a nebyl sjednán náskok.

Projíždění stanicí.

627. Pominul-li důvod pro pravidelné zastavení vlaku ve stanici (nákladišti), je výpravčí povinen vyzvati stanici, kde vlak naposledy zastavuje, aby zpravila vlak rozkazem V, že ve stanici (nákladišti) projede.

Nemohl-li býti vlak zpraven, může výpravčí dáti vlaku svolení k projíždění návěstí „Rozkaz k odjezdu“ výpravkou, ale jenom tehdy, je-li vyloučena možnost, že by tuto návěst mohlo převzítí vlakové mužstvo jiného vlaku. Vlak smí pak projíždět stanicí rychlostí nejvýše 40 km/h.

Toto ustanovení neplatí pro vlaky, které zastavují pro výstup a nástup cestujících.

Zpravení staničních zaměstnanců.

628. Výpravčí je povinen včas zpravit o mimořádném projíždění vlaku zúčastněné staniční zaměstnance a o mimořádném projíždění obsazenou zastávkou nebo nákladištem též příslušné zaměstnance v těchto dopravních.

Vjezd vlaku na obsazenou kolej.

Kdy považujeme kolej za obsazenou.

629. Za „obsazenou“ kolej považujeme kolej,

- a) která není v celé své délce volná nebo sjízdná,
- b) jejíž pokračování od návěstidla pro uzávěru koleje, kde ho není, od námezničku, v délce pojistné vzdálenosti není volné nebo sjízdné.

Zpravení vlaku a staničních zaměstnanců.

630. Je-li nezbytně nutné, aby vlak vjel ve stanici na obsazenou nebo kusou kolej, je výpravčí povinen se postarati o to, aby byl vlak zpraven rozkazem V v s o u s e d n í s t a n i c i, kde se za tím účelem projíždějící vlak musí zdržeti.

Sousední stanice je povinna oznámiti, zda vlak je zpraven.

Nedošlo-li toto oznámení ani po upomenutí, nebo nebyl-li vlak zpraven, musí se zdržeti před stanicí u vjezdového (cestového) návěstidla a tam zpravit ústně nebo telefonicky.

Vjezdové (cestové) návěstidlo se smí postavit do polohy „Volno“ teprve tehdy, když zaměstnanec, vyslaný k vjezdovému návěstidlu, ohlásil výpravčímu, že vlak je zpraven, nebo když výpravčí zpravil telefonicky u vjezdového návěstidla vlakvedoucího přímo.

O zmíněných vjezdech zpraví výpravčí výhybkáře a zúčastněné ostatní zaměstnance ve stanici a postará se, aby bylo včas označeno návěstí „Stůj“ místo, k němuž nej-
dále smí vlak dojetí.

631. Je-li vjezdová kolej obsazena až za návěstidlem pro uzávěru koleje nebo, kde ho není, za námeznicem a zastavuje-li vlak pravidelně před námeznicem nebo návěstidlem pro uzávěru koleje alespoň na pojistnou vzdálenost, není třeba postupovati jako při vjezdu na obsazenou kolej.

632. Je-li v jízdním řádu a v seznamu vlaků pro stanič-
ní zaměstnance stanoven a zvláště vyznačen pravidelný vjezd vlaku na obsazenou nebo kusou kolej, není třeba zpraviti ani vlakové mužstvo rozkazem V, ani výhybkáře a zúčastněné staniční zaměstnance; místo, k němuž nej-
dále smí vlak dojetí, musí však býti vždy označeno ná-
věstí „Stůj“.

Pravidelné
vjezdy na obsa-
zenou nebo ku-
sou kolej

Je-li však kusá kolej obsazena vozidly, musí býti o tom vlak zpraven vždy též rozkazem V.

Výprava vlaků.

633. Žádný vlak nesmí odjetí ze stanice obsazené výprav-
čím bez jeho rozkazu.

Způsoby přímé
výpravy vlaků.

Výpravčí dává rozkaz k odjezdu zásadně sám, přímo před odjezdem vlaku, a to

- a) výpravkou u všech vlaků s t r o j v e d o u c í m u (to-
píčoví) vlakové (přípřežné) lokomotivy,
- b) ústně slovem „odjezd“ v l a k v e d o u c í m u, nemů-
že-li býti vlak vypraven výpravkou, na př. při její
poruše nebo urychlí-li se tím současná výprava ně-
kolika vlaků; je-li připraveno k odjezdu několik vla-
ků, dá rozkaz slovy „Vlak 8315 odjezd“,
- c) telefonicky přímo v l a k v e d o u c í m u slovy „Vlak
8315 s koleje páté odjezd“,
- d) postavením odjezdového návěstidla do polohy „Vol-
no“, v l a k v e d o u c í m u ve stanicích, kde pro kaž-
dou kolej je zvláštní odjezdové návěstidlo nebo návěs-
tidlo pro uzávěru koleje, závislé na skupinovém odjez-
dovém návěstidle,
- e) rozhlasem v l a k v e d o u c í m u, podle potřeby opa-
kovaným příkazem, slovy „Vlak 8315 s koleje páté
odjezd“.

Vlak vypravený podle b) až e) smí však odjetí jen na
návěst „Odjezd“, kterou dá vlakvedoucí po výměně návěstí
podle návěstního předpisu.

Výprava vlaků podle d) a e) je povolena jen ve stanicích určených dodatkem.

Svolení k pravidelnému projeti vlaku.

634. Projíždějícím vlakům se dává svolení k projeti postavením odjezdového návěstidla do polohy „Volno“. Ve stanicích bez odjezdových návěstidel dá výpravčí projíždějícímu vlaku svolení k projeti výpravkou návěstí „Rozkaz k odjezdu“.

Nepřímá výprava vlaků.

635. Jestliže okolnosti ztěžují přímou výpravu vlaků, je dovoleno vypraviti vlaky nepřímou prostřednictvím dozorce výhybek, výhybkáře, nádražního nebo vedoucího posunu.

Výpravčí oznámí vlakvedoucímu zaměstnanci (stanoviště), který zprostředkuje nepřímou výpravu. Není-li to možné, může býti vlak vypraven rozkazem V.

Vi-li vlakvedoucí, že vlak bude vypraven nepřímou, má očekávati rozkaz k odjezdu v blízkosti příslušného stanoviště.

636. Výpravčí dává rozkaz k nepřímé výpravě slovy: „Dejte vlaku 8315 s koleje třetí rozkaz k odjezdu“; tento příkaz se zapisuje.

Zprostředkovatel dá rozkaz k odjezdu přímo vlakvedoucímu slovy: „Vlak 8315 s koleje třetí odjezd“ a potom výpravčímu ohlásí čas, kdy vlak odjel. Toto hlášení se nezapisuje.

637. V dopravnách, které nejsou obsazeny výpravčím, nebo ve kterých výpravčí v určitých částech dne nekoná službu, dává rozkaz k odjezdu vlakvedoucí.

Naskakování cestujících do vlaku.

640. Cestující smějí vystupovati a nastupovati až po zastavení vlaku a zpravidla jen na té straně, kde je přijímací budova nebo určené nástupiště. Naskakuje-li cestující do jedoucího vlaku, dopouští se ohrožení bezpečnosti vlastní, případně i jiných osob.

Zpozoruje-li některý zaměstnanec, že cestující naskakuje do jedoucího vlaku, při čemž by mohla býti ohrožena bezpečnost cestujícího nebo jiných osob, zastaví vlak.

Totožnost cestujícího třeba zjistiti a oznámiti případ příslušnému bezpečnostnímu úřadu. Při zastavení vlaku předepíše se cestujícímu také náhrada za mimořádné zastavení vlaku.

Výprava vlaků s náskokem.

Co je náskok.

641. Náskok je výprava vlaku více než 5 minut před jeho pravidelným odjezdem a je dovolen jen u vlaků, jejichž jízdní řád nebyl veřejnosti nebo poště závazně oznámen.

642. S náskokem se mají vlaky vypravovati zejména tehdy, vyžaduje-li toho předvídaná potřeba služby a hospodárnost provozu, na př. zpožděné vlaky opačného směru nebo vlaky následné, předvídaná práce v následujících stanicích, urychlení obratu lokomotiv, vlakového mužstva a pod.

Podmínky
pro náskok.

Vlak může jeti s náskokem, i když bude třeba přeložiti křižování nebo změnit sled vlaků.

K výpravě vojenského vlaku s náskokem je třeba souhlasu velitele převozu.

643. Velikost náskoku není omezena; kdyby však šlo o náskok větší než 120 minut a v jízdním řádě je vhodná jiná trasa, musí hlavní (úsekový) dispačér vlak přečíslovati.

645. Ve stanicích, ve kterých má vlak pobyt, zpraví výpravčí vlakvedoucího o náskoku ústně nebo prostřednictvím zaměstnance pověřeného nepřímou výpravou. Vlakvedoucí je povinen zpravití strojvedoucího.

Zpravení
vlaku.

Může-li vlak projeti ve stanici s náskokem, musí mu dáti vždy výpravčí výpravkou návěst „Rozkaz k odjezdu“.

646. Použití krátkých dob jízdy nebo dob jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost je dovoleno u vlaku jedoucího s náskokem jen při dodržení podmínek stanovených čís. 652 až 659.

650. Z dopravní, neobsazené výpravčí, smí vlak odjeti s náskokem, když byl o tom zpraven rozkazem V v předešlé stanici výpravčí, který zařídil vše potřebné.

Náskok z ne-
obsazené do-
pravní.

V nepředvídaných případech vyžádá si vlakvedoucí v této dopravně svolení pro odjezd vlaku s náskokem telefonicky od výpravčího ve stanici, do které vlak jede. Výpravčí, nemá-li námitek, zpraví sousední stanici, zúčastněné zaměstnance, kteří obsluhují závory a teprve potom dá vlakvedoucímu svolení k jízdě s náskokem. Vlakvedoucí znamená příslušné rozhovory do telefonního zápisníku a zpraví strojvedoucího o náskoku ústně a záznamem do vlakopisu; strojvedoucí záznam podepíše.

Použití dob jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost.

652. K dosažení pravidelnosti při zpoždění anebo větší hospodárnosti při jízdě s náskokem je dovoleno u nákladních vlaků použítí zvýšené úsekové rychlosti uvedené v sešitovém jízdním řádu podle čísla 384.

Účel zvýšené
úsekové
rychlosti.

Podmínky pro zvýšenou úsekovou rychlost. 653. Zamýšlí-li výpravčí naříditi použití dob jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost, dohodne se o tom se strojvedoucím a vlakvedoucím ústně nebo telefonicky prostřednictvím zadání stanice..

654. Zamýšlí-li strojvedoucí použití dob jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost z vlastního popudu, vyžádá si k tomu svolení od výpravčího ústně. Projíždí-li vlak, musí o to požádati již v předchozí stanici ústně, nebo u projíždějícího vlaku ukázaním návěsti „Zvyšte rychlost“. Výpravčí této stanice sdělí žádost strojvedoucího výpravčímu sousední stanice.

655. Zjistil-li výpravčí ve výchozí stanici, že vlak má všechny podmínky, aby mohl jeti zvýšenou úsekovou rychlostí, oznámí to úsekovému dispačerovi, který upozorní výpravčí mezilehlých stanic. Na tratích, kde není úsekového dispačera, zpraví výpravčí mezilehlé stanice sám.

Usoudil-li strojvedoucí již ve výchozí stanici vlaku, případně v některé stanici na cestě, že by mohl použití dob jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost v celé trati nebo v určitém úseku, oznámí to výpravčímu, který o tom zpraví úsekového dispačera, případně příslušné mezilehlé stanice. U takového vlaku mohou výpravčí dávatí příkaz k jízdě zvýšenou úsekovou rychlostí u projíždějících vlaků přímo, aniž by zachovali postup podle čísla 653.

Povinnosti strojvedoucího při jízdě zvýšenou úsekovou rychlostí. 658. Požádá-li strojvedoucí o použití dob jízdy pro zvýšenou úsekovou rychlost a dostal-li k tomu svolení, je povinen je dodržeti. Nemůže-li tak učiniti, je povinen zpravití o tom výpravčího v nejbližší stanici.

Při jízdě zvýšenou úsekovou rychlostí nesmí strojvedoucí překročiti konstruktivní rychlost lokomotivy, nejvyšší dovolenou rychlost vlaku, trvalá nebo dočasná omezení rychlosti, jakož i rychlost omezenou ustanovením dopravního předpisu nebo nařízenou písemným rozkazem. Bylo-li zařadeno do vlaku vozidlo, jehož stav nebo náklad dovoluje přepravu vlaku o určité nejvyšší dovolené rychlosti a je-li tato rychlost menší než zvýšená úseková rychlost vlaku, vyžádá si vlakvedoucí ve stanici, kde bylo takové vozidlo přidáno nebo ve stanici, kde se mění vlakopis, rozkaz V, v němž výpravčí zapíše nejvyšší dovolenou rychlost, která nesmí pak býti strojvedoucím překročena.

Povinnosti vlakvedoucího při jízdě zvýšenou úsekovou rychlostí.

659. Před odjezdem vlaku z výchozí stanice nebo ze stanice, kde se změnila váha vlaku a brzdicí váha, musí vlakvedoucí vypočítati kromě potřebné a skutečné brzdicí váhy

pro úsekovou rychlost vlaku také potřebnou brzdicí váhu pro zvýšenou úsekovou rychlost a zapíše obojí do „Zprávy o brzdění“ s poznámkou, že vlak je nebo není brzděn též pro zvýšenou úsekovou rychlost.

Rychlost jízdy vlaků.

664. Rychlost jízdy závisí zejména na stavebních a provozních poměrech jednotlivých tratí, druhu vlaku, řadě lokomotivy, stavbě vozů, způsobu brzdění a skutečné brzděné váze vlaku.

Podmínky pro rychlost vlaku.

665. Největší dovolená rychlost jízdy pro jednotlivé úseky trati je vyznačena na rychlostnicích; v dodatku je uvedena pro každou trať největší dovolená rychlost a její omezení na jednotlivých úsecích, jakož i největší dovolená rychlost pro jednotlivé řady lokomotiv.

Vyznačení největší dovolené rychlosti.

666. Úseková rychlost vlaku podle jízdního řádu nesmí být zásadně překročena. Zvýšené úsekové rychlosti se smí použít jen v případech podle čís. 652 až 659. Tato rychlost však nesmí být nikdy překročena.

Zákaz překročení největší dovolené rychlosti.

667. Největší dovolená rychlost jízdy jest:

Největší dovolená rychlost.

| | |
|--|----------|
| u průběžně brzděných vlaků osobní dopravy | 120 km/h |
| u nákladních vlaků průběžně brzděných I. způsobem | 90 km/h |
| u nákladních vlaků průběžně brzděných II. způsobem | 75 km/h |
| u všech ručně brzděných vlaků | 50 km/h |
| u všech vlaků na vedlejších tratích | 50 km/h |
| u vlaků s připevněným sněhovým pluhem na lokomotivě | 70 km/h |
| u vlaků se zavěšeným postrkem, zapojeným na průběžnou brzdu | 80 km/h |
| u ostatních vlaků s postrkem | 60 km/h |
| u vlaků, u nichž je zařaděna druhá činná lokomotiva mezi vozy | 60 km/h |
| u vlaků, u kterých první lokomotiva jede převyšným tendrem dopředu | 50 km/h |
| při jízdách s pojízdným sněhovým pluhem podle soustavy pluhu, nejvíce však | 30 km/h |
| u pracovních vlaků | 40 km/h |
| u sunutých vlaků | 25 km/h |

u sunutých vlaků, mají-li vozy se středními nárazníky 15 km/h
Pro větší rychlosti je třeba povolení ústředního ředitelství.

Rychlost jízdy přes výhybky a kolejové křižovatky.

Největší rychlosti přes výhybky.

668. Nestanoví-li ředitelství v dodatku z místních důvodů, vzhledem k tvaru a stavu výhybek a zabezpečení výměn menší rychlosti, smějí vlaky pojížděti:

- a) p ř í m ý m směrem proti hrotu výhybky v průjezdných hlavních kolejích (viz č. 87) závislé na hlavních návěstidlech rychlostí, kterou smí vlak jeti na širé trati; výhybky na hlavních návěstidlech nezávislé rychlostí nejvýše 40 km/h;
- b) p ř í m ý m směrem po hrotu výhybky závislé na hlavních návěstidlech rychlostí, kterou smí vlak jeti na širé trati; výhybky na hlavních návěstidlech nezávislé rychlostí nejvýše 60 km/h.
- c) o d b o č k o u jak proti hrotu tak i po hrotu bez ohledu na zajištění výhybky na hlavních tratích 40 km/h, na vedlejších tratích 30 km/h, štíhlé výhybky podle zajištění rychlostí 60 km/h, 80 km/h, 100 km/h nebo traťovou rychlostí podle indikátoru na předvěsti příslušného hlavního návěstidla.

Výhybky v manipulačních kolejích se smějí pojížděti v obou směrech nejvýše rychlostí 30 km/h.

Snížení rychlosti.

669. Je-li z jakéhokoliv důvodu třeba, aby výhybky byly pojížděny menší rychlostí než je uvedena v dodatku, (na př. zrušení závislosti), anebo se zvýšenou opatrností, musí být o tom vlakové mužstvo zpraveno rozkazem V.

Rychlost přes křižovatky.

670. Rychlost, kterou je dovoleno přejížděti kolejové křižovatky, oznámí ředitelství v dodatku.

Doprava vlaků s postrkem.

Kdy je postrk dovolen.

671. U všech vlaků s lokomotivou nebo motorovým vozem v čele vlaku se smí použít postrkové lokomotivy:

- a) ve staničním obvodu, je-li třeba, aby těžký vlak byl při odjezdu uveden v pohyb,
- b) na tratích se stoupáním, a to i tam, kde se střídá stoupání s rovinou anebo se spádem.

Tyto trati určí a v dodatku oznámí ředitelství.

Dvou postrkových lokomotiv se smí použít jen tam kde je to dovoleno dodatkem, lokomotivy musí však být vždy spolu a s vlakem spojeny.

672. Ve vlcích s postrkem nesmějí býti zařaděny tankové vozy se zkapalněným chlorem, oplenové vozy spojené tuhou spojkou nebo nákladem, náklady spočívající na dvou nebo více vozech bez oplenů a vozy lehké stavby.

Vozy ložené látkami výbuchem nebezpečnými se musí řaditi do středu vlaku.

673. Vozy, které z nějakých příčin nelze zařaditi do vlaku, možno zařaditi za přivěšený postrk za těchto podmínek:

Přivěšování
vozů za
postrk.

- a) dovoleno je nejvíce 10 náprav nebo jen jeden náběžník;
- b) má-li přivěšená část více než jeden vůz, musí býti sama o sobě brzděna podle jízdního řádu; poslední vůz musí býti obsazen a brzděn průběžně nebo ručně;
- c) přivěšené vozy musí býti mezi sebou a s postrkem svěšeny tak, aby nárazníky byly stlačeny;
- d) přivěšené vozy nesmějí býti obsazeny osobami;
- e) koncové návěsti se musí umístiti na posledním voze.

674. Postrková lokomotiva musí býti k vlaku přivěšena a pokud vlak nemá na konci ručně brzděnou část, též zapojena na průběžnou brzdu; za to odpovídá strojvedoucí postrkové lokomotivy.

Přivěšení
postrku na
vlak.

675. Končí-li postrk práci na širé trati nebo ve stanici, kterou vlak projíždí a trať nepřetržitě stoupá, odvěsí se ve stanici, ve které vlak před tím naposledy zastavuje; jinak se postrková lokomotiva odpojí až v poslední stanici před místem, kde postrk práci končí. Jede-li však postrková lokomotiva po ukončení postrkové služby s vlakem výjimečně do sousední nebo do některé další stanice, musí býti k vlaku připojena. Projíždí-li vlak v této další stanici, nutno mu naříditi zastavení.

676. Má-li se postrková lokomotiva vrátiti s určeného místa na trati, výpravčí ve stanici, kde se postrková lokomotiva odvěšuje, vydá strojvedoucímu vlakopis pro jízdu s trati. Strojvedoucí je povinen se přesvědčiti před odjezdem vlaku z této stanice, zda je lokomotiva odvěšena.

677. Má-li vlak výjimečně postrk, nebo jede-li výjimečně bez postrku, je-li postrk v případech podle čís. 675 výjimečně nepřivěšen nebo výjimečně přivěšen, třeba o tom zpravit sousední stanici, výhybkáře, strážníky oddílu a závoráře, jichž se tyto odchylky týkají, a to vždy od stanice ke stanici.

Zpravení za-
městnanců o
odchylkách
v postrkové
službě.

O těchto odchylkách, jakož i o tom, že postrk není výjimečně zapojen na průběžnou brzdu, zpraví výpravčí rozka-

zem V vlakvedoucího a strojvedoucího ve stanici, kde se postrk přidá nebo měl přidati.

Použití dvou postrkových lokomotiv se musí oznámiti stanicím, výhybkářům a strážníkům oddílu a závorářům zvláště pro každý případ.

Zpravení strojvedoucího postrkové lokomotivy.

678. O obsahu písemných rozkazů se strojvedoucí postrkové lokomotivy nezpravuje; vlakvedoucí se však postará, aby strojvedoucí postrkové lokomotivy byl ústně zpraven o počtu náprav a o zatížení vlaku.

Povinnosti strojvedoucího postrkové lokomotivy.

679. Vlak s postrkem se uvede do pohybu teprve tehdy, když byla splněna příslušná ustanovení návěstního předpisu.

Postrk má ukončiti práci poněnáhu. Strojvedoucí postrkové lokomotivy opakuje návěsti k obsluze brzd, které dal za jízdy vlaku strojvedoucí vlakové lokomotivy.

Postrková lokomotiva má tlačiti vlak jen do stoupání. Na rovině a na spádu omezi se její činnost pouze na její vlastní pohyb.

680. Není-li postrk k vlaku přivěšen, musí strojvedoucí dbáti toho, aby se za jízdy neoddělil od vlaku.

Oddělil-li se postrk od vlaku za jízdy neúmyslně, musí co nejdříve zastaviti. Teprve po zastavení vlaku smí se k němu postrk znovu připojiti.

Zastavování vlaku s postrkem na trati.

681. V průběžně brzděném vlaku, u kterého postrková lokomotiva je zapojena na průběžnou brzdu, návěsti parní píšťalou se nedávají, ale strojvedoucí, který má důvod k zastavení vlaku, uvede v činnost průběžnou brzdu.

Není-li postrková lokomotiva zapojena na průběžnou brzdu a má-li strojvedoucí vlakové lokomotivy důvod, aby vlak zastavil, dá návěst „Zabrzděte úplně“. Strojvedoucí postrkové lokomotivy tuto návěst opakuje a poněnáhu zastaví činnost lokomotivy tak, aby nedošlo k roztržení vlaku. Strojvedoucí vlakové lokomotivy zavře regulátor, vyjímaje případy nebezpečí, až tehdy, když slyšel, že strojvedoucí postrkové lokomotivy opakoval návěst „Zabrzděte úplně“.

Uzná-li strojvedoucí postrkové lokomotivy, že třeba vlak zastavit, dá ihned návěst „Zabrzděte úplně“ a zastaví činnost postrkové lokomotivy poněnáhu tak, aby se vlak nepřetrhl; strojvedoucí vlakové lokomotivy použije ihned všech prostředků k zastavení vlaku.

Není-li vlak průběžně brzděn, utáhnou průvodčí v obou případech ihned ruční brzdy a dají návěst „Stůj“.

Postrk, který není na vlak přivěšen, v případech podle druhého a třetího odstavce, ihned zastaví a až po zastavení vlaku připojí se na vlak.

682. Pro postrkové lokomotivy, které se vrací s trati po ukončeném postrku, dá se ze stanoviště určeného v dodatku příslušná místní zvonková návěst.

Doprava vlaků se zařazenou činnou lokomotivou.

683. Nemůže-li být přidána nákladnímu vlaku postrková nebo příprěžní lokomotiva, je dovoleno na tratích určených dodatkem zařadit druhou činnou lokomotivu do vlaku tak, aby vlak byl oběma lokomotivami tažen.

Kdy se zařadí činná lokomotiva do vlaku a za jakých podmínek.

684. Při dopravě vlaků se zařazenou činnou lokomotivou musí být dodrženy tyto podmínky:

- a) při použití lokomotiv nestejné výkonnosti se zařadí do vlaku lokomotiva o menší výkonnosti;
- b) činná lokomotiva zařazená do vlaku musí být oddělena od vlakové lokomotivy aspoň osmi, nejvíce však čtrnácti vozy; nesmějí to být vozy s cestujícími, s hořlavými zásilkami, se zkapalněným chlorem, ani vozy lehké stavby;
- c) vozy zařazené mezi oběma lokomotivami musí být vzájemně a s lokomotivami spojeny tak, aby se nárazníky dotýkaly;
- d) za zařazenou lokomotivu může být tolik zátěže, kolik je dovoleno se zřetelem k namáhání táhel;
- e) vlak nesmí mít ručně brzděné vozy;
- f) vlak smí jeti rychlostí nejvýše 60 km/h;
- g) vlaku se nesmí přidat další činná nebo k službě pohotová lokomotiva.

685. Mají-li být vlakem dopraveny studené lokomotivy, musí být zařazené za druhou činnou lokomotivu.

Zařadování studených lokomotiv.

686. Průběžnou brzdu obsluhuje jen strojvedoucí první lokomotivy. Pro strojvedoucího zařazené lokomotivy, vzhledem k obsluze brzdy, platí ustanovení pro vlakovou lokomotivu u vlaku s příprěží.

687. Pro dávání návěstí před odjezdem vlaku platí ustanovení návěstního předpisu pro jízdu vlaku s postrkem. Strojvedoucí zařazené lokomotivy smí však opatrně otevřít regulátor až po zabrání vlakové lokomotivy.

Rozjíždění vlaku.

688. Zařazená lokomotiva pracuje jen při jízdě vlaku do stoupání a na rovině. Na spádu se omezí její činnost jen na vlastní pohyb.

Činnost zařazené lokomotivy.

689. Pro zpravení strojvedoucího zařazené lokomotivy platí ustanovení čísla 678.

O zařazení pracující lokomotivy do vlaku se strojvedoucí a vlakvedoucí zpraví rozkazem V.

Povolení odchylek.

690. Odchyly od těchto ustanovení může povolit ředitelství.

Doprava zátěže strojovým vlakem.

Podmínky pro dopravu zátěže strojovými vlaky.

691. Pro urychlení dopravy přednostní zátěže je dovoleno přidati ji na příkaz hlavního dispačera též strojovému vlaku bez vlakové čety za těchto podmínek:

- a) přidané vozy smějí míti nejvýše 10 náprav;
- b) vlak smí jeti rychlostí nejvýše 60 km/h.;
- c) vlak musí býti celý průběžně brzděn, náběžník není dovolen;
- d) jede-li vlak podle jízdního řádu strojového vlaku, výpravčí podle příkazu hlavního dispačera předepíše mu rychlost a brzdicí procenta vhodného nákladního vlaku;
- e) poslední vůz musí míti spolehlivou ruční brzdu;
- f) zátěž smí býti přidána jen v jedné stanici (výchozí nebo mezilehlé) a určena jen pro jednu stanici;
- g) přeprava osob je zakázána s výjimkou průvodců zásilek, kteří se mohou zdržovati ve voze se zásilkou;
- h) doprava vozů naložených nebezpečnými látkami není dovolena;
- i) při jízdách podle rozhledu není doprava zátěže dovolena.

Povinnosti výpravčího, při dopravě zátěže strojovým vlakem.

692. Výpravčí stanice, která zátěž přidala, se postará:

- a) o sepsání vlakopisu a jeho příloh, které jinak přísluší u nákladního vlaku vlakvedoucímu;
- b) o označení vlaku zjednodušenou koncovou návěstí;
- c) o provedení zkoušky brzdy;
- d) o odevzdání průvodních listin strojvedoucímu ve vhodném obalu, aby byly chráněny před znečištěním, ztrátou nebo poškozením;
- e) o poučení průvodců zásilek, že ve voze nesmí kouřiti a od vlaku bez souhlasu strojvedoucího se vzdáliti;
- f) o doplnění zprávy o odjezdu vlaku, že vlak dopravuje zátěž bez vlakové čety, případně o uvedení údajů podle čís. 691 d).

Provádění nutného posunu.

693. Nevyhnutelný posun (na př. vyřazení vozu nezpůsobilého k jízdě) provedou staniční zaměstnanci, kde jich není, výpravčí se strojní četou; topič je povinen vozy rozpojiti a spojiti.

694. Při poruše průběžné brzdy na trati, při další jízdě vlaku podle čís. 360, musí topič obsluhovat ruční brzdou posledního vozu.

Porucha průb.
brzdy.

695. Výpravčí v konečné stanici se postará o ukončení vlakopisu a doplnění hlášenky provozních výkonů strojvedoucímu.

Povinnosti
výpravčího
v konečné
stanici.

Zabezpečení přejezdů za vlakové dopravy.

708. Je-li přejezd bez závor nebo za poruchy závor střežen, postaví se hlídač na cestu tak, aby ho bylo dobře vidět a varuje silniční provoz voláním a znamením „Stůj“. Znamení „Stůj“ budiž dáváno kroužením, a to za dne červeným praporkem, za tmy nebo mlhy červeným světlem.

Služební zápisníky.

714. Všechny telefonické zprávy, kromě odhlášek, se zapisují na každém pracovišti do jednoho telefonního zápisníku. Do telefonního zápisníku se zapisují též závady a poruchy telefonních a zvonkových přístrojů.

Telefonní zá-
pisník.

715. Telefonické zprávy třeba zapsati v plném znění, pokud není dovoleno používat zkratk a značek s uvedením času, čísla zprávy a označení pracoviště, se kterým bylo hořeno. Zúčastní-li se rozhovoru více pracovišť, uvedou se jejich označení na řádku před zprávou.

Psáti na okraje, nebo mezi řádky, vymazávat údaje nebo je jakýmkoliv způsobem činit nečitelnými, nechati řádky nevyplněné a vytrhávat listy, je zakázáno.

717. Všechny spotřebované dopravní deníky, zápisníky a služební knížky, jejichž používání je nařizeno dopravními předpisy, se uschovají u příslušné služebny do konce následujícího kalendářního roku.

Úschova spotře-
bovaných zápis-
níků a služeb-
ních knížek.

ČÁST X.

VLAKOVÉ MUŽSTVO

Všeobecná ustanovení.

Obsazení loko-
motivů.

718. Parčí lokomotivy musí býti při službě obsazeny strojvedoucím a topičem. Ústřední ředitelství stanoví, kdy je dovoleno použití dvou topičů anebo obsaditi lokomotivu jenom strojvedoucím.

719. Ostatní lokomotivy a motorové vozy jsou obsazeny zpravidla jenom strojvedoucím, je-li vlakvedoucím (průvodčím) umožněn přístup na stanoviště strojvedoucího a je-li vlakvedoucí (průvodčí) poučen o tom, jak zastaviti vlak, stane-li se strojvedoucí neschopným služby. Výjimky stanoví ústřední ředitelství.

Tyto lokomotivy a motorové vozy, konstruované pro rychlost 95 km/h a větší, musí býti opatřeny zařízením, které samočinně zastaví vlak v případě, že strojvedoucí náhle pozbude způsobilosti vedení vlaku. Toto zařízení musí býti před odjezdem z výtopny (remisy) vyzkoušeno.

720. Jede-li elektrická lokomotiva (motorový vůz) jako strojový vlak, musí býti obsazena kromě strojvedoucího ještě zaměstnancem, který je způsobilý zastaviti lokomotivu (motorový vůz), stane-li se strojvedoucí neschopným služby.

721. U motorových a elektrických vlaků jedoucích rychlostí 80 km/h a větší, je-li lokomotiva (motorový vůz) obsazena jen strojvedoucím, musí vlakvedoucí zaujmouti místo na předním stanovišti strojvedoucího.

Kdo smí jeti na
lokomotivě a na
stanovišti stroj-
vedoucího mo-
torového vozu.

722. Kromě zaměstnanců, kteří jsou službou k tomu určeni, smějí jeti na lokomotivě nebo na oddělených stanovištích strojvedoucího motorového vozu:

- a) osoby, které se prokáží zvláštním povolením,
- b) dopravní zaměstnanci při posunu,
- c) vlakové mužstvo, které jede strojovým vlakem pře-

- vzíti vlak, anebo které nemá jiného vhodného vlaku pro návrat od vlaku,
- d) vlakvedoucí ve službě u vlaku,
 - e) strojvedoucí s písemným příkazem svého představeného, aby poznali trať,
 - f) zaměstnanci povoláných služebních odvětví při pomocných jízdách a jízdách pojezdými sněhovými pluhy,
 - g) přednosta stanice, jeho zástupce a výpravčí ve svém služebním obvodu.

Na lokomotivách a na obsazeném stanovišti strojvedoucího motorových vozů všech řad se smějí zdržovati kromě strojvedoucího nejvýše 2 oprávněné osoby, pokud to prostor ve strojvedcovské kabině připouští. Na samotně jedoucí lokomotivě je povolena jízda vlakové čety v počtu 4 osob.

Spoluvedoucí osoby nesmějí rušiti strojní četu při výkonu služby.

723. Strojvedoucí je povinen žádati od osob, které chtějí jeti na lokomotivě nebo na stanovišti strojvedoucího motorového vozu, aby se prokázaly zvláštním povolením, neví-li určitě, že jsou k této jízdě oprávněny. Jména osob, které jedou na lokomotivě, musí vlakvedoucí zapsati do vlakopisu a uvésti úsek trati, ve kterém jely.

Oprávnění
k jízdě na
lokomotivě.

724. Službu vlakvedoucího a průvodčích mohou vykonávat jen zaměstnanci, kteří vykonali předepsanou zkoušku. U vlečkových a pracovních vlaků mohou službu průvodčích vykonávat též posunovači.

Oprávnění
k službě vlakvedoucího a
průvodčích.

725. Strojvedoucí, vlakvedoucí a průvodčí mají býti zpravidla obeznámeni s traťovými poměry na trati, na které mají býti použiti ve službě.

Znalost traťových
poměrů.

Jestliže strojvedoucí nebo vlakvedoucí musí jeti ve službě na trati, kterou neznají, vyžádají si přidělení průvodce znalého trati (pilota).

U vlaků s přípřeží, kromě rychlíků, stačí, zná-li traťové poměry jen strojvedoucí přípřežné lokomotivy; na postrkové lokomotivě je dovoleno použití jen strojvedoucího, který zná traťové poměry.

Průvodčí, který nezná trať, na které má býti použit, ohlásí to vlakvedoucímu; bude-li přesto použit, musí být vlakvedoucímu poučen o traťových poměrech.

726. K seznání trati vykonají vlakvedoucí a průvodčí podle obtížnosti trati jednu až dvě jízdy s vlakvedoucími obeznalými s traťovými poměry.

Strojvedoucí je považován za znalého trati, jestliže splnil podmínky pro seznání trati nařízené technickým předpisem.

Počet průvodčích u vlaku.

727. Každému vlaku se musí kromě vlakvedoucího přidělití tolik průvodčích, kolik jich vyžaduje brzdění, druh vlaku (posun a manipulace se zbožím) a výkon služby u vlaků dopravních cestujících.

Pravidelný počet průvodčích u vlaků pravidelných se určí turnusem, při němž u vlaků s dopravou cestujících se přidělití jednomu průvodčímu 3, nejvíce 6 obsazených vozů, u nákladních vlaků průběžně brzděných vlakvedoucímu až 20 a průvodčímu až 55 vozů.

Vlak, jímž se dopravují cestující jen v jednom neb ve dvou osobních vozech, se obsadí jen vlakvedoucí, kterému přísluší prohlídka jízdenek a povinnosti návěstníka, dovoluje-li to rozsah jeho ostatních povinností. Motorový vůz se počítá za osobní vůz.

728. Ředitelství může dovolit, aby nákladní vlaky byly doprovázeny jen vlakvedoucí za podmínek uvedených v čís. 805.

Nástup služby.

729. Vlakvedoucí a průvodčí nastoupí službu u pravidelných vlaků v čase stanoveném turnusem, u ostatních vlaků v době, která je jim oznámena při výzvě k nástupu služby.

Při nástupu služby se vlakvedoucí ohlásí výpravčímu, vlakový manipulát, průvodčí a vlakové čističky vlakvedoucímu.

Jízda mimo službu.

730. Vlakové mužstvo jedoucí vlakem mimo službu (v režii) je povinno ohlásit se vlakvedoucímu, který je zaznamená do poznámek ve vlakovípisu. O použití vlakového mužstva, jedoucího mimo službu, jedná čís. 446.

Stanoviště vlakvedoucího.

731. Vlakvedoucí má stanoviště zásadně ve služebním voze, nebo ve voze, který jej nahrazuje.

U sunutých vlaků vlakvedoucí nebo jím určený průvodčí zaujme vždy stanoviště na prvním obrzděném voze.

732. Poslední obrzděný vůz u vlaku musí být obsazen návěstníkem.

733. Průvodčí, kteří mají obsluhovat ruční brzdu, musí zaujmouti vždy místo jenom na tom voze, který jim vlakvedoucí přidělil, jinak, vyjímaje návěstníka u nákladních vlaků, mohou zaujmouti místa i na jiném voze v mezích k doзору jim přidělených vozů.

Průvodčí, kteří jsou určeni k manipulaci se zbožím, je-li toho třeba, mohou se souhlasem vlakvedoucího pracovat i za jízdy vlaku ve voze se zbožím.

Na brzdě smí být jen průvodčí, který tam koná službu; výjimečně může tam s ním být i zaměstnanec, který se vycvičuje.

734. Průvodčí ve službě nesmí se zásadně za jízdy vlaku zdržovat ve služebním voze, ani pro případné práce, přidělené jinak vlakvedoucímu. Výjimečně se mohou ve služebním voze zdržovat průvodčí, je-li u vlaku nedostatek ručních brzd, a vykladači (rovnači) zboží.

Klesne-li teplota pod -10° C, smí u nákladních vlaků vlakvedoucí dovolit přechodný pobyt ve služebním voze střídavě jednotlivým průvodčím, jichž není třeba k brzdění. V tomto případě nemají tito průvodčí povinnosti uložené průvodčím za jízdy vlaku.

735. Ve služebním voze nesmějí být umístěni cestující; výjimečně zde mohou být umístěny osoby, které se prokáží zvláštním povolením, kominicí, jakož i nemocní nebo ranění na nosítkách a pod. se svými průvodci, není-li možno umístiti je v osobních vozech.

Doprava osob
ve služebním
voze.

Železniční, poštovní a celní zaměstnanci ve službě, členové SNB, průvodci vozidel, mrtvol a zvířat, jakož i jednotlivé osoby, výjimečně přepravované nákladními vlaky nebo ve služebních vozech, nejsou cestujícími ve smyslu tohoto ustanovení.

736. Nákladními vlaky, které nedopravují osoby podle jízdního řádu, smějí být dopravováni, kromě hromadně dopravovaných vojenských a civilních osob, jen:

Doprava osob
nákladními
vlaky.

- a) osoby, které se vykáží povolením k jízdě nákladními vlaky;
- b) vlakové mužstvo při režijních jízdách, nemá-li vhodného vlaku osobní dopravy;
- c) železniční zaměstnanci, vyžaduje-li toho v naléhavých případech zájem služby, a to na písemné potvrzení služebního přednosty;
- d) průvodčí zásilek, které musí nebo mohou být doprovázeny podle jiných předpisů;
- e) orgány SNB;
- f) hasičstvo a záchranné sbory, jedou-li na pomoc;
- g) osoby, které jedou k lékaři, a to jen tehdy, je-li nebezpečí z prodlení.

Umístění a za-
znamenání osob
jedoucích ná-
kladním
vlakem.

737. Osoby, které jsou oprávněny použití nákladních vlaků, umístí se ve služebním voze, není-li u vlaku vůz osobní; průvodci zásilek se umístí ve služebním voze jen tehdy, nemohou-li se zdržovati ve voze s doprovázenou zásilkou nebo na doprovázeném vozidle.

Telegrafní dozorcí poštovní správy nebo finanční zaměstnanci mohou zaujmouti místo i na neobsazených brzdách, vyžaduje-li toho zájem jejich služby.

738. Ve služebních vozech nesmí jeti více osob, nežli dovoluje bezpečnost a nerušený výkon služby.

739. Osoby, vyjmenované v čísle 736, které jedou nákladním vlakem, musí býti zaznamenány ve vlakopise s uvedením použitého úseku trati a přiděleného místa.

Výcvik prů-
vodčích.

740. Průvodčí, kteří se mají cvičiti pod dozorem vlakvedoucího ve službě vlakvedoucího neb vlakového manipulanty, smí určiti jen přednosta domovské stanice.

Zaměstnance, kteří se mají vycvičovati ve službě průvodčích, určuje také přednosta jejich domovské stanice. Vlakvedoucí u nákladního vlaku takové zaměstnance poučuje a má pod dozorem ve služebním voze, anebo je za tím účelem přidělí na brzdu některému zkušenému průvodčímu.

Zaměstnance, konajícího u vlaku výcvik, zapíše vlakvedoucí do poznámek vlakopisu s uvedením úseku trati.

Výstroj vlako-
vého mužstva.

741. Každá vlaková četa musí míti ve službě návěstidla podle návěstního předpisu. Vlakvedoucí musí míti 5 těsnících kroužků brzdových spojek a roubíkový klíč. Strojvedoucí na lokomotivě má záložní brzdovou spojku.

K výstroji průvodčích u vlaků osobní dopravy patří ještě klíče k osobním vozům a klíče k svítidlu.

742. Na tratích o sklonu 20‰ a větším musí míti četa každého nákladního vlaku, a je-li ředitelstvím určeno, i vlaku osobní dopravy, s sebou dvě zarážky, určené jedině k zajištění vlaku, když byl zastaven na sklonu a lokomotiva (motorový vůz) byla od vlaku odpojena. Tyto trati a druhy vlaků osobní dopravy určí ředitelství v dodatku.

Povinnosti vlakového mužstva před odjezdem z výchozí stanice.

Povinnosti
vlakvedoucího
před odjezdem
vlaku z výcho-
zí stanice.

743. Dříve, než vlak odjede ze stanice, je vlakvedoucí povinen se přesvědčiti, zda je vlak řádně sestaven, jsou-li rukojeti uzavíracích kohoutů a přestavovačů tlakové brzdy ve správné poloze, zda byla vykonána zkouška průběžné

brzdy, zjistiti celkovou váhu vlaku a vypočítati jeho potřebnou a skutečnou brzdicí váhu.

Nemůže-li zjištěné nedostatky odstraniti, ohlásí to výpravčímu, který se postará o jejich nápravu. Potom přidělí ústně průvodčím stanoviště a vozy k dozoru, nařídí vyzkoušení ručních brzd vzhledem k číslu 325, případně nařídí obsluhu ruční brzdy. Mimo to dozírá, aby průvodčí konalí uložené povinnosti a stará se, zda jsou na vlaku předepsaná návěstidla.

744. Vlakvedoucí oznámí strojvedoucímu lokomotivy v čele vlaku, u vlaků osobní dopravy ústně, u nákladních vlaků písemně „Zprávou o brzdění“ (vzorec 9) váhu zátěže, počet náprav, potřebnou a skutečnou brzdicí váhu, případně i pro zvýšenou úsekovou rychlost a počet zapojených brzd soustavy Westinghouse a Knorr, a to ve výchozí stanici vždy, v ostatních stanicích jen tehdy, dojde-li k změně brzdění, které by měly vliv na zvýšenou úsekovou rychlost nebo vymění-li se strojvedoucí; o jiných změnách údajů „zprávou o brzdění“ zpraví vlakvedoucí strojvedoucího ústně. Viz též čís. 659.

745. Každý průvodčí je povinen prohlédnouti si pečlivě po obou stranách vozy, které mu vlakvedoucí přidělil a to dříve, než vlak odjede z výchozí stanice anebo ze stanice, kde byly vozy na vlak přivěšeny; vozy osobní prohlédne pokud možno dříve, než cestující do nich nastoupí. Povinnosti
průvodčích.

Je-li zřejmé, že vlak nebude výjimečně včas sestaven, musí průvodčí prohlížeti vozy již při sestavování vlaku.

Prohlídkou musí průvodčí zjistiti:

- a) zda nejsou na vozidlech závady, které by mohly ohroziti bezpečnost dopravy nebo způsobiti škody osobám nebo nákladu, anebo nejsou-li označeny jako nezpůsobilé k jízdě;
- b) zda nechybí některá z volných součástí napsaných na stěnách anebo podélnících vozů nákladních, anebo výstroje u vozů osobních nebo služebních podle inventárního seznamu;
- c) zda jsou dveře a světlíky všech vozů dobře uzavřeny, a je-li to předepsáno, i opatřeny uzávěrem; výjimku činí vozy po zostřené desinfekci a vozy ložené živými zvířaty, čerstvým ovocem, zeleninou a pod.;
- d) zda jsou vozy správně spojeny a nepoužité šroubovky, topné a brzdové spojky správně zajištěny;

- e) zda jsou můstkové přechody správně spojeny a zábradlím řádně zajištěny;
- f) zda jsou vozy rovnoměrně naloženy (což se dá posoudit hlavně podle pružnic a nárazníků) a zda jejich náklad neohrožuje bezpečnost dopravy;
- g) zda není rozdíl výšek nárazníkových středů u spojených vozů větší než 8 cm;
- h) zda vozy určené pro dopravu cestujících jsou vyčištěny a zda mají vodojemy naplněny a osvětlovací zařízení v pořádku;
- i) zda jsou za náledí schůdky a plošiny vozů, určených pro dopravu cestujících, posypány pískem.

Se zvýšenou pozorností prohlédnou si průvodčí vozy naložené látkami výbuchem nebezpečnými, se zkapalněným chlorem, jakož i ochranné vozy před nimi a za nimi, při čemž dbají, aby se u těchto vozů nekouřilo a nechodilo s otevřeným světlem.

Hlášení závad. 746. Zjistí-li průvodčí u vlaku závady, které nemůže sám odstraniti, ohlásí to vlakvedoucímu, a jsou-li přítomni, též zaměstnancům, kterým přísluší závady odstraniti (na př. vozmistru, transitéru, vozopisci, skladníku a pod.).

747. Má-li průvodčí při posuzování zjištěné závady nebo poruchy vozů pochybnosti a není-li přítomný vozmistr, požádá vlakvedoucího o rozhodnutí; má-li pochybnosti i vlakvedoucí, rozhodne strojvedoucí.

748. Není-li možno zjištěnou závadu odstraniti, ale vůz je běhu způsobilý, požádá vlakvedoucí, aby vůz byl polepen předepsanou hlášenkou anebo správkovou nálepkou. Jestliže pro krátký pobyt vlaku nemohly tyto býti napsány, dá si vlakvedoucí závadu potvrditi výpravčím na „Záznamu vozových závad“.

749. Nemohou-li průvodčí nákladních vlaků obsazených jen nejmenším počtem průvodčích podle ustanovení čís. 727 vykonávati všechny povinnosti uvedené v čís. 745 ve výchozích (vlakotvorných) stanicích a tam, kde se mění podstatně zátěž vlaku, určí ředitelství v těchto stanicích zvláštní staniční zaměstnance na výpomoc v přípravných pracích u vlaku.

Průvodčí nejsou však tímto opatřením zbaveni povinnosti přispěti k včasnému ukončení přípravných prací.

750. Předchozí ustanovení platí i v mezilehlých stanicích, kde se vozy přibírají.

Povinnosti vlakového mužstva za jízdy vlaku.

751. Za odjezdu vlaku ze stanice strojvedoucí, topič, vlakvedoucí a u nákladních vlaků též průvodčí pozorují, zda příslušné odjezdové návěstidlo pro vlak ukazuje správně, zda nedává nikdo ze stanice návěsti a zda odjíždějící vlak je celý.

Povinnosti za odjezdu ze stanice.

Strojní četa první lokomotivy, u sunutých vlaků vlakvedoucí (průvodčí) na prvním voze pozorují, zda odjezdová kolej je volná a zda výměny stojí správně pro jejich jízdu.

Průvodčí u vlaků osobní dopravy jsou povinni uzavřít boční dveře vozů na straně nástupu nejpozději v době, kdy je dávana návěst „Výzva k pohotovosti“ nebo „Nastupte na místa“. Jestliže by cestující otevřel dveře průvodčím již uzavřené, neodpovídá průvodčí za ohrožení bezpečnosti.

752. Jsou-li v čele vlaku dvě lokomotivy, řídí strojvedoucí první lokomotivy rychlost a dává návěsti.

Úprava rychlostí.

753. Vlakvedoucí odpovídá za všechna opatření, týkající se dopravní služby, která jsou potřebná za jízdy a pobytu vlaku na trati.

Povinnosti za jízdy na trati.

754. Strojvedoucí, vlakvedoucí a u nákladních vlaků též průvodčí jsou za jízdy vlaku na trati povinni:

- a) pozorovati polohu nepřenosných návěstidel a jiné davané návěsti;
- b) učiniti všechna opatření, aby vlak zastavil ještě před hlavním návěstidlem, kdyby toto bylo v poloze „Stůj“, není-li u něj dávana ruční návěst „Volno“; kromě toho musí dávat pozor,
- c) zda nějaká překážka neohrožuje vlak,
- d) zda se vlak neroztrhl,
- e) zda se vůz nápadně nekolísá,
- f) zda se neotevřely dveře vozu nebo zda nenastala zjevná porucha vozu,
- g) zda se neposunul náklad naložený na otevřeném voze, nebo nehrozí vypadnutí nákladu anebo zda vůz nehoří,
- h) zda náklad na vozech není odcizován,
- i) zda byly závory včas uzavřeny.

Topiči nálezí tyto povinnosti jen pokud to jeho práce na lokomotivě dovoluje anebo nařídí-li mu to jeho strojvedoucí; jsou-li však na lokomotivě dva topiči, topič, který

neobsluhuje kotel, musí i bez příkazu strojvedoucího pozorovati návěsti.

Otvírání a zavírání dveří u vlaků osobní dopravy.

755. Je-li třeba, aby průvodčí otevřel dveře vozů obsazených cestujícími, musí tak učiniti vždy opatrně a upozorniti nejprve vhodným způsobem cestující, je-li možné, že by mohli býti jakkoli ohroženi nebo že by mohla vypadnouti zavazadla. To platí i při uzavírání dveří.

Přechod mezi vozy u vlaků osobní dopravy.

756. Přecházení z vozu do vozu za jízdy vlaku je cestujícím dovoleno jen tehdy, jsou-li osobní vozy mezi sebou spojeny můstky a po obou stranách shrnovacím ochranným zábradlím.

Není-li tomu tak, musí průvodčí čelné dveře vozů uzamknouti. Čelné dveře se nezamykají u osobních vozů, které mají před čelnými dveřmi otevřené plošiny, u kterých však přehrádka v železném zábradlí plošin vedoucí k můstku zůstane uzavřena na znamení, že přechod z vozu do vozu není dovolen. Cestující může přestoupiti do jiného vozu jen za zdržení vlaku ve stanici, za jízdy jen pod dozorem průvodčího. Pobyť cestujících na plošinách, nebo stupátkách vozů a na můstcích mezi osobními vozy je nejvyšší nebezpečný a proto zakázaný. Procházení strojovny motorových vozů jest cestujícím zakázáno. Dveře do strojovny musí býti uzamčeny.

Opatrnost za nepříznivých rozhledových poměrů.

757. Za nepříznivých rozhledových poměrů (mlha, sněžení a pod.) nutno věnovati návěstem zvýšenou pozornost, a je-li třeba, snížit i rychlost vlaku.

Krytí nebezpečného místa na trati.

758. Vlak je třeba ihned zastaviti, není-li jízda dovolena anebo je-li vlak něčím ohrožen.

Zpozoruje-li vlakové mužstvo, že by mohl býti ohrožen jiný vlak povodní, poruchou koleje, sesutím skály nebo náspu a pod., musí ihned zastaviti a zařídit krytí nebezpečného místa s obou stran; je-li třeba, dá se návěst „Zastavte všechny vlaky“. Vlak musí pak zastaviti v nejbližší stanici, kde vlakvedoucí věc ohlásí.

Povinnost strojvedoucího, předvídá-li překročení dob jízdy.

759. Předvídá-li strojvedoucí překročení dob jízdy nebo zastavení vlaku na trati pro nedostatek páry, nebo pro poruchu na lokomotivě, je povinen upozorniti na to již ve stanici, aby se případným zadržením vlaku předešlo zpoždění jiných vlaků.

Projeví-li se tato závada krátce po odjezdu vlaku ze stanice a podle okolností je třeba se obávati velkého zpoždění vlaků, nařídí vlakvedoucí po dohodě se strojvedoucím návrat vlaku do stanice podle ustanovení čísel 801 až 803.

760. Zastaví-li vlak před oddílovým návěstidlem proto, že strážník oddílu nedostal odhlášku a má-li vlakvedoucí rozkaz V, že předchozí vlak dojel do nejbližší stanice, oznámí to vlakvedoucí strážníkovi a není-li jiné překážky, nařídí další jízdu. Viz též č. 987.

Zastavení vlaku u hlavních návěstidel.

761. Zastavil-li vlak před krycím návěstidlem, které ukazuje „Stůj“ a není přítomen zaměstnanec, který by příčinu vysvětlil, vlakvedoucí zjistí příčinu telefonickým dotazem u obou sousedních stanic a vyžádá si od nich pokyny pro další jízdu.

Nelze-li se dorozumět, může pokračovati v jízdě, když zjisti, že výměny jsou nepoškozeny, stojí ve správné poloze a traťová kolej v obvodu nákladíště je volná.

Vlak zastaví v nejbližší stanici a vlakvedoucí případ ohlásí výpravčímu.

762. Zastavil-li vlak před oddílovým návěstidlem, které ukazuje „Stůj“ anebo pochybně a strážník není přítomen, anebo je služby neschopný, smí vlak jeti dále jen se svolením nejbližšího strážníka oddílu, případně nejbližší stanice ve směru jízdy. Není-li možno se dovolat, potom se svolením zadní stanice.

Není-li možno se dohovorit ani s jednou z obou dvou sousedních stanic, smí se pokračovati v jízdě, byl-li dříve před vlakem vyslán zaměstnanec na vzdálenost 1000 m na hlavní trati, na vedlejší trati 400 m; vlak, který musí tuto vzdálenost stále zachovávat, smí za vyslaným zaměstnancem následovati nejdříve za 15 minut.

763. Vlak, který zastavil až za hlavním návěstidlem v poloze „Stůj“, nesmí sunouti zpět bez souhlasu výpravčího nebo strážníka oddílu.

765. Dojde-li u vlaku na trati k vážnější mimořádné události, na př. k zabití anebo zranění lidí nebo větších zvířat, k nehodě na přejezdu a pod., dále byl-li vlak ohrožen zlomyslným činem, na př. házením kamenů, vlakvedoucí učiní nutná opatření a ohlásí to v nejbližší stanici, kde vlak za tím účelem zastaví, pakliže to nebylo již ohlášeno s trati.

Hlášení mimořádných událostí.

766. Vlakové mužstvo je povinno věnovati i za jízdy vlaku pozornost ložiskům vozů. Zahřeje-li se ložisko, třeba vlak zastaviti, ložisko ochladiti a přimazati; v nejbližší stanici se vůz odstaví, uzná-li to vozmistr nebo strojvedoucí za potřebné.

Sledování zahřátých ložisek.

767. Strojvedoucí je povinen dáti vždy návěst „Pozor“ před předvěstí vjezdového návěstidla na důkaz, že si všiml její polohy.

Postup, je-li předvěst v poloze „Výstraha“.

Nedá-li strojvedoucí tuto návěst a předvést je v poloze „Výstraha“, vlakvedoucí sleduje další jízdu vlaku se zvýšenou pozorností a podle okolností strojvedoucího upozorní nebo účinně zakročí, na příklad dá návěst „Pomalů“ nebo „Stůj“ anebo uvede v činnost záchrannou brzdu.

Průvodčí nákladních vlaků v případě, že předvést je v poloze „Výstraha“ a strojvedoucí neupravuje náležitě rychlost, jsou povinni obsluhovat ruční brzdy i na průběžně brzděných vozech.

Nesouhlasí-li poloha předvěsti s polohou hlavního návěstidla, zapíše to vlakvedoucí do vlakopisu, nebyl-li již dříve písemně zpraven o poruše předvěsti.

Snížení rychlosti za jízdy kolem hlavních návěstidel a v dopravnách.

768. Vlak může jeti kolem hlavního návěstidla a do dopravní vjížděti nebo z ní odjížděti jen rychlostí stanovenou v této dopravně pro pojíždění výměn odbočkou, nejvýše však 40 km/h v těchto případech:

- a) je-li předvést vjezdového nebo odjezdového návěstidla v poloze „Výstraha“, porouchána, neosvětlena nebo v pochybné poloze;
- b) byl-li vlak zadržán u vjezdového návěstidla;
- c) dává-li se vlaku u některého hlavního návěstidla ruční návěst „Volno“;
- d) je-li vjezdové (odjezdové) návěstidlo za výluky dopravní služby opatřeno „Znamením neplatnosti“.

Povinnosti vlakového mužstva před zastavením vlaku ve stanici a za jeho pobytu.

769. Za vjezdu do stanice je vlakové mužstvo, kromě průvodčích osobních vlaků, povinno pozorovat, zda nejsou ze stanice, zejména na straně stanoviště výhybkáře, dávány nějaké návěsti. Strojvedoucí a topič první lokomotivy, a má-li volný rozhled, i vlakvedoucí, pozorují, zda je volná kolej, na kterou vlak vjíždí.

Místo zastavení vlaku ve stanici.

770. Vlaky osobní dopravy mají zastaviti zpravidla u určeného nástupiště.

Ostatní vlaky smějí dojeti nejdále jen po námezník vpředu anebo po odvratnou výměnu, ale nikdy ne dále než po příslušné návěstidlo pro uzavěru koleje v poloze „Stůj, kolej je uzavřena“, a to i tehdy, nebyl-li ještě uvolněn námezník vzadu, i když dávají výhybkář a průvodčí návěst „Vzdálit“. Za námezník smí vlak jeti nebo couvatí jen tehdy, dal-li k tomu svolení nebo příkaz výpravčí přímo anebo prostřednictvím výhybkáře.

771. Návestník je povinen dbáti, aby konec vlaku po zastavení ve stanici nepřekážel ani vjezdu, ani odjezdu jiného vlaku. Zpozoruje-li, že vjíždějící vlak zastavuje dříve než byl uvolněn vzadu příslušný námezník, dává návěst „Vzdálit“, kterou ostatní průvodčí opakuji. Je-li pochybnost, který námezník má být uvolněn, návěstník se dotáže výhybkáře nebo vedoucího posunu anebo výpravčího.

Uvolnění námezníků.

Pokud vozidlo zastaveného vlaku neuvolnilo příslušný námezník, průvodčí, jehož přidělená část vlaku překáží, musí být připraven dát u námezníku návěst „Stůj“ pro případ možného ohrožení vlaku jiným vlakem nebo posunem.

772. Stane-li se, že je nutno vlak po zastavení z jakéhokoliv důvodu popotáhnouti anebo s ním couvnouti (na př. k vodnímu jeřábu, k příkládce, pro uvolnění nástupiště a pod.), může se tak státi jen se svolením výpravčího anebo vlakvedoucího, při čemž u vlaků s dopravou cestujících třeba zaříditi, aby cestující byli předem upozorněni. Strojvedoucí smí s vlakem pohnouti jen po obdržení příslušné návěsti, když před pohybem dal návěst „Pozor“.

Pohyb vlaku po zastavení ve stanici.

773. Po zastavení vlakvedoucí a strojvedoucí dají výpravčímu v zájmu služby potřebná hlášení a zařídí v dohodě s ním, čeho je třeba.

Povinnost vlakového mužstva po zastavení ve stanici.

Vlakvedoucí je povinen hlásiti výpravčímu, jakou práci je třeba vykonati v následující stanici; výpravčí je povinen tuto stanici o tom zpraviti ještě před odjezdem vlaku anebo ihned po jeho odjezdu.

774. Byly-li na některém voze za jízdy vlaku zpozorovány velké nárazy, plochá kola anebo kolísání, nutno to ohlásiti výpravčímu, který se s vozmistrem nebo se strojvedoucím dohodne, zda vůz může jeti dále. Byl-li vůz ponechán ve vlaku po dohodě se strojvedoucím, prohlédne se znovu ve stanici, kde konají službu vozmistři.

775. Jakmile vlak zastavil a je možno vystupovati bez nebezpečí, průvodčí otevrou dveře cestujícím, kteří chtějí vystoupiti. Jinak se musí podle možnosti zabrániti vystupování, případně upozorniti cestující na známé překážky.

776. Vlakvedoucí a strojvedoucí po zastavení vlaku ve stanici jsou vždy odpovědni za to, aby příslušný námezník vpředu zůstal volný.

Tytéž povinnosti má návěstník a u vlaku s postrkem též strojvedoucí postrkové lokomotivy.

777. Průvodčí jsou povinni prohlížeti přidělené vozy, pokud to pobyt vlaku dovoluje. Kromě toho pomáhají při posunu a jiných pracích, které nařídí výpravčí nebo vlakvedoucí. U vlaků s přepravou osob usměrňují nástup cestujících.

Prohlídka
ložisek.

778. Za pobytu vlaku má vlakové mužstvo věnovati zvláštní pozornost prohlídce ložisek.

Ložiska se prohlížejí, nebrání-li tomu jiné dopravně důležitější povinnosti, ihned po zastavení vlaku, dokud nevychladnou.

Zjistí-li se přiložením hřbetu holé ruky na zadní straně ložiskové komory ve směru jízdy vlaku, že ložisko je teplé, ohlásí se případ vozmistrovi, kde ho není, strojvedoucímu. Tito jsou povinni ložisko prohlédnouti, potřebné zařídit (na př. přimazání) a určit, zda je vůz způsobilý k další jízdě.

Nebylo-li ložisko z jakékoliv příčiny vozmistrem anebo strojvedoucím důkladně prohlédnuto, je vlakvedoucí odpovědný, aby vůz byl od vlaku odstaven.

Přimazání ložisek provede strojvedoucí nebo topič olejem ze zásob lokomotivy. Vlakvedoucí potvrdí přimazání ložiska strojvedoucímu na určeném tiskopise, ve kterém vždy uvede počet přimazaných ložisek. Kromě toho sepíše vlakvedoucí též „Záznam vozových závad“, ve kterém poznamená, o které ložisko jde (na př. ve směru jízdy levé zadní), ve které stanici bylo ložisko naposledy prohlíženo a který průvodčí měl vůz pod dozorem. „Záznam vozových závad“ odevzdá vlakvedoucí ve stanici, kde byl vůz odstaven, případně v konečné stanici vlaku, a to na potvrzení ve vlakopise vozmistrovi, kde ho není, výpravčímu.

Vzdálení vlakového mužstva od vlaku.

779. Bez dovolení výpravčího se vlakové mužstvo nesmí vzdáliti od vlaku.

Strojvedoucí a topič se nikdy nesmí současně vzdáliti od lokomotivy.

Bez dovolení výpravčího se návěstník nesmí vzdáliti bez vystřídání od přidělených vozů. Výpravčí smí dáti toto svolení, je-li třeba, aby se návěstník účastnil posunu anebo jiných prací u vlaku. Ve staničním řádu se uvede, kdy pro nepříznivé poměry ve stanici výpravčí nesmí dovoliti, aby se návěstník vzdálil od přidělených vozů.

Dříve, než návěstník u nákladního vlaku opustí svoje místo, utáhne poslední ruční brzdu.

Průvodčí, nejsou-li zúčastněni při posunu anebo jiných pracech u vlaku, zdržují se v obvodě přidělených vozů, kde konají povinnosti uložené jim v čísle 745 a 778.

780. Průvodčí se smí vzdáliti od vlaku v konečné stanici anebo ve stanici, kde se střídají, teprve tehdy, když vlak odevzdali určeným zaměstnancům. Odevzdávka vlaku.

V konečných stanicích vlaku, jakož i ve stanicích, kde se vozy odstavují, nutno došlé vozy ihned po příjezdu vlaku anebo po odstavení prohlédnouti. Tuto prohlídku vykonají vozmistři, kde jich není, staniční zaměstnanci určení staničním řádem. Na zjištěná poškození vozů a na ztráty oddělitelných součástí vozových, na které není na vozech předepsaných nálepek, vyžádá si převjímací zaměstnanec od vlakové čety „Záznam vozových závad“. Nestalo-li se tak, znamená to, že vozy byly odevzdány bez závady.

Ve stanici, kde se vlakové mužstvo střídá, odevzdá se vlak přímo nové vlakové četě podle ustanovení předchozích odstavců. Odevzdávající vlakvedoucí odpovídá za správnost výpočtů a záznamů v odevzdaném vlakopisu a jeho přílohách.

Postup při mimořádném zastavení vlaku na trati.

781. Zastaví-li vlak na širé trati z mimořádné příčiny, vlakvedoucí je povinen zjistiti příčinu zastavení; strojvedoucí je povinen mu podle potřeby pomoci. Je-li nutná součinnost traťových zaměstnanců, svolá je strojvedoucí návěstí „Svolávání traťových zaměstnanců“. Postup při mimořádném zastavení vlaku na trati.

Potrvá-li nepředvídaný pobyt na trati podle odhadu vlakvedoucího déle než 10 minut nebo je-li o tuto dobu překročen pobyt určený jízdním řádem nebo rozkazem V, je vlakvedoucí povinen ohlásiti to telefonicky aspoň jedné ze sousedních stanic z nejbližšího stanoviště, nebo k tomu použije telefonu, který je u vlaku.

782. Kdykoliv vlak zastaví z mimořádné příčiny na širé trati nebo před některým hlavním návěstidlem, návěstník, u strojových vlaků topič, sleduje se zvýšenou pozorností trať dozadu. Blíží-li se vlak, běží mu naproti a dává ruční návěst „Stůj“.

783. Průvodčí, kterým nebyly uloženy jiné povinnosti, nesmí se vzdáliti od přidělených vozů; u vlaků s dopravou cestujících jsou povinni dáti cestujícím potřebná ukliďující vysvětlení.

Předvídá-li vlakvedoucí, že vlak bude státi delší dobu na trati, může cestujícím dovoliti, aby vystoupili, není-li vystoupení spojeno s nebezpečím. Cestující třeba vyzvati, aby se vzdálili od kolejí a dbali znamení pro opětý nástup.

784. Zastavil-li vlak pro viditelnou návěst „Stůj“ nebo pro výbuch traskavek a je-li přítomen zaměstnanec, který ji dal, dotáže se ho vlakvedoucí po příčině. Další jízdu smí pak naříditi jen po ústní zprávě zaměstnancově, že jízda vlaku je možná. Není-li přítomen zaměstnanec a není-li zjevné překážky, vyšle vlakvedoucí průvodčího nebo topiče, za nímž vlak následuje po 15 minutách rychlostí nejvíce 5 km/h, dokud vlakvedoucí bezpečně nezjistil, že trať je sjízdná. U oddílového a vjezdového návěstidla musí však vždy vlak zastaviti, i kdyby ukazovalo návěst „Volno“; v jízdě smí pokračovati jen s ústním souhlasem strážníka oddílu nebo výpravčího.

Krytí
nesjízdných
sousedních
kolejí.

785. Stanou-li se sousední koleje nesjízdnými anebo možno-li to předpokládati, zejména za tmy, musí se zaměstnanec, který nesjízdnost zjistil, postarati s největším urychlením o krytí těchto kolejí. Za tmy a za nepříznivého rozhledu zaslouží strojvedoucí přední světla na lokomotivě červeně. Strojvedoucí pozoruje stále trať před sebou a blíží-li se vlak, dá několikrát návěst „Zastavte všemi prostředky“. Vlakvedoucí ohlásí případ telefonicky sousedním stanicím, strážníkům oddílu a závorářům.

Je-li třeba krytí kolej v tunelu, kryje se mimo tunel.

Zastavení
vlaku před
hlavním
návěstidlem.

786. Zastavil-li vlak před hlavním návěstidlem, které je v poloze „Stůj“ a není-li důvod zastavení vlakvedoucímu zřejmý a je-li pobyt vlaku před návěstidlem nepřiměřený, je vlakvedoucí povinen sám nebo poslem upozorniti stanici.

Zastaví-li vlak před vjezdovým návěstidlem proto, že ukazuje pochybně, vlakvedoucí musí zpraviti ihned výpravčího.

Postup,
zastaví-li dva
vlaky opačných
směrů na téže
koleji na
širé trati.

787. Byl-li vlak zastaven na trati proto, že jedou dva vlaky po téže koleji proti sobě, což nutno předpokládati i tehdy, byla-li slyšena návěst, oznamující jízdu vlaků proti sobě na téže koleji, nařídí vlakvedoucí ihned krytí vlaku dopředu, a nebyla-li před tím dána nebo slyšena návěst „Zastavte všechny vlaky“, dá ihned tuto návěst sám nebo nařídí, aby byla dána.

Krytí vlaku vykoná na ústní rozkaz vlakvedoucího průvodčí, u strojových vlaků a u vlaků, kde je jen vlakvedoucí, topič, a to tak, že běží vstříc vlaku, aby jej zastavil, nejdále však na hlavní trati na 1000 m, na vedlejší trati na 400 m, kde položí traskavky a očekává vlak.

Vlakvedoucí se mezitím dohodne telefonicky s výpravčím stanice, do které jede a další jízdu vlaku zařídí podle jeho pokynů.

V případě, že se nemůže telefonicky dorozuměti, pokračuje

čuje v jízdě rychlostí 5 km/h, za 15 minut po odchodu posla, předeslaného před vlakem, na hlavní trati na 1000 m, na vedlejší trati na 400 m.

788. Byl-li vlak zastaven na trati proto, že byla slyšena návěst „Zastavte všechny vlaky“, nařídí vlakvedoucí ihned krytí vlaku dopředu podle druhého odstavce čís. 787, načež ohlásí telefonicky oběma sousedním stanicím, všem strážníkům oddílu a závorářům, že vlak zastavil a řídí se pak pokyny výpravčího stanice, do které jede.

Není-li dorozumění možné, nařídí vlakvedoucí prohlídku vlaku. V další jízdě smí pokračovati jen při zachování ustanovení posledního odstavce čís. 787.

789. Byla-li žádána pomocná lokomotiva, nebo pomocný vlak, odešle vlakvedoucí zaměstnance na vzdálenost 200 m s rozkazem, aby ruční návěstí zastavil pomocný vlak anebo lokomotivu a doprovodil ji na určené místo.

Krytí vlaku,
je-li žádána
pomoc.

790. Žádá-li o pomoc vlak, který zastavil v tunelu, očekává zaměstnanec, vyslaný podle čís. 789 pomocný vlak mimo tunel. Jde-li o vlak s osobní dopravou, třeba cestující upozorniti, aby nevystupovali z vozů.

Co je třeba učiniti, stane-li se za jízdy vlakvedoucí, strojvedoucí nebo topič neschopným práce.

791. Stane-li se za jízdy vlaku vlakvedoucí neschopným práce, převezme jeho povinnosti jiný průvodčí, oprávněný k výkonu služby vlakvedoucího; není-li ho u vlaku, převezme povinnosti vlakvedoucího strojvedoucí, ale jen do nejbližší stanice.

Neschopnost
vlakvedoucího

792. Stane-li se strojvedoucí lokomotivy za jízdy vlaku neschopným práce, topič zastaví ihned vlak a zpraví vlakvedoucího. Je-li topič znalý traťových poměrů a je-li oprávněn konati službu strojvedoucího u vlaku, jede na rozkaz vlakvedoucího s vlakem dále až do stanice, v níž může býti dodána vhodná náhrada, když mu byl přidán průvodčí, jenž podle jeho pokynů obstarává topení, obsluhuje ruční brzdu, pozoruje návěsti a trať. Není-li topič znalý trati nebo není-li oprávněn konati službu strojvedoucího u vlaku, musí vlak státi tak dlouho, až přijde jiný strojvedoucí.

Neschopnost
strojvedoucího
lokomotivy.

793. Stane-li se topič za jízdy vlaku neschopným práce, strojvedoucí zastaví vlak a vyžádá si od vlakvedoucího na pomoc náhradníka, jenž jede s sebou na lokomotivě až do stanice, kde může býti přidán jiný topič. Nemůže-li býti

Neschopnost
topiče.

strojvedoucímu přidělen náhradník, může strojvedoucí jeti opatrně dále jen do nejbližší stanice.

Neschopnost
strojvedoucího
motorového
vozu.

794. Stane-li se strojvedoucí motorového vozu za jízdy vlaku práce neschopným, vlakvedoucí nebo průvodčí zastaví ihned vlak záchrannou brzdou. Je-li u vlaku přítomen jiný zaměstnanec, který je oprávněn vésti motorový vůz, jede dále až do nejbližší vhodné stanice, ve které může být dodán náhradní strojvedoucí. Jinak vlakvedoucí přitáhne ruční brzdu, uzavře přítok paliva, zajistí řízení vozu proti neoprávněnému zásahu a postará se o bezpečnost cestujících. Případ ohlásí nejbližší stanici, která se postará o odvezení vlaku se širé trati.

Jízda vlaku s trati po částech.

Zajištění
a krytí
části vlaku
zanechané
na trati.

795. Zjistí-li se po zastavení vlaku na širé trati, že může jeti dále jen přední část vlaku nebo jen lokomotiva (motorový vůz), musí se nejprve v části vlaku zanechané na trati utáhnouti dostatečný počet ručních brzd podle čísla 325.

Je-li nutno zanechat na trati vozy obsazené cestujícími, musí být každý vůz spolehlivě ručně zabrzděn dříve, než se odvěsí. Není-li to možné, musí být vozy zajištěny aspoň podle čís. 325. V tomto případě na tratích se spádem větším než 2.5‰ musí cestující vystoupiti dříve, než se vozy rozevěsí.

Koncové návěsti zůstanou na zanechané části vlaku, která musí být kryta průvodčím dopředu na vzdálenost 200 m.

Vlakvedoucí ohlásí telefonicky strážníkům oddílu a sousedním stanicím, že zanechává část vlaku na trati.

796. Nemohl-li vlakvedoucí z jakékoliv příčiny ohlásiti, že zanechal část vlaku na trati, nařídí jí krytí dozadu třaskavkami na vzdálenost 200 m. Prvá část vlaku musí potom zastavit před nejbližším oddílovým návěstidlem, i kdyby bylo v poloze „Volno“, a vlakvedoucí ze stanoviště strážníka oddílu zpraví o jízdě vlaku po částech všechny strážníky oddílu a obě sousední stanice. Nemohl-li to ani z tohoto stanoviště ohlásiti, musí dále jedoucí část vlaku zastavit před každým oddílovým návěstidlem, i kdyby tato návěstidla byla v poloze „Volno“, a vlakvedoucí zpraví o případě každého strážníka oddílu zvlášť.

Obsluha
hlavních
návěstidel,
jsou-li výpravčí
a strážníci

797. Jsou-li všichni strážníci oddílu a výpravčí zpraveni, že vlak jede po částech, oddílová návěstidla se neobsluhují; proto strážník oddílu, doví-li se, že vlak jede po částech, postaví ihned oddílové návěstidlo do polohy „„Stůj“ a dává

u něho ruční návěst „Volno“. Vjezdové návěstidlo do stanice se obsluhuje.

oddílů
zpravení.

798. Jestliže vlakvedoucí nemohl výpravčímu ohlásiti, že vlak jede po částech, první část vlaku musí zastavit před vjezdovým návěstidlem stanice, i když je v poloze „Volno“ anebo je-li dávana ruční návěst „Volno“. Vlakvedoucí dojde rychle k výhybkáři anebo k výpravčímu a ohlásí přírodu. Výpravčí ihned zpraví zadní stanici a strážníky oddílu. První část vlaku vjede pak do stanice jen se svolením výpravčího. Vjezdové návěstidlo se obsluhuje. Výpravčí však musí učiniti opatření, aby uzavřením vjezdového návěstidla nebyla dána odhláška.

Postup
před stanicí,
nebyl-li
výpravčí
zpraven.

799. Jízdu další části vlaku upravuje výpravčí v dohodě s vlakvedoucím. Odhlášky se dávají jen telefonicky a vždy se doplní zprávou, že jde o část vlaku nebo o lokomotivu jedoucí na trať pro další anebo poslední část vlaku. Pro obsluhu hlavních návěstidel platí ustanovení čísla 804. O těchto jízdách musí býti zpraveni též zaměstnanci obsluhující závory.

Rízení jízdy
další části
vlaku.

800. Poslední část vlaku zastaví před nejbližším oddílovým návěstidlem a vlakvedoucí oznámí strážníku oddílu, že trať je uvolněna. Tento zpraví telefonicky ostatní strážníky oddílu a obě sousední stanice. Teprve potom se smějí obsluhovati všechna návěstidla a dávati odhlášky pravidelným způsobem.

Jízda
poslední části
vlaku.

Návrat vlaku s trati z nepředvídaných důvodů.

801. Je-li třeba, aby se vrátil vlak s trati z nepředvídaných důvodů, musí si vlakvedoucí k tomu dříve vyžádati telefonicky souhlas od výpravčího ze stanice, do které se má vrátit.

Povinnosti
vlakvedoucího.

Vlakvedoucí, když dostal souhlas, nařídí změnit návěst na začátku a na konci vlaku, ohlásí jízdu vlaku s trati oběma sousedním stanicím a všem strážníkům oddílu a závořářům a nejde-li o vlak s postrkem, zaujme místo na prvním voze s ruční brzdou.

802. Obdržel-li vlakvedoucí souhlas od výpravčího, ale pro nemožné dorozumění nebo pro nebezpečí z prodlení nemohl ohlásit zaměstnancům obsluhujícím závory, že se vlak vrací, vlakvedoucí zpraví o tom ústně strojvedoucího, který aspoň 250 m před přejezdem dá návěst „Pozor“ a opakuje ji až k přejezdu. Rychlost vlaku upraví tak, aby mohl včas zastaviti před případnou překážkou na přejezdu.

Obsluha závor.

Pro obsluhu hlavních návěstidel platí ustanovení č. 804.

Návrat s trati
bez souhlasu
výpravčího.

803. Nemůže-li si vlakvedoucí vyžádati souhlas, musí jíti před vlakem na hlavní trati na 1000 m, na vedlejší trati na 400 m zaměstnanec (průvodčí nebo topič) s potřebnými návěstidly. Vlak smí jeti za ním rychlostí nejvýše 5 km/h teprve 15 minut po jeho odchodu a musí jeti takto až k stanovišti, odkud dostane telefonicky souhlas k návratu do stanice.

Nebylo-li možno získati souhlas ani odtud, pokračuje vlak za vyslaným zaměstnancem až k vjezdovému návěstidlu, kde musí bezpodmínečně zastaviti, i když je toto návěstidlo v poloze „Volno“. Po zastavení může vjeti jen na ústní souhlas výpravčího, který obdrží buď přímo nebo prostřednictvím výhybkáře. Pro obsluhu vjezdového návěstidla, případně pro dávání ruční návěsti „Volno“ platí ustanovení čísla 804.

Obsluha hlavních návěstidel.

Obsluha
hlavních
návěstidel.

804. Pro obsluhu hlavních návěstidel pro vlaky jedoucí ze stanice na širou trať a s trati, na př. vlaky pracovní, vlečkové, postrkové lokomotivy vracející se s trati platí:

- a) odjezdové návěstidlo se obsluhuje, pokud to dovolují předpisy pro obsluhu zabezpečovacího zařízení;
- b) oddílové návěstidlo se neobsluhuje;
- c) vjezdové návěstidlo se obsluhuje, ale při jízdách po nesprávné koleji jen tehdy, když pro tyto jizdy je zvláštní vjezdové návěstidlo.

V případě, že se některé hlavní návěstidlo neobsluhuje, řídí se vlak ruční návěstí.

Ruční návěst „Volno“ při jízdě po nesprávné koleji nedává se u návěstidla, ale na vnější straně nesprávné koleje v úrovni návěstidla. Tato návěst se smí však dávat jenom tehdy, nemůže-li dojíti k současné jízdě s vlakem jedoucím po správné koleji.

Odchylná ustanovení pro nákladní vlaky doprovázené jen vlakvedoucím.

Podmínky pro
doprovod
vlaků jen
vlakvedoucím.

805. Pro nákladní vlaky, doprovázené jen vlakvedoucím podle čís. 728, platí tato odchylná ustanovení:

- a) vlak smí míti nejvýše 150 náprav;
- b) služební vůz, v němž vlakvedoucí zaujme stanoviště, se zařadí jako poslední obržděný vůz;

- c) vlak musí býti průběžně brzděn; přidati ručně brzděné vozy není dovoleno;
- d) vlak smí přibírat a odstavovat zátěž, případně posunovat (dělit), jen v těch mezilehlých stanicích, v nichž posun řídí a provádí staniční zaměstnanci, nebo v nichž se hlavní dispačér postaral o provedení posunu četou jiného vlaku;
- e) ve výchozí stanici svěsí šroubovky a brzdové spojky staniční zaměstnanci;
- f) nejsou-li pro soupis a prohlídku vlaku určeni staniční zaměstnanci, prohlédne vozy vlakvedoucí, a to ve výchozí stanici při soupisu vlaku, v mezilehlých stanicích jen, pokud to dovolí pobyt;
- g) ve stanicích, v nichž nejsou vozmistři, řídí zkoušku brzdy vlakvedoucí za pomoci k tomu určených staničních zaměstnanců;
- h) nastrčiti a odstranití koncové návěsti v příslušných stanicích, jakož i dodatí a odnéstí zarážky, pokud jsou podle čís. 742 předepsány, jsou povinni staniční zaměstnanci;
- i) strojvedoucí musí býti zpraven rozkazem V, v kterém traťovém úseku je vlak dopravován jen vlakvedoucím;
- j) v mezilehlých stanicích je třeba písemně zpravit vlakvedoucího, jen jde-li o zprávy podle čísla 587a, j, k, l, m, n, u a podle čís. 593a. Jinak se v těchto stanicích zpravuje písemnými rozkazy jen strojvedoucí, který převezme oba otisky rozkazů; otisky určené pro vlakvedoucího odevzdá mu nejpozději ve stanici konečné nebo ve stanici, kde se mění lokomotiva;
- k) vlakvedoucí se smí v mezilehlých stanicích vzdáliti od vlaku jen se svolením výpravčího;
- l) výpravčí dává rozkaz k odjezdu při přímé i nepřímé výpravě vlaku jen strojvedoucímu; ve stanici výchozí a ve stanici, v níž dovolil vlakvedoucímu, aby se vzdálil od vlaku, musí se dříve přesvědčit, zda vlakvedoucí je pohotový k odjezdu;
- m) má-li vlakvedoucí důvod k zamezení odjezdu, je povinen na to upozorniti vhodným způsobem výpravčího (na př. prostřednictvím výhybkáře nebo návěsti „Stůj“ a pod.);
- n) za jízdy vlaku na trati a za vjezdu vlaku do stanice, jakož i za pobytu vlaku ve stanici, přísluší vlakvedoucímu také povinnosti návštěvníka;
- c) výchozí a úsekové stanice oznámí všem dotčeným stanicím, a to ihned po odjezdu vlaku, že je doprovázen jen vlakvedoucím.

ČÁST XI.

VLAKOPIS A JEHO PŘÍLOHY.

Výkaz vozidel.

Účel výkazu vozidel odjezdu

806. Výkaz vozidel (vzorec 10) jest u vlaku pokladem pro zjištění počtu vozů a výpočet váhy zátěže a brzdění; v něm se též vedou v patrnosti vozy dopravované vlaky. Sepisuje se na předepsaném tiskopisu pro každý vlak dopravující vozidla.

U motorových vlaků bez přípojných vozů se výkaz vozidel neseписuje.

Počet průpisů.

807. Výkaz vozidel se sepisuje zpravidla trojmo, a to buď přímo u vozů nebo podle záznamů v pomocné knížce vlakvedoucího. Prvopis zůstane jako příloha vlakopisu, první průpis se odevzdá ve výchozí stanici, druhý v konečné stanici vlaku.

Druhý opis výkazu vozidel se ve stanici, kde se mění vlakopis, neodevzdá, ale slouží za podklad k sepsání výkazu vozidel pro další vlakopis.

Přejímají-li se vlaky od cizích správ, pokládá se přechodová stanice za stanici výchozí. Jede-li vlak za obvod ČSD, je přechodová stanice stanicí konečnou.

Ředitelství může naříditi, aby se u vlaků, jejichž souprava se nemění, výkaz vozidel ve vratné stanici neodevzdával. V tomto případě se výkaz vozidel sepisuje jen dvojmo.

808. Obíhá-li tatáž souprava vlaku osobní dopravy vlaky různých čísel, které jsou vedeny na jednom vlakopise, stačí soupravu napsati do výkazu vozidel jenom jednou. Čísla všech vlaků, jimiž obíhá tato souprava, se napíší v hlavičce výkazu vozidel. Za konečnou stanici v tomto případě se pokládá stanice, kde se odevzdá vlakopis.

Ředitelství může v doplňku naříditi, aby se v určitých mezilehlých stanicích, kde se vlak znovu sestavuje, sepsal nový výkaz vozidel.

809. Výkaz vozidel sepisuje vlakvedoucí. Ve výjimečných případech, vyžaduje-li toho zájem pravidelné jízdy vlaku, je dovoleno, aby výkaz vozidel sepsal jiný schopný zaměstnanec. V předvídaných případech nařídí to ředitelství v doplnku, v nepředvídaných případech smí to naříditi i výpravčí.

Kdo sepisuje výkaz vozidel.

810. Za správnost údajů ve výkaze vozidel odpovídá vždy ten zaměstnanec, který jej sepsal podle vozidel.

Odpovědnost za správnost záznamů.

811. Ve výkaze vozidel se sepiší, s výjimkou činných lokomotiv, všechna vozidla, která jsou vlakem dopravována, tedy i činné motorové vozy, a to zpravidla od konce vlaku.

Jak se sepisuje výkaz vozidel.

Všechny údaje o váze se zapisují v celých tunách; zlomky tuny pod 500 kg se nepočítají, zlomky 500 kg a větší se zaokrouhlují na celou tunu.

812. Záznamy do výkazu vozidel se zapisují podle předtisku a podle těchto pravidel:

Ve sloupci 1 se zapisují jen vlastnické značky cizích vozů.

Ve sloupci 2 se zapíše řadová značka vozu i s písmeny vyjadřujícími počet náprav. U cizích vozů se zapíše řadové značky předepsané pro podobné nákladní vozy ČSD.

Ve sloupci 3 se zapíše čísla vozidel, u nákladních vozů s ruční brzdou se podtrhne poslední číslice.

Ve sloupci 4a se zapíše váha vozu podle nápisu na bočnici nebo na hlavním nosníku, u dopravovaných studených lokomotiv podle záznamu v průvodních listinách.

Ve sloupci 4b se zapíše váha nákladu; u vozů obsazených cestujícími se nezapíše nic. K váze zásob ve vozech jídelních se nepřihlíží. U ložených nákladních vozů se zjistí váha nákladu ze záznamu na nálepkách nebo z průvodních listin. Nelze-li váhu nákladu zjistiti tímto způsobem, počítá se takto:

u vozů ložených kusovým zbožím nebo koňmi 4 t,

u vozů ložených dobyt看 nebo vozidly 7 t.

Jako váha nákladu služebního vozu u vlaku osobní dopravy se započítají 2 t,

poštovního vozu 4 t,

a to bez ohledu na to, jsou-li ložené nebo prázdné. U služebních vozů nákladních vlaků se váha zapisuje jen tehdy, je-li naložen zbožím, a to skutečnou vahou nákladu.

U ostatních vozů se zapíše ložná váha.

Ve sloupci 5 se zapíše počet míst k sedění v osobních vozech (u spacích vozů počet lůžek) bez ohledu na to,

jsou-li obsazena či nikoliv, a to podle nápisu na voze. U jiných vozů, určených pro dopravu cestujících (též vojska), i stoje, počtem 40. U jídelních vozů se počet míst nevykazuje.

Ve sloupci 6a, 6b se zapíše počet náprav podle toho, je-li vůz ložený nebo prázdný.

Ve sloupci 7a, 7b se zapíše brzdící váha zapjatých průběžných brzd. Je-li zařaděn do vlaku vůz s vadnou brzdou, která účinkuje zdlouhavě nebo se samočinně odbrzdila, nesmí se zapsati jeho brzdící váha. U brzd II. způsobu brzdění, zařaděných do vlaku brzděného I. způsobem se zapíše jen 0.8 brzdící váhy vozu.

Ve sloupci 7c se zapíše brzdící váha ručně obsluhovaných brzd.

Je-li u vlaku brzděného II. způsobem brzdění zapjata brzda Westinghouse-nebo Knorr, brzdící váha tohoto vozu se zakroužkuje.

Vypnou-li se brzdy, škrtně se zapsaná brzdící váha ve sloupci 7a nebo 7b šikmo.

Ve sloupci 8 se zapíše stanice odesílací.

Ve sloupci 9 se zapíše stanice určení.

Ve sloupci 10 jako „druh zásilky“ se zapíše u traťových vozů číslo traťového vozu, u místních vozů s kusovým zbožím „místní“, u překládkových vozů s kusovým zbožím „překl.“, u vozů se zájmem na dodání „zájem“. U ostatních zásilek se uvede druh zásilky jen tehdy, jde-li o zásilky živého, rychle zkazitelného zboží, hořlavin, zkapalněného chloru a látek výbuchem nebezpečných.

Ve sloupci 11 „přešel“ (stanice přechodová) se uvede u cizích vozů přechodová stanice s datem vstupu na ČSD.

Ve sloupci 12 „poznámky“ se uvede u vozů osobní dopravy, u poštovních a služebních vozů jejich domovská stanice, případně i jiné poznámky nařízené předpisy pro službu vozovou. V tomto sloupci se vyznačí u průběžných nákladních vlaků svorkou vozy přidělené jednotlivým průvodčím k doзору.

Záznam o odvěšení vozu.

813. U každého vozu, který byl odstaven ve stanici určení, se přeškrtně název této stanice tak, aby původní záznam zůstal čitelný. Byl-li vůz odstaven v jiné stanici, zapíše se v 12. sloupci název této stanice a příčina odstavení. V případě podle čísla 808 se tamtéž zapíše číslo vlaku, u kterého byl vůz odstaven.

Záznam o přibrání vozu.

814. Název stanice, ve které jsou vozy cestou přibrány, se zapíše uprostřed na nejbližším prázdném řádku výkazu

vozidel. V případě podle čísla 808 se vedle názvu stanice zapíše i číslo příslušného vlaku.

Vlakopis.

815. U všech vlaků vede vlakvedoucí vlakopis (vzorec 11), ve kterém podle předtisku zaznamená, jak byla jízda vlaku skutečně vykonána se všemi odchylkami od jízdního řádu a se všemi příhodami u vlaku.

Účel a důležitost vlakopisu.

816. Vlakopis a jeho přílohy jsou důležité listiny pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí v provozu, pro kontrolu pravidelnosti dopravy a tím i pro kontrolu prací určených jízdním řádem. Jsou též důležitým podkladem pro plánování a kontrolu plnění plánu. Proto musí být vždy přesně podle skutečnosti vedeny a pečlivě opatrovány a uschovány.

817. Vlakopis obsahuje tyto údaje:

Na přední straně:

- a) číslo jízdního řádu, podle kterého vlak jede;
- b) označení vlaku, dopravní trati a dne, kterého má vlak odjetí podle jízdního řádu z výchozí stanice nebo ze stanice, odkud se vede nový vlakopis;
- c) jméno vlakvedoucího a průvodčích s označením jejich domovské stanice a pracovního použití u vlaku (vlakvedoucí = V, manipulant = M, průvodčí = P, návěstník = Pn, čistička soupravy = Č), jakož i trať, na které jedou ve službě; číslo vozu, na němž je průvodčímu u nákladního vlaku přikázáno stanoviště, u vlaku osobní dopravy první a poslední číslo vozu ze skupiny vozů přikázaných průvodčímu k prohlídce jízdenek;
- d) použití lokomotiv a motorových vozů (vlaková = vl, příprážní = př, postrková = pos, k službě pohotová = poh). Čísla činných lokomotiv a jejich tendrů a motorových vozů, jejich váhu a brzdicí váhu s uvedením jmen strojvedoucích a topičů, jejich domovské služby a trati, na které jedou ve službě.
Váha činných lokomotiv, tendrů a motorových vozů se zjistí podle nápisu na těchto vozidlech;
- e) výkaz příloh, t. j. počet vložek do vlakopisu, výkazů vozidel, písemných rozkazů, záznamů pro sestavení vlaku, zpráv o brzdění a případných hlášenek;
- f) poznámky.

Na zadní straně, případně na vložce:

- g) označení dopravní a místa mimořádného zastavení vlaku. Dopravní výchozí a konečná se uvede vždy, mezilehlé dopravní se uvedou jen tehdy, jestliže v nich vlak překročil nebo zkrátil pobyt anebo dobu jízdy mezi nimi, případně změnil-li v nich zátěž nebo posunoval;
- h) čas příjezdu, dobu pobytu a čas odjezdu, u projíždějícího vlaku jen čas odjezdu;
- i) překročení nebo zkrácení doby jízdy a pobytu;
- j) počet náprav;
- k) zátěž vlaku podle čís. 268;
- l) celková váha vlaku;
- m) potřebná a skutečná brzdicí váha vlaku;
- n) doba posunu v mezilehlých stanicích a nákladištích;
- o) obsazení vlaku vyjádřené značkou „+“, je-li cestujících více než míst k sedění a značkou „—“, je-li cestujících méně než polovina počtu míst; počet míst k sedění se zjistí podle sloupce 5 výkazu vozidel;
- p) výstižně uvedené příčiny zpoždění a ve výchozí a konečné stanici zřetelný podpis výpravčího.

818. Na místě určeném pro poznámky se ve vlakopisu poznamená:

- a) je-li rychloměr porouchán, chybí-li vůbec anebo chybí-li rychloměrný proužek,
- b) poruchy lokomotiv, které omezují její výkonnost a rušivě působí na pravidelnost vlakové dopravy,
- c) překročení pobytu nebo doby jízdy z důvodů vozebních,
- d) záznamy osob, které mají být podle čísla 723, 730, 739, 740 zapsány ve vlakopise,
- e) závady v řadě zátěže,
- f) odevzdání a převzetí výměnových klíčů,
- g) otevřené závory na přechodech, které nebyly střeženy, nebyl-li vlak o tom zpraven rozkazem V nebo Op,
- h) závady v osvětlení nepřenosných návěstidel,
- i) nesouhlasí-li poloha předvěsti s polohou hlavního návěstidla a vlak nebyl o poruše předvěsti již dříve zpraven,
- j) nehody a mimořádné události,
- k) záznam o výsledku zkoušky průběžné brzdy, projede-li vlak hlavní návěstidlo v poloze „Stůj“,
- l) potvrzení o převzetí záznamů vozových závad vozmistrem nebo výpravčím,

m) záznamy, které mají býti zapsány do vlakopisu podle jiných ustanovení dopravních nebo jiných předpisů.

Údaje pod a), b), c), g), h), i), k) podepíše též strojvedoucí.

Nestačí-li ve vlakopisu místo na poznámky, napiše je vlakvedoucí na zvláštní hlášenku, kterou připojí k vlakopisu a připojení poznamená ve vlakopise.

819. Ředitelství může naříditi, aby se u některých vlaků kromě dopravy výchozí a konečné zaznamenávaly s příslušnými údaji vždy všechny nebo jen některé mezilehlé dopravní.

820. Do celkové váhy vlaku se započítá váha všech vozidel a nákladů zapsaná ve výkaze vozidel, váha cestujících, jakož i váha všech činných a k službě pohotových lokomotiv, jejich tendrů a motorových vozů.

Váha cestujících se vypočítá podle vzorce:

$$\frac{\text{místa k sedění} \times 8}{100}$$

Jsou-li výjimečně dopravováni cestující (též vojsko) stoje v nezařizených služebních nebo nákladních vozech, počítá se na každý, k takové přepravě určený vůz, 40 míst.

821. Jede-li vlak obvody několika ředitelství, vede se pro každý obvod zvláštní vlakopis. Výjimky stanoví ředitelství.

822. Jednoho vlakopisu se může použiti i pro několik vlaků, jedoucích téhož dne, při čemž se na přední straně napíše údaje v příslušných sloupcích a řádcích pro každý vlak zvláště, záznamy na zadní straně pro jednotlivé vlaky se oddělí od sebe aspoň jedním volným řádkem, na který se napíše číslo nového vlaku.

Vedení vlako-
pisu.

823. Pro záznam podle čísla 817 h) „čas příjezdu“ je rozhodující čas, kdy vlak zastavil na určeném nebo označeném místě; zastavení vlaku na jiném místě, i když je to ve stanici, je zastavení mimořádné.

„Čas průjezdu“ je čas, kdy začátek vlaku míjí přijímací budovu.

„Čas odjezdu“ je čas, kdy se vlak dává do pohybu.

824. Skutečnou příčinu zpoždění vlaku zapíše do vlakopisu krátce a výstižně výpravčí nebo vlakvedoucí, jemuž je výpravčí povinen příčinu oznámiti. Neučinil-li tak výpravčí,

je vlakvedoucí povinen výpravčího upozorniti, případně zjistiti příčinu zpoždění a zapsati ji do vlakopisu sám.

825. Zastaví-li vlak mimořádně na širé trati, uvede vlakvedoucí místo, kde vlak zastavil, ve vlakopise podle kilometrů a jejich desetin anebo podle hlavního návěstidla, případně podle názvu dopravní. V dalších sloupcích uvede též přesně dobu zastavení, pobytu, odjezdu, jakož i příčinu zastavení; celkovou dobu pobytu vykáže též v příslušném sloupci jako překročení pobytu.

826. Při nehodách a mimořádných událostech nutno vždy ve vlakopise uvésti hodinu a minutu, kdy se staly, jakož i počasí a viditelnost.

827. Každá poznámka ve vlakopisu musí býti čitelně napsána a podepsána. Na zápisy do vlakopisu nutno používat tvrdé, nikoliv inkoustové tužky. Zápisy ve vlakopisu se nesmějí psát mezi řádky, ani se nesmějí vymazávat nebo tak přeškrtnouti, aby se stal původní zápis nečitelný.

828. Vlakvedoucí je povinen umožniti strojvedoucímu, aby nahlédl do vlakopisu, když o to požádá.

Zápisy výpravčího do vlakopisu.

829. Má-li výpravčí zapsati do vlakopisu některý údaj podle čísla 824, učiní tak zpravidla u vlaku.

Ředitelství může stanoviti v doplňku pro některé stanice výjimky a uložit vlakvedoucímu všech nebo některých vlaků, aby s vlakopisem pravidelně došli do dopravní kanceláře.

Ve stanicích, ve kterých to není ředitelstvím stanoveno, může výpravčí v nutných případech naříditi, aby vlakvedoucí došel k němu s vlakopisem.

830. Zjistí-li výpravčí nesrovnalosti v časových údajích, které zapsal vlakvedoucí, musí se věc ihned vysvětliti. Ve sporných případech jsou rozhodující hodiny, podle kterých se vykonává služba ve stanicích.

Úlevy ve vedení vlakopisu.

831. Jakékoliv úlevy pro vedení vlakopisu může povolit jen ředitelství.

Přípravení vlakopisu.

832. Vlakvedoucí je povinen připravit vlakopis a zapsati do něho již napřed všechny údaje, které je možno zapsati před odjezdem vlaku.

Ukončení vlakopisu.

833. Vlakvedoucí v konečné stanici, anebo ve stanici, z které se vede nový vlakopis, ukončí vlakopis tak, že spočítá sloupce, které obsahují překročení a zkrácení doby jízdy a pobytu; jejich rozdíl potom udává, zda vlak dojel

včas, s náskokem nebo zpožděný, což vlakvedoucí ve vlakopise vykáže tak, že poslední záznam podškrtně a napíše „včas“ nebo „náskok . . . min.“ nebo „zpožděný . . . min.“. Kromě toho na určeném místě vykáže všechny přílohy, které jsou k vlakopisu přiloženy.

834. Pro strojové vlaky, samostatně jedoucí motorové vozy bez cestujících a motorová drobná vozidla, zavedená jako vlaky, se vede vlakopis pro strojové vlaky (vzorec 12).

Vlakopis pro strojové vlaky.

Službu vlakvedoucího u těchto vlaků vykonává strojvedoucí nebo řidič motorového drobného vozidla, je-li k této službě oprávněn.

Pro vyplňování a vedení vlakopisu pro strojové vlaky platí ustanovení platné pro vlakopis ostatních vlaků. Na přední straně se zapíše výstižně účel jízdy.

Strojvedoucí (řidič motorového drobného vozidla) zapisuje do vlakopisu jen údaje odjezdu vlaku, projíždí-li strojový vlak dopravnou, a údaje týkající se mimořádností za jízdy na trati podle čísla 818 a 825; jinak všechny ostatní údaje vyplní výpravčí ve stanici výchozí nebo ve stanici, ve které vlak zastaví.

835. Každý ukončený vlakopis se musí odevzdati se všemi přílohami výpravčímu v konečné stanici vlaku nebo ve stanici, ze které se vede nový vlakopis nebo i v jiné, určené ředitelstvím v doplňku; za včasné odevzdání odpovídá vlakvedoucí, u strojových vlaků strojvedoucí a výpravčí.

Odevzdání ukončeného vlakopisu.

836. Ve stanici, ve které byly vlakopisy odevzdány, zkontroluje výpravčí nebo zaměstnanec určený staničním řádem úplnost vykázaného počtu příloh, což potvrdí razítkem a podpisem u seznamu příloh. Při tom uvede též zjištěné a neodstraněné nesrovnalosti.

Přezkoušení počtu příloh a odeslání ukončených vlakopisů.

Odevzdané vlakopisy se ve stanici zapíší do seznamu a se všemi přílohami se odesílají denně ředitelství vlaky určenými v doplňku.

837. Pro přezkoušení vlakopisů a jejich úschovu platí předpis pro přezkoušení vlakopisů.

Kontrola a úschova vlakopisů.

838. Ztratí-li se za jízdy vlaku vlakopis nebo písemné rozkazy buď strojvedoucího nebo vlakvedoucího, platné pro trať ještě neprojetou, je bezpodmínečně nutno, aby vlak v nejbližší stanici zastavil a ztrátu ohlásil.

Ztráta vlakopisu nebo jeho příloh.

Výpravčí se postará, aby ztracený vlakopis byl podle možnosti nalezen.

839. Ztratí-li se vlakopis, musí vlakvedoucí založiti nový pro trať ještě neprojetou. Na přední straně náhradního vlakopisu poznamená, že se původní vlakopis pro trať již projelou ztratil.

Do nově založeného vlakopisu zapíše vlakvedoucí, pokud je to možno, údaje z trati již projeté.

840. Výpravčí vyhotoví přesné opisy písemných rozkazů podle neztracených otisků a zpraví předepsaným způsobem znovu strojvedoucího a vlakvedoucího.

Byly-li ztraceny oba otisky rozkazů, sepíše výpravčí nové písemné rozkazy v dohodě se stanicí, která podle oznámení vlakvedoucího odevzdala vlaku tyto rozkazy.

Nemůže-li to výpravčí zjistiti, oznámí ztrátu písemných rozkazů všem stanicím až do konečné, případně úsekové stanice. Tyto stanice potom postupují, jako by vlak nebyl vůbec zpraven. Není-li možno zmíněné stanice zpravit, nařídí výpravčí rozkazem V, aby vlak zastavil v každé stanici a vyžádal si případné rozkazy pro další jízdu.

841. Ztratí-li se záznam pro sestavu vlaků, vyžádá si vlakvedoucí nový prostřednictvím výpravčího stanice, kde poprvé po zjištění ztráty zastavil.

Ztratí-li se výkaz vozidel, sepíše vlakvedoucí nový.

Ztrátu kterékoliv přílohy poznamená vždy ve vlakopise.

842. Vlakopisy a jejich přílohy, které se staly poškozením nebo znečištěním neupotřebitelnými, třeba nahraditi novými; nepotřebné nutno však s novými vlakopisy též odevzdati.

ČÁST XII.

VLAKY JEDOUCÍ NA ŠIROU TRATĚ A S TRATI.

Pracovní vlaky.

843. Pracovní vlaky jsou vlaky zaváděné k účelům služby stavební nebo služby sdělovací a zabezpečovací, které mají pobyt na širé trati.

Očel
pracovních
vlaků.

Pracovní vlaky pro jiné účely může povolit jen ředitelství; tyto jízdy se smějí konati jen podle jízdních řádů vydaných ředitelstvím.

844. Jízdní řády pracovních vlaků vydá ředitelství podle návrhů, jež sestaví technická nebo návěstní správa.

Sestavení
jízdních řádů
ředitelstvím.

Jízdní řád pracovních vlaků nesmí rušivě zasahovati do jízdních řádů pravidelných vlaků. Následné vlaky za pracovním vlakem, který se vrací s trati do stanice, smějí jeti jen ve vzdálenosti stanic.

845. Je-li nutné, aby pracovní vlak uvolnil traťovou kolej vyhnutím na pracovní kolej, vlečku nebo nákladíště, odbočující na širé trati, musí to býti povoleno dopravním obsluhovacím řádem a uvedeno v jízdním řádě pracovního vlaku.

Vlak smí ze sousední stanice odjet za dobu, kterou pracovní vlak potřebuje k projetí příslušné vzdálenosti, zvětšenou o dobu, potřebnou k uvolnění traťové koleje a k ohlášení vlakvedoucím oběma stanicím, že se tak stalo.

846. Na dvoukolejných tratích se v jízdním řádě pracovního vlaku uvede, po které koleji vlak pojedje.

848. V jednom prostorovém oddílu smí býti zásadně jen jeden pracovní vlak. Výjimečně je povolena i jízda dvou pracovních vlaků ze sousedních stanic proti sobě s podmínkou, že místa, k nimž nejdále smějí dojeti, jsou jízdním řádem stanovena tak, aby oba vlaky se nepřiblížily na méně než 1000 m. Oba vlaky musí býti o sobě vzájemně zpraveny rozkazem V, v němž se výslovně připomene zákaz jízdy za určené místo.

Jízdy
pracovních
vlaků
proti sobě,
a za sebou.

Následné pracovní vlaky smějí jeti jak při jízdě na trať, tak i s trati jen ve vzdálenosti oddílů.

Sestavení
pracovních
vlaků.

850. Pracovní vlaky se sestavují podle týchž ustanovení jako nákladní vlaky, při čemž nutno dbáti potřeb traťové stavební nebo návěstní správy.

Počet
průvodčích.

851. Při stanovení nutného počtu průvodčích je třeba přihlížeti nejen k potřebné brzdicí váze, nýbrž i k rozsahu povinností průvodčích při práci na širé trati a k rozsahu případného posunu u těchto vlaků ve stanicích.

Rozdělení
pracovního
vlaku
na trati.

852. Je-li potřebí rozdělit pracovní vlak na širé trati o sklonu větším než 2,5 ‰, musí býti sestaven tak, aby po rozdělení vlaku byla lokomotiva na nejnižším místě. V každé jednotlivé skupině vozů musí býti tolik ručních brzd, aby v ní bylo dosaženo alespoň 5 brzdících procent.

U vlaku musí býti dostatek průvodčích, aby každá odvěšená skupina vozů byla střežena jedním průvodčím a tolik podložek, aby každá z těchto skupin byla jimi řádně zajištěna. Střežení jednotlivých skupin zařídí vlakvedoucí; za jejich zajištění odpovídají průvodčí pověřeni střežením.

Rozdělit pracovní vlak na sklonu větším než 15 ‰ není dovoleno.

Odchyly od
jízdního řádu
vydaného
ředitelstvím.

853. Je-li třeba, aby pracovní vlak, jedoucí jen k určitému místu na širé trati a zpět do stanice, jel dříve nebo později, než stanoví jízdní řád, nebo nemůže-li tento pracovní vlak jeti podle jízdního řádu pro zpoždění ostatních vlaků, dohodnou se výpravčí v obou sousedních stanicích o jeho jízdě podle zásad, stanovených v čísle 844. Pak o tom zpraví zúčastněné staniční, a traťové zaměstnance podle příslušných ustanovení o ohlašování vlakové dopravy, vlakvedoucího a strojvedoucího pracovního vlaku rozkazem V též o nejpozdějším čase jeho příjezdu do stanice.

Hlášení
odjezdu
pracovním
vlakům.

855. Čas odjezdu pracovního vlaku ze stanice oznámí výpravčí vždy neprodleně sousední stanici, strážníkům oddílů a závorářům, jichž se jízda týká.

Čas odjezdu pracovního vlaku s trati oznámí vlakvedoucí oběma sousedním stanicím, strážníkům oddílu a závorářům, jichž se jízda týká.

Uvolnění
traťové koleje
pracovním
vlakem.

857. Má-li pracovní vlak uvolnit traťovou kolej vyhnutím na pracovní kolej, vlečku nebo nákladíště, smějí výpravčí obou sousedních stanic vypraviti jiný vlak teprve, když vlakvedoucí jim ohlásil uvolnění traťové koleje a zajištění výměn, případně výkolejek.

Po tomto hlášení nesmí vlakvedoucí obsluhovat výměny ani výkolejky pro přestavení pracovního vlaku na traťovou kolej, dokud neobdržel k tomu telefonický nebo písemný souhlas výpravčího zadní stanice pro zpáteční jízdu.

Podrobnosti se uvedou v dopravním obsluhovacím řádu.

858. Pro jízdu pracovního vlaku, jedoucího ze stanice až do sousední stanice, a pro obsluhu návštěvníků platí ustanovení platná pro ostatní vlaky.

Jízda
pracovního
vlaku až do
sousední
stanice.

859. Vlakvedoucí pracovního vlaku je vždy odpověden za bezpečnost dopravy; výpravčí mu dává dopravní pokyny a příkazy přímo. Zaměstnanci traťové stavební nebo návštěvní správy nesmějí nikdy zasahovat do dopravních opatření vlakvedoucího.

Odpovědnost
vlakvedoucího.

860. Vlakvedoucí zaujme za jízdy vždy místo vpředu vlaku. Je-li vlak sunut, musí být vždy na prvním voze vpředu.

Stanoviště
vlakvedoucího.

861. Vlakvedoucí je povinen pečovat, aby

Povinnost
vlakvedoucího.

- a) byl přesně zachován jízdní řád nebo nařízení výpravčího podle čísla 853; překročení stanoveného pobytu na trati je dovoleno jen se svolením výpravčího, který pracovní vlak vypravil;
- b) náklad na vozech byl stejnoměrně rozdělen, aby nebyl s vozů skládán příliš blízko ke kolejím, aby otevřené dveře vozů nezasahovaly do průjezdného průřezu sousední koleje a aby přejezdy byly, pokud jen lze, vlakem uvolněny;
- c) na trati rozdělený pracovní vlak se vrátil celý;
- d) v případě uvedeném v čísle 845 výměny a výkolejky byly správně postaveny a zajištěny pro jízdu na širé trati a výpravčímu, jakož i sousedním strážníkům oddílu ohlášeno, že pracovní vlak uvolnil traťovou kolej.

862. Sezná-li vlakvedoucí až na trati, že může odjet s náskokem nebo dříve, než stanoví rozkaz V, vyžádá si telefonicky svolení od výpravčího ve stanici, do níž vlak s trati jede; výpravčí zpraví zúčastněné zaměstnance, dá vlakvedoucímu žádané svolení a oznámí mu, kteří zaměstnanci, obsluhující závory, nebyli zpraveni.

Předčasý
odjezd s trati.

Není-li telefonické dorozumění s výpravčím možné, smí vlakvedoucí naříditi jízdu s náskokem s trati sám, vyjma je případ podle čísla 845.

Nebyli-li zaměstnanci, obsluhující závory, zpraveni výpravčím o náskoku s trati a nemohl-li je o tom zpravit ani

vlakvedoucí před nastoupením jízdy, nařídí vlakvedoucí ústně strojvedoucímu, aby aspoň 250 m před přejezdy dával návěst „Pozor“ a opakoval ji až k přejezdům. Strojvedoucí upraví rychlost vlaku tak, aby mohl včas zastavit před případnou překážkou na přejezdu.

Jízda
na vyloučenou
kolej.

864. Pro jízdy pracovních vlaků na vyloučenou kolej platí tyto odchylky:

- a) na vyloučenou kolej je dovoleno vypraviti i několik pracovních vlaků. Každý pracovní vlak musí býti o jízdě ostatních pracovních vlaků zpraven rozkazem V, ve kterém výpravčí určí přesně úsek trati, kde se může pracovní vlak pohybovati. S trati se smějí tyto pracovní vlaky vrátiti jen se svolením výpravčího stanice do níž jedou; nemůže-li se vlakvedoucí dorozuměti s výpravčím, musí se dohodnouti s vlakvedoucím sousedního pracovního vlaku ve směru jízdy;
- b) pro jízdu pracovního vlaku na vyloučené koleji neplatí oddílová návěstidla;

865. Pro jízdy pracovních vlaků pro strojní kladení železničního svršku platí zvláštní předpis.

Péče
o bezpečnost
dělníků.

866. Jsou-li dělníci traťové stavební správy nebo návěstní správy dopravování pracovním vlakem, musí je doprovázeti vždy též zaměstnanec této správy, který odpovídá za jejich bezpečnost.

Dělníci nesmí býti za jízdy pracovního vlaku na vozech s náklady, byla-li by jejich bezpečnost ohrožena. Smějí vystupovati z vozů a nastupovati do nich, jen když vlak stojí a na dvoukolejné trati jen na vnější straně dráhy.

867. Posunuje-li se s vozy při práci, smějí dělníci zůstat na vozech, na nichž pracují; nutno je však vybidnouti k ostražitosti dříve, než se začne posunovati.

Obsluha
hlavních
návěstidel.

868. Pro obsluhu hlavních návěstidel při jízdách pracovních vlaků platí ustanovení čísla 804.

Vlečkové vlaky.

Jízdní řád
a výprava
vlečkových
vlaků.

869. Vlečkové vlaky jsou vlaky, které jedou na vlečky nebo nákladíště a po jejich obsluze se vrací do výchozí stanice. Odbočuje-li vlečka na širé trati, musí míti vlečkové vlaky jízdní řády obsažené v sešitovém i nákretném jízdním řádu.

Vyžadují-li toho místní poměry (délka vlečky, sklonové poměry a pod.), třeba sestaviti jízdní řády i pro obsluhu vleček odbočujících z obvodu stanice.

870. Pro jízdy a výpravu vlečkových vlaků platí ustanovení pro pracovní vlaky s těmito odchylkami:

- a) vlečky, na nichž je dovolený postup podle čísla 845, jsou uvedeny v dodatku; podrobnosti jsou uvedeny v dopravním obsluhovacím řádu;
- b) za vlečkovým vlakem se smí vypraviti vlak i ve vzdálenosti hradel nebo hlásek, ale následný vlak smí odjeti ze stanice teprve tehdy, když vlečkový vlak odjel z vlečky nebo uvolnil trať vyhnutím na vlečku;
- c) pro vracející se vlečkové vlaky se dávají odhlášky vždy telefonicky.

Nakládání vozů na širé trati.

871. Nakládání vozů na širé trati na hlavních tratích je dovoleno jen při zachování ustanovení platných pro pracovní vlaky.

872. Na vedlejších tratích, kde není sklon větší než 10‰ , může ředitelství dovoliti, aby byly vozy pro naložení nebo vyložení ponechány na širé trati a dopraveny nejbližším vlakem do stanice.

Vozy ponechané na širé trati třeba brzditi aspoň 30% jejich celkové hrubé váhy a stále střežiti zaměstnancem, který je též povinen vozy podložiti.

Podrobnosti jsou uvedeny ve „Směrnících pro nakládku a vykládku železničních vozů na širé trati“.

ČÁST XIII.

VÝJIMKY Z PRAVIDELNÉHO PROVOZU.

Všeobecná ustanovení o výlukách kolejí.

Pojem výluky
koleje.

873. Výlukou koleje rozumíme opatření, jichž je třeba k zachování bezpečnosti provozu, nelze-li používat koleje traťové nebo staniční, a to buď zcela nebo zčásti.

Výluka koleje je buď „p ř e d v í d a n á“ nebo „n e p ř e d v í d a n á“.

Předvídaná výluka koleje.

Předvídané
výluky koleje.

877. Předvídané výluky kolejí jsou takové, které vyplývají z plánu investic, obnovy a udržování železničního svršku a které zpravidla rušivě zasahují do pravidelnosti provozu.

Tyto výluky nařizuje ředitelství „rozkazy o výlukách“.

Krytí
vyloučeného
místa a hlášení
začátku
výluky.

884. Před začátkem předvídané výluky koleje na širé trati zařídí dozorčí zaměstnanec krytí pracovního místa s obou stran.

Dozorčí zaměstnanec je povinen oznámiti před začátkem výluky oběma sousedním stanicím, strážníkům oddílu a závorářům, že výluka začíná. Nelze-li to sousedním stanicím ohlásit pro nemožné dorozumění, n e s m í s e s v ý l u k o u traťové koleje začít, a to ani tehdy, stanovilo-li ředitelství v rozkaze o výluce čas, kdy výluka koleje má začít. Traťová kolej se považuje pro výpravu vlaků za sjízdnu.

889. Ředitelství může v rozkazu o výluce dovoliti jízdu vlaků jedoucích na odbočku, vlečku, zastávku nebo nákladíště, které nejsou výlukou traťové koleje dotčeny.

Nepředvídaná výluka koleje.

Nepředvídaná
výluka koleje.

890. Nepředvídanou výlukou koleje rozumíme opatření, jež nutno učiniti, stane-li se kolej znenadání nesjízdnu.

891. Nesjízdná místa třeba ihned krýti podle návěstního předpisu. Přísluší to zaměstnanci, který nesjízdnost zjistil, nebo který se o ní první dověděl.

Krytí
nesjízdného
místa.

892. Zaměstnanec, který zjistil nesjízdnou kolej ve stanici, ohlásí to ihned výpravčímu. Jde-li o nesjízdné místo na trati, oznámí to výpravčím obou sousedních stanic a všem strážníkům oddílů a závorářům, případně dá podle ustanovení návěstního předpisu také návěst „Zastavte všechny vlaky“.

Hlášení
nesjízdného
místa.

Není-li telefonické dorozumění možné, podá zaměstnanec zprávu písemně oběma sousedním stanicím. Ve zprávě třeba vždy uvést, kde je nesjízdné místo, příčinu, rozsah nesjízdnosti a na dvoukolejně trati také, o kterou kolej jde.

Jízdy po nesprávné koleji.

894. Je-li třeba jeti na širé trati dvoukolejně trati po jedné z obou kolejí směrem, pro něž tato kolej není určena, rozeznáváme:

Pojem jízdy
po nesprávné
koleji.

- a) předvídanou jízdu po nesprávné koleji,
- b) nepředvídanou jízdu po nesprávné koleji.

897. Při jízdě po nesprávné koleji ze stanice do stanice se oddílová návěstidla, pokud lze, obsluhují. Také vjezdová a odjezdová návěstidla, která nejsou závislá na výměnách, se obsluhují. U návěstidel, jež nelze obsluhovat, se dávají vlaku ruční návěsti podle návěstního předpisu.

Obsluha
hlavních
návěstidel.

Na tratích s hradly se řídí sled vlaků podle ustanovení pro hlásky.

898. Průvodčí vlaků s dopravou cestujících, které jedou po nesprávné koleji, jsou povinni včas upozornit cestující, na které straně se vystupuje z vlaku na zastávkách.

Zpravení
cestujících.

Předvídané jízdy vlaků po nesprávné koleji.

899. Je-li pro předvídanou výlukou jedné koleje na dvoukolejně trati nutno, aby vlaky jely po nesprávné koleji, nařídí tuto jízdu ředitelství rozkazem o výluce, a je-li třeba, vydá včas ve vhodné úpravě sešitový i nákrešný „výlukový jízdní řád“.

Výlukový
jízdní řád.

Křížování, stanovená výlukovým jízdním řádem, jsou pravidelná.

Výprava vlaků
osobní
dopravy
s náskokem.

900. Při výpravě vlaků podle výlukového jízdního řádu, jenž se neoznamuje závazně veřejnosti ani poště, je dovoleno

vypraviti s náskokem i vlaky, které při pravidelném provozu nesmějí odjeti s náskokem, avšak ne dříve, než stanoví jízdní řád, platný pro dvoukolejný provoz.

Zpravení vlaku. 902. O předvídaných jízdách vlaků po nesprávné koleji je třeba zpravit vlakvedoucí a strojvedoucí dotčených vlaků obou směrů rozkazem V již v poslední úsekové stanici, nebo výchozí stanici vlaku, je-li blíže; tyto stanice doručí vlakvedoucímu a strojvedoucímu výlukový jízdní řád. Vlakvedoucí odevzdá oba výlukové jízdní řády za místem výluky v nejbližší úsekové nebo konečné stanici, je-li blíže, pro zpravení vlaků opačného směru.

Nepředvídané jízdy vlaků po nesprávné koleji.

**Kdy nastane
nepředvídaná
jízda
po nesprávné
koleji.**

903. Nepředvídaná jízda vlaků po nesprávné koleji je nutná, protože

- a) správná kolej je náhle nesjízdná, nebo je na ní překážka anebo
- b) uvázl na správné koleji vlak pro závalu, která sice nevylučuje jeho další jízdu, ale svým trváním může mít podstatně nepříznivý vliv na jízdu následných vlaků.

**Zpravení
vlaku.**

906. Jízda po nesprávné koleji se nařídí vlakvedoucímu a strojvedoucímu rozkazem V, a to jen pro jízdu do sousední stanice.

907. Vlaky opačného směru, jedoucí po správné koleji, zpravit se rozkazem V záznamem: „Vlaky z Drahonice do Busínova jedou po nesprávné koleji.“ Tímto rozkazem zpravit vlaky výpravčí stanice přechodové; vlaky touto stanicí projíždějící mohou být zpraveny již ve stanici, kde naposledy zastavují. Nabyli-li výpravčí přechodové stanice jistoty, že vyzvaná stanice vlak zpravila, nemusí jej ve své stanici zdržeti.

**Zastavování
ve stanicích.**

909. Dokud je jedna kolej z jakýchkoliv příčin nepoužitelná, musí každý vlak, jedoucí po nesprávné koleji, zastaviti ve všech stanicích nyní jednokolejného úseku.

**Výprava vlaků,
uvázne-li vlak**

911. Pro jízdy vlaků po nesprávné koleji, nařízené proto, že na správné koleji uvázl vlak, platí ještě tato ustanovení:

- a) vlaky, jedoucí po nesprávné koleji, se vypravují ve vzdálenosti stanic. Oddílová návěstidla pro ně neplatí; na správné koleji.
- b) vlak, jedoucí po nesprávné koleji, musí zastaviti v úrovni vjezdového návěstidla, i kdyby ukazovalo „Volno“, pokud není pro vjezd s nesprávné koleje samostatného vjezdového návěstidla; svolení k vjezdu do stanice dostane u návěstidla rozkazem V;
- c) výpravčí nařídí vlakvedoucímu a strojvedoucímu jízdu po nesprávné koleji rozkazem V zpravidla tohoto znění: „Na správné koleji v km 75,6 uvázl vlak 7145; jeďte z Plánčic do Rybného po nesprávné koleji. Oddílová návěstidla neplatí. Před stanovištěm vjezdového návěstidla v Rybném zastavte, i kdyby bylo v poloze „Volno“. Do stanice smíte vjeti jen na rozkaz V, doručený u vjezdového návěstidla“;
- d) výpravčí, který přijal nabízený vlak po nesprávné koleji, smí mu dáti svolení k vjezdu do stanice podle b) jen tehdy, není-li třeba se obávati jeho možného ohrožení současným příjezdem vlaku po správné koleji.

Výluka služby na hradlech a hláskách v určitých částech dne.

912. Hradla a hlásky, kterých není v určitých částech dne třeba k řízení sledu vlaků, nemusí býti v těchto dobách obsazeny.

919. Nehlásí-li strážník oddílu ve stanovený čas opětný nástup služby, zpraví se vlakvedoucí a strojvedoucí rozkazem V: „Na hradle (hlásce) Jezero mezi stanicemi Plavy a Lesná je výluka hláskové služby. Oddílové návěstidlo tohoto hradla (hlásky) neplatí.“ Postup, neohlásil-li strážník oddílu nástup služby.

920. Stanoviště hradel a hlásek, na kterých je výluka služby, jakož i doba trvání výluky oznamuje ředitelství v doplňku. Vyznačení výluk.

Kromě toho tyto hlásky a hradla se označí v sešitových jízdních řádech všech vlaků dotčených výlukou, ve sloupci „dopravný“ znaménkem *.

Výluka dopravní služby ve stanicích.

921. Není-li třeba v určitých částech dne vykonávati v některých stanicích dopravní službu za vlakové dopravy,

nemusí býti v této době stanice obsazeny výpravčími ani výhybkáři.

**Zákaz
křížování
a předjíždění.**

922. V době výluky dopravní služby nesmí v dotčených stanicích vlaky křížovati ani předjížděti.

**Posun v době
výluky.**

923. Posun, při němž je třeba měnit polohu výměn ve stanicích s ústředními stavědly je dovolen jen tehdy, je-li ve službě výhybkář. Ve stanicích s místně stavěnými výměnami je dovolen posun i bez přítomnosti výhybkáře.

Vozy smějí býti při posunu odstaveny jen na manipulační kolej. Po ukončení posunu odpovídá vlakvedoucí spolu s výhybkářem za to, aby po ukončeném posunu byly dopravní koleje volné, výměny správně postaveny a zajištěny v poloze nařízené rozkazem o výluce dopravní služby.

**Výprava
následných
vlaků.**

924. Je-li v některé stanici výluka dopravní služby, vypravují se vlaky ve vzdálenosti stanic obsazených výpravčími, nenařídilo-li ředitelství, aby po dobu této výluky ve stanici byla tam vykonávána hlásková služba.

**Začátek
dopravní
služby.**

929. Dokud výpravčí neohlásil začátek dopravní služby telefonicky, případně písemně podle posledního odstavce č. s. 1013, nesmí se vjezdová návěstidla obsluhovati, ani s nich odstraniti „Znamení neplatnosti“.

931. Zpožděné vlaky, které měly jeti podle jízdního řádu v době výluky dopravní služby a pojedou teprve v době, kdy stanice je opět dopravně obsazena, musí býti o tom zpraveny rozkazem V výpravčím předchozí stanice: „Stanice Blaník je dopravně obsazena. Vjezdové (odjezdové) návěstidlo pro váš vlak již platí.“ Nelze-li již vlak o tom zpravit, smí se začíti s pravidelnou obsluhou návěstidel až po jeho příjezdu do stanice.

**Vyznačení
výluky.**

932. Ředitelství uvede určené stanice, ve kterých se vylučuje dopravní služba v doplňku a v sešitovém jízdním řádu obdobně podle čísla 920.

Byla-li stanice na dobu výluky dopravní služby prohlášena za hradlo (hlásku), uvede se kromě znaménka \square vedle názvu dopravní, ještě v poznámce, které hlavní návěstidlo je neplatné a které platí jako oddílové.

Dopravní klid.

**Kdy se zavede
dopravní klid.**

933. Nejezdí-li na trati nebo na některém úseku trati v určité části dne žádné vlaky, není tato trať nebo příslušný tratový úsek v této době obsazen dopravními zaměstnanci ve stanicích ani strážníky oddílu a závoráři. Doby doprav-

ního klidu na tratích stanoví ředitelství v doplňku. Případná potřebná opatření pro stanice podle místních poměrů nařídí ředitelství v „Rozkaze o dopravním klidu“.

934. Před započítím dopravního klidu musí být výměny postaveny a zajištěny pro případný průjezd pomocného vlaku.

Opatření před započítím dopravního klidu.

Nepřenosná návěstidla se ponechají v době dopravního klidu v základní poloze, neopatřují se „Znamením neplatnosti“, za tmy se neosvětlují.

935. V době určené pro dopravní klid je dovoleno vypraviti mimořádný vlak jenom tehdy, bylo-li možno jeho jízdu ohlásiti ještě v době, kdy stanice jsou obsazeny výpravčími. V takovém případě musí dopravní zaměstnanci zůstatí ve službě nebo se do ní dostaviti tak včas, aby jízda mimořádného vlaku mohla být nerušeně provedena. Služba může být ukončena, když za vlakem došla odhláška.

Jízda mimořádného vlaku.

936. V době dopravního klidu může být výjimečně bez předchozího ohlášení stanicím vypraven pomocný vlak, mohou-li se o jeho jízdě vzájemně dohodnouti stanice obsazené výpravčími. Vlakové mužstvo musí být zpraveno rozkazem V, na př.:

Jízda pomocného vlaku.

„Mezi stanicemi Lešetín a Lesov je dopravní klid. Největší dovolená rychlost 40 km/h. Hlavní návěstidla neobsazených dopravní Borek a Luka neplatí! Jeďte se zvýšenou opatrností!“

Jsou-li na trati přejezdy se závorami, doplní se znění rozkazu V takto:

„Před přejezdy dávejte opakovanou návěst „Pozor“ až k přejezdům a jeďte takovou rychlostí, abyste mohli včas zastavit před případnou překážkou na přejezdu.“

ČÁST XIV.

JÍZDY DROBNÝCH VOZIDEL.

**Přivěšování
k vlaku.**

940. Přivěšovati drobná vozidla k vlakům je zakázáno.

**Jízdy
drobných
vozidel
jako vlaky.**

942. Je-li to účelné, smí jeti motorový vozík a motorová dresina samostatně jako vlak, vyjímajíc rychlík, není-li jejich největší dovolená rychlost menší než rychlost, stanovená jízdním řádem určeného vlaku. Rychlost se zjistí z nápisu na motorovém drobném vozidle.

Ústřední ředitelství určí motorové dresiny, které smějí jeti samostatně i jako rychlíky. Tyto dresiny jsou označeny na boční stěně na bílém podkladu červeně „R“ (rychlík) a číslem vyjadřujícím rychlost.

ČÁST XV.

JÍZDY VLAKŮ A DROBNÝCH VOZIDEL ZA NEMOŽNÉHO DORCZUMĚNÍ.

982. Nastane-li nemožné dorozumění, t. j. nelze-li vlak nabídnouti a přijmouti anebo nedošla-li odhláška, udržuje se provoz „jízdu podle rozhledu“.

Jízda podle rozhledu.

Jízdy vlaků a drobných vozidel obačných směrů, jedoucích při jednokolejném provozu po téže koleji, zajišťují se kromě toho ještě používáním „Povolenek“.

Povolenky.

983. Všichni dopravní zaměstnanci si musí býti vědomi toho, že nemožné dorozumění nastává za různých okolností, které nelze všechny vyčerpati a určit pro ně přesný postup v této části. Je proto nutné, aby si zaměstnanci byli vědomi, že bezpečnost dopravy závisí hlavně na přesném, svědomitém a ostražitém výkonu služby a že musí dopravní službu vykonávat podle svého nejlepšího vědomí a svědomí, ovšem vždy při dodržení zásadních ustanovení této části.

Výkon služby za nemožného dorozumění.

Jízdy podle rozhledu.

984. Jeti „podle rozhledu“ znamená, že rychlost jízdy vlaku musí býti podle rozhledových poměrů v mezích největší dovolené rychlosti a jízdu krokem upravena tak, aby vlak mohl zastaviti za všech okolností včas a bezpečně před překážkou, vyskytnuvši se na trati.

Rychlost vlaku za jízdy podle rozhledu.

985. Největší dovolené rychlosti při jízdě podle rozhledu jsou

- a) za dne 30 km/h
- b) za tmy a počasí, jež omezuje rozhled . . . 15 km/h.

986. Jízdu podle rozhledu nařídí výpravčí vlakovému mužstvu ústně a rozkazem Op vždy jen do sousední stanice, v níž musí vlak zastaviti, i kdyby měl podle jízdního řádu projížděti.

Výprava vlaku při jízdě podle rozhledu.

Jezdí-li vlaky podle rozhledu, musí býti jejich jízdy řízeny tak, aby výkonnost trati co do počtu vlaků byla pokud možno zachována.

987. Jestliže strážník oddílu neobdržel odhlášku pro nemožné dorozumění, ačkoliv ji sám dal, zadrží následný vlak. Nemá-li vlakvedoucí rozkaz V se zprávou, že přechází vlak již dojel do sousední stanice, nebo rozkaz Op k jízdě podle rozhledu, nařídí jízdu podle rozhledu a vydá rozkaz Op sám.

Obsluha
a platnost
hlavních
návěstidel.

988. Za jízdy podle rozhledu všech na návěstidla platí. Ukazuje-li však hlavní návěstidlo „Volno“, neznamená to, že příští oddíl je volný.

989. Vjezdové (cestové) návěstidlo se postaví za vlakem do polohy „Stůj“ ihned, jakmile je vlaková lokomotiva minula. Odjezdové návěstidlo se obsluhuje pravidelně. Oddílová návěstidla se ponechají v poloze „Volno“. Zastaví-li však vlak za oddílovým návěstidlem na dohled strážníka oddílu, musí býti oddílové návěstidlo postaveno do polohy „Stůj“ a v této poloze ponecháno tak dlouho, dokud stojící vlak neodjel.

990. U hlavních návěstidel, která nelze postavit do polohy „Volno“, dá se vlaku svolení k další jízdě ruční návěstí. Tato ruční návěst se dává tak dlouho, dokud vlaková lokomotiva neminula hlavní návěstidlo.

Označení vlaku
návěstmi.

992. Na tratích s nepřehlednými tunely musí býti začátek vlaku i za dne označen návěstními znaky určenými pro tmu. Návěstník musí poslední vůz označiti i za dne aspoň ruční svítilnou, červeně zacloněnou.

Výkon služby
vlakového
mužstva.

993. Vlakvedoucí zpraví o jízdě podle rozhledu strojvedoucího v čele vlaku a u vlaku s postrkem i strojvedoucího postrkové lokomotivy a průvodčí, zejména návěstníka. Návěstník a u vlaku s postrkem také strojvedoucí postrkové lokomotivy, je povinen pozorovati stále trať za vlakem a v případě, že se blíží následný vlak, dává mu návěstník návěst „Stůj“, strojvedoucí postrkové lokomotivy návěst „Pozor“.

994. Za jízdy podle rozhledu zaujme vlakvedoucí stanoviště na lokomotivě na straně topičově, u motorových vlaků na stanovišti strojvedoucího a spolu se strojvedoucím pozoruje stále se zvýšenou pozorností trať. Zjištěné mimořádnosti si ihned ohlásí.

U vlaků doprovázených jen vlakvedoucím zaujme vlakvedoucí stanoviště na posledním voze a přísluší mu i povinnosti návěstníka podle čís. 993.

955. Doprava zátěže strojovými vlaky a doprava náběžníků za jízdy podle rozhledu je zakázána.

996. Prvnímu vlaku, který jede podle rozhledu, nařídí výpravčí záznamem v rozkaze Op, aby zpravil strážníky oddílu a závoráře o jízdě vlaku podle rozhledu. Může se tak státi buď ústně nebo návštějí parní píšťalou (houkačkou) „Vlak jede podle rozhledu“.

Zpravení
traťových
zaměstnanců.

997. Obsluha závor za nemožného dorozumění:
Zaměstnanci obsluhující závory jsou povinni sledovati stále se zvýšenou pozorností trať, aby závory mohli včas uzavřítí před blížícím se vlakem.

Obsluha
závor.

Jelikož tito zaměstnanci nemohou býti zpravováni o jízdě vlaků, musí strojvedoucí upravití rychlost vlaku tak, aby mohl včas zastavití před překážkou na přejezdu.

Při jízdě vlaku podle rozhledu smějí býti závory otevřené podle potřeby otevřeny jenom tehdy, je-li rozhled na trať tak příznivý, že blížící se vlak může býti zpozorován tak včas, aby chodec nebo provoz mohl bezpečně minouti trať.

Povolenky.

998. Povolenka je písemné oprávnění k výpravě vlaků za nemožného dorozumění při jednokolejném provozu mezi dvěma sousedními stanicemi.

Účel
povolenky.

1009. Vydal-li výpravčí vlakvedoucímu povolenku, zapisí do rozkazu Op: „Povolenku odevzdejte ve stanici Libín“ (název sousední stanice).

1010. Po příjezdu vlaku do sousední stanice odevzdá vlakvedoucí povolenku ihned a bez vyzvání výpravčímu. Nestane-li se tak, je výpravčí povinen dotázati se po volence a písemných zprávách.

1013. Nastane-li nemožné dorozumění na trati, na které je v některé stanici zavedena výluka dopravní služby, nesmí výpravčí v této stanici ukončití dopravní službu. Do této stanice smí býti vypraven vlak jen ze stanice, která má povolenku pro tento úsek. Výpravčí nařídí jízdu podle rozhledu rozkazem Op a zpraví vlakvedoucího a strojvedoucího rozkazem V:

Výprava vlaků
za nemožného
dorozumění
při výluce
dopravní
služby.

„Stanice Mančice je dopravně obsazena. Vjezdové (odjezdové) návštějídlo pro váš vlak platí.“

Nastane-li nemožné dorozumění až po zahájení výluky dopravní služby, nebo neohlásil-li výpravčí nástup po výluce dopravní služby, smí vypravití vlak jen stanice, která

má povolenku, platnou pro jízdu do stanice s výlukou dopravní služby. Výpravčí vydá rozkaz Op pro jízdu podle rozhledu a rozkazem V nařídí vlakvedoucímu, aby povolal do služby výpravčího. Z této stanice smí pak vlak odjet jen se svolením výpravčího.

Když výpravčí nastoupil službu, uvědomí o tom písemně prostřednictvím vlakvedoucích sousední stanice.

ČÁST XVI.

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.

Všeobecná ustanovení.

1020. Došlo-li na širé trati k nehodě a mimořádné poruše v dopravě vlaků, jakož i nastaly-li takové události, které by mohly přivoditi nehody nebo poruchy (na př. sesouvání půdy, záplavy a pod.), je třeba ohlásiti to co nejdříve výpravčímu nejbližší stanice, který neprodleně zpraví přednostu.

Hlášení nehody.

1024. Při nehodách na širé trati řídí záchranné práce až do příchodu přednosty stanice anebo přednosty traťové stavební správy vlakvedoucí, při čemž se stará:

Povinnosti vlakvedoucího při nehodách na širé trati.

- a) o odvrácení dalšího nebezpečí nebo zvětšení škody a krytí místa nehody;
- b) o zasazení vlakového mužstva (i zaměstnanců lůžkových a jídelních vozů a pomocníků, hlásících se z cestujících a z okolí);
- c) o opatření záchranných pomůcek a pokrývek, též i z lůžkových vozů;
- d) o uzavření místa nehody a o zajištění stop a věcí doličných;
- e) o osvětlení místa nehody;
- f) o uklidnění cestujících.

Je-li přítomno více vlakvedoucích, dohodnou se mezi sebou, kdo bude řídit záchranné práce.

1025. Zevnější stopy po nehodě mají se ponechatj nezměněny až do ukončení úředního vyšetřování, pokud neruší další provoz nebo neohrožují bezpečnost dopravy, nebylo-li odpovědnými orgány určeno jinak.

Zajištění stop.

1026. Předpis „První pomoc při úrazech a náhlých onemocněních, záchranná zařízení železniční“ stanoví, kterými záchrannými prostředky a pomůckami musí býti opatřeni

Záchranná zařízení.

a jak se mají chovati zaměstnanci při zachraňovacích pracích.

Jaký postup třeba zachovati, je-li doprava přerušena, stanoví „Předpis o dopravních nehodách na drahách“.

Opatření za
mimořádných
povětrnostních
poruch.

1027. Za prudkého větru je třeba věnovati zvýšenou pozornost vysoko naloženým lehkým nákladům (seno, sláma, kůra a pod.) a vozům krytým plachtami. Dveře krytých vozů, i vozů po zotřené desinfekci, musí býti uzavřeny.

1028. Za mimořádných povětrnostních poruch (na př. při průtrži mračen nebo za vichřice), které by byly s to přivoditi nesjízdnost trati, je výpravčí povinen odložit odjezd vlaku ze stanice až dojde zpráva, že je trať sjízdná. Není-li spolehlivých zpráv o dobrém stavu trati, budiž zavedena jízda lokomotivou na přezkoumání trati.

Za všech okolností nařídí výpravčí vlakvedoucímu a strojvedoucímu rozkazem V, aby jeli na ohrožené trati opatrně a věnovali zvýšenou pozornost stavu trati a návěstem.

Opatření v zimní době.

1033. Vlakové mužstvo je povinno si všimati za jízdy vlaku sněhových poměrů na širé trati a ohlásiti své poznatky v nejbližší stanici, ve které vlak zastaví.

Prorážení
závějí vlakem.

1038. Zastavil-li vlak na širé trati, protože se strojvedoucí obává, aby neuvázl ve sněhu anebo protože strážník oddílu nebo závorář dal z téhož důvodu návěst „Stůj“, rozhodne strojvedoucí po vzájemné dohodě s vlakvedoucím, zda má býti sněhová překážka prorážena celým vlakem nebo jen lokomotivou.

Kdyby vzhledem k různým okolnostem nebylo radno se o to pokusiti, nebo nepodařilo-li se prorazití závěje, má se vlak podle možnosti vrátiti, při čemž nutno zachovati příslušná ustanovení pro návrat vlaku s trati.

Za pomoci postrkové lokomotivy, nebo lokomotivy zařazené mezi vozy, nesmí se závěj nikdy prorážeti.

Jízda
pojízdných
sněhových
pluhů.

1039. Pojízdný sněhový pluh lze přidati jen k vlakům, které nedopravují cestující a které pak nesmějí jeti rychlostí větší než 30 km/h. Sněhový pluh se zařadí přímo před lokomotivu.

1040. Na jízdu sněhového pluhu, který jede uvolniti trať, nutno nazírati jako na pomocný vlak.

1042. Každou zvláštní jízdu sněhového pluhu musí doprovázeti vlakvedoucí.

Na tratích, kde má pluh pracovat, musí býti doprovázen odpovědným technickým zaměstnancem traťové stavební správy, znalým místních poměrů a obeznámeným s překážkou. Tento zaměstnanec odpovídá za bezpečnost pracujících a řídí práci pluhu.

Podle okolností se rozhodne případ od případu, má-li se jízdě účastniti též zaměstnanec vozební služby.

1043. Za jízdy pojízdného sněhového pluhu dává strojvedoucí často návěst „Pozor“, zvláště je-li rozhled omezen, aby upozornil dělníky na trati.

1044. Použije-li se pro zvláštní jízdu sněhového pluhu dvou lokomotiv, postaví se tendry k sobě.

1045. Je-li obava, že by pluh, jedoucí před vlakem, mohl na trati uváznouti, je nutno vyslati zároveň pracovní četvu s potřebným nářadím; je-li třeba, zařadí se pro ni vůz za lokomotivu.

1046. O použití a obsluze sněhových pluhů a sněhometů různých soustav platí zvláštní předpis.

O dopravě cestujících a věcí, je-li trať nesjízdná.

1047. Byl-li zadržen vlak s dopravou cestujících, zavadel a pošty pro nesjízdnost trati a nelze-li přejíti nesjízdné místo pěšky, postará se železnice podle možnosti a na svůj účet o náhradní dopravu potřebným počtem motorových vozidel, povozů a pod. na místo, odkud je možno opět použití vlaků.

Náhradní
doprava.

Poštovní zaměstnanec, jemuž přísluší dozor na zásilky mu svěřené, ručí za ně i za zmíněné náhradní dopravy.

Veškeré výdaje, spojené s náhradní dopravou pošty (vozidla, různé výpomoci a pod.), přiučtuje železnice poštovní správě; proto je potřeba, aby poštovní zaměstnanci potvrdili příslušné výkony.

1048. Cestujícím, kteří čekají na další přepravu, je třeba oznámiti docházející zprávy, které souvisí s možností další dopravy.

1049. Je-li ve vlaku, zadrženém pro nesjízdnost trati, objemné a těžké zboží, jež by bylo možno přenášeti jen s vel-

kou námahou, oznámí to vlakvedoucí oběma sousedním stanicím.

Podle možnosti je nutno vždy ihned zařídit vše, čeho je nezbytně třeba pro ochranu zboží (na př. péče o dobytek).

Ujetí vozidel. Přetržení vlaku.

Hlášení,
ujela-li
vozidla.

1051. Zaměstnanec, který zpozoroval, že ujela vozidla a nemůže je sám zastavit, je povinen s největším urychlením uvědomit o tom staniční a traťové zaměstnance nebo zařídit, aby byli uvědoměni. Neprodleně je třeba zpravit i sousední stanici a oznámit jí, zda jsou na vozidlech lidé a jde-li o dvou- nebo více kolejnou trať, po které koleji vozidla jedou.

Povinnosti
zaměstnanců,
ujela-li
vozidla.

1052. Jakmile výhybkáři, strážníci oddílu a závoráři zvědí, že ujela vozidla nebo část vlaku, uzavřou neprodleně závory a snaží se vozidla zastavit.

Možno-li soudit podle sklonu trati, že vozidla jedou proti vlaku, jest strážník oddílu nebo závorář povinen, neprodleně sjednat s výpravčím zadní stanice návrat vlaku a zastavit vlak; obdržel-li souhlas, vyzve vlakvedoucího, aby vlak sunul zpět.

Nemůže-li strážník oddílu nebo závorář sjednat sunutí vlaku bez průtahů přímo se zadní stanicí, vyžádá si souhlas od nejbližšího strážníka oddílu, který je povinen sjednat sunutí do dalšího oddílu, případně až do stanice. Svolení k jízdě kolem oddílového návěstidla dá couvajícím vlaku ruční návěstí „Volno“.

Nelze-li sjednat souhlas k sunutí nebo nemůže-li vlak z jakýchkoli důvodů sunouti zpět, je třeba zajistit vlak popojetím vyvěšené lokomotivy. Osoby, jedoucí vlakem, je třeba ihned vyzvat, aby vystoupily.

1053. Byli-li zaměstnanci ve stanici zpraveni o ujetí vozidel, jsou povinni učinit ihned všechna vhodná opatření, aby zastavili ujeví vozidla, aniž tím ohrozí sebe a osoby, které snad jsou na těchto vozidlech nebo v nich.

Zastavení
ujevších
vozidel.

1054. K zastavení vozidel, která ujela, je třeba volit prostředky podle okolností. Není-li po ruce zvláštních pomůcek, hromadí se na kolejnice různé překážky, jako šterk, hlína, pražce a pod., pokud čas stačí.

1055. Zaměstnanec, který zastavil ujeví vozidla, je zajistí, a je-li v blízkosti telefon, případ ohlásí sousedním stanicím. Potom podle zprávy výpravčího očekává pomocnou

lokomotivu ve vzdálenosti 200 m od stojících vozidel. Nemož-li případ ohlásiti, kryje stojící vozidla třaskavkami na 1000 metrů z obou stran.

1056. Ve stanici se položí co nejvíce zářezek na obě kolejnice, a to pokud možno na volné, pro dopravu méně důležité koleji.

Nelze-li s naprostou jistotou očekávat, že vozidla budou ve stanici zastavena a jede-li vlak do sousední stanice anebo ze sousední stanice, anebo hrozí-li jiná srážka, způsobí se vyšinutí vozidel buď tím, že se přestaví na polovic výměna vedoucí na postranní kolej, nebo též jiným vhodným způsobem.

Vozidla, na nichž nejsou osoby, lze vpustiti na kusou kolej.

1057. Oddělí se vozy od vlaku za jízdy, jsou průvodčí na nich umístění, povinni je ihned zabrzditi. Po zastavení návěstník postupuje podle čís. 1055.

Postup při
přetržení
vlaků.

1058. Návěst „Stůj“ přednímu dílu přetrženého vlaku smí se dáti jen tehdy, je-li jisté, že oddělená část vlaku stojí, nebo že se od vlaku vzdaluje.

1059. Zpozoroval-li strojvedoucí roztržení vlaku, dá ihned návěst „Pozor“; průvodčí na části vlaku, jež zůstala spojena s lokomotivou, jsou povinni obsluhovatí brzdy přesně podle návěstí, dávaných strojvedoucím.

1060. Jedou-li vozidla za vlakem, upraví se podle možnosti jeho rychlost tak, aby oddělená vozidla mohla jej dostihnouti a najeti naň bez velkého nárazu. Stalo-li se tak, vlak zastaví, části vlaku se spojí a vlak jede dále.

Bylo-li zjištěno, že vozidla stojí, sune část vlaku s lokomotivou opatrně zpět. Vlakvedoucí zařídí, aby nedošlo k nehodám na přejezdech nebo při najetí na oddělenou část vlaku.

Vzdalují-li se oddělená vozidla od vlaku, dojede vlak k nejbližšímu telefonu a vlakvedoucí podá zprávu podle čísla 1051.

1061. Oddělí-li se příprěžní lokomotiva, je třeba vlak co nejrychleji zastaviti. Strojvedoucí příprěžní lokomotivy nesmí zastaviti dříve než vlak.

Přetrhne-li se vlak s postrkem, je třeba oddělenou část opatrně zastaviti, při čemž třeba dbáti ustanovení čís. 1058.

Pomocné vlaky.

**Vyžádání
pomocného
vlaku s trati.**

1067. Se širé trati se požádá o pomocný vlak podle okolností buď telefonicky nebo písemně.

Ve zprávě budiž uvedeno, o jakou pomoc se žádá; jde-li o uváznuvší nebo nehodou postižený vlak, uvede se též jeho číslo, místo, kde vlak stojí a příčina přerušeni jízdy; žádá-li se o pomocnou lokomotivu, oznámí se též, zda má přijeti zpredu či zezadu.

Písemná zpráva se odešle vlakovou lokomotivou a není-li to možné, poslem.

Na dvou a více kolejných tratích je též dovoleno zastavit vlak, jedoucí na sousední koleji a poslati písemnou zprávu tímto vlakem do nejbližší stanice.

**Jízdní řád
pomocného
vlaku.**

1067. Se širé trati se požádá o pomocný vlak podle okolné trati, kde je třeba pomoci, podle vhodného jízdního řádu vlaku, obsaženého v sešitovém jízdním řádu.

Z této stanice na místo nehody se vypraví pomocný vlak podle zásad platných pro výpravu pracovních vlaků.

**Výprava
pomocných
vlaků.**

1077. Výpravčí v poslední stanici před místem nehody oznámí neprodleně sousední stanici čas odjezdu pomocného vlaku.

Vlakvedoucímu a strojvedoucímu pomocného vlaku oznámí tento výpravčí rozkazem V přesnou polohu místa, kde je očekávána pomoc a zařídí zároveň, aby vlak jel obzvláště opatrně a aby byla věnována zvýšená pozornost všem návěstem na širé trati.

1078. Výprava pomocného vlaku v době dopravního klidu řídí se ustanovením čísla 936.

1080. Byla-li překážka, pro kterou vlak uvázl na širé trati, odstraněna dříve, než byla ze stanice vypravěna žádaná pomocná lokomotiva, podá o tom vlakvedoucí telefonicky zprávu oběma sousedním stanicím a vyžádá si svolení k další jízdě od výpravčího v přední stanici.

Není-li možné telefonické dorozumění z nejbližšího stanoviště, opatřeného telefonem, smí vlak pokračovati v jízdě jen rychlostí nejvíce 5 km/h, a to teprve 15 minut po odchodu předeslaného posla. Vlakvedoucí je však povinen snažiti se o dorozumění se stanicí z každé další telefonní hovorny na širé trati.

Přílohy a vzorce.

Přílohy.

P R Í L O H A 1.

(k čís. 327.)

**Tabulky brzdících procent
pro zábrzdnou vzdálenost 400, 700 a 1000 m.**

1 a.

Zábrzdná vzdálenost 400 m.**Způsob brzdění I.**

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdící procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 6 | 6 | 6 | 8 | 11 | 16 | 21 | 28 | 36 | 46 | 56 | 67 | 80 | 83 | 110 | 131 |
| 1 | 6 | 6 | 6 | 9 | 12 | 17 | 23 | 29 | 37 | 47 | 58 | 69 | 82 | 96 | 112 | |
| 2 | 6 | 6 | 7 | 10 | 13 | 18 | 24 | 31 | 39 | 48 | 59 | 71 | 84 | 98 | 114 | |
| 3 | 6 | 6 | 8 | 11 | 14 | 19 | 25 | 32 | 40 | 50 | 61 | 72 | 85 | 100 | 117 | |
| 4 | 6 | 6 | 9 | 12 | 16 | 20 | 26 | 33 | 42 | 51 | 62 | 74 | 87 | 102 | 119 | |
| 5 | 6 | 7 | 10 | 13 | 17 | 22 | 28 | 35 | 43 | 53 | 64 | 76 | 89 | 104 | 121 | |
| 6 | 7 | 8 | 11 | 14 | 18 | 23 | 29 | 36 | 45 | 55 | 66 | 78 | 91 | 106 | 124 | |
| 7 | 8 | 9 | 12 | 15 | 19 | 24 | 30 | 37 | 46 | 56 | 67 | 79 | 93 | 109 | 126 | |
| 8 | 9 | 10 | 13 | 16 | 20 | 25 | 32 | 39 | 48 | 58 | 69 | 81 | 95 | 111 | 129 | |
| 9 | 10 | 12 | 14 | 18 | 22 | 27 | 33 | 41 | 50 | 60 | 71 | 83 | 97 | 113 | | |
| 10 | 11 | 13 | 15 | 19 | 23 | 28 | 34 | 42 | 51 | 61 | 72 | 84 | 99 | 115 | | |
| 11 | 12 | 14 | 16 | 20 | 24 | 29 | 36 | 44 | 53 | 63 | 74 | 86 | 101 | 118 | | |
| 12 | 13 | 15 | 17 | 21 | 25 | 30 | 37 | 45 | 54 | 64 | 76 | 88 | 103 | 120 | | |
| 13 | 14 | 16 | 19 | 22 | 27 | 32 | 39 | 47 | 56 | 66 | 78 | 90 | 105 | 123 | | |
| 14 | 15 | 17 | 20 | 23 | 28 | 33 | 40 | 48 | 57 | 67 | 79 | 92 | 107 | 125 | | |
| 15 | 16 | 18 | 21 | 24 | 29 | 35 | 42 | 50 | 59 | 69 | 81 | 94 | 109 | 127 | | |
| 16 | 17 | 19 | 22 | 25 | 30 | 36 | 43 | 51 | 60 | 71 | 83 | 96 | 111 | 129 | | |
| 17 | 18 | 20 | 23 | 27 | 32 | 37 | 44 | 53 | 62 | 73 | 85 | 98 | 113 | | | |
| 18 | 19 | 21 | 24 | 28 | 33 | 38 | 45 | 54 | 63 | 74 | 86 | 99 | 115 | | | |
| 19 | 20 | 22 | 25 | 29 | 34 | 40 | 47 | 56 | 65 | 76 | 88 | 101 | 118 | | | |
| 20 | 21 | 23 | 26 | 30 | 35 | 41 | 48 | 57 | 66 | 77 | 90 | 103 | 120 | | | |

Pokračování tab. 1 a.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdící procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|
| | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | 22 | 24 | 28 | 32 | 37 | 43 | 50 | 59 | 68 | 79 | 92 | 105 | | | | |
| 22 | 23 | 25 | 29 | 33 | 38 | 44 | 51 | 60 | 69 | 81 | 93 | 107 | | | | |
| 23 | 23 | 27 | 30 | 34 | 40 | 46 | 53 | 62 | 71 | 83 | 95 | | | | | |
| 24 | 24 | 28 | 31 | 35 | 41 | 47 | 54 | 63 | 73 | 85 | 97 | | | | | |
| 25 | 26 | 29 | 32 | 36 | 42 | 48 | 55 | 64 | 74 | 86 | 99 | | | | | |
| 26 | 27 | 30 | 34 | 38 | 44 | 50 | 57 | 66 | 75 | 87 | | | | | | |
| 27 | 28 | 31 | 35 | 39 | 45 | 52 | 59 | 68 | 77 | 89 | | | | | | |
| 28 | 29 | 32 | 36 | 40 | 46 | 53 | 61 | 70 | 79 | 91 | | | | | | |
| 29 | 30 | 33 | 37 | 41 | 47 | 54 | 62 | 71 | 81 | 93 | | | | | | |
| 30 | 31 | 34 | 38 | 42 | 48 | 55 | 63 | 72 | 82 | 94 | | | | | | |
| 31 | 33 | 36 | 40 | 44 | 50 | 57 | 65 | 74 | 84 | | | | | | | |
| 32 | 34 | 37 | 41 | 46 | 52 | 59 | 67 | 76 | 86 | | | | | | | |
| 33 | 35 | 38 | 42 | 47 | 53 | 60 | 68 | 77 | 88 | | | | | | | |
| 34 | 36 | 39 | 43 | 48 | 54 | 61 | 69 | 78 | 90 | | | | | | | |
| 35 | 37 | 40 | 44 | 49 | 55 | 62 | 70 | 80 | 91 | | | | | | | |
| 36 | 38 | 41 | 46 | 51 | 57 | 64 | 72 | 82 | 92 | | | | | | | |
| 37 | 39 | 42 | 47 | 52 | 58 | 66 | 74 | 84 | 94 | | | | | | | |
| 38 | 40 | 43 | 48 | 53 | 59 | 67 | 76 | 86 | 96 | | | | | | | |
| 39 | 41 | 44 | 49 | 54 | 60 | 68 | 77 | 87 | 98 | | | | | | | |
| 40 | 42 | 45 | 50 | 55 | 61 | 69 | 78 | 88 | 99 | | | | | | | |

Brzdící procenta pro vlaky na tratích o rozhodném sklonu větším než 40‰ určí ústřední ředitelství zvláštním nařízením pro jednotlivé tratě.

2 a.

Zábrzdňá vzdálenost 700 m.

Způsob brzdění I.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdicí procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | |
| 0 | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 11 | 14 | 18 | 23 | 28 |
| 1 | 6 | 6 | 6 | 7 | 9 | 12 | 15 | 19 | 24 | 29 |
| 2 | 6 | 6 | 6 | 8 | 10 | 13 | 16 | 20 | 25 | 31 |
| 3 | 6 | 6 | 7 | 9 | 11 | 14 | 18 | 22 | 27 | 32 |
| 4 | 6 | 6 | 8 | 10 | 12 | 15 | 19 | 23 | 28 | 34 |
| 5 | 7 | 7 | 9 | 11 | 13 | 16 | 20 | 24 | 29 | 35 |
| 6 | 7 | 8 | 10 | 12 | 15 | 18 | 21 | 26 | 31 | 36 |
| 7 | 8 | 9 | 11 | 13 | 16 | 19 | 23 | 27 | 32 | 38 |
| 8 | 9 | 10 | 12 | 14 | 17 | 20 | 24 | 29 | 34 | 39 |
| 9 | 10 | 11 | 13 | 16 | 18 | 22 | 26 | 30 | 36 | 41 |
| 10 | 11 | 12 | 14 | 17 | 19 | 23 | 27 | 31 | 37 | 43 |
| 11 | 12 | 13 | 15 | 18 | 21 | 24 | 28 | 33 | 39 | 44 |
| 12 | 13 | 14 | 16 | 19 | 22 | 25 | 29 | 34 | 40 | 45 |
| 13 | 14 | 16 | 18 | 20 | 23 | 27 | 31 | 36 | 41 | 47 |
| 14 | 15 | 17 | 19 | 21 | 24 | 28 | 32 | 37 | 42 | 49 |
| 15 | 16 | 18 | 20 | 23 | 26 | 30 | 34 | 39 | 44 | 51 |
| 16 | 17 | 19 | 21 | 24 | 27 | 31 | 35 | 40 | 45 | 52 |
| 17 | 18 | 20 | 22 | 25 | 28 | 32 | 37 | 42 | 47 | 54 |
| 18 | 19 | 21 | 23 | 26 | 29 | 33 | 38 | 43 | 48 | 55 |
| 19 | 20 | 22 | 24 | 27 | 31 | 35 | 39 | 45 | 50 | 57 |
| 20 | 21 | 23 | 25 | 28 | 32 | 36 | 40 | 46 | 51 | 58 |
| 21 | 22 | 24 | 27 | 30 | 33 | 37 | 42 | 47 | 53 | 60 |
| 22 | 23 | 25 | 28 | 31 | 34 | 38 | 43 | 48 | 54 | 61 |
| 23 | 24 | 27 | 29 | 32 | 36 | 40 | 45 | 50 | 56 | 63 |
| 24 | 25 | 28 | 30 | 33 | 37 | 41 | 46 | 52 | 58 | 65 |
| 25 | 26 | 29 | 31 | 34 | 38 | 42 | 47 | 53 | 59 | 66 |

Pokračování tab. 8 a.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdící procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | 105 | 110 | 115 | 120 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | |
| 0 | 34 | 41 | 48 | 57 | 66 | 77 | 88 | 95 | 104 | 114 | 125 |
| 1 | 35 | 42 | 50 | 58 | 68 | 78 | 90 | 96 | 105 | 116 | 128 |
| 2 | 37 | 44 | 51 | 60 | 69 | 80 | 91 | 98 | 107 | 118 | 130 |
| 3 | 38 | 45 | 53 | 62 | 71 | 82 | 93 | 100 | 109 | 120 | 133 |
| 4 | 40 | 47 | 54 | 63 | 73 | 83 | 94 | 101 | 111 | 121 | |
| 5 | 41 | 48 | 56 | 65 | 74 | 85 | 96 | 103 | 112 | 123 | |
| 6 | 43 | 50 | 58 | 67 | 76 | 87 | 97 | 105 | 114 | 125 | |
| 7 | 44 | 52 | 59 | 68 | 78 | 89 | 99 | 106 | 116 | 127 | |
| 8 | 46 | 53 | 61 | 70 | 80 | 91 | 100 | 108 | 118 | 129 | |
| 9 | 48 | 55 | 63 | 72 | 82 | 93 | 102 | 110 | 120 | 131 | |
| 10 | 49 | 56 | 64 | 74 | 83 | 94 | 103 | 111 | 121 | 133 | |
| 11 | 51 | 58 | 66 | 76 | 85 | 96 | 105 | | | | |
| 12 | 52 | 60 | 68 | 77 | 87 | 97 | 107 | | | | |
| 13 | 53 | 62 | 70 | 79 | 89 | 99 | | | | | |
| 14 | 55 | 63 | 71 | 80 | 91 | 100 | | | | | |
| 15 | 57 | 65 | 73 | 82 | 93 | 102 | | | | | |
| 16 | 58 | 66 | 75 | 84 | 94 | 103 | | | | | |
| 17 | 60 | 68 | 77 | 86 | 96 | 105 | | | | | |
| 18 | 62 | 69 | 78 | 87 | 97 | 107 | | | | | |
| 19 | 64 | 71 | 80 | 89 | 99 | | | | | | |
| 20 | 65 | 73 | 81 | 91 | 100 | | | | | | |
| 21 | 67 | 75 | 83 | 93 | 102 | | | | | | |
| 22 | 68 | 76 | 85 | 94 | 104 | | | | | | |
| 23 | 70 | 78 | 87 | 96 | | | | | | | |
| 24 | 72 | 80 | 89 | 98 | | | | | | | |
| 25 | 73 | 81 | 90 | 99 | | | | | | | |

8 a.

Zábrzdná vzdálenost 1000 .

Způsob brzdění I.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdicí procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | |
| 0 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 10 | 13 | 17 | 21 | 25 |
| 1 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 11 | 14 | 18 | 22 | 26 |
| 2 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 10 | 12 | 16 | 19 | 23 | 27 |
| 3 | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 11 | 14 | 17 | 21 | 24 | 29 |
| 4 | 6 | 6 | 6 | 7 | 9 | 12 | 15 | 18 | 22 | 26 | 30 |
| 5 | 6 | 6 | 7 | 8 | 11 | 13 | 16 | 19 | 23 | 27 | 31 |
| 6 | 6 | 7 | 8 | 10 | 12 | 14 | 17 | 21 | 24 | 28 | 33 |
| 7 | 6 | 8 | 9 | 11 | 13 | 15 | 18 | 22 | 26 | 30 | 34 |
| 8 | 7 | 9 | 10 | 12 | 14 | 17 | 20 | 23 | 27 | 31 | 35 |
| 9 | 9 | 10 | 11 | 13 | 15 | 18 | 21 | 24 | 28 | 32 | 37 |
| 10 | 10 | 11 | 12 | 14 | 16 | 19 | 22 | 25 | 29 | 33 | 38 |
| 11 | 11 | 12 | 13 | 15 | 17 | 20 | 23 | 27 | 31 | 35 | 39 |
| 12 | 12 | 13 | 14 | 16 | 18 | 21 | 24 | 28 | 32 | 36 | 41 |
| 13 | 13 | 14 | 15 | 17 | 20 | 23 | 26 | 29 | 33 | 38 | 42 |
| 14 | 14 | 15 | 17 | 18 | 21 | 24 | 27 | 30 | 34 | 39 | 43 |
| 15 | 15 | 16 | 18 | 20 | 22 | 25 | 28 | 32 | 36 | 40 | 45 |
| 16 | 16 | 17 | 19 | 21 | 23 | 26 | 29 | 33 | 37 | 41 | 46 |
| 17 | 17 | 18 | 20 | 22 | 24 | 27 | 31 | 34 | 38 | 43 | 48 |
| 18 | 18 | 19 | 21 | 23 | 25 | 28 | 32 | 35 | 39 | 44 | 49 |
| 19 | 19 | 20 | 22 | 24 | 27 | 29 | 33 | 37 | 41 | 45 | 50 |
| 20 | 20 | 21 | 23 | 25 | 28 | 30 | 34 | 38 | 42 | 46 | 51 |
| 21 | 21 | 23 | 24 | 26 | 29 | 32 | 35 | 39 | 43 | 48 | 53 |
| 22 | 22 | 24 | 25 | 27 | 30 | 33 | 36 | 40 | 44 | 49 | 54 |
| 23 | 23 | 25 | 26 | 29 | 31 | 34 | 38 | 42 | 46 | 51 | 56 |
| 24 | 24 | 26 | 27 | 30 | 32 | 35 | 39 | 43 | 47 | 52 | 57 |
| 25 | 25 | 27 | 28 | 31 | 33 | 36 | 40 | 44 | 48 | 53 | 58 |

Pokračování tab. 3 a.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdicí procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | 105 | 110 | 115 | 120 | 125 | 130 | 135 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 29 | 35 | 40 | 46 | 52 | 59 | 66 | 74 | 83 | 92 | 100 | 110 | 123 |
| 1 | 31 | 36 | 41 | 47 | 54 | 60 | 68 | 76 | 85 | 94 | 102 | 112 | 126 |
| 2 | 32 | 37 | 43 | 49 | 55 | 62 | 70 | 78 | 87 | 96 | 104 | 114 | 129 |
| 3 | 34 | 39 | 44 | 50 | 57 | 64 | 72 | 80 | 89 | 98 | 105 | 116 | 132 |
| 4 | 35 | 40 | 46 | 52 | 58 | 65 | 73 | 82 | 91 | 100 | 107 | 119 | |
| 5 | 36 | 42 | 47 | 54 | 60 | 67 | 75 | 83 | 93 | 101 | 109 | 121 | |
| 6 | 38 | 43 | 49 | 55 | 62 | 69 | 77 | 85 | 95 | 102 | 111 | 123 | |
| 7 | 39 | 44 | 50 | 57 | 63 | 70 | 78 | 87 | 97 | 104 | 112 | 126 | |
| 8 | 40 | 46 | 52 | 58 | 65 | 72 | 80 | 89 | 99 | 105 | 114 | 128 | |
| 9 | 42 | 48 | 54 | 60 | 67 | 74 | 82 | 91 | 100 | 107 | 116 | 130 | |
| 10 | 43 | 49 | 55 | 61 | 68 | 75 | 83 | 93 | 101 | 108 | 118 | 132 | |
| 11 | 45 | 50 | 57 | 63 | 70 | 77 | 85 | 95 | 102 | 110 | 120 | | |
| 12 | 46 | 52 | 58 | 64 | 71 | 79 | 87 | 96 | 102 | 111 | 121 | | |
| 13 | 48 | 53 | 60 | 66 | 73 | 81 | 89 | 98 | 103 | 113 | | | |
| 14 | 49 | 54 | 61 | 67 | 74 | 82 | 90 | 99 | 104 | 114 | | | |
| 15 | 50 | 56 | 63 | 69 | 76 | 84 | 92 | | | | | | |
| 16 | 51 | 57 | 64 | 70 | 78 | 86 | 94 | | | | | | |
| 17 | 53 | 59 | 66 | 72 | 80 | 88 | 96 | | | | | | |
| 18 | 54 | 60 | 67 | 74 | 81 | 89 | 97 | | | | | | |
| 19 | 56 | 62 | 69 | 76 | 83 | 91 | 98 | | | | | | |
| 20 | 57 | 63 | 70 | 77 | 84 | 92 | 99 | | | | | | |
| 21 | 59 | 65 | 72 | 79 | 86 | 94 | | | | | | | |
| 22 | 60 | 66 | 73 | 80 | 87 | 96 | | | | | | | |
| 23 | 62 | 68 | 75 | 82 | 89 | 97 | | | | | | | |
| 24 | 63 | 69 | 76 | 83 | 91 | 98 | | | | | | | |
| 25 | 64 | 70 | 77 | 84 | 92 | 99 | | | | | | | |

1 b.

Zábrzdná vzdálenost 400 m.

Způsob brzdění II.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdicí procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | |
| 0 | 6 | 6 | 6 | 8 | 12 | 18 | 26 | 35 | 47 | 61 | 80 |
| 1 | 6 | 6 | 6 | 9 | 13 | 19 | 27 | 37 | 49 | 63 | 83 |
| 2 | 6 | 6 | 7 | 10 | 15 | 21 | 29 | 38 | 51 | 66 | 85 |
| 3 | 6 | 6 | 9 | 11 | 16 | 22 | 30 | 40 | 52 | 68 | 87 |
| 4 | 6 | 6 | 9 | 12 | 17 | 24 | 32 | 42 | 54 | 70 | 90 |
| 5 | 6 | 7 | 10 | 14 | 18 | 25 | 33 | 43 | 56 | 72 | 92 |
| 6 | 7 | 8 | 11 | 15 | 20 | 26 | 34 | 45 | 58 | 74 | 95 |
| 7 | 7 | 9 | 12 | 16 | 21 | 28 | 36 | 47 | 60 | 76 | 97 |
| 8 | 8 | 10 | 13 | 17 | 22 | 29 | 38 | 48 | 62 | 78 | 100 |
| 9 | 9 | 11 | 14 | 18 | 24 | 31 | 40 | 50 | 64 | 80 | |
| 10 | 10 | 12 | 15 | 19 | 25 | 32 | 41 | 52 | 65 | 82 | |
| 11 | 11 | 13 | 17 | 21 | 27 | 34 | 43 | 54 | 67 | 85 | |
| 12 | 12 | 14 | 18 | 22 | 28 | 35 | 44 | 55 | 69 | 87 | |
| 13 | 13 | 16 | 19 | 23 | 29 | 37 | 46 | 57 | 71 | 89 | |
| 14 | 14 | 17 | 20 | 24 | 30 | 38 | 47 | 59 | 73 | 91 | |
| 15 | 16 | 18 | 21 | 26 | 32 | 40 | 49 | 61 | 75 | 94 | |
| 16 | 17 | 19 | 22 | 27 | 33 | 41 | 50 | 62 | 77 | 96 | |
| 17 | 18 | 20 | 24 | 29 | 35 | 43 | 52 | 64 | 79 | 98 | |
| 18 | 19 | 21 | 25 | 30 | 36 | 44 | 54 | 66 | 81 | 100 | |
| 19 | 20 | 22 | 26 | 31 | 38 | 46 | 56 | 68 | 83 | | |
| 20 | 21 | 23 | 27 | 32 | 39 | 47 | 57 | 70 | 85 | | |
| 21 | 22 | 25 | 29 | 34 | 40 | 49 | 59 | 72 | 87 | | |
| 22 | 23 | 26 | 30 | 35 | 41 | 50 | 60 | 73 | 89 | | |
| 23 | 24 | 27 | 31 | 37 | 43 | 52 | 62 | 75 | 91 | | |
| 24 | 25 | 28 | 32 | 38 | 45 | 53 | 64 | 77 | 93 | | |
| 25 | 26 | 29 | 33 | 39 | 46 | 54 | 65 | 79 | 95 | | |

Pomocná tab. 1 b.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdicí procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | |
| 26 | 27 | 31 | 35 | 41 | 48 | 56 | 67 | 81 | | | |
| 27 | 28 | 32 | 37 | 43 | 50 | 58 | 69 | 83 | | | |
| 28 | 29 | 33 | 38 | 44 | 51 | 60 | 71 | 85 | | | |
| 29 | 30 | 34 | 39 | 45 | 52 | 61 | 73 | 87 | | | |
| 30 | 31 | 35 | 40 | 46 | 53 | 62 | 74 | 88 | | | |
| 31 | 33 | 37 | 42 | 48 | 55 | 64 | 76 | 90 | | | |
| 32 | 34 | 38 | 43 | 50 | 57 | 66 | 78 | 92 | | | |
| 33 | 35 | 39 | 44 | 51 | 59 | 68 | 80 | 94 | | | |
| 34 | 36 | 40 | 45 | 52 | 60 | 69 | 81 | 96 | | | |
| 35 | 37 | 41 | 46 | 53 | 61 | 70 | 82 | 97 | | | |
| 36 | 39 | 43 | 48 | 55 | 63 | 72 | 84 | | | | |
| 37 | 40 | 44 | 50 | 57 | 65 | 74 | 86 | | | | |
| 38 | 41 | 45 | 51 | 58 | 67 | 76 | 88 | | | | |
| 39 | 42 | 46 | 52 | 59 | 68 | 78 | 90 | | | | |
| 40 | 43 | 47 | 53 | 60 | 69 | 79 | 91 | | | | |

Brzdicí procenta pro vlaky na tratích o rozhodném sklonu větším než 40‰ určí ústřední ředitelství zvláštním nařízením pro jednotlivé tratě.

•

2 b.

Zábrzdňá vzdálenost 700 m.

Způsob brzdění II.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdící procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 11 | 15 | 20 | 26 | 33 | 41 | 51 | 62 | 76 | 93 |
| 1 | 6 | 6 | 6 | 7 | 9 | 12 | 16 | 21 | 27 | 34 | 42 | 53 | 64 | 78 | 95 |
| 2 | 6 | 6 | 6 | 8 | 10 | 13 | 18 | 23 | 29 | 36 | 44 | 54 | 66 | 80 | 97 |
| 3 | 6 | 6 | 7 | 9 | 11 | 15 | 19 | 24 | 30 | 37 | 46 | 56 | 68 | 82 | 99 |
| 4 | 6 | 6 | 8 | 10 | 12 | 16 | 20 | 26 | 32 | 39 | 48 | 58 | 70 | 85 | |
| 5 | 7 | 7 | 9 | 11 | 14 | 17 | 22 | 27 | 33 | 41 | 50 | 60 | 72 | 87 | |
| 6 | 7 | 8 | 10 | 12 | 15 | 19 | 23 | 28 | 35 | 42 | 51 | 62 | 74 | 89 | |
| 7 | 8 | 9 | 11 | 13 | 16 | 20 | 24 | 30 | 36 | 44 | 53 | 64 | 76 | 91 | |
| 8 | 9 | 10 | 12 | 14 | 17 | 21 | 26 | 32 | 38 | 46 | 55 | 66 | 78 | 93 | |
| 9 | 10 | 11 | 13 | 16 | 19 | 23 | 28 | 34 | 40 | 48 | 57 | 68 | 81 | 96 | |
| 10 | 11 | 12 | 14 | 17 | 20 | 24 | 29 | 35 | 41 | 49 | 59 | 70 | 83 | 98 | |
| 11 | 12 | 13 | 15 | 18 | 22 | 26 | 31 | 37 | 43 | 51 | 61 | 72 | 85 | | |
| 12 | 13 | 14 | 16 | 19 | 23 | 27 | 32 | 38 | 45 | 53 | 63 | 74 | 87 | | |
| 13 | 14 | 16 | 18 | 21 | 24 | 29 | 34 | 40 | 47 | 55 | 65 | 76 | 89 | | |
| 14 | 15 | 17 | 19 | 22 | 25 | 30 | 35 | 41 | 48 | 56 | 66 | 78 | 91 | | |
| 15 | 16 | 18 | 20 | 23 | 27 | 31 | 37 | 43 | 50 | 58 | 68 | 80 | 93 | | |
| 16 | 17 | 19 | 21 | 24 | 28 | 32 | 38 | 44 | 52 | 60 | 70 | 82 | 95 | | |
| 17 | 18 | 20 | 22 | 26 | 30 | 34 | 40 | 46 | 54 | 62 | 72 | 84 | 97 | | |
| 18 | 19 | 21 | 23 | 27 | 31 | 35 | 41 | 47 | 55 | 64 | 74 | 86 | 99 | | |
| 19 | 20 | 22 | 25 | 28 | 32 | 37 | 43 | 49 | 57 | 66 | 76 | 88 | | | |
| 20 | 21 | 23 | 26 | 29 | 33 | 38 | 44 | 51 | 58 | 67 | 78 | 90 | | | |
| 21 | 22 | 24 | 27 | 31 | 35 | 40 | 46 | 53 | 60 | 69 | 80 | 92 | | | |
| 22 | 23 | 25 | 28 | 32 | 36 | 41 | 47 | 54 | 62 | 71 | 82 | 94 | | | |
| 23 | 24 | 27 | 30 | 34 | 38 | 43 | 49 | 56 | 64 | 73 | 84 | | | | |
| 24 | 25 | 28 | 31 | 35 | 39 | 45 | 51 | 58 | 66 | 75 | 86 | | | | |
| 25 | 26 | 29 | 32 | 36 | 40 | 46 | 52 | 59 | 67 | 76 | 87 | | | | |

3 b.

Zábrzdná vzdálenost 1000 m.

Způsob brzdění II.

| Rozhod- ný sklon v ‰ | Brzdičí procenta při dovolené rychlosti až do | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|--|--|
| | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | | |
| | kilometrů za hodinu | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 11 | 14 | 18 | 22 | 27 | 33 | 39 | 46 | 54 | 63 | 74 | | |
| 1 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 9 | 12 | 15 | 19 | 23 | 28 | 34 | 40 | 47 | 55 | 65 | 76 | | |
| 2 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 10 | 13 | 16 | 20 | 25 | 30 | 36 | 42 | 49 | 57 | 67 | 78 | | |
| 3 | 6 | 6 | 6 | 7 | 9 | 11 | 14 | 18 | 22 | 26 | 31 | 37 | 43 | 51 | 59 | 69 | 80 | | |
| 4 | 6 | 6 | 6 | 8 | 10 | 12 | 15 | 19 | 23 | 28 | 33 | 39 | 45 | 52 | 61 | 71 | 82 | | |
| 5 | 6 | 6 | 7 | 9 | 11 | 14 | 17 | 20 | 25 | 28 | 34 | 40 | 47 | 54 | 63 | 73 | 84 | | |
| 6 | 6 | 7 | 8 | 10 | 12 | 15 | 18 | 22 | 26 | 31 | 36 | 42 | 48 | 56 | 64 | 74 | 86 | | |
| 7 | 7 | 8 | 9 | 11 | 13 | 16 | 19 | 23 | 27 | 32 | 37 | 43 | 50 | 57 | 66 | 76 | 88 | | |
| 8 | 8 | 9 | 10 | 12 | 14 | 17 | 20 | 24 | 29 | 34 | 39 | 45 | 52 | 59 | 68 | 78 | 90 | | |
| 9 | 9 | 10 | 12 | 14 | 16 | 19 | 22 | 26 | 31 | 36 | 41 | 47 | 54 | 61 | 70 | 80 | 92 | | |
| 10 | 10 | 11 | 13 | 15 | 17 | 20 | 23 | 27 | 32 | 37 | 42 | 48 | 55 | 63 | 72 | 82 | 94 | | |
| 11 | 11 | 12 | 14 | 16 | 18 | 21 | 25 | 29 | 33 | 39 | 44 | 50 | 57 | 65 | 74 | 84 | 97 | | |
| 12 | 12 | 13 | 15 | 17 | 19 | 22 | 26 | 30 | 34 | 40 | 45 | 52 | 59 | 66 | 75 | 86 | 99 | | |
| 13 | 13 | 14 | 16 | 18 | 21 | 24 | 27 | 31 | 36 | 42 | 47 | 54 | 61 | 68 | 77 | 88 | | | |
| 14 | 14 | 15 | 17 | 19 | 22 | 25 | 28 | 32 | 37 | 43 | 48 | 55 | 62 | 70 | 79 | 90 | | | |
| 15 | 15 | 16 | 18 | 21 | 23 | 26 | 30 | 34 | 39 | 45 | 50 | 57 | 64 | 72 | 81 | 92 | | | |
| 16 | 16 | 17 | 19 | 22 | 24 | 27 | 31 | 35 | 40 | 46 | 52 | 58 | 66 | 74 | 83 | 95 | | | |
| 17 | 17 | 19 | 21 | 23 | 26 | 29 | 33 | 37 | 42 | 48 | 54 | 60 | 68 | 76 | 86 | 97 | | | |
| 18 | 18 | 20 | 22 | 24 | 27 | 30 | 34 | 38 | 43 | 49 | 55 | 62 | 69 | 78 | 88 | 99 | | | |
| 19 | 19 | 21 | 23 | 25 | 28 | 32 | 35 | 40 | 45 | 51 | 57 | 64 | 71 | 80 | 92 | | | | |
| 20 | 20 | 22 | 24 | 26 | 29 | 33 | 36 | 41 | 46 | 52 | 58 | 65 | 73 | 82 | 97 | | | | |
| 21 | 21 | 23 | 25 | 28 | 31 | 34 | 38 | 43 | 48 | 54 | 60 | 67 | 75 | 84 | 97 | | | | |
| 22 | 22 | 24 | 26 | 29 | 32 | 35 | 39 | 44 | 49 | 55 | 62 | 69 | 77 | 86 | 97 | | | | |
| 23 | 23 | 25 | 28 | 31 | 34 | 37 | 41 | 46 | 51 | 57 | 64 | 71 | 79 | 88 | | | | | |
| 24 | 24 | 26 | 29 | 32 | 35 | 39 | 43 | 47 | 53 | 59 | 66 | 73 | 81 | 91 | | | | | |
| 25 | 25 | 27 | 30 | 33 | 36 | 40 | 44 | 48 | 54 | 60 | 67 | 74 | 83 | 93 | | | | | |

Příloha 2

Podmínky pro zařadování vozů do

| Vozy | | řadí se do vlaku o rychlosti km/h | | nemají mít od poslední prohlídky dobu delší než | musí mít | | | | | | |
|--|-------------------------|-----------------------------------|-----|--|------------------------------|---|---------------------------|-------------------|----|----|--------|
| | | od | do | | rozvor m | obruče kol | tloušťku obruče aspoň mm | vlastní váhu | | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | | | |
| Osobní, poštovní, služební, zavazadlové a přípojné | 2 a 3náprav. 4nápravové | | 50 | 2 roky | podvozků není omezen | spojitě upevněny obruče i té vozů s koly jsou přípustny jen u vlaku o rychlosti do 60 km/h | 30 | | | | |
| | | 51 | 80 | 18 měsíců | podvozků aspoň 2 m | | 35 | | | | |
| | | 81 | 100 | 12 měsíců | | | 30 | | | | |
| | | 101 | | 6 měsíců | | | 35 | | | | |
| | | | 50 | 2 roky | větší než 3.5 m | | aspoň 9 m nejvíce 10 m | | 25 | | |
| | | 51 | 80 | 18 měsíců | aspoň 4.5 m | | | | 35 | | |
| 81 | 90 | 12 měsíců | | 25 | | | | | | | |
| 91 | | 6 měsíců | | 35 | | | | | | | |
| nákladní | 4nápravové | | 80 | 3 roky, u osob. vlaku 2 roky | podvozků není omezen | spojitě upevněny obruče i té vozů s koly jsou přípustny jen u vlaku o rychlosti do 60 km/h | 25 | aspoň 16 t | | | |
| | | 81 | 100 | 18 měsíců | podvozků aspoň 2 m | | 35 | | | | |
| | 2 a 3nápravové | 60 | 61 | 80 | 3 roky, u osob. vlaku 2 roky | | ve vlacích | | 25 | | |
| | | | | | | | osob. větší než 3.5 m | náklad. aspoň 3 m | | | |
| | | | | | | | u vozů | | | | |
| | | | | | | | 2 | 3 | | | |
| | | nápr. aspoň | | | | | | | | | |
| | | 4 m | 6 m | | | | | | | | |
| | | 81 | 100 | 18 měsíců | | | | u vozů | | 35 | u vozů |
| | | | | | | | | 2 | 3 | | |
| nápr. aspoň | | | | | | | | | | | |
| 4.5 m | 6 m | | | | | | | | | | |
| | | | | při čemž rozvor musí být větší než polovina délky vozu s nárazníky | | 9 t | | 14 t | | | |

Dodatek: Výjimečně lze zařadit do vlaku vůz po uplynutí lhůty občasné prohlídky, určené v předpise pro vozništrý a napsané na podélnících vozu, a to jen tehdy, neuplynula-li od poslední občasné prohlídky delší doba než je doba určená ve 4. svislém sloupci této přílohy pro tento vůz a pro rychlost vlaku, do něhož má být vůz zařazen.

Rovněž výjimečně lze zařadit do vlaku vůz s napsanou lhůtou občasné prohlídky, jež je delší než doba, která jest stanovena ve 4. svislém sloupci této přílohy pro rychlost vlaku.

vlaků vzhledem k rychlostem vlaků.

| Připustná váha nákladu | Poznámky |
|--|--|
| 9 | 10 |
| | <p>Služební vozy v nákladních vlacích o rychlosti do 80 km/h nesmějí mít dobu od poslední občasně prohlídky delší než 3 roky.</p> <p>Výjimečně smějí být zařazeny služební vozy řady D o rozvoru aspoň 4.2 m do nákladních vlaků o rychlosti do 80 km/h.</p> |
| do únosnosti | Služební a poštovní vozy s rozvorem 4.5 m a větší vahou nákladu než 5 t se do vlaků osobních o rychlosti 70 až 80 km/h řadí jen výjimečně. |
| nesmí pře- sahovati vlastní váhu vozu | |
| do únos- nosti | |
| nesmí pře- sahovati vlastní váhu vozu | Vozy na přepravu plynu smějí být řazeny do vlaků o rychlosti do 80 km/h vyjma rychlovlaků a nesmějí mít dobu od poslední občasně prohlídky delší než 2 roky. |
| největší váha nákladu 10 t | |

do něhož má být vůz zařazen a to jen tehdy, neuplynula-li od poslední občasně prohlídky delší doba, než je doba určená ve 4. svislém sloupci této přílohy.

Vozy nákladní s označením **5** mohou být zařazeny do vlaků osobní dopravy o rychlosti větší než 80 km/h, na vlak větší než 100 km/h, vozy se značkou **25** do vlaků o rychlosti 100-120 km/h bez zvláštního přepracování.

Příloha 3 ZÁVADY NA BRZDÁCH

Při zkoušce průběžné brzdy se mohou vyskytnouti tyto závady:

- a) netěsnost;
 - b) zdrže po zabrzdění nepřilehly na kola;
 - c) zdrže po odbrzdění nepovolily;
 - d) brzda předčasně a samovolně povolila;
 - e) brzda zdlouhavě zabrzdíuje;
 - f) nesprávný účinek stavěcího svorníku (kulisy) brzdy Božíč rozvaděč D, CD.
- Popis závad, jejich příčiny a způsob odstranění závady průvodčími (posunovači)

| Závada: | příčina: | odstranění: |
|---|--|---|
| <p>a)</p> <p>Netěsnost. Větší netěsnost se pozná podle sykotu umkájechovzdúchu. Jinak se zjišťuje postupným uzavíráním uzavíracích kohoutů na hlavním potrubí v čele vozu.</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Otevřený uzavírací kohout 2. Vadný těsnicí kroužek, nebo chybí u brzdové spojky. 3. Brzdové spojky špatně spojeny 4. Vadné brzdové spojky 5. Použití (stažení) záchranné brzdy 6. Záklopka záchranné brzdy nedosedla 7. Rozvodové záklopy v rozvaděči nedolehly 8. Netěsnost v rozvaděči, případně jiné netěsnosti | <p>Kohout uzavřít</p> <p>Kroužek vyměnit, doplnit ze zásoby vlakvedoucího</p> <p>Spojovací hrdla znovu nasadit a pevně spojit stlačením dolů.</p> <p>Spojky vyměnit, případně od jiného vozu nebo s lokomotivy. Přeradit vůz na konec.</p> <p>Záklopku záchranné brzdy vrátit do původní polohy.</p> <p>Několikrát zatáhnout za tahadlo odbrzdovací záklopy (profouknouti)</p> <p>Rozvaděč rychle vypnout a zapnout, zejména u brzdy Božíč</p> <p>Lze odstranit jen odbornou opravou. Vypnouti brzdou, je-li netěsnost v rozvaděči nebo v brzdovém válci; jinak vůz přeradit na konec vlaku nebo odstavit</p> |
| <p>b)</p> <p>Zdrže po zabrzdění nepřilehly ke kolům</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Brzda vypnutá 2. Potrubí není dosud naplněno dostatečným tlakem 3. Rozvaděč nesprávně účinkuje 4. V celé skupině vozů nepřilehly zdrže 5. Nedostatečně nastavené zdrže | <p>Zapnouti brzdu a pak ji vyzkoušet</p> <p>Vyčkati naplnění potrubí předepsaným tlakem</p> <p>Opakovat rychle vypnutí a zapnutí rozvaděče; nepomůže-li to, brzda se vypne</p> <p>Uzavírací kohout na hlavním potrubí je buď uzavřen, nebo potrubí, nebo brzdové spojky jsou ucpány. Vůz s nepřenosným potrubím třeba přeradit na konec vlaku nebo odstavit</p> <p>Technická závada. Zdrže správně seřídít odborníkem</p> |

| | | |
|--|---|--|
| e) | <ul style="list-style-type: none"> 1. Je utažena ruční brzda 2. Rozvodová záklopka nesprávně účinkuje 3. Velká netěsnost potrubí nebo byla stažena záchranná brzda | <p>Brzdu povolití</p> <p>Vypnoutí brzdu a odbrzditi tahadlem</p> <p>Závažu odstranití jako v a.)</p> |
| d) | <ul style="list-style-type: none"> 1. Netěsnost brzd, válce nebo rozvaděče 2. Nedostatečně nastavené zdrže | <p>Vypnoutí brzdu</p> <p>Zdrže správně nastavití odborníkem</p> |
| e) | <ul style="list-style-type: none"> 1. Technická závada | <p>Brzdu není třeba vypínat</p> <p>Erzdící váha vozu se nesmí brát v úvahu</p> <p>Závažu odstranití odborníkem</p> |
| f) | Znečištění stavěcího svorníku (kulisy) rozvaděče Božič | Po odbrzdění vozu mírně poklepatí ze spodu na svorník neb jej ručně vytáhnoutí |
| Vůz je prázdňý, stavěcí svorník je vysunut | | Po odbrzdění vozu svorník očistiti a ručně jej zasunoutí |

Nejde-li o poruchy technického rázu, odstraní je průvodčí (posunevač), jinak odstranění závad přísluší voznístrům a kde jich není, strojvedoucímu.

Příloha 4

S E Z N A M

předpisů a pomůcek pro výkon dopravní služby, které musí mít zaměstnanci
výkonné dopravní služby při práci.

| Zaměstnanec — pracoviště | Návěstní předpis | Dopravní předpis | D 102/1 | D 102/2 | D 102/3 | Výtah z D 102/2 | Nákrasný jízdní řád | Sešitový jízdní řád | Jízdní řád ČSD | Seznam vlaků | Doplňk k jízdnímu řádu | Cekací doby | Radění rychlíků | Oběh soupr. osob. vlaků | Zaváděcí rozkaz | Radění náklad. vlaků | A 36 | D 113 | |
|--|------------------|------------------|---------|---------|---------|-----------------|---------------------|---------------------|----------------|--------------|------------------------|-------------|-----------------|-------------------------|-----------------|----------------------|------|-------|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| Hlavní dispačér | I | I | I | I | I | . | I | I | I | . | I | I | I | I | I | I | I | I | I |
| Úsekový dispačér | I | I | I | I | I | . | I | I | I | . | I | I | I | I | I | I | I | I | I |
| Přednosta stanice | I | I | I | I | I | . | I | I | I | . | I | I | I | I | I | I | I | I | I |
| Pracoviště výpravčího | I | I | I | I | I | . | I | I | I | I | I | I | I | I | I | I | I | I | I |
| Pracoviště telegrafisty | I | I | . | . | . | . | . | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Pracoviště nádražního | I | I | I | I | Lx | . | . | I | . | I | I | . | Lx | Lx | I | Lx | . | I | . |
| Pracoviště vedoucího posunu | I | I | Lx | Lx | Lx | . | . | Lx | . | I | Lx | . | Lx | Lx | Lx | Lx | . | . | . |
| Pracoviště dozorce výhybek ^{x)} | I | I | . | . | . | . | . | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Pracoviště výhybkáře ^{xx)} | I | I | . | . | . | . | . | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Příděl služby (komandující) | I | I | . | . | . | . | I | I | I | . | I | . | . | . | I | . | . | . | . |
| Vedoucí vozové služby | I | I | . | . | . | . | . | I | . | I | . | . | Lx | Lx | I | I | . | . | . |
| Vlakvedoucí | I | I | I | I | Lx | . | . | I | I | . | I | . | Lx | Lx | I | Lx | I | Lx | . |
| Vlakový manipulát | . | . | . | . | . | I | . | . | I | . | I | . | . | . | . | Lx | . | . | . |
| Průvodčí | . | . | . | . | . | I | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Strojvedoucí | I | I | . | I | . | . | . | I | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Topič | . | . | . | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Vedoucí vozíku se zkouškou vlakvedoucího | I | I | . | I | . | . | . | I | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Pracoviště strážníka oddílu | I | I | . | . | . | . | . | . | . | I | . | . | . | . | . | . | . | . | . |

x) = podle potřeby,

xx) = pokud nejsou ve společné místnosti,

§) = koná-li službu průvodčího u vlaků osobní dopravy,

*) = u nákladních vlaků.

Vzorce.

1. strana (líc)

Vzorec 4

(k čis. 429)

Stanice Den 19 ..

ZÁZNAM PRO SESTAVU VLAKU čis.

Sestavte vlak z vozů, tun, ze zátěže:

| vozů | tun | jen pro stanice: | Poznámka (od vlaku) |
|-------|-------|------------------|---------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Poznámka: Odchytky v řaděni, brzdeňi, rychlosti vlaku, zátkky mimořádných rozměrů atd

Hlavní dispačer: Sepsal:

Vlak sestavi: Obrat:

Dop. 58.

Vzorec 7

(k čis. 577)

Prvopis

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak čis. _____

Ve stanici _____ zastavte!

Ve stanici _____ zastavte!

Ve stanici _____ projedte!

Ve stanici _____ projedte!

v _____ dne _____
razítko

Potvrzení vlakvedoucího

Výpravčí

Dop. 29

C. 1

Vzorec 7

(k čís. 577)

Otisk pro strojvedoucího.

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak čísla _____

Ve stanici _____ zastavte!

Ve stanici _____ zastavte!

Ve stanici _____ projed'te!

Ve stanici _____ projed'te!

y _____ dne _____
razítka

Výpravčí

Dop. 29

C. 1

Vzorec 7

(k čís. 577)

Otisk pro vlakvedoucího.

VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak čís.

Ve stanici zastavte!

Ve stanici zastavte!

Ve stanici projed'te!

Ve stanici projed'te!

v dne
razítko

Potvrzení strojvedoucího

Výpravčí

Dop. 29

C. 1

Vzorec 8

(k čís. 577)

Prvopis.

ROZKAZ K OPATRNÉ JÍZDĚ pro vlak čís.

Jedte k přejezdům

v km mezi dopravnami

v km mezi dopravnami

se zvýšenou opatrností a jen takovou rychlostí, abyste mohli včas zastavit před případnou překážkou na přejezdu. Dávejte návěst „Pozor“ aspoň 250 m před přejezdem a opakujte ji až k přejezdu.

Důvod čís.

1. Závorý porouchány, otevřeny a přejezd není střežen.
2. Jízda vlaku nebyla závorářům ohlášena.
3. Závorář nebyl zpraven o náskoku.
4. Pro vlak nebyla dána zvonková návěst a jízda nemohla být ohlášena ani telefonicky.

Na trati z do

je drobné vozidlo. Jedte se zvýšenou opatrností, abyste před ním mohli včas zastavit.

Nepřekročte rychlost 30 km/h!

Jedte z do

pro nemocné dorozumění podle rozhledu se zvýšenou opatrností a jen takovou rychlostí, abyste mohli včas zastavit před případnou překážkou na trati nebo na přejezdu.

Nepřekročte rychlost 15 30 km/h!

Zpravte o jízdě podle rozhledu strážníky oddílu a závoráře ústně nebo návěstí „Vlak jede podle rozhledu“.

Povolenuku odevzdejte ve stanici

..... dne 19

(stanice, hradlo, hláska)

Potvrzení vlakvedoucího

Výpravčí, stráž. oddílu

Nehodící se šikmo škrtněte!

Dop 28.

c. 1

Vzorec 8

(k čís. 577)

Otisk pro strojvedoucího.

ROZKAZ K OPATRNE JÍZDĚ pro vlak čís.

Jedte k přejezdům

v km mezi dopravkami

v km mezi dopravkami

se zvýšenou opatrností a jen takovou rychlostí, abyste mohli včas zastavit před případnou překážkou na přejezdu. Dávejte návěst „Pozor“ aspoň 250 m před přejezdem a opakujte ji až k přejezdu.

Důvod čís.

1. Závorý porouchány, otevřeny a přejezd není střežen.
2. Jízda vlaku nebyla závoráfům ohlášena.
3. Závoráf nebyl zpraven o náskoku.
4. Pro vlak nebyla dána zvonková návěst a jízda nemohla být ohlášena ani telefonicky.

Na trati z do

je drobné vozidlo. Jedte se zvýšenou opatrností, abyste před ním mohli včas zastavit!

Nepřekročte rychlost 30 km/h!

Jedte z do

pro nemožné dorozumění podle rozhledu se zvýšenou opatrností a jen takovou rychlostí, abyste mohli včas zastavit před případnou překážkou na trati nebo na přejezdu.

Nepřekročte rychlost 15 30 km/h!

Zpravte o jízde podle rozhledu strážníky oddílu a závoráfe ústně nebo návěstí „Vlak jede podle rozhledu“.

Povolenku odevzdejte ve stanici!

..... dne 19

(stanice, hradlo, hláska)

Výpravčí, stráž. oddílu

Nehodící se škrtněte!

Dop 28

c. 1

Vzorec 8

(k čís. 577)

Otisk pro vlakvedoucího.

ROZKAZ K OPATRNE JIZDE pro vlak čís. _____

Jedte k přejezdům

v km mezi dopravnami

v km mezi dopravnami

se zvýšenou opatrností a jen takovou rychlostí, abyste mohli včas zastavit před případnou překážkou na přejezdu. Dávejte návěst „Pozor“ aspoň 250 m před přejezdem a opakujte ji až k přejezdu.

Důvod čís.

1. Závozy porouchány, otevřeny a přejezd není stráž.
2. Jízda vlaku nebyla závorářům ohlášena.
3. Závorář nebyl zpraven o náskoku.
4. Pro vlak nebyla dána zvonková návěst a jízda nemohla být ohlášena ani telefonicky.

Na trati z do

je drobné vozídko. Jedte se zvýšenou opatrností, abyste před ním mohli včas zastavit.

Nepřekročte rychlost 30 km/h!

Jedte z do

pro nemožné dorozumění podle rozhledu se zvýšenou opatrností a jen takovou rychlostí, abyste mohli včas zastavit před případnou překážkou na trati nebo na přejezdu.

Nepřekročte rychlost 15 30 km/h!

Zpravte o jízdě podle rozhledu strážníky oddílu a závoráře ústně nebo návěstí „Vlak jede podle rozhledu“.

Povolenuku odevzdejte ve stanici

..... dne 19

(stanice, hradlo, hláska)

Potvrzení strojvedoucího

Výpravčí, stráž oddílu

Nehodící se šikmo škrtněte!

Dop 28.

a 1

206

Vzorec 9

(k čís. 744, 659)

Prvopis.

Otisk.

ZPRÁVA O BRZDĚNÍ

ZPRÁVA O BRZDĚNÍ

vlaku dne 195

vlaku dne 195

z do

z do

Počet náprav Váha zátěže

Počet náprav Váha zátěže

Potřebná brzdící váha v t

Potřebná brzdící váha v t

Skutečná brzdící váha v t

Skutečná brzdící váha v t

Počet do brzdění zapojených brzd soustavy Westinghouse a Knorr

Počet do brzdění zapojených brzd soustavy Westinghouse a Knorr

Pro zvýšenou úsekovou rychlost km/h

Pro zvýšenou úsekovou rychlost km/h

potřebná brzdící váha v t

potřebná brzdící váha v t

skutečná brzdící váha v t

skutečná brzdící váha v t

Potvrzení strojvedoucího: Vlakvedoucí:

Vlakvedoucí:

Dop. 79

208

Přední strana (líc)
ČSD

Vzorec 11
(k čís. 815)

V L A K O P I S

Cís. jízdního řádu _____

..... vlaku čís. z do dne 19

..... vlaku čís. z do dne 19

..... vlaku čís. z do dne 19

..... vlaku čís. z do dne 19

| Vlakové mužstvo | | | | | | | | | | | |
|-----------------|-------|-----------------|---|----|---------------------|--------------|-------|-----------------|---|----|---------------------|
| Po- užití | Jméno | Dom. stanice | z | do | na voze | Po- užití | Jméno | Dom. stanice | z | do | na voze |
| | | | | | příkáz. os. vozy | | | | | | příkáz. os. vozy |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

Přílohy: výkazů vozidel; zázn. pro sest. vlaku; zpráv o brzdění; vložek; rozkazů V K Op

1. strana (líc)

Vzorec 12

(k čís. 834)

**Vydání vlakopisu nesmí strojvedoucí považovati
za rozkaz k odjezdu!**

CSD

Císlo jízdního řádu: _____

VLAKOPIS PRO STROJOVÝ VLAK ČÍS. _____

a do dne 19

| Číslo | | Jméno | | z |
|--------------------------|--------|----------------|--------|----|
| motor. vozu lokom. | tendru | strojvedoucího | topiče | do |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Účel jízdy:

Poznámky:

Dop 83.

Č S D

Vzorec 15

(bílá barva)

(k čís. 999)

Evid. čís.

POVOLENKA

opravňující k výpravě vlaků a drobných vozidel při nemožném dorozumění.

Jenom ten výpravčí, který má tuto povolenku, smí vypraviti vlaky nebo drobná vozidla

ze stanice do stanice

nebo opačně.

Uložiti ve stanici:

Kulaté razítko
ředitelství:

Razítko stanice uložení
a podpis přednosta stanice:

213

Dop 23a.

C S D

Vzorec 16

(modrá barva)

(k čis. 999)

Evid. čis. _____

POVOLENKA

opravňující k výpravě vlaků a drobných vozidel za nemožného dorozumění při jednokolejném provozu (při jízdě po nesprávné koleji).

PLATÍ JEN PRO PRAVOU KOLEJ!

Jenom ten výpravčí, který má tuto povolenku, smí vypraviti vlaky nebo drobná vozidla

ze stanice _____ do stanice _____

nebo opačně

Podpis ve stanici:

Kulaté razítko
ředitele:vi:

Razítko stanice uloženi
a podpis přednosty stanice:

Dop 23h

CSD

Vzorec 17

(červená barva)

(k čis. 999)

Evid. čis. _____

POVOLENKA

opravňující k výpravě vlaků a drobných vozidel za nemožného dorozumění při
jednokolejném provozu (při jízdě po nesprávné koleji).

PLATÍ JEN PRO LEVOU KOLEJ!

Jenom ten výpravčí, který má tuto povolenku, smí vypraviti vlaky nebo drobná vozidla

ze stanice _____ do stanice _____

nebo opačně.

Číslo ve stanici:

Kulaté razítko
veditelství:

Razítko stanice uloženo
a podpis přednosty stanice:

413

Středočeské tiskárny, n. p., závod 15,
Praha VII, Za viaduktem 8

V 9-č

419

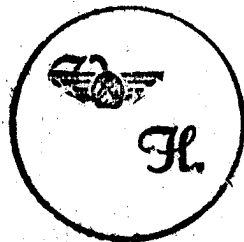
ČSD SECRET

Železniční stanice Ústí n. L.

Poučný list

o polohách rukojetí tlakových brzd

Platí od 1. 4. 1947



EVLP 10

SECRET

1947

Tiskárna J. Tepper v nár. spr., Ústí n. L.

Vedení: Ministerstvo dopravy. — Tisk: Ředitelství drah Praha.

Rozdělovač

Ministerstvo dopravy
Ředitelství drah
Dílny
Výtopny
Vozovny
Stanice
- osobně -
Strojvedoucí
Zaměstnanci dozorčí služby vozové
Vlakvedoucí
Průvodčí
Nádražní
Dozorce posunu

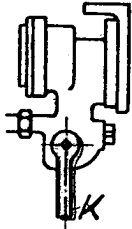
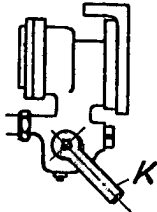
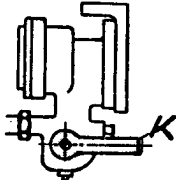
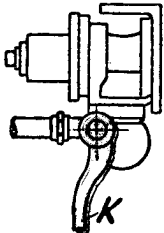
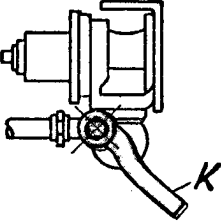
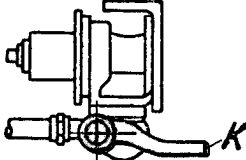

Zavedeno výnosem ministerstva dopravy D-57967/46-III/5 ze dne 25. října 1947.

Opravy

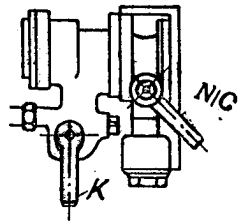
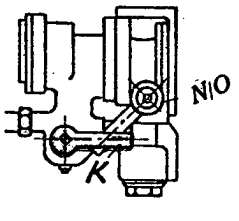
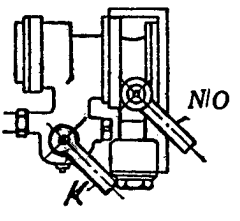

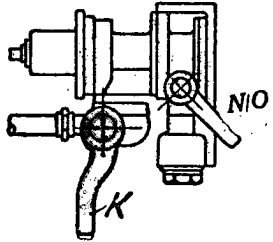
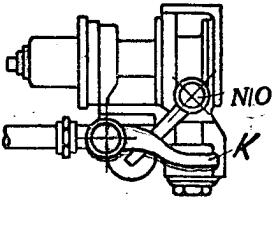
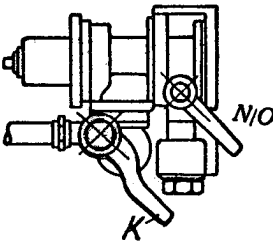
| Čís. oprav- ného listu | platí od | Opravil | | Poznámky |
|---------------------------|------------------|---------|-----|----------|
| | | dne | kdo | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| Umístění rukojeti: | u brzdových soustav: |
|--|---|
| uzavíracích kohoutů (K) na rozvaděči | Božič, Breda, Knorr, Kunze-Knorr, Westinghouse. |
| na zrychlovacím rozvaděči. | Kunze-Knorr: Kkp, Kks. |
| na odbočce mezi hlav. potrubím a rozvaděčem. | Drolshammer, Hardy, Hildebrand-Knorr: Hikgl, Hikg2, Hikpl, Hikss, Westinghouse-Lu. |
| přestavovač P/L (prázdný-ložený) k brzdění váhy vozu na obou stranách vozu před štítkem přestavovače. | Božič s rozvaděčem F, Breda, Drolshammer, Hardy, Hildebrand-Knorr: Hikpl, Hikgl, Hikg2, Kunze-Knorr: Kkg, Westinghouse-Lu. Poznámka: Božičova brzda s rozvaděčem C/D a D má místo přestavovače P/L samočinné obrzdění nákladu. |
| přestavovač N/O (nákladní-osobní) na tělese přestavovače. | Knorr, Westinghouse. |
| přepojovač rozvaděčů na obou stranách vozu před štítkem přestavovače N/O, N/O/R, N/O/R/RR. | Božič s rozvaděčem C nebo C/D. Breda, Drolshammer, Hildebrand-Knorr: Hikp 1, Hikss, Kunze-Knorr: Kks, Kkp, Westinghouse-Lu. |
| Přestavovač P/M (rovina-spád) na obou stranách pod podélníkem. | Westinghouse-Lu. |

Brzdy, jimiž nelze odbrzdovati postupně:

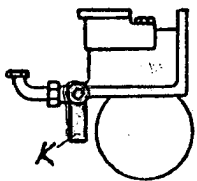
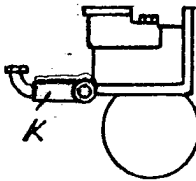
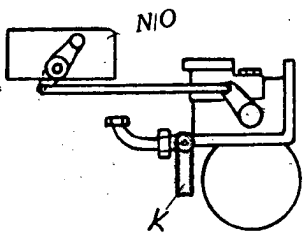
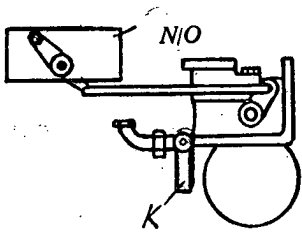
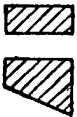
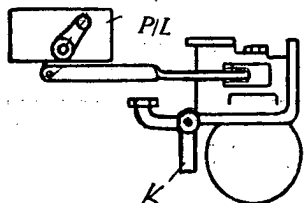
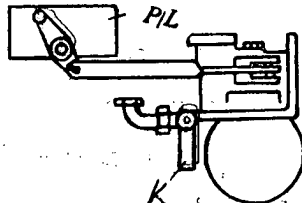

| <i>Druh</i> | <i>zapnutá</i> | <i>vypnutá</i> | <i>rychločinný účinek vypnut</i> | <i>Označení na nákl. vozech</i> |
|-----------------|---|--|--|---|
| 1. Knorr |  | <p style="text-align: center;"><i>Rozvaděč</i></p>  |  | |
| 2. Westinghouse |  |  |  |  |

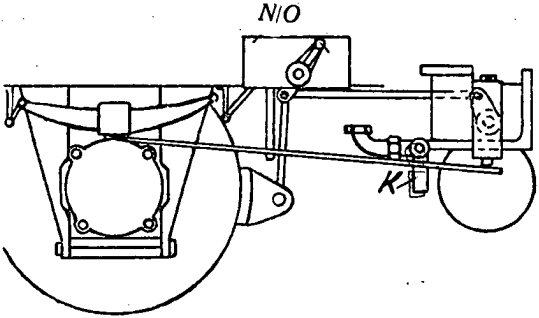
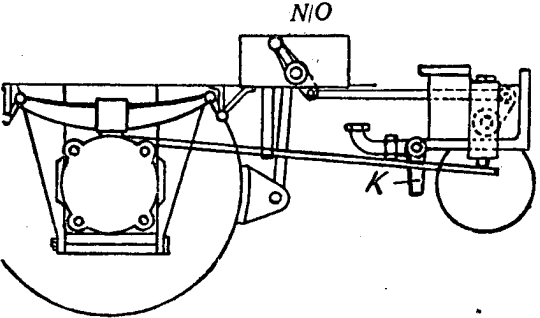

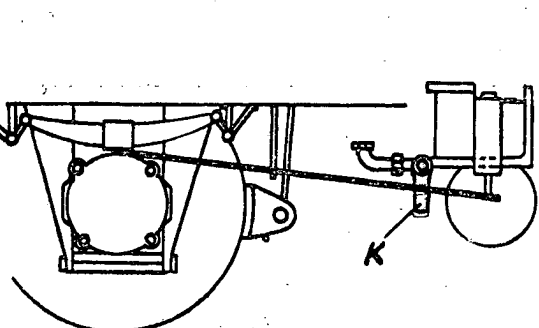
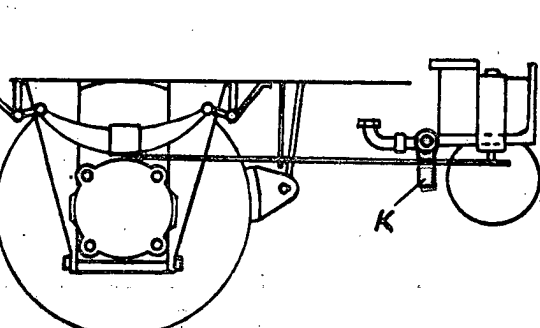

Rozvaděče s přestavovačem N/O

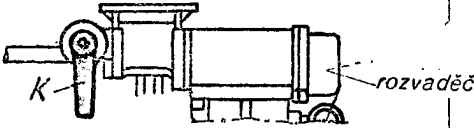
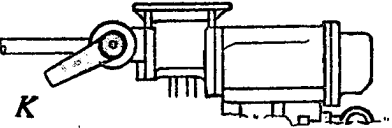
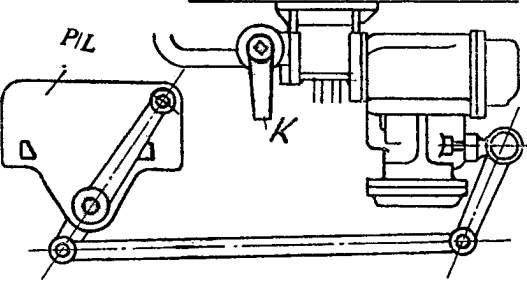
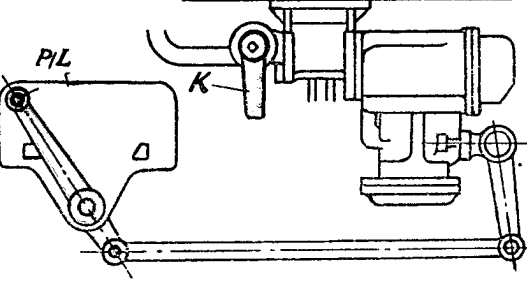

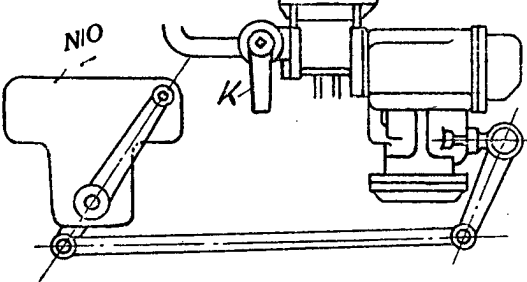
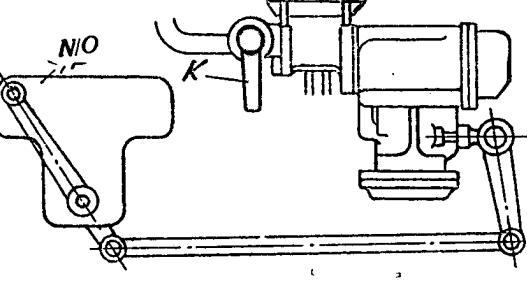

| Druh | zapnuté v poloze pro vlaky | | vypnuté | Označení na náklad. vozech |
|--------------|---|---|--|---|
| | osobní | nákladní | | |
| Knorr |  |  |  |  |
| Westinghouse |  |  |  | |

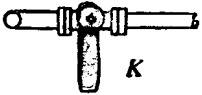

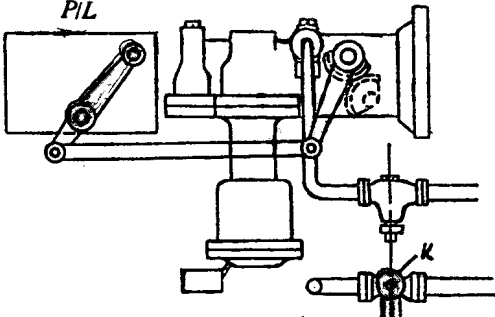
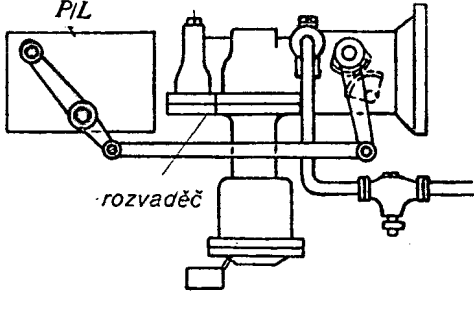

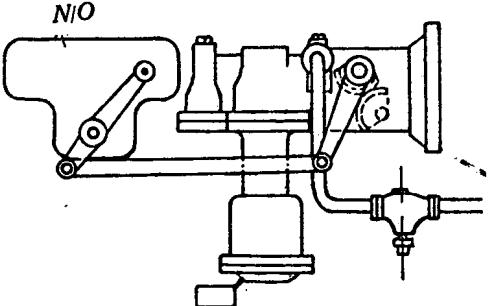
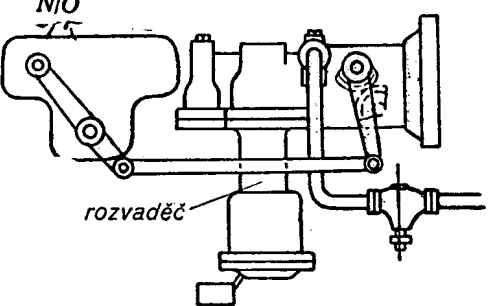

Poznámka: Nemí-li rukojeť přestavovače N/O přímo na přestavovači, nýbrž před štítky na obou stranách vozu, jsou polohy rukojeti (žlutě natřené), obdobně jako u brzd dále uvedených, v pravo nahoru - osobní, v levo nahoru - nákladní.

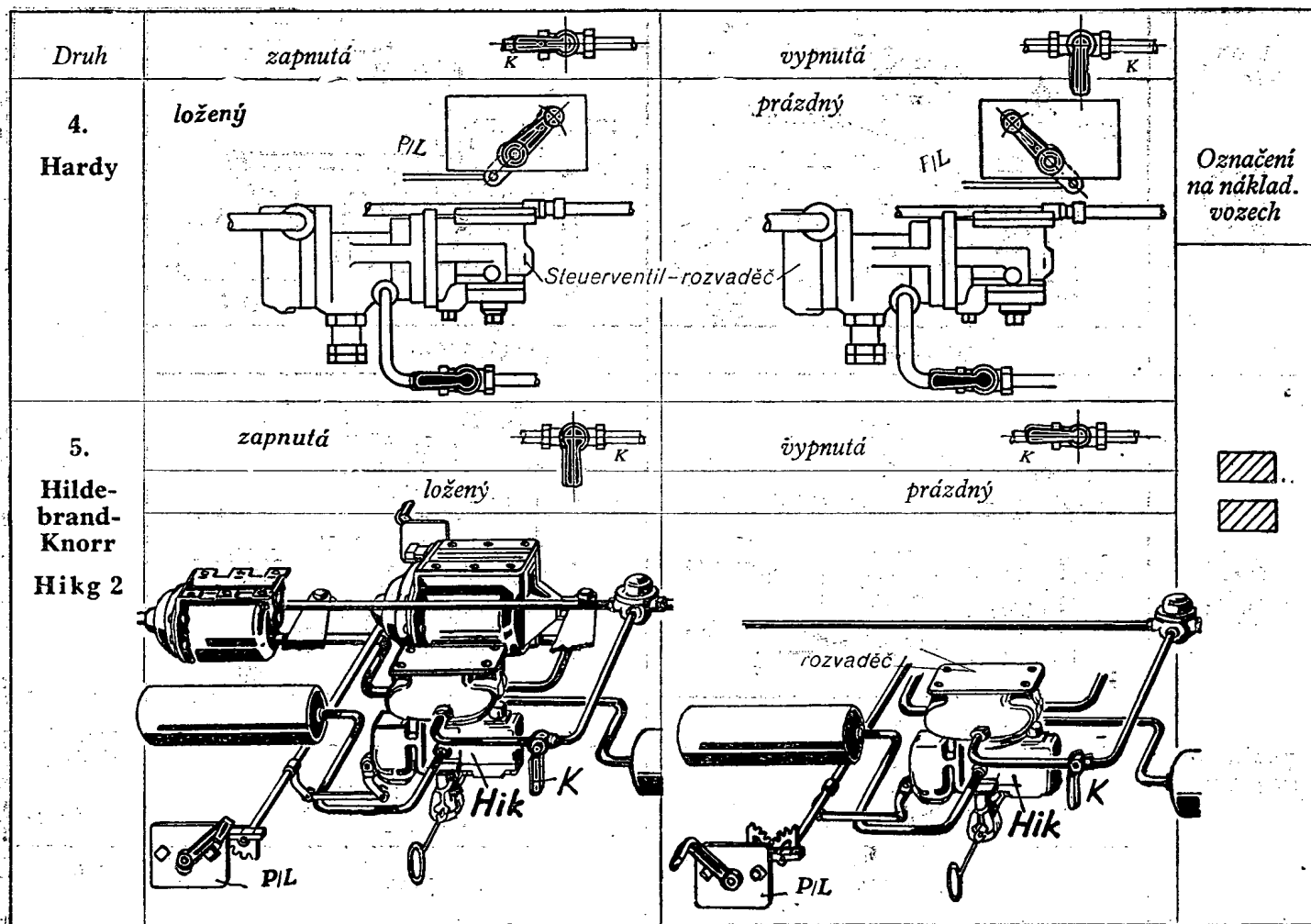
Brzdy, jimiž lze postupně odbrzdovati:

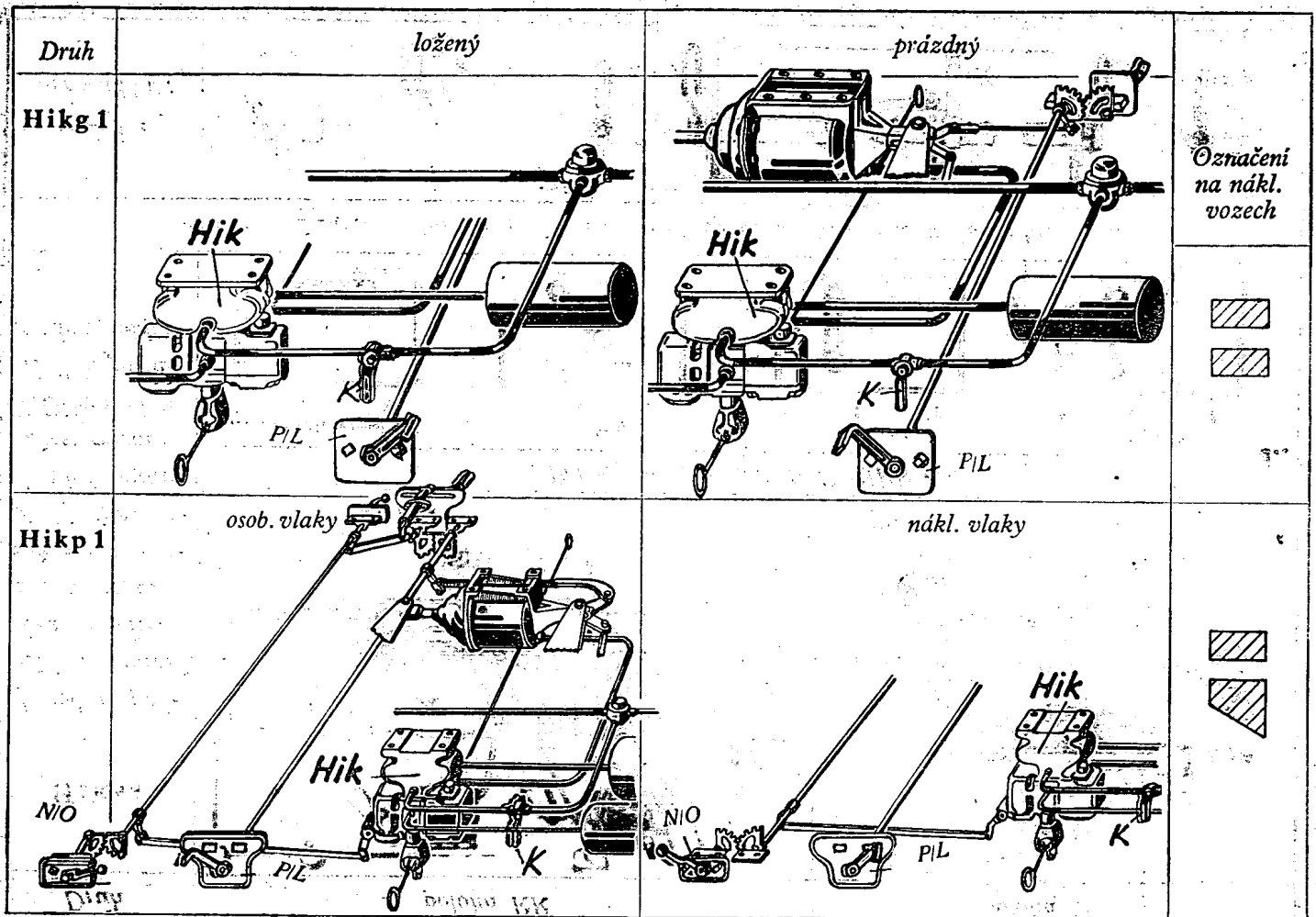
| Druh | zapnutá | vypnutá | |
|----------------------------------|---|--|---|
| 1. Božic |  | <p style="text-align: center;">Rozvaděč</p>  | <p style="text-align: center;">Označení na nákl. vozech</p> |
| <i>s rozvaděčem:</i> | <i>v poloze</i> | | |
| C | <p style="text-align: center;"><i>osob. vlaky</i></p>  | <p style="text-align: center;"><i>náklad. vlaky</i></p>  |  |
| <i>s rozvaděčem:</i> F | <p style="text-align: center;"><i>ložený</i></p>  | <p style="text-align: center;"><i>prázdný</i></p>  |  |

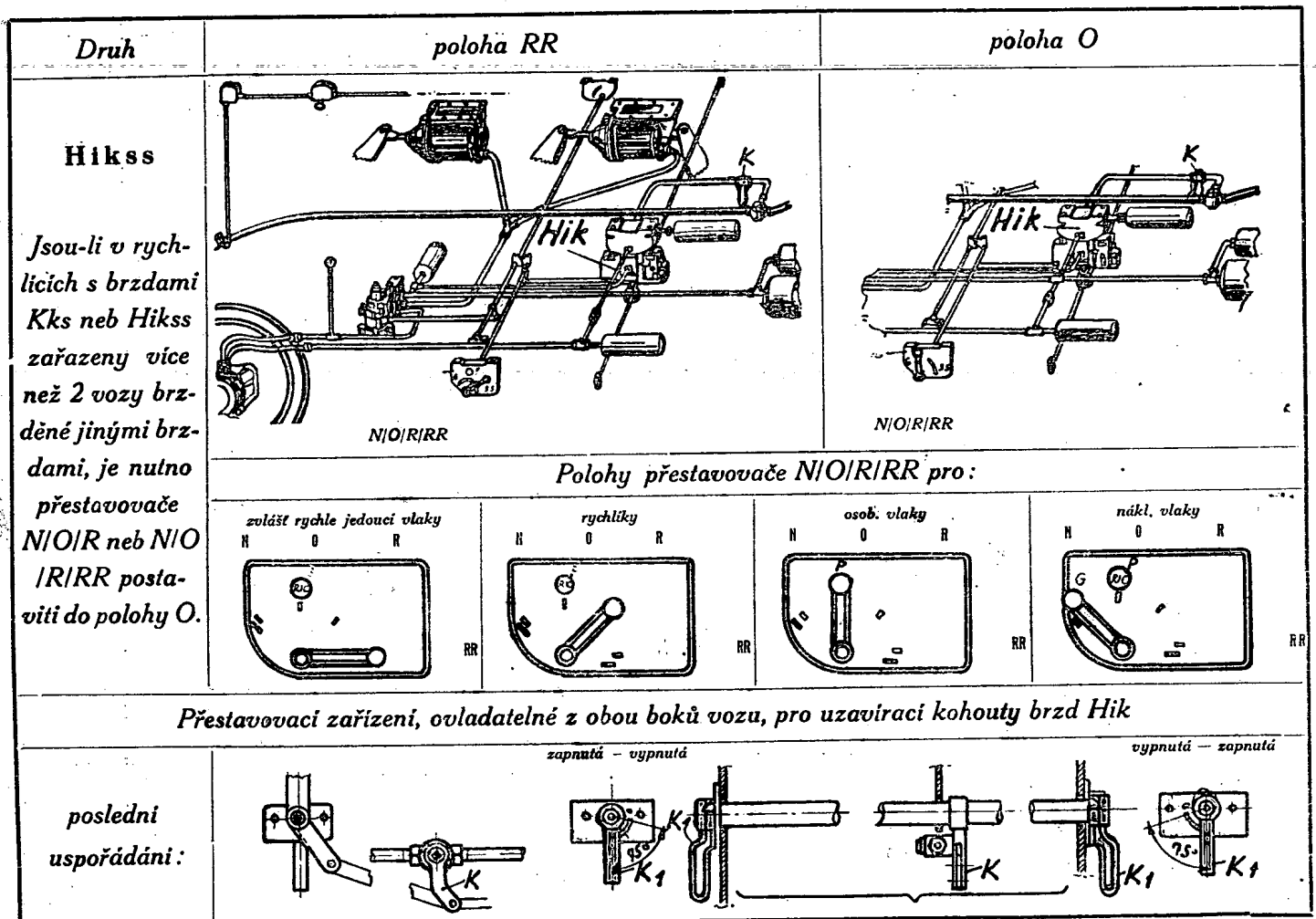
| | | <i>Samočinné brzdění nákladu</i> | | <i>Označení na nákl. vozech</i> |
|--|--|--|---|---|
| <i>Druh</i> | <i>osob. vlaky</i> | <i>náklad. vlaky</i> | | |
| Božic <i>s rozvadě- čem:</i> C/D | <i>N/O</i>  | <i>N/O</i>  |  | |
| <i>s rozvadě- čem:</i> D | <i>ložený</i>  | <i>prázdný</i>  |  | |

| <i>Druh:</i> | <i>zapnutá</i> | <i>vypnutá</i> | |
|--------------|---|--|---|
| 2. Breda |  |  | <i>Označení na nákl. vozech</i> |
| | <i>ložený</i> | <i>prázdný</i> | |
| |  |  |  |
| | <i>osob. vlaky</i> | <i>nákl. vlaky</i> | |
| |  |  |  |

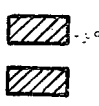
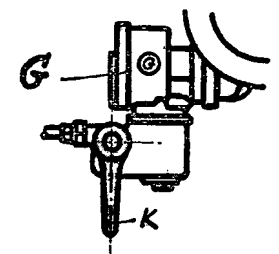
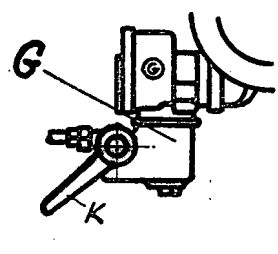
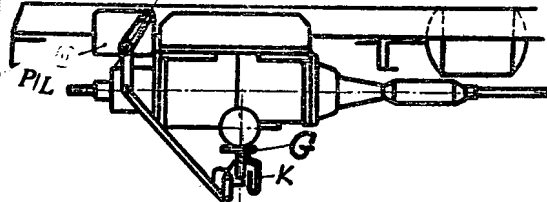
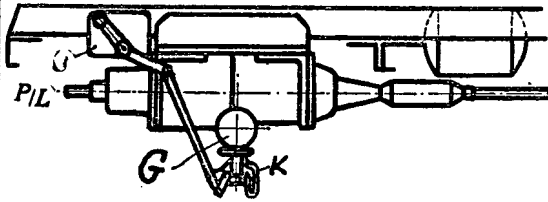
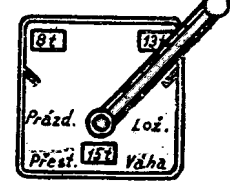
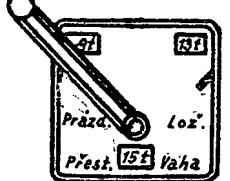
| Druh | zapnutá | vypnutá | |
|------------------------|---|--|---|
| 3. Drols- hammer |  |  | Označení na nákl. vozech |
| | <p style="text-align: center;"><i>ložený</i></p>  | <p style="text-align: center;"><i>prázdný</i></p>  |  |
| | <p style="text-align: center;"><i>osob. vlaky</i></p>  | <p style="text-align: center;"><i>nákl. vlaky</i></p>  |  |

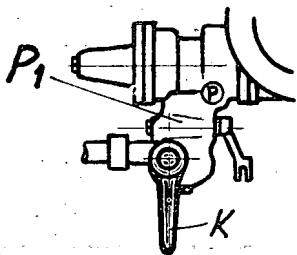
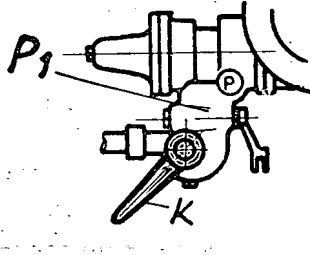
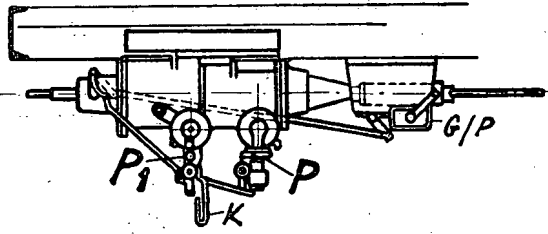
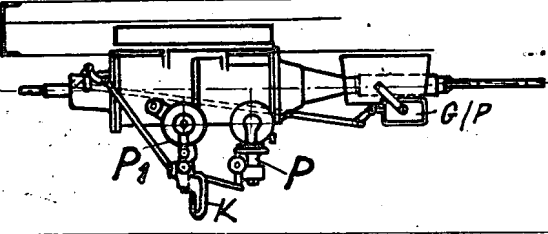
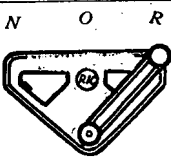
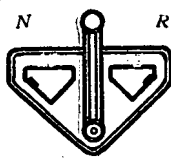
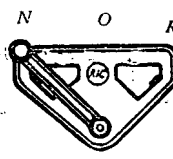






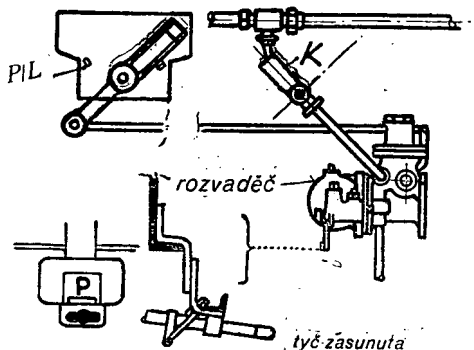
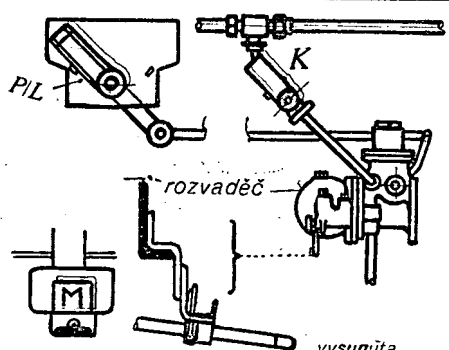

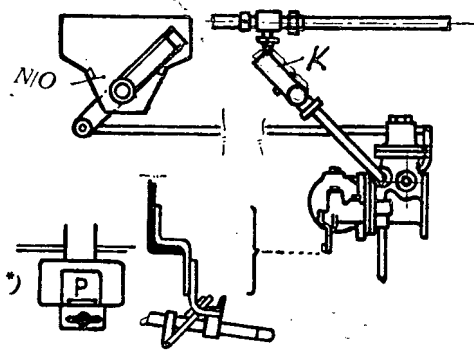
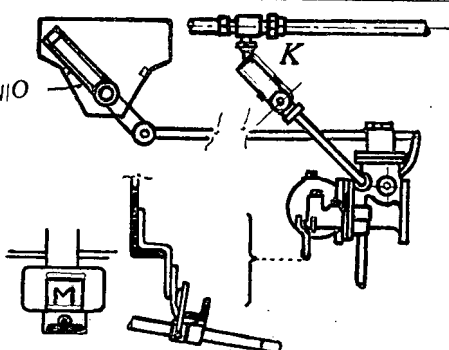



U německých vozů jsou rukojeti přestavovačů N/O, N/O/R a N/O/R/RR Kunze-Knorrovy a Hildebrand-Knorrovy brzdy odchylkou od mezinárodního (červeného) označení natřeny žlutě.




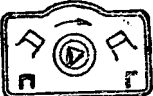
| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>Druh</p> <p>6. Kunze-Knorr</p> <p>K kg</p> <p>s rozvaděčem</p> <p>G</p> | <p><i>zapnutá</i></p> | <p><i>vyprnutá</i></p> | <p>Označení na nákl. vozech</p>  |
| |  | <p>ro z vaděč</p>  | |
| | <p><i>ložený</i></p> | <p><i>prázdný</i></p> | |
| |  |  | |
| | <p>Přestavovač k obzbrždění váhy vozu (P/L)</p> | | |
| |  |  | |

| Druh | zapnutá | vypnutá | |
|---|--|--|--|
| <p>K k p</p> <p>s rozvaděčem P a se zrychlovacím rozvaděčem P₁</p> | <p>Zrychlovací rozvaděč</p>  |  | |
| | <p>osob. vlaky</p>  | <p>nákl. vlaky</p>  | |
| <p>K k s</p> <p>(podobně jako) s rozvaděčem S a se zrychlovacím rozvaděčem S₁</p> | <p>Polohy přestavovače N/O/S Kks brzdy pro vlaky:</p> | | |
| | <p>rychlíky</p> <p>N O R</p>  | <p>o osobní</p> <p>N R</p>  | <p>nákladní</p> <p>N O R</p>  |

U německých vozů jsou rukojeti přestavovačů N/O, N/O/R a N/O/R/R/R Kunze-Knorrovy a Hildebrand-Knorrovy brzdy odchylkou od mezinárodního (červeného) označení natřeny žlutě.

| Druh | zapnutá  | vypnutá  | |
|-----------------------|---|---|--|
| 7. Westinghouse-Lu | <p><i>polohy: ložený - rovina</i></p>  | <p><i>polohy: prázdný - spád</i></p>  | <p>Označení na nákl.vozech</p>  |
| | <p><i>polohy pro: osobní vl. - rovina</i></p>  | <p><i>polohy pro: nákl. vlaky - spád</i></p>  |  |

*) Místo označení P/M bývá i jiná označení, na příklad na vozích PKP písmenem R a G.

| Druh | zapnutá  | vypnutá  | Označení na nákl. vozech |
|----------------|---|---|--------------------------|
| 8. Kazancev | ložený | prázdný | |
| 9. Matrosov |  |  | žádné |

Přípojek 1

Brzdové soustavy, jichž používají na nákladních vozech jednotlivé železniční správy.

Dosud vystrojily různé evropské železniční správy své nákladní vozy těmito tlakovými brzdami, které byly pro mezinárodní nákladní dopravu schváleny:

Božič, Breda, Drolshammer, Hardy, Hildebrand-Knorr, Kunze-Knorr, Westinghouse-Lu.

Brzdy Kazancev a Matrosov nebyly dosud Mezinárodní Železniční Unii zkoušeny a nejsou proto pro mezinárodní provoz zatím uznány.

Brzdící hodnoty a polohy přestavovačů.

Vozy s brzdou **Božičovou a rozvaděči C/D nebo D** mají na podélnících v blízkosti rozvaděče tabulky se záznamem pěti hodnot hrubé váhy vozu (váha vozu a jeho nákladu) a těmto hrubým vahám odpovídající brzdící hodnoty. Na př.

| | | | | |
|----|----|----|----|----|
| 10 | 13 | 15 | 17 | 19 |
| 10 | 17 | 19 | 22 | 25 |

= brzdící hodnota

= zaokrouhlená hrubá váha vozu

Zaokrouhlení hrubé váhy provede se tak, že při zlomku 0,4 t použije se čísla nejbližší nižšího, od 0,5 t čísla nejbližší vyššího. Pro zaokrouhlenou hrubou váhu, která není v tabulce číselně vyjádřena, platí brzdící hodnota nadepsaná nad hrubou váhu nejbližší menší. Na př. vůz o hrubé váze 18,4 t jest započítati jen 13 t, kdežto o hrubé váze 18,5 t již 15 t.

Při poloze O rukojeti přestavovače N/O Božičova rozvaděče C/D použije se týchž hodnot jako při poloze N.

Vozy s **nákladními brzdami soustavy Božič F, Kunze-Knorr, Hildebrand-Knorr, Westinghouse Lu, Drolshammer a Breda** jsou opatřeny tabulkami udávajícími brzdící váhy pro obě polohy přestavovačů P/L (prázdný - ložený) a uprostřed přestavnou váhu. Na př.

| | |
|-----------|-----------|
| 8 t | 15 t |
| Prázdný | Ložený |
| Přestavná | 15 t váha |

Do polohy „Prázdný“ postaví se červeně natřená rukojeť přestavovače P/L a brzdící váha jest dle tohoto údaje 8 t tehdy, je-li vůz prázdný nebo hrubá váha menší než přestavná (15 t).

Je-li hrubá váha vozu rovna nebo větší než hodnota přestavné váhy (15 t) postaví se rukojeť přestavovače P/L do polohy pravé „Ložený“ (15 t) a brzdící váha se započítá hodnotou přestavné váhy.

Vozy s brzdami soustav Božič C, Westinghouse nebo Knorr s přestavovačem N/O mají na podélnících jen jednu brzdící hodnotu, která se započítává bez zřetele zda vůz je prázdný nebo ložený a přestavovač N/O v poloze „osobní“ nebo „nákladní“.

Osobní vozy mají na bočních stranách nápisy udávající brzdicí váhu při různých polohách přestavovače N/O nebo N/O/R. Vozy opatřené brzdami, jimiž nelze postupně odbrzďovati (Westinghouse a Knorr) mají na bočních stěnách údaje brzdících hodnot, $\frac{J}{O}$, $\frac{J}{N}$, $\frac{J}{P}$ dle toho, zda vůz zařazen do vlaků osobního (O) nákladního (N) nebo zda použito pouze provozního brzdění (P) t. j., když rychloměrný účinek rozvaděče je vypnut.

Nelze-li zjistiti brzdící váhu z nápisů na vozidle počítá se tato dle tabulky předpisu D 2/1.

414

REF ID: A66521

Ústřední ředitelství
Oblastní ředitelství v Plzni, Praze a Olomouci

Ústředny

SECRET

TECHNICKÁ PRAVIDLA PROVOZU DRAH

Platí od 1. října 1951



SECRET 1951

Západomoravské tiskárny - závod 04 Brno

A 5-ž

ČSD

Ústřední ředitelství
Oblastní ředitelství v Plzni, Praze a Olomouci
Ústředny

TECHNICKÁ PRAVIDLA PROVOZU DRAH

Platí od 1. října 1951



1951

Západomoravské tiskárny - závod 04 Brno

A 5-č

Vedení: Ústřední ředitelství

Tisk: Materiální ústředna

Rozdělovač

ústřední ředitelství, oblastní ředitelství,
ústředny,
závody a služebny

Zavedeno oběžníkem ústředního ředitelství ČSD ze dne 7. března 1951
zn. 135-21/1-51-sekr.

Opravy

| Opr. list čís. | Platí od | Opraveno | | Poznámka |
|-------------------|----------|----------|-----|----------|
| | | dne | kým | |
| | | | | |

„Železnice jsou jedním z nejpevnějších pojítek mezi městem a vesnicí, mezi průmyslem a zemědělstvím a jedině na tomto svazku se zakládá socialismus.“

LENIN

„Musíme zavést přísný pořádek do dopravy.“

GOTTWALD

ÚVOD

(1) Železniční tratě Československé republiky jsou základním prostředkem dopravy a mají důležitý význam pro život celého státu.

Železnice

- a) spojují v jeden celek všechny oblasti Československé republiky,
- b) zaručují normální obrat průmyslových a hospodářských výrobků včasnou a řádnou nákladní přepravou,
- c) uspokojují přepravní potřeby pracujících,
- d) posilují obranu státu.

(2) Aby železnice mohla tyto úkoly plnit, musí být řádně vedeným podnikem, přesným jako hodinový stroj. Aby železnice mohla nepřetržitě a bezpečně přepravovat, nutně vyžaduje náležitého souladu všech vzájemně se doplňujících složek provozu.

Železniční zaměstnanci musí pracovat podle přesného rozvrhu a udržovat strohou pracovní kázeň.

(3) Technická pravidla provozu drah (dále jen „Pravidla“) pojednávají o organizaci dopravy vlakové, o udržování železničních zařízení, o účelném provozu železnice a o zaměstnancích služby provozní.

(4) Pravidla obsahují směrnice a pokyny pro výstavbu a udržování drážních zařízení, kolejí, mostů, budov, návěstidel, vozidel a jiných mechanických zařízení.

Pravidla dále obsahují zásady bezpečného výkonu dopravní služby.

(5) Přesné a bezpodmínečné plnění ustanovení Pravidel, zejména ustanovení o pracovní ochraně, udržování návěstidel, železničních vozidel a kolejí, jakož i přesné a bezpodmínečné plnění zásad organizace vlakové dopravy, zaručují bezpečnost železniční dopravy.

(6) Ustanovení Pravidel jsou závazná bez výjimky pro všechny orgány a železniční služebny ČSD. Změny, doplňky a výjimky z tohoto předpisu může povolit jen ústřední ředitelství.

I. DÍL

ŽELEZNIČNÍ STAVEBNÍ ZAŘÍZENÍ A JEJICH UDRŽOVÁNÍ

§ 1

Všeobecná ustanovení

(1) K provozu na dráze je třeba:

- a) nosné a výškově i směrově vyhovující koleje vhodně rozvětvené v dopravných, výtopných, seřadovacích nádražích a pod. pro předjíždění a křížování vlaků i pro různé manipulace s nimi a s vozidly,
- b) sdělovacích a zabezpečovacích zařízení,
- c) budov pro příjezd, odjezd a obsluhu cestujících a pro nakládání, vykládání i uložení přepravovaného zboží,
- d) budov a zařízení pro udržování vozidel a zařízení pro zásobování vodou.

(2) Nové dráhy a velké stavby se přejímají do provozu jen zvláštními kolaudačními komisemi, kontrolujícími řádné provedení práce podle platných předpisů a schválených plánů.

Ostatní nově postavené neb obnovené železniční stavby a zařízení odevzdávají se do provozu po zjištění řádného provedení podle předpisů a schválených plánů.

(3) K evidenci železničních staveb a zařízení slouží plány a záznamy, jejichž stav musí odpovídat skutečnosti. Není dovoleno prováděti odchylky od vzorových listů a norem bez povolení orgánů, které schválily návrhy a konstrukce.

§ 2

Průjezdny průřez

(1) Do obrysu průjezdného průřezu nesmějí zasahovat stavby ani pevné předměty nebo jiná zařízení v sousedství koleje. Základní průjezdný průřez je zobrazen v příloze A.

(2) Na širé trati musí býti vzdálenost sousedních kolejí v přímce a v obloucích o poloměrech 350 m a větších zpravidla nejméně 4,00 m, měřeno od středu ke středu koleje.

U novostaveb a rozsáhlejších přestaveb smí být výjimečně zmenšena až na 3,75 m.

U dosavadních zařízení smí být ponechána vzdálenost protisměrně projížděných kolejí téže trati menší a to nejméně 3,50 m.

Ve stanicích musí být vzdálenost kolejí nejméně 4,50 m. Vzdálenost překládkových kolejí může být zmenšena až na 3,50 m.

V obloucích o poloměru menším než 350 m musí být vzdálenost kolejí 4,00 m nebo menší zvětšena podle poloměru, a to:

| | | |
|------------------------------|---|----------|
| při poloměru 250 m | o | 20 mm |
| 225 m | o | 70 mm |
| 200 m | o | 130 mm |
| 180 m | o | 190 mm |
| 150 m | o | 310 mm |
| 120 m | o | 700 mm |
| 100 m | o | 1100 mm. |

Ústřední ředitelství může povolit výjimky pro rovné hlavní koleje ve stanicích, mezi nimiž nebude vybudováno nástupiště, a pro dosavadní koleje; vzdálenosti kolejí nesmějí však být menší než vzdálenosti dovolené pro širou trať. U nových staveb a rozsáhlejších přestaveb musí být vzdálenost kolejí, mezi nimiž má být vybudováno nástupiště, nejméně 6,00 m. Pro přestavbu stanic a zastávek se slabou přepravou osob může ústřední ředitelství dovolit výjimku.

§ 3

Stavební zařízení dráhy

Všeobecná ustanovení

(1) K tělesu dráhy patří železniční spodek, stavby železničního spodku (mosty, tunely a pod.) a železniční svršek. Na křižovatkách tratí s cestami v úrovni jsou zřízeny přejezdy, které umožňují silničním vozidlům přejezd a pěším přechod přes trať. Na silnicích pojížděných motorovými vozidly je blízkost přejezdu označována silničními dopravními značkami. Na okraji pláne železničního spodku se osazují vzdálenostní značky, dělící dráhu v úseky po 100 m. V lomech nivelety se vyznačuje sklonitost trati a délky sklonu.

Podle důležitosti tratí a místních poměrů zřizují se strážní domky pro zaměstnance služby dohlédací.

§ 4

Směrové a sklonové poměry dráhy

(1) Sklony, poloměry oblouků, přechody z přímé koleje do oblouků a rozměry příčných řezů tělesa dráhy musí odpovídat předpisům a vzorovým listům.

(2) Dopravní a kolejové křižovatky se zásadně projektují ve vodorovných a přímých úsecích, výjimečně ve sklonu, a to nejvýše 2,5‰. V obtížném terénu se dovoluje na zastávkách a kolejových křižovatkách, kde se nepočítá s posunem, větší sklon, a to se zřením k rozjždění a největší zátěži v daném traťovém úseku.

(3) Je-li doprava umístěna v oblouku, má být poloměr nejméně 600 m; v hornatém nebo kopcovitém terénu může být menší.

(4) Přednosta traťové stavební správy musí pravidelně osobně kontrolovat rozchod a převýšení koleje, oblouky a polohy přechodnic.

§ 5

Železniční spodek

(1) Železniční spodek je základem železničního svršku a na jeho dobrém stavu závisí bezpečnost provozu.

(2) Šířka pláň železničního spodku u nových staveb jednokolejné hlavní dráhy v přímé musí být nejméně 5,20 m, u dvoukolejné hlavní dráhy nejméně 9,20 m.

(3) V obloucích se rozšiřuje pláň železničního spodku v zářezech a náspech na vnější straně při převýšení 30—80 mm o 0,10 m, při převýšení větším než 80 mm o 0,20 m; při převýšení menším než 30 mm zůstává pláň nerozšířena.

(4) Železniční spodek a šterkové lože se staví podle normálních plánů. Odchytky může dovolit ústřední ředitelství.

(5) V zaplavovaných územích se označí v příčných průřezích železničního spodku nejvyšší stav vody a největší výška vln při nejsilnějších větrech. Bankety železničního spodku se v těch místech položí 0,5 m nad nejvyšší vlnu vodní hladiny.

(6) Železniční spodek musí mít tato odvodňovací zařízení:

- a) v zářezích příkopy, výjimečně stoky a náhorní příkopy,
- b) u náspů pateční příkopy,
- c) v nutných případech zvláštní odvodňovací zařízení.

(7) Dozor na udržování železničního spodku vykonávají technické správy, po příp. traťové stavební správy. K výkonu dozoru musí mít tyto služebny plány železničního spodku a popisy přidružených zařízení (odvodňovacích, zajišťovacích a pod.).

§ 6

Stavby železničního spodku

(1) Stavby železničního spodku umožňují položení tratí přes řeky, rokly, údolí, bažinatá a nízko položená místa (mosty, viadukty, propusty), do podzemí (tunely), při křižování drah

(nadjezdy a podjezdy), nebo slouží k zajištění stability železničního spodku (opěrné zdi, křídla). Ochranné a odvodňovací stavby čelí poškozování mostů, propustů, podmáčení a podemílání opěr nebo vymílání náspů.

(2) Tyto stavby musí svou konstrukcí, pevností a stabilitou zajišťovat bezpečný a nerušený železniční provoz i při největší dovolené rychlosti jízdy. O předepsaných kontrolách traťovými stavebními správami a technickými správami, resp. mostními správami se vedou záznamy. Mostní správy jsou povinny udržovat mosty a mostům podobné konstrukce v dobrém stavu a věnovat pozornost vodotečím, jejich úpravám a změnám.

(3) Stavba nových a obnova nynějších železničních mostů se řídí podle kategorisace tratí.

(4) Stavby železničního spodku musí být chráněny před škodlivými vlivy povětrnostními a před kouřem.

(5) Stavby železničního spodku jsou pod dozorem přednostů technických a traťových stavebních správ a mostmistrů, kteří jsou povinni udržovat je v dobrém stavu po stránce technické. Jsou jimi prohlíženy ve stanovených lhůtách a výsledky prohlídek zaznamenávány do mostních revisních a stavebních knih, do tunelových knih a pod.

§ 7

Železniční svršek — Koleje

(1) Železniční svršek se skládá z kolejového lože, pražců, kolejnic a drobného kolejiva; v některých případech se doplňuje ještě zvláštními zařízeními, na př. opatřeními proti putování kolejnic, přídržnými kolejnicemi a pod.

(2) Železniční svršek musí dovolovat svou nosností bezpečnou vlakovou dopravu o předepsaných nápravových tlacích a rozvorech vozidel a předepsanou rychlostí.

(3) Normální rozchod koleje v přímce je 1435 mm.

(4) V obloucích se zvětšuje rozchod koleje o rozšíření podle poloměru oblouku. Velikost rozšíření rozchodu je předepsána v Předpisu o úpravě kolejí na normálně rozchodných drahách, S 61-č, čl. 2 (3). Za provozu jsou dovoleny změny předepsaného rozchodu, rozchod však nesmí nikdy klesnout pod 1432 mm nebo překročit míru 1465 mm u hlavních tratí a míru 1470 mm u vedlejších tratí.

(5) V přímé koleji se převýšení neprovádí. Převýšení vnější kolejnice v obloucích závisí na poloměru a rychlosti jízdy a je uvedeno v předpisu S 61-č, v tabulce 2. Odchytky v převýšení koleje v přímé a v oblouku mohou být

při rychlostech do 100 km/h max. + 10 mm a — 10 mm,
při rychlostech přes 100 km/h max + 5 mm a — 5 mm.

(6) Každá změna převýšení musí být upravena vzestupnicí. Její délka musí být nejméně třístým násobkem převýšení nebo rozdílu obou převýšení.

(7) Železniční svršek na širé trati i v dopravnách musí být udržován v dobrém stavu. Podle potřeby musí být obnovovány kolejnice, pražce, drobné kolejivo a kolejové lože podle předpisů a vzorových listů. Stav trati musí zaručovat bezpečnou a klidnou jízdu vlaků při největší dovolené rychlosti jízdy.

(8) Přednosta traťové stavební správy, odpovědný za udržování železničního spodku, staveb železničního spodku, a železničního svršku i ostatních stavebních zařízení v přiděleném obvodu, musí znát podrobně svůj traťový úsek a stavební zařízení v něm, osobně kontrolovat jejich stav, zkoumat příčiny poruch a odstraňovat nejen závady, nýbrž je i předvídat a předcházet je vhodnými opatřeními. Na základě výsledků revisí musí plánovat a řídit udržovací práce a ručit za jakost jejich provedení.

(9) Obchůzkař, konající obchůzky na trati podle turnusového pořadu, musí pozorovat, zda nejsou na trati závady, a zjistí-li závady, musí je ihned odstranit (může-li to provést sám) nebo je okamžitě hlásit úpravčímu trati nebo přednostovi traťové stavební správy.

§ 8

Výhybky a kolejové křižovatky

(1) Výhybka je zařízení, které umožňuje přechod vozidel s koleje na kolej bez přerušení jízdy. Úhel křížení má být nejvýše 7°.

Výměna je část výhybky, ve které se přestavováním jazyků tvoří jízdní cesty do přímé koleje nebo do odbočky.

Kolejová křižovatka je zařízení bez výměn, umožňující vozidlům jízdu přes koleje křižující jejich jízdní cestu.

(2) Zakazuje se ponechat v kolejích výhybky, které mají zejména tyto závady:

- a) uvolněné jazyky;
- b) hrot jazyka nedoléhá k opornici, při čemž mezera mezi nimi je u výhybek pojížděných rychlostí 65 km/h a vyšší 3 mm nebo více a u ostatních výhybek 6 mm nebo více;
- c) hrot jazyku je tak opotřebován nebo odrolen, že může způsobit vyšínutí vozidel;
- d) vzdálenost pojížděných hran srdcovky od vedoucí hrany přídržnice (přídržné kolejnice) je menší než 1392 mm;
- e) lom jazyku nebo opornice;
- f) lom srdcovky (klínu, křídlových nebo kolenových kolejnic);
- g) přetržení dvou nebo více spojovacích šroubů srdcovky, po příp. přídržnice.

Jsou-li do traťových kolejí vloženy výhybky, má se pro zajištění před možným ohrožením s boku jízdou z odbočky vybudovat odvratná kolej o délce min. 50 m, ukončená zarážedlem.

(3) Odbočné výhybky na širé trati dvoukolejných drah mají být kladeny tak, aby byly pojížděny po hrotu vlaky jedoucími po správné koleji.

(4) Výměny na širé trati pojížděné za pravidelného provozu musí být kryty hlavními návěstidly platnými pro jízdu a musí být na nich závislé i s boční ochranou tak, aby návěstidla

mohla být postavena do polohy „Volno“ jen tehdy, stojí-li výměny správně a jsou-li v této poloze zajištěny tak dlouho, pokud stojí návěstidlo v této poloze.

Místo krycích návěstidel pro výměny na širé trati může být použito také sousedních oddílových nebo odjezdových návěstidel.

Ústředně obsluhované výměny musí být kromě toho zajištěny závěrem výměn nebo zařízením znemožňujícím přestavení pod vlakem.

Na vedlejších tratích platí tato ustanovení jen tehdy, je-li tam dovolena větší rychlost než 50 km/hod.

(5) Výměny odbočující ze širé trati, kde je traťové zabezpečovací zařízení pro vlaky následné nebo pro vlaky opačných směrů, musí být závislé na tomto zařízení.

Na tratích s automatickým blokem musí být výměny na širé trati v takové závislosti na předchozím oddílovém nebo odjezdovém návěstidle, že lze návěstidlo přestavit do polohy „Volno“ teprve tehdy, je-li výměna správně postavena a zajištěna.

Závislost výměn na návěstidlech na širé trati se řídí záporníkem, aby byl zajištěn i volný jazyk výměny.

(6) Výměny v dopravnách pojižděné vlaky za pravidelného provozu musí být závislé i s boční ochranou na hlavním návěstidle.

Na vedlejších tratích platí toto ustanovení jen tehdy, je-li tam dovolena větší rychlost než 50 km/hod.

(7) Výměny musí být opatřeny výměnovými návěstidly. Výměny na manipulačních kolejích a na seřadovacích nádražích nemusí mít výměnová návěstidla, jsou-li ústředně stavěny a je-li jejich poloha výhybkáři oznamována kontrolním zařízením.

(8) Mezi sbíhajícími se kolejemi musí být umístěn námezník, jenž označuje místo, až kam může být kolej obsazena, aniž jsou ohroženy pohyby na druhé koleji. Vzdálenost středů kolejí u tohoto znamení musí být aspoň 3,5 m.

(9) Výhybky musí být periodicky prohlíženy přednostou traťové stavební správy, stanice a návěstní správy; při tom se zjišťuje jejich celkový stav, rozchod koleje, šířka žlábků a opotřebování jejich částí. Prohlídky výhybek výtopen, dílen atd. viz § 33 (5).

(10) Na výhybky ve stanicích a na jejich řádné ošetřování a osvětlování dohlíží přednosta stanice. Výhybky obsluhují a ošetřují výhybkáři. Ti jsou odpovědni za lehký a nezávadný chod jejich pohyblivých částí, musí je udržovat v čistotě a pečlivě mazat. Výhybky opravují zaměstnanci služby stavební a udržovací, zabezpečovací zařízení u výměn zaměstnanci služby zabezpečovací.

§ 9

Přejezdy a křižovatky drah

(1) Pozemní komunikace křižují dráhu buď v úrovni kolejí (přejezdy a přechody) nebo mimo úroveň kolejí (nadjezdy, podjezdy, lávkami a podchody).

(2) Křižovatky dvou drah se zřizují zásadně mimo úroveň kolejí. Vedlejší tratě a dráhy pro přepravu neveřejnou mohou spolu navzájem křižovat v úrovni kolejí.

(3) Křižovatky drah s elektrickým vedením, vodovody, plynovody a jinými nadzemními a podzemními vedeními povoluje oblastní ředitelství.

(4) Přecházet nebo přejíždět dráhu mimo vykázaná místa není dovoleno. Příímý dohled nad tím vykonávají zaměstnanci traťové stavební správy.

(5) Přejezdy v úrovni kolejí musí být zabezpečeny. Způsob zabezpečení přejezdů závisí na způsobu provozu dráhy, místních poměrech, přehlednosti křižovatky, hustotě provozu na dráze i na veřejné pozemní komunikaci. Podle zabezpečení rozdělují se přejezdy na

- a) přejezdy se závorami,
- b) přejezdy bez závor.

Přejezdy bez závor mohou být zabezpečeny:

- aa) výstražnými kříži,
- bb) hlídáním železničním zaměstnancem,
- cc) výstražným světelným znamením.

(6) Závory uzavírají cestu po dobu trvání nebezpečí. Jsou obsluhovány železničními zaměstnanci buď přímo na místě, nebo na dálku. Při obsluze na dálku, kdy závorář nemá možnost přímého styku s používatelem silnice, jsou závory opatřeny zařízením upozorňujícím úderem zvonku, že v nejbližší době budou uzavřeny. Závory jsou obsluhovány na dálku, jsou-li obsluhovány z větší vzdálenosti než 60 m od stanoviště závoráře.

(7) Výstražné kříže u přejezdů bez závor se stavějí na 4 m od osy krajní koleje vždy na pravé straně cesty ve směru jízdy silničních vozidel.

(8) Výstražná světelná zařízení musí oznamovat používatelům cesty červeným světlem, že se k přejezdu blíží vlak nebo jiné železniční vozidlo.

(9) Vozovka na přejezdech musí být tak upravena, aby byl možný nerušený průjezd vozidel železničních a silničních. Železniční trať v blízkosti přejezdu má být, zvláště u všech důležitých přejezdů, vhodně ohrazena.

(10) Za bezpečný průjezd vlaků na přejezdech se závorami odpovídá závorář. Musí znát přesně jízdní řád vlaků, uzavírat závory včas a dávat předepsané návěsti.

(11) V okolí dráhy nesmí být podnikáno nic, co by ztěžovalo nebo omezovalo volný rozhled na přejezdy (přechody).

§ 10

Značky na trati

- (1) Na tratích se užívá těchto stálých značek:
 - a) hektometrových a kilometrových,
 - b) skloníků,

- c) značek zajišťujících polohu koleje,
- d) výstražných kolíků, označků, upozornovadel a znamení k zastavení vlaků v zastávkách, k omezení rychlosti, k označení kolejí ve stanicích, překážek pro práci sněhového pluhu, „označení místa“ pro postrkový stroj, návěstidla pro stálou návěst „Pomalů“, tabule před zastávkami a jiné,
- e) mezníků,
- f) na elektrifikovaných traťových úsecích se zřizují stálé návěsti pro strojvedoucího elektrických vlaků v místech vypínání a zapínání traťového vedení (úsekového odpojovače) a ukazatele jeho ohraničení, jakož i návěsti o místech ochranných nebo uzemněných úseků.

(2) Značky na trati podle odst. 1 a), b) se umísťují vpravo od trati ve směru staničení, značky podle c), e) téhož odst. podle potřeby, značky podle d) a f) vpravo od trati ve směru jízdy.

(3) Kromě stálých znamení se zavádějí znamení časová, na př. pro označení míst, na nichž pracují sněhové pluhy, pro nasazení nebo stažení lokomotivního sběrače proudu nebo pro uzemněné úseky při údržovacích pracích na traťovém vedení.

§ 11

Traťové budovy

(1) Traťové budovy a jiná zařízení jsou určeny pro pracovní čety a pro ostatní personál služby stavební a údržovací, t. j. pro úpravci trati, obchůzkáře, strážníky trati, dále pro úschovu nářadí a materiálu. Mezi jiná zařízení patří otevřená složiště, vyvýšené skládky, přenosné přístřešky, útulny, stany a pod.

§ 12

Dílny v traťových materiálových správách

(1) Dílny v traťových materiálových správách udržují, doplňují a opravují, po příp. vyrábějí stroje, zařízení a inventář

pro účely stavební a udržovací podle směrnic oblastního ředitelství.

§ 13

**Stavební vlaky a strojní zařízení
pro práce na železničním svršku**

(1) Vlaky pro kladení železničního svršku provádějí obnovy a spojitě opravy kolejí a výhybek. Jsou vyzbrojeny zařízením pro kladení železničního svršku a drobnými stroji. Jsou sestaveny z vozů k ubytování technického personálu a dělnictva, k umístění kanceláří, kulturní místnosti, kuchyně a k uložení strojů a pracovního nářadí. Je jim přidělována strojní čistička štěrkového lože, strojní podbíječka pražců, jeřáby a pod.

(2) Speciálními úkoly ve službě stavební a udržovací jsou pověřeny samostatně a ambulantně pracující čety pro práce mostní, čety provádějící hlavní opravy výhybek, čety vahařské a čety pro svařování kolejnic.

§ 14

Stavby výtopenské

(1) Základními stavbami výtopenské služby jsou: výtopy (počítaje v to remisy a správkárny), různá mechanická provozní zařízení, točnice a přesuvny, po příp. triangly (dvojí úvratě), vodárny a kanalisace.

§ 15

Výtopy

(1) Výtopy musí obsluhovat a udržovat všechny jí přidělené lokomotivy a motorové vozy, jakož i lokomotivy a motorové vozy přijíždějící do ní z jiných výtopen.

(2) Prostorová úprava výtopy musí vyhovovat příslušným řadám lokomotiv a motorových vozů.

(3) Výtopy musí být řádně osvětlována, větrána a kanalisována. Výtopenské koleje a provozní zařízení musí být

v takovém stavu, aby umožňovaly rychlý a hospodárný pracovní výkon pro obsluhu a opravu lokomotiv a motorových vozů.

(4) Koleje potřebné pro výttopenskou službu, uhelná složiště a pod. tvoří obvod výttopny.

(5) Správy výttopen vykonávají veškerou jim přidělenou vozební a správkářenskou službu ve svém obvodu a v přiděleném okrese.

(6) Přednosta výttopny je zodpovědný za to, že všechna výttopenská zařízení jsou ve stavu, který zaručuje vysokou úroveň ošetření a udržování lokomotiv, motorových vozů a vozů s nejmenší ztrátou času.

§ 16

Mechanická provozní zařízení

(1) K mechanickým provozním zařízením patří zejména uhelné skládky, zařízení pro zbrojení a odpopelování lokomotiv, zařízení pro uložení a výdej pohonných látek a mazacích hmot, zařízení pro zásobení pískem a vodou, zařízení pro vymývání lokomotivních kotlů a využití odpadového tepla z lokomotiv, kompresní stanice a zařízení pro předtápění vlakových souprav.

§ 17

Točnice a přesuvny

(1) Ve stanicích a výttopnách, kde se počítá s otáčením lokomotiv, musí být točnice takového rozměru, aby se na nich mohly otáčet lokomotivy i s tendrem, po příp. v nich musí být triangly.

(2) Pro přesun vozidel v podélných výttopnách slouží přesuvny.

§ 18

Vodárenská zařízení

(1) Vodárenská zařízení zřizují se o takovém výkonu a v takové vzájemné vzdálenosti, aby bylo možno zásobit před-

pokládáný nejvyšší počet vlaků vodou potřebnou k napájení kotlů parních lokomotiv, vozů a k jiným účelům.

(2) K zařízení vodárenskému patří

- a) vodní zdroje s jímacím zařízením,
- b) čerpací stanice,
- c) vodojemy pro dosažení přetlaku a udržování vodní zásoby, do nichž se dopravuje voda výtlačnými řády od čerpacích stanic nebo přívodným potrubím od jímacího objektu na vodním zdroji,
- d) vodovodní rozvodná síť, zásobující vodou různá místa spotřeby,
- e) vodní jeřáby a hydranty,
- f) zařízení pro úpravu vody.

(3) V každé stanici, kde se lokomotivy zásobují vodou, musí být dostatečný počet správně umístěných vodních jeřábů.

(4) Vodní jeřáby musí mít zařízení pro zajištění polohy otočného ramene v souběžné poloze s osou koleje a návěští svítlny, které za tmy ukazují přesné postavení otočného ramene, jakož i ochranná zařízení proti zamrznutí.

§ 19

Pomocné vlaky

(1) K rychlému odstranění následků železničních nehod slouží pomocné vlaky a pojízdné jeřáby, přidělené výtopenám. Pomocný vlak se skládá z nářadových a pomocných vozů.

(2) Přednostá výtopeny (stanice) odpovídá za stálou pohotovost pomocného vlaku, pojízdného jeřábu a jejich zařízení.

§ 20

Zařízení pro udržování vozového parku

(1) Vozový park udržují železniční dílny a správkárny výtopen s dozorčí službou vozovou v prohlídkových stanicích.

(2) Občasné prohlídky a opravy osobních vozů, jejich částí, vybavení a výstroje provádějí železniční dílny pro opravy osobních vozů, po příp. jen některá oddělení dílen.

(3) Občasné prohlídky a opravy nákladních vozů, jejich částí a výstroje provádějí železniční dílny pro opravy nákladních vozů (po příp. oddělení dílen pro opravy nákladních vozů).

(4) Správkárny výtopen provádějí prohlídky tlakové brzdy a ložisek a běžné opravy osobních i nákladních vozů; správkarny k tomu určené konají i občasné prohlídky některých řad nákladních vozů. Prohlídky a běžné opravy elektrických zařízení osobních vozů vykonávají elektroopravy.

(5) Drobné opravy vozů vykonávají správkarny výtopen také v odstavných a seřadovacích nádražích a ve stanicích přímo ve vlakových soupravách.

(6) V prohlídkových stanicích se provádějí technické prohlídky vozů, a to bezpečnostní prohlídky vozů v soupravách, prohlídky a vyzkoušení průběžné brzdy a zařízení vytápěcího a osvětlovacího.

(7) Velká seřadovací nádraží jsou vybavena kompresními stanicemi s rozvodem stlačeného vzduchu pro plnění souprav stlačeným vzduchem a pro vyzkoušení činnosti samočinné brzdy.

(8) V určených k tomu stanicích doplňují mazači vozů olej v ložiskách a maží kluzné části vozů.

(9) Pokud není vozmistrů technickými prohlídkami vozů plně využito, vykonávají vozmistři i drobné opravy vozů ve vlakových soupravách.

§ 21

Zařízení dopraven

(1) Řádná organizace osobní a nákladové přepravy vyžaduje, aby stanice byly vybaveny těmito potřebnými stavbami a zařízeními podle druhu a povahy služby: kolejemi pro příjezd a odjezd, průjezd a řadění vlaků, výpravními budovami pro správní výkony, odbavování cestujících, zavazadel a spěšnin, osobními nástupišti a podchody, zavazadlovými a spěšninovými

tunely, nákladovým zařízením (skladišti, vyvýšenými i úrovnovými skládkami pro příjem, výdej a překládku zboží, mražírnami, služebními stanovišti, stavědlovými budovami).

Na seřadovacích nádražích je třeba svázných pahrbků.

(2) Výpravní budovy střední velikosti v části pro odbavování obecnostva, zavazadel a spěšnin musejí mít

- a) odjezdovou síň s pokladnami, úschovnou zavazadel, s příjmem zavazadel a spěšnin, informační kanceláři, vyhláškami a vývěsnými jízdními řády, prodejny novin, tabáku a pod. a hygienickozdravotními zařízeními;
- b) čekárnu s odpočívárnami, jídelnou, prodejními stánky a pod.;
- c) příjezdovou síň s úschovnou zavazadel, s výdejem zavazadel a spěšnin, s hygienickozdravotními zařízeními;
- d) místnosti musejí být udržovány ve vzorné čistotě, dobře větrány, osvětlovány a vytápěny.

(3) Výpravní budovy střední velikosti musejí mít místnosti pro výkon služby dopravní, přepravní, sdělovací a zabezpečovací, vozové, účetní a pokladní, místnosti školní, kulturní, pro bezpečnostní službu, útulky a hygienickozdravotní zařízení. Patří k nim též provozní bytové jednotky.

(4) Všechny místnosti výpravní budovy musejí být tak uspořádány, aby vnitřní i vnější styk byl rychlý, snadný a přehledný. Přednostové stanic jsou povinni osobně a častěji dohlížet na obsluhu cestujících, čistotu stanice a vzhlednou úpravu nádraží, vyžadovati od zaměstnanců pozorné a slušné chování k cestujícím.

Orientace v budově, na nástupištích, v podchodech a pod. se usnadní vhodně umístěnými orientačními nápisy.

(5) Osobní nástupiště musí zajišťovat rychlé, pohodlné a bezpečné nastupování a vystupování cestujících. Výšku hrany osobních nástupišť je třeba upravit tak, aby byly 0,50 m po příp. 0,35 m nad temenem kolejnice; jsou však dovolena nástupiště nižší, na př. 0,25 m nebo 0,20 m s pevnou hranou nebo bez hrany. V zakřivených kolejích s převýšením musí být při-

hlédnuto k vlivu naklonění průjezdného průřezu. Pevné předměty na osobních nástupištích, na př. sloupy, musí být až do výšky 3,05 m nad temenem kolejnice vzdáleny nejméně 3 m od osy koleje.

(6) Skladiště kusového zboží musí mít takové rozměry, aby příjem, výdej a překládka byly rychlé. Kryté i otevřené vyvýšené skládky (rampy) a ochozy skladišť jsou na straně ke koleji 1120 mm nad temenem kolejnice a na straně do nádvorí 1100 mm od povrchu jeho vozovky; jeli příjem zboží trvale oddělen od výdeje, je výška ochozu (rampy) pro příjem 1100 mm a pro výdej 1200 mm.

Ke skladišti patří po příp. administrativní budova pro vnitřní a vnější styk, někde i sklepní místnosti s chladírnami, lednicemi a pod.

(7) Stavědlové budky, stavědlové domky a stavědlové věže musí být postaveny a upraveny tak, aby zaměstnanci z nich měli dobrý rozhled na koleje. Ze stavědel se přestavují nebo závorumí výměny, výkolejky, kolejové zábrany, točnice, přesuvny a obsluhují návěstidla pro uzávěru koleje, seřaďovací návěstidla, dotečnice, hlavní návěstidla a předvěsti a zajišťují vlakové cesty, nebo se z nich obsluhují výměny, návěstidla pro uzávěru koleje, seřaďovací návěstidla, návěstidla na spádovištích, kolejové brzdy a jiná zařízení v koleji za posunu.

(8) Stavědlové budky, domky a věže musí být vstrojeny dostatečným sdělovacím zařízením (telefonem, po příp. rozhlasem nebo někdy i potrubní poštou a pod.), návěstním zvonkovým přístrojem, návěstními pomůckami, nutným inventářem a náradím.

Stavědlové domky a věže staničních stavědel a stavědlové budky traťových stavědel se označí nápisem.

(10) Velká seřaďovací nádraží jsou vybavena, sváznými pahrbky pro rozpouštění a seřaďování vlaků.

(11) Pro urychlení řadění vozů, pro zamezení velkých nárazů a pro zlepšení pracovních podmínek vstrojují se svázné pahrbky mechanickými zarážkami, kolejovými brzdami a ústředně nebo samočinně obsluhovanými výměnami.

(12) Nové svázné pahrbky musejí být navrhovány s ohledem na možnost jejich budoucí mechanisace.

(13) Svázné pahrbky v seřadovacích nádražích musejí být vybaveny světelnými návěstidly, rozhlasovým zařízením pro udílení rozkazů a zařízením pro rychlou dopravu tříděnek.

§ 22

Návěsti a znamení

(1) Návěsti a znamení se používá pro zajištění bezpečnosti vlakové dopravy. Návěstmi a znameními se dávají dopravním zaměstnancům rozkazy a pokyny pro jízdu a obsluhu vlaků a pro posun. Smějí to být jen návěsti a znamení podle železničního návěstního řádu.

(2) Nepřenosná návěstidla mechanická i světelná musí být postavena tak, aby byla zaručena jejich dobrá viditelnost z vlaku. Hlavní návěstidla a předvěsti umístí se vpravo ve směru jízdy nebo nad osou chráněné koleje.

Musí být postavena tak, aby při pohledu z vlaku byla vyloučena jakákoli jejich záměna s návěstidly na sousedních kolejích.

(3) Vjezdy do stanic musí být zabezpečeny vjezdovými návěstmi a předvěstmi.

Tato ustanovení platí na vedlejších tratích jen při větší rychlosti než 50 km/hod.

Vjezdová návěstidla musí ukazovat v základní poloze návěst „Stůj“, jejich předvěsti návěst „Výstraha“.

(4) Pro odjezdy ze stanic musejí být zřízena odjezdová návěstidla zpravidla s předvěstmi.

Tato ustanovení platí na vedlejších tratích jen při větší rychlosti než 50 km/hod.

Odjezdová návěstidla musí ukazovat v základní poloze návěst „Stůj“, jejich předvěsti návěst „Výstraha“.

(5) Má-li vjezdové zhlaví stanice několik matečních kolejí odbočujících z hlavní koleje ve větší vzdálenosti než je zábrzdná

vzdálenost může se zřít pro další mateční kolej cestové návěstidlo s předvěstí.

Cestová návěstidla musí ukazovat v základní poloze návěst „Stůj“, jejich předvěstí návěst „Výstraha“.

(6) Pro vjezdy do odboček nebo vjezdy z odboček na širé trati musí být zřízena vjezdová návěstidla s předvěstmi.

Toto ustanovení platí na vedlejších tratích jen při větší rychlosti než 50 km/hod.

Vjezdová návěstidla před odbočkami musejí v základní poloze ukazovat návěst „Stůj“, jejich předvěstí návěst „Výstraha“.

(7) Pro krytí nákladišť nebo vleček na širé trati musí být zřízena krycí návěstidla s předvěstmi.

Toto ustanovení platí na vedlejších tratích jen při větší rychlosti než 50 km/hod.

Nákladiště a vlečky lze kryt též hlavními návěstidly sousedních dopraven, jsou-li tu nutné závislosti.

Pro krytí zastávek na širé trati, v nichž cestující musí při nastupování a vystupování překračovati koleje, na kterých pravidelně jezdí vlaky (dvoukolejné trati s jednostranným nástupištěm), musí být zřízena krycí návěstidla s předvěstmi.

Krycí návěstidla ukazují v základní poloze návěst „Volno“, jejich předvěstí rovněž návěst „Volno“.

(8) Úroňové křižovatky dvou tratí musí být zajištěny vjezdovými návěstidly s předvěstmi.

Návěstidla musí být mezi sebou v takové závislosti, aby uvolnění jednoho z nich bylo možné jen tehdy, jsou-li ostatní uzavřena v poloze „Stůj“.

Totéž platí pro kolejové splátky s kolejemi o 3 nebo 4 kolejnicích.

Vjezdová návěstidla před křižovatkami kolejí a před kolejovými splátkami musí ukazovat v základní poloze návěst „Stůj“, jejich předvěstí návěst „Výstraha“.

Na vedlejších tratích platí toto ustanovení jen pro dovolenou rychlost větší než 50 km/hod.

(9) Traťové oddíly pro řízení sledu vlaků musejí být vstrojeny oddílovými návěstidly s předvěstmi.

Oddílová návěstidla hlásek a hradel jsou v základní poloze „Stůj“, jejich předvěsti v poloze „Výstraha“; oddílová návěstidla automatického bloku jsou v základní poloze „Volno“.

Na tratích s automatickým blokem je příslušný návěstní znak předvěsti vyjadřován přímo předchozím oddílovým návěstidlem, takže se tam samostatné předvěsti nezřizují.

(10) Pro krytí vlaků proti ohrožení s boku zřizují se ve stanicích a výhybnách na každé dopravní koleji návěstidla pro uzávěru koleje. Na manipulačních kolejích postačí pro tento účel seřaďovací návěstidla. Návěstidla pro uzávěru koleje musí být v základní poloze „Stůj — Kolej uzavřena“. Seřaďovací návěstidla v základní poloze „Posunování zakázáno“.

Návěstidlo pro uzávěru koleje platí jen pro kolej, od níž je vpravo (nebo nad ní), seřaďovací návěstidlo platí pro všechny koleje, od nichž je vpravo.

Návěstidlo pro uzávěru koleje a seřaďovací návěstidla se zpravidla umísťují na zhlaví dopravní mezi sbíhajícími se kolejemi.

(11) Vjezdová návěstidla se umísťují 200 m, cestová návěstidla 100 m před místem, jež má být kryto (hrot nebo námezník první vjezdové výměny), odjezdová a oddílová návěstidla se umísťují na rozhraní traťových oddílů pro řízení sledu vlaků. Předvěsti vjezdových a cestových a oddílových návěstidel musejí být umístěny na skutečnou zábrzdnu vzdálenost před návěstidlem. Předvěsti odjezdových návěstidel se umísťují

- a) u návěstidel mechanických 3 m před vjezdovým návěstidlem nebo 3 m před cestovým návěstidlem pro vjezd;
- b) u návěstidel světelných na společném stožáru s vjezdovým návěstidlem nebo s cestovým návěstidlem pro vjezd.

Předvěsti cestových návěstidel pro vjezd se umísťují

- a) u návěstidel mechanických 3 m před vjezdovým návěstidlem,
- b) u návěstidel světelných na společném stožáru s vjezdovým návěstidlem.

Před předvěstmi na hlavních drahách se postaví vzdálenostní upozorňovací, s výjimkou předvěstí, které jsou umístěny na předchozím hlavním návěstidle nebo 3 m před ním.

(12) Zakazuje se používat pro návěstidla skel a čoček jiných úprav a barev než mají schválené vzory.

(13) Při návěstění pro dopravu vlakovou se používá těchto základních barev:

- a) červená pro návěst „Stůj“,
- b) žlutá pro návěst „Výstraha“ nebo „Omezení rychlosti“,
- c) zelená pro návěst „Volno“,
- d) mírně bílá kmitavá pro návěst „Uzávěra koleje je zrušena pro jízdu vlaku“.

Při návěstění pro posun se používá těchto základních barev:

- a) modrá pro návěst „Posunování zakázáno“,
- b) bílá pro návěst „Posunování dovoleno“,
- c) kombinace bílých světél pro návěstění různých seřaďovacích úkonů na spádovištích.

§ 23

Zabezpečovací zařízení

(1) Na Československých státních drahách se smí používat těchto druhů zabezpečovacích zařízení:

- a) staničních zabezpečovacích zařízení,
- b) traťových zabezpečovacích zařízení,
- c) přejezdových zabezpečovacích zařízení,
- d) vlakových zabezpečovacích zařízení,
- e) dálkových zabezpečovacích zařízení.

§ 24

Staniční zabezpečovací zařízení

(1) Staniční zabezpečovací zařízení jsou mechanická, elektromechanická, elektrodynamická a elektropneumatická.

Stavědla zabezpečovacích zařízení staničních mohou být samostatná (ústřední stavědla, seřaďovací stavědla) nebo závislá (řídící přístroje a výhybkářská stavědla).

Závislá stavědla musí být uspořádána tak, aby jen na řídicím přístroji bylo možno dovolit, zda se smí konat jízda vlaků nebo zda se smí zrušit postavená vlaková cesta.

(2) Mechanická staniční zabezpečovací zařízení musí zaručovat, že lze postavit hlavní návěstidlo pro jízdu vlaku jen tehdy

- a) jsou-li výměny, po kterých má vlak jeti, správně postaveny;
- b) jsou-li odvratné výměny, výkolejky, kolejové zábrany, točnice a přesuvny v sousedních kolejích, které ústí do koleje, po které má vlak jeti, nebo do koleje, která vlakovou cestu křížuje, postaveny tak, aby žádné vozidlo nemohlo ohrozit jízdu vlaku s boku;
- c) jsou-li návěstidla pro uzávěru koleje a seřadovací návěstidla postavena na zákaz každé jiné jízdy, jež by mohla jízdu vlaku ohrozit;
- d) jsou-li hlavní návěstidla (vjezdová, odjezdová, cestová a oddílová) ostatních jízdních směrů, ze kterých by mohla být jízda vlaků ohrožena jiným vlakem, uzavřena v poloze „Stůj“.

(3) Ústřední obsluha výměn musí být upravena tak, aby

- a) rozříznutí výměny (t. j. násilné přestavení výměny vozidlem při jízdě po hrotu) se projevilo ve stavědle a nebylo možno přestavit výměnovou páku dříve, než se odstraní rozříznutí;

- b) rozříznutí výměny v rovných nebo hlavních kolejích znemožnilo další obsluhu stavědla pro jízdu vlaku s výjimkou postavení návěstidel do polohy „Stůj“ nebo „Výstraha“;
- c) přetržení návěstních drátových táhel způsobilo samočinné postavení návěstidla do polohy „Stůj“ nebo „Výstraha“;
- d) přestavení výměny, na kterou obsluhující zaměstnanci nevidí, nebylo možné, je-li výměna obsazena vozidlem.

(4) Stavěcí páky výměn, přestavníků, závorníků výměn, výkolejek, točnic, přesuven, páky návěstidel pro uzávěru koleje, seřadovacích návěstidel, dotečnic, hlavních návěstidel a předvěstí jsou podle svého významu a účelu natřeny různou barvou.

(5) Přestavníky ústředně stavěných výměn musejí:

- a) zajišťovat přiléhání pojižděného jazyku k opornici,
- b) uvolňovat klíč jen při dobře uzamčené výměně,
- c) zajišťovat rozevření volného jazyku od opornice u výměn s hákovým závěrem aspoň 165 mm, u výměn s rybinovým závěrem 154 mm a u výměn bez hákového nebo rybinového závěru 125 mm;
- d) znemožňovat zaklesnutí výměnové páky při mezeře 6 mm mezi přilehlým jazykem a opornicí, měřeno proti prvnímu svorníku na jazyku výměny.

(6) Závorníky výměn musejí

- a) zajišťovat přesné přiléhání pojižděného jazyka k opornici,
- b) znemožňovat přivření odlehlého jazyku pod mez 90 mm,
- c) znemožňovat zaklesnutí závorníkové páky při mezeře 3 mm mezi přilehlým jazykem a opornicí u výměn, pojižděných v rovném směru větší rychlostí než 65 km/h a při mezeře 6 mm u ostatních výměn.

Závorníky výkolejek (zábran), točnic a přesuven musejí zajišťovat správnou polohu těchto zařízení.

(7) Výměnové zámky musejí

- a) zajišťovat přesné přiléhání přilehlého jazyka k opornici,
- b) uvolňovat klíč jen při dobře uzamčené výměně,
- c) zaručovat uzamčení výměny jen v poloze označené na vyňatém klíči,
- d) znemožnit uzamčení výměny při mezeře 3 mm mezi přilehlým jazykem a opornicí u výměn v rovných kolejích, závislých výměnovým zámkem na návěstidle, a při mezeře 6 mm u ostatních výměn.

(8) Výkolejky (zábrany) musí zabraňovat ujetí vozidel s koleje, na které jsou umístěny.

(9) Stojanové zámky musí uzamykat závaží místně stavených nestřežených výměn s jazyky postupujícími za sebou, aby se zamezilo otevření hákového závěru výměny a pootočení návěstního tělesa náhodným přeložením závaží. Klíč se musí dát vyjmout jen z uzamčeného zámku.

(10) Elektromechanická staniční zabezpečovací zařízení musí splňovat stejné podmínky, jako zařízení mechanická, a kromě toho musí

- a) elektricky zajišťovat postavenou vlakovou cestu i tehdy, je-li příslušné hlavní návěstidlo v poloze „Stůj“,
- b) učinit činnost zařízení pokud možno elektricky závislou na jízdě vlaku.

(11) Elektrodynamická staniční zabezpečovací zařízení musejí splňovat stejné podmínky jako zařízení elektromechanická a kromě toho musí

- a) zaručovat samočinné přestavení příslušného hlavního návěstidla do polohy „Stůj“ při rozříznutí výměny ve vlakové cestě,
- b) činit zrušení vlakové cesty a uvolnění výměn přímo závislé na jízdě vlaků,
- c) nové a rekonstruované elektrodynamické zabezpečovací zařízení musí také samočinně znemožňovat postavení vlakové cesty pro vjezd na obsazenou kolej.

(12) Elektropneumatická staniční zabezpečovací zařízení musí splňovat tytéž podmínky jako zařízení elektrodynamická.

§ 25

Traťová zabezpečovací zařízení

(1) U Československých státních drah se smí používat traťových zabezpečovacích zařízení

- a) pro následné vlaky,
- b) pro následné vlaky a vlaky opačných směrů.

Traťová zabezpečovací zařízení jsou poloautomatická (elektromechanická) a automatická.

Trafové zabezpečovací zařízení mohou mít závislá stavědla (hradla, stavědla odboček, nákladišť, vleček) nebo nemusí mít stavědlo vůbec (automatický blok).

(2) Poloautomatická (elektromechanická) trafové zabezpečovací zařízení pro následné vlaky, musí

- a) znemožňovat uvolnění odjezdového nebo oddílového návěstidla, dokud je chráněný traťový oddíl obsazen vlakem;
- b) činit funkci zařízení závislou na jízdě vlaku.

(3) Automatické trafové zabezpečovací zařízení (automatický blok) na dvoukolejných tratích musí splňovat stejné podmínky jako poloautomatické (elektromechanické) trafové zabezpečovací zařízení pro následné vlaky a kromě toho musí zaručovat, že

- a) odjezdová a oddílová návěstidla samočinně ihned zaujmou polohu „Stůj“, vjel-li vlak nebo železniční vozidlo do chráněného traťového oddílu,
- b) odjezdová a oddílová návěstidla se samočinně přestaví do polohy „Stůj“, nastala-li porucha zařízení nebo došlo-li k přerušení kolejových proudových obvodů.

(4) Poloautomatické (elektromechanické) trafové zabezpečovací zařízení pro vlaky následné a vlaky opačných směrů musí splňovat tytéž podmínky jako poloautomatické (elektromechanické) trafové zabezpečovací zařízení pro vlaky následné a kromě toho musí zaručovat, že

- a) lze dát na zařízení souhlas k jízdě vlaku jen tehdy, není-li mezi oběma stanicemi na jednokolejně nebo banalisované trati vlak opačného směru,
- b) odjezdové návěstidlo na trati jednokolejně, banalisované nebo za jednokolejného provozu na několikakolejně trati zůstane uzavřeno v poloze „Stůj“ tak dlouho, dokud všechny vlaky opačného směru nedojely do stanice.

(5) Automatické trafové zabezpečovací zařízení (automatický blok) na jednokolejných nebo banalisovaných tratích musí splňovat tytéž podmínky jako automatický blok na dvou-

kolejných tratích a mimo to, vzhledem k vlakům opačného směru, musí zaručovat, že

- a) uvolněním odjezdového návěstidla se v sousední stanici uzavře odjezdové návěstidlo pro opačný směr jízdy a všechna oddílová návěstidla protisměrná se samočinně postaví do polohy „Stůj“;
- b) všechna odjezdová a oddílová návěstidla se samočinně přestaví do polohy „Stůj“ nebo zůstanou v poloze „Stůj“, nastala-li porucha zařízení nebo došlo-li k přerušení kolejových proudových obvodů.

§ 26

Přejezdová zabezpečovací zařízení

(1) Přejezdy se musí zabezpečit tam, kde pro velkou rychlost vlaků nebo pro omezený rozhled na trať nepostačuje ochrana výstražným křížem.

K zabezpečení přejezdů se musí použít závor nebo výstražných světelných zařízení.

(2) Závory musí zřetelně upozorňovat uživatele cest na křižovatku s drahou. Závory musí být uzavřeny, když se vlak blíží k přejezdu, a musí zůstat spuštěny, dokud vlak neuvolní přejezd. Spuštěné závory dávají pak výstrahu, že se blíží vlak nebo železniční vozidla.

(3) Výstražná světelná zařízení musí uživatelům přejezdů červeným světlem oznamovat, že se k přejezdu blíží vlak nebo železniční vozidlo.

Výstražné světlo musí svítit, dokud vlak přejezd neuvolní.

Výstražná světelná zařízení mohou být obsluhována ručně nebo samočinně přímou jízdou vlaků.

§ 27

Vlaková zabezpečovací zařízení

(1) Vlaková zabezpečovací zařízení se zřizují u vlaků s dopravou osob o větší rychlosti než 120 km/hod. Vlaková zabezpečovací zařízení se dělí na

- a) přenášení návěstních pojmů na lokomotivy,
- b) samočinné zastavování vlaků.

(2) Zařízení na přenášení návěstních pojmů na lokomotivu (cab, t. j. kabinová signalisace) musí trvale ukazovat strojvedoucímu a topiči nebo řidiči na opakovači návěstních znaků v lokomotivní budce polohu příslušného hlavního návěstidla. Kabinová návěstidla v lokomotivní budce mohou být doplněna i signalisací zvukovou.

(3) Zařízení na samočinná zastavování vlaků (autostopy) musí samočinně přibrzdit nebo zastavit vlak, přejezdí-li předvěst v poloze „Výstraha“ nebo hlavní návěstidlo v poloze „Stůj“ a nestlačí-li strojvedoucí tlačítko bdělosti.

Stlačením rukojeti bdělosti potvrzuje strojvedoucí, že si uvědomil význam a návěstní pojem návěstidla a použil prostředků k omezení rychlosti nebo k zastavení vlaku.

§ 28

Dálková zabezpečovací zařízení

- (1) Zabezpečovací zařízení tohoto druhu musí zajišťovat
- a) řízení a obsluhu návěstidel a výměn celé řady stanic a traťových úseků z ústředního stanoviště,
 - b) kontrolu polohy návěstidel a výměn v jednotlivých stanicích a traťových úsecích,
 - c) kontrolu pohybu a místa jedoucích vlaků v obsluhovacím obvodu,
 - d) kontrolu obsazení dopravních kolejí ve všech přidělených dopravních.

Zařízení musí být takové, aby bylo možno posunovat také při místní obsluze výměn.

§ 29

Sdělovací zařízení

- (1) Sdělovací zařízení musí zaručovat rychlé sdělování rozkazů, pokynů a zpráv železničním zaměstnancům.

Stanice musí být navzájem spojeny telegrafem nebo telefonem. Dopravny na širé trati musí být spojeny telefonem se sousedními stanicemi a mezi sebou.

Stanoviště pro obsluhu závor musí být opatřeno sdělovacím zařízením, aby závoráři mohli být zpravováni o jízdách vlaků. Stanoviště traťových telefonů a nejkratší směr k nim musí být označeny.

Traťová telefonní vedení musí být upravena tak, aby bylo možno na ně připojit vedení přenosného telefonu.

(2) Na Československých státních drahách jsou v užívání tyto druhy sdělovacích spojení:

Telefonní spojení

- a) ředitelská — spojují navzájem hlavní telefonní ústředny (ředitelské) a jsou určena pro všeobecný služební telefonní styk a nemají středních stanic;
- b) dálková — jsou určena pro zvláštní účely (řízení vlakové dopravy, přepravní dozor a pod.; nemají zpravidla středních stanic);
- c) hlavní — spojují ústředny mezi sebou, jsou určena pro všeobecný služební styk a nemají středních stanic;
- d) provozní — spojují železniční služebny mezi sebou. Bývají zpravidla zapojena do ústředny. Jsou určena pro všeobecný služební telefonní styk;
- e) dopravní — spojují stanice mezi sebou a jsou určena pro výkon dopravní služby.

Spojení pro vlakové dozory (dispatching) náleží rovněž k dopravnímu telefonnímu spojení.

Také elektrická provozní spojení pro styk dispatchera s vozebními služebnami a podružnými stanicemi elektrické traktce jsou dopravní telefonní spojení.

- f) traťová — spojují dvě sousední stanice a mezilehlá stanoviště na trati mezi sebou, jsou určena pro výkon dopravní služby;
- g) hlásková — spojují hlásky nebo hradla navzájem nebo se sousední dopravnou a jsou určena pro výkon dopravní služby;

- h) účastnická — připojují místní železniční telefonní účastníky na železniční telefonní ústřednu (rozsah místa je určen rozsahem místní poštovní telefonní sítě);
- ch) účastnická dálková — připojují železniční telefonní účastníky ležící mimo obvod místní poštovní telefonní sítě na příslušnou železniční telefonní ústřednu;
- i) místní — spojují různá místa v obvodu stanice nebo jiné služebny a jsou určena pro služební telefonní styk. Spojení pro železniční rozhlas, povelová zařízení a hlasité telefony, je místní telefonní spojení;
- j) poštovní přípojná — spojují železniční telefonní ústředny s poštovní sítí a jsou určena pro telefonní styk železnice s poštovní sítí.

Telegrafní spojení

- a) ředitelská — spojují hlavní (ředitelské) telegrafní stanice (ústředny) a jsou určena pro všeobecný služební telegrafní styk; nemají středních stanic (jsou zpravidla dálkopisná);
- b) dálková — spojují hlavní telegrafní stanice s velkými telegrafními stanicemi, jsou určena pro všeobecný služební telegrafní styk; nemají zpravidla středních stanic (bývají dálkopisná);
- c) hlavní — spojují hlavní telegrafní stanice, velké telegrafní stanice a důležité železniční stanice a jsou určena pro služební telegrafní styk; mají málo středních stanic;
- d) provozní — spojují stanice (služebny) obvykle na téže trati mezi sebou, končí v hlavních, nebo velkých telegrafních stanicích, jsou určena pro všeobecný telegrafní styk;
- e) dopravní — spojují stanice zpravidla v dispozičním úseku mezi sebou a jsou určena pro výkon dopravní služby;
- f) hlásková — spojují hlásky nebo mezilehlá traťová hradla navzájem a se sousední dopravnou, jsou určena pro výkon dopravní služby;

- g) účastnická — připojují místní telegrafní železniční účastníky (dálnopisné) na telegrafní ústřednu (dálnopisnou); (rozsah místa je určen rozsahem místní poštovní a telegrafní sítě);
- h) účastnická dálková — připojují železniční telegrafní (dálnopisné) účastníky ležící mimo obvod místní poštovní telegrafní (dálnopisné) sítě na příslušnou železniční telegrafní (dálnopisnou) ústřednu;
- ch) poštovní přípojná — spojují telegrafní (dálnopisné) ústředny s poštovní telegrafní ústřednou (dálnopisnou), jsou určena pro styk železnice s poštovní sítí.

Hradlová a návěstní spojení:

- a) hradlová spojení — spojují řídicí zabezpečovací zařízení dopraven navzájem nebo s hradlovými stanovišti. Nemají zpravidla středních stanic, slouží k zabezpečení následných vlaků nebo vlaků opačných směrů;
- b) zabezpečovací — spojují řídicí zabezpečovací zařízení se závislými stavědly v obvodu dopravní a se zabezpečovacími zařízeními v kolejišti. Sem patří též vedení pro elektrické osvětlení návěstidel a výměn ze zdrojů pro zabezpečovací zařízení a vedení pro výstražná světelná zařízení na přejezdech;
- c) zvonková — spojují sousední stanice a průběžně všechna mezilehlá stanoviště na trati, jsou určena pro dávání zvonkových návěstí;
- d) oznamovací — spojují sdělovací zařízení dosud neuvedená jako optické a akustické zařízení pro hlášení požárů, pro kontrolu nočních hlídačů, pro poplachová zařízení k střežení pokladen a tresorů, hodinová zařízení pro dálkové řízení hodin, zařízení pro poplachové sireny, pro přenášení měřených hodnot, vnější anteny, drobná zvonková zařízení a pod.

(3) Traťová spojení nesmí být spojována ani mezi sebou ani s jakýmkoli jiným spojením.

(4) Hláskové spojení spojuje vždy jen místo na začátku a na konci oddílu, ve kterém se řídí pohyb následných vlaků. Nesmějí být spojována ani mezi sebou, ani s jakýmkoli jiným spojením.

(5) Na poštovní síť smí být připojována prostřednictvím poštovního přípojného spojení jen účastnická spojení příslušné železniční ústředny (nikoliv účastnická dálková spojení ani žádná jiná).

§ 30

Vedení pro sdělovací a zabezpečovací zařízení

(1) Vedení tvoří zpravidla jeden nebo několik kovových vodičů. Vedení jsou vzdušná nebo kabelová.

(2) Vzdušná vedení pro sdělovací a zabezpečovací zařízení se staví obvykle na sloupech (nástřešnicích, názednicích) a mají výstroj pro izolované zavěšení vodičů. Vzdálenost nejnižšího bodu vzdušného vedení od země při největším průhybu (průvěsu) vodiče musí být podél trati nejméně 2,5 m, ve stanicích nejméně 3,00 m, při přechodu přes přejezdy nejméně 4,5 m a při přechodu přes trať nejméně 6,0 m nad hlavou kolejnice.

Pro křižování elektrifikovaných tratí a silnoproudých vedení platí mimo to předpisy ESC.

(3) Vedení kabelová mohou být závěsná, závlačná nebo úložná. Pro umístění a výšku závěsných kabelů platí ustanovení jako pro vzdušná vedení; závlačné a úložné kabely musí být uloženy nejméně 50 cm pod povrchem země. Výjimky povoluje ústřední ředitelství.

(4) Poruchy na vedení se musí odstraňovat rychle. Je-li poroucháno několik vedení zároveň, třeba opravy provádět podle tohoto pořadí důležitosti:

- a) telefonní vedení traťová,
- b) telefonní vedení hlásková,
- c) dopravní spojení,
- d) dálková spojení,
- e) ředitelská a hlavní spojení,

- f) vedení hradlová,
- g) vedení zabezpečovací,
- h) vedení telegrafní dopravní,
- ch) vedení zvonková,
- i) vedení místní,
- j) ostatní telefonní a telegrafní vedení.

(5) Vedením a zařízením sdělovacím a zabezpečovacím musí být zajištěna ochrana proti škodlivým a rušivým účinkům souběžných nebo křížujících vedení silnoproudých. Slaboproudá vedení musí být též zajištěna sama proti nim, jakož i proti vlivům atmosferické elektřiny.

§ 31

Obsluha a udržování sdělovacích a zabezpečovacích zařízení

(1) Přísně je zakázán vstup nepovolaným osobám do místností, kde jsou telegrafní, telefonní a návěstní přístroje nebo zabezpečovací zařízení sloužící železniční dopravě.

Používat těchto zařízení, obsluhovat je nebo opravovat mohou jen zaměstnanci k tomu určení, jsou-li ve službě.

(2) Stavědla a přístroje musí být uzavřeny a opatřeny stavědlovými nebo hradlovými uzávěry (olověnkami) nebo bezpečnostními zámky. Otevírání a rozebírání přístrojů a zařízení je dovoleno jen oprávněným zaměstnancům sdělovací a zabezpečovací služby. Každý takový zásah do zabezpečovacího zařízení jsou tito zaměstnanci povinni zapsati do záznamníku s udáním příčiny, druhu a výsledku zásahu nebo prohlídky.

(3) Přechnodné změny na sdělovacích a zabezpečovacích zařízeních (jejich doplnění, přestavby některých částí nebo závislostí) mohou být vykonány jen se svolením oblastního ředitelství; trvalé změny nebo úpravy pak jen po schválení ústředního ředitelství.

(4) Zakazuje se konat opravy, přestavby nebo doplňování zabezpečovacích zařízení, aniž byl o tom napřed zpraven přednosta stanice a výpravčí.

(5) K pracím na zabezpečovacím zařízení, které lze skončiti dříve než za 12 hodin, je třeba dohody přednosty návěstní správy s přednostou stanice.

K pracím na zabezpečovacím zařízení trvajícím 12 hodin nebo déle je třeba schválení oblastního ředitelství.

O nepředvídaném vypnutí zabezpečovacího zařízení a práci na něm při nehodách nebo poruchách dohodne se přednosta návěstní správy s přednostou stanice bez ohledu na dobu trvání.

(6) Zkoušení zařízení se musí konat jen po dohodě s výpravčím a za jeho přítomnosti.

(7) Přednosta návěstní správy musí znát skutečný stav všech sdělovacích a zabezpečovacích zařízení ve svém obvodu, soustavně kontrolovat jejich činnost jak prostřednictvím svých spolupracovníků, tak i osobně a starat se o správný a přesný chod zařízení.

Je povinen prohlížet a zkoušet svěřená zařízení aspoň ve stanovených lhůtách.

Přednosta návěstní správy nebo jeho zástupce je povinen řídit a přezkušovat i zaměstnance jiných služeb, jsou-li pověřeni obsluhou sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. Má také občas kontrolovat znalosti těchto zaměstnanců.

(8) Udržování sdělovacích a zabezpečovacích zařízení v dobrém stavu zvyšuje pravidelnost a bezpečnost dopravy. Proto se co nejpřísněji ukládá zaměstnancům služby sdělovací a zabezpečovací, kteří toto zařízení udržují, aby učinili vše, čeho je třeba ke správnému a spolehlivému působení všech zařízení. Návěstní mistr a návěstní dozorce jsou povinni prohlížet svěřená sdělovací a zabezpečovací zařízení co nejčastěji a předcházet jejich poruchám.

Prohlídky zařízení v předepsaných lhůtách musí tito zaměstnanci vykonat bezpodmínečně.

(9) Návěstní dílny provádějí stavby, přestavby, výrobu a opravy sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Dohlížejí na tyto práce, vykonávají-li je jiné podniky nebo jiné složky železniční služby.

Přejímají, uskladňují a rozdělují materiál pro sdělovací a zabezpečovací zařízení.

(10) Pro stavby, přestavby a opravy vedení, sdělovacích a zabezpečovacích zařízení jsou v návěstních dílnách zřízeny telegrafní a návěstní stavební vlaky.

(11) Návěstní správy udržují sdělovací a zabezpečovací zařízení a odpovídají za to, že stav sdělovacích a zabezpečovacích zařízení zaručuje bezpečný a nerušený provoz.

§ 32

Elektrická zařízení silnoproudá a trakční

(1) Elektrická zařízení silnoproudá se dělí na

- a) zařízení přípojná, kterými je elektřina odebírána z veřejné sítě buď na straně vysokého napětí ve zvláštních transformačních stanicích, nebo přímo z veřejné sítě sekundární nízkého napětí;
- b) napájecí a rozvodné sítě kabelové nebo vzdušné pro přivádění elektřiny k jednotlivým místům odběru;
- c) elektrické instalace venkovní nebo vnitřní v objektech a v prostorách drážních k zásobování motorových, světelných a tepelných spotřebičů elektřinou.

Všechna elektrická zařízení silnoproudá na drahách musí odpovídat předpisům a závazným normám ČSN — ESČ, jakož i zvláštním předpisům vydaným ústředním ředitelstvím.

Za správné působení a bezpečnost provozu všech zařízení silnoproudých odpovídá přednosta elektrotechnické správy. Je povinen zařídit prohlídky těchto zařízení v předepsaných lhůtách a postarat se o rychlé odstranění všech závad a provedení oprav. Okrskoví dělmistři a obvodoví montéři jsou povinni prohlížet svěřená jim silnoproudá zařízení co nejčastěji a tak předcházet poruchám.

(2) Traťová vedení elektrifikovaných drah.

Traťové vedení musí umožňovat nepřetržitý, bezpečný, plynulý a pro trakci postačující přívod elektrické energie sbě-

račem vozidel při každé rychlosti až do rychlosti, která jest o 10 km/hod. větší než nejvyšší předepsaná rychlost pro příslušný úsek trati.

(3) Normální výška trolejového vedení (měřená od spojnice kolejnicových temen k nejnižšímu průhybovému bodu troleje při teplotě $+ 40^{\circ}\text{C}$) jest na trati 5500 mm. Na kolejích, na kterých se pracuje na střeše vozidel, vykládá a nakládá se z otevřených vozů, lze výšku troleje zvětšit na 6000 mm, jde-li o koleje, na kterých se pouze posunuje. Na přejezdech lze, podle místních poměrů, zvětšit výšku troleje až na 6000 mm. Snížit výšku troleje pod 5500 mm lze výjimečně, avšak nikoli na úkor bezpečnosti zaměstnanců, jakož i bezpečnosti vysoko naložených nákladů

- a) až na 4900 mm, vyžaduje-li to volný průjezdný profil v tunelech, podjezdech a na mostech;
- b) až na 4800 mm na kolejích, kde se pouze posunuje,

V obvodech elektrických vozebních služeben (v remisách a pod.) může být stanovena výška větší.

Snížení nebo zvýšení obvyklé výšky troleje 5500 mm bez redukce vlakové rychlosti lze jen tehdy, je-li sklon přechodu na změněnou výšku při rychlosti 160 km/hod. a více, nejvýše 1 : 500. Při menších rychlostech do 60 km/hod. může být sklon 1 : 200. Na kolejích, kde se jen posunuje, může být sklon až 1 : 100.

(4) Části traťového vedení mimo trolejový drát a jeho nosná nebo vodivá zařízení s ním spojená nesmějí být blíže než 50 mm od světlého profilu. U stožáru traťového vedení musí být zachována nejmenší vzdálenost 2200 mm od osy koleje; výjimečně může být snížena na 2000 mm, avšak pouze u vedlejších kolejí, pojížděných nejvýše rychlostí 10 km/hod. Jinak musí být zachována na trati obvykle vzdálenost 2700 mm, ve stanicích až 3000 mm, zvláště v obvodech s posunem. Uvedené nejmenší vzdálenosti 2200 mm a 2000 mm musí být dodrženy i při skloněné ose kolejové v obloucích, a to až do výše, kam sahá světlý průřez. Vzdálenosti 2700 mm po příp. 3000 mm

musí být dodrženy až do výše 2500 mm, není-li jiný důvod k zvětšení vzdálenosti, jako viditelnost návěstidel a pod.

(5) Živá část vedení musí být vzdálena od zdí, železných konstrukcí, železničních objektů podle předpisu ESČ. To platí obdobně i pro prostor zabíraný nakládacími, jeřábovými a podobnými úkony. Není-li možno tuto vzdálenost dodržet, je nutno znemožnit nahodilý dotyk vhodnou ochranou a kromě toho dát výstražné nápisy na patřičná místa.

(6) Kovové části všech objektů (počítaje v to stojany pro návěstidla, osvětlení a pod.) musí být uzeměny, mohou-li se jich dotknout přetržené nebo abnormálně vychýlené vodiče, a to i prostřednictvím jiných kovových částí objektů. Závory na přejezdech elektrifikovaných tratí musí být upraveny tak, aby zdvižené břevno při případném vyvrácení silničním vozidlem nepřišlo do styku s trolejovým vedením.

(7) Nadjezdy a přechody přes elektrifikovanou trať musí být opatřeny buď plným zábradlím, nebo plným ochranným krytem tak, aby nebyl možný dotyk s živou částí traťového vedení nejen vychýleným tělem, ale ani pomocí kovových tyčí, spuštěných drátů, při močení a pod.

(8) Obdobně jako jsou elektrotechnické správy odpovědny za elektrická zařízení silnoproudá, jsou přednosta a zaměstnanci správy pro udržování elektrického zařízení elektrických drah odpovědny za traťová vedení, měnírny a rozvodny elektrifikovaných drah.

§ 33

Prohlídky železničních zařízení a jejich opravy

(1) K zajištění plynulé a bezpečné dopravy musí být soustavně prohlížena a přezkušována v stanovených periodických lhůtách tato železniční zařízení:

- a) železniční spodek (mosty, tunely) a svršek; ostatní stavební zařízení na trati a v dopravnách,
- b) zařízení sdělovací a zabezpečovací v dopravnách,

- c) zařízení dílenská a výtopenká, počítaje v to zařízení pro výrobu a rozvod energie, zařízení vodárenská, zařízení zdvihací a transportní,
- d) zařízení silnoproudá, zařízení traťových vedení a napájecích zařízení (měnirny, rozvodny, řadovny).

(2) Při prohlídkách se kontroluje rozsah opotřebení a stav části zařízení a srovnávají se jejich rozměry s předepsanými rozměry a dovolenými úchyly.

(3) Za stav traťových stavebních zařízení, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, elektrických zařízení silnoproudých, traťových vedení a napájecích zařízení elektrických drah jsou odpovědní zaměstnanci udržující bezprostředně zařízení i přednostové příslušných služeben. Zaměstnanci používající (obsluhující) zařízení jsou povinni ihned hlásiti každou závadu nebo nepravidelnost v udržovací službě.

(4) Periodické prohlídky

- a) kolejí na trati s měřením rozchodu a převýšení v obloucích vykoná přednosta traťové stavební správy nebo jeho zástupce jednou čtvrtletně;
- b) výhybek, kolejových křižovatek, kolejí na točnicích, přesuvnách, kolejových vahách a čistících jamách ve stanicích vykoná jednou měsíčně přednosta traťové stavební správy nebo jeho zástupce za účasti přednostů stanice a návěstní správy nebo jejich zástupců;
- c) kolejových brzd, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, nákladních jeřábů, zdvihacích zařízení, elektrických zařízení silnoproudých, traťových vedení a napájecích zařízení elektrifikovaných drah jsou stanoveny zvláštními předpisy.

Vyžaduje-li toho udržení bezpečného, pravidelného a nerušeného provozu nebo jiný služební zájem, mohou být nařízeny ještě mimořádné prohlídky.

(5) Občasnou prohlídku výhybek, točnic, kolejových vah a přesuven, které jsou přiděleny výtopenám, dílnám nebo jiným služebním oborům, provede přednosta traťové stavební správy

nebo jeho zástupce za přítomnosti zástupce výtopny, dílny a pod. zpravidla čtvrtletně.

(6) Přednosta stanice nebo výjimečně jiný způsobilý zaměstnanec k tomu určený je povinen aspoň jednou za 24 hodin se přesvědčit o tom, že výhybky a kolejové křižovatky jsou v pořádku.

(7) Výsledek prohlídek, jakož i odstranění zjištěných závad musí být zaznamenány v přehlídkové knize. Zjištěné závady musí být odstraněny ihned; za to jsou odpovědni ti, kteří prohlídku vykonali.

(8) Vodárenská zařízení s veškerým příslušenstvím prohlédne jednou ročně odpovědný technický úředník příslušné výtopny za účasti zástupce traťové stavební správy. Prohlídky zařízení umístěných ve staničním obvodu zúčastní se též přednosta stanice nebo jeho zástupce.

(9) Nejméně jednou měsíčně vykoná správce správkárny prohlídku kompresní stanice pro plnění souprav stlačeným vzduchem a pro zkoušení zařízení samočinné brzdy.

(10) Nálezy o prohlídkách a opatřeních, která nutno učinit pro odstranění zjištěných závad, jsou povinni zapisovat správci oddělení provozního nebo správkářského do prohlídkových knih. V nich také poznamenají způsob a datum odstranění závad.

§ 34

Opravy železničních zařízení

(1) Oprava železničního spodku a svršku, zařízení sdělovacích a zabezpečovacích a jiných železničních staveb, jakož i traťových vedení musí se provádět nejen bez přerušování dopravy, nýbrž i bez omezování rychlosti se zřetelem k zachování bezpečnosti železničního provozu. Jen při pracích většího rozsahu s obtížnými pracovními podmínkami může být povoleno potřebné přerušování dopravy a snížení rychlosti.

(2) Opravy železničních staveb a zařízení spojené s nutností krátkodobého přerušování dopravy a zmenšení rychlosti se

provádějí ve vhodných výlukách kolejí, t. j. když je nejslabší provoz a když jsou nejdlejší vlakové přestávky.

(3) Přesnou dobu provádění prací podle odstavce 2. stanoví oblastní ředitelství.

(4) Vyskytnou-li se při pracích podle odst. 2. nepředvídané překážky nebo závady v koleji, návěstění, na traťovém vedení anebo závady v zásobování vodou, musí být o tom zpraven ústně i písemně vlakový personál.

§ 35

Krytí pracovních míst

(1) Je zakázáno

- a) započít s pracemi, aniž byl pracovní úsek kryt ručními návěstidly,
- b) odstranit ruční návěstidla, dokud nejsou práce ukončeny a trať bezpečně sjíždna.

(2) Každé pracoviště, které by mohlo ohrožovat dopravu, musí být kryto ručními návěstidly s obou stran jak na jednokolejné, tak i na dvoukolejné trati.

Nesjízdny úsek koleje na širé trati jednokolejné a dvoukolejné dráhy se kryje v obou směrech tak, že se postaví návěst „Stůj“ (červený terč) ve vzdálenosti nejméně 50 m před začátkem nesjízdného místa. Před ní v zábrzdne vzdálenosti 1000 m nebo 700 m, na vedlejší trati ve vzdálenosti 400 m, se postaví návěst „Pomalů“ (žlutý terč) a položí třaskavky. S prací smí se započít teprve tehdy, když vedoucí prací zařídil krytí pracoviště školenými zaměstnanci.

Návěstidla se smějí odstranit teprve tehdy, když práce jsou ukončeny a trať schopna provozu.

(3) Pracoviště, kde obvykle dovolená rychlost jízdy musí být zmenšena, nutno označit návěstidly. Je zakázáno provádět takové práce na staničních dopravních kolejích a na kolejích na nichž se posunuje, aniž byl o tom zpraven výpravčí.

§ 36

Výluky kolejí

(1) K provedení nutných prací na koleji vydá oblastní ředitelství rozkaz o výluce, jímž zároveň nařídí bezpečnostní opatření. Uvede, zda jde o výlukou celé traťové koleje nebo koleje staniční anebo jen její části a určí přesně dobu, kdy výluka koleje počíná, a zpravidla též, kdy končí, a je-li třeba i období, v němž potrvá.

(2) Teprve když všichni přednostové zúčastněných služben potvrdili příjem rozkazu o výluce, zmocní oblastní ředitelství přednostu traťové stavební správy, aby provedl výlukou koleje podle daného rozkazu. Dokud nedojde zmocnění oblastního ředitelství, je zakázáno s výlukou začít.

(3) Po celou dobu výluky se nesmí vypravit žádný vlak na vyloučenou kolej — vyňaty jsou jen pracovní vlaky.

(4) Vyloučená traťová kolej musí být kryta pro výjezd vlaků ze stanice též v obou sousedních stanicích návěstí „Stůj“ a dvěma třaskavkami.

(5) Výluka koleje je skončena teprve tehdy, když vedoucí práce za výluky písemně nebo telefonicky ohlásil sousedním stanicím, že práce jsou skončeny a kolej je bezpečně sjízdna.

II. DÍL

VOZIDLA A JEJICH UDRŽOVÁNÍ

§ 37

Společná ustanovení

(1) V provozu dráhy smí být užíváno jen vozidel, jejichž typ, stavební celky a součásti byly po stránce bezpečnosti, zákonných ustanovení a předpisů dozorcích úřadů, jakož i po stránce účelnosti, upotřebitelnosti a hospodárnosti schváleny, vyzkoušeny a komisionálně převzaty.

(2) Pro stavby vozidel musí být používáno platných norem. Toto ustanovení se netýká podřadných vozidel. Která vozidla jsou podřadná, určí ústřední ředitelství.

(3) Vozidla musí být stavěna podle zásad racionalisace a mechanisace, aby byla snižována fyzická námaha práce dopravních zaměstnanců, zlepšována úrazová zábrana, šetřeno zdraví a dbáno obecného prospěchu pracujících.

(4) Vozidla naložená i prázdná nesmějí, stojí-li v klidu v dostředné poloze na přímé koleji, vyčnívat žádnou součástí z obrysů.

§ 38

Lokomotivy, tendry a motorové vozy

(1) Lokomotivy jsou parní (s připojeným tendrem nebo tendrové), elektrické a motorové; podle použití je dělíme na rychlíkové, osobní, nákladní, na lokomotivy pro všeobecné použití a lokomotivy pro posun.

Motorové vozy jsou bleskové (jednočlánkové i vícečlánkové), čtyřnápravové (rychlíkové a osobní) a dvounápravové.

(2) Lokomotivy a motorové vozy musí mít tyto znaky a nápisy s údaji:

- a) státní znak,
- b) symbol vlády pracujících: pěticípou rudou hvězdu se žlutým okrajem,
- c) značku vlastnické správy,
- d) provozní číslo nebo jméno,
- e) jméno výrobce, výrobní číslo a rok výroby,
- f) největší dovolenou rychlost,
- g) údaje o poslední prohlídce vozidla a kotle,
- h) druh brzdy a brzdící váhu.

(3) Tendrové lokomotivy a motorové vozy musí mít kromě toho tyto nápisy s údaji:

- a) brzdící váhu pro průběžnou brzdu, na vozidlech s různými brzdícími polohami brzdící váhu pro každou brzdící polohu,
- b) celkovou váhu, u tendrových lokomotiv s dvěma třetinami zásob, u motorových vozů s plnými zásobami.

Motorové vozy musí mít ještě nápisy jako ostatní řady vozů.

(4) Tendry musí mít tyto nápisy s údaji:

- a) provozní číslo nebo jméno,
- b) jméno výrobce, výrobní číslo a rok výroby,
- c) brzdící váhu pro průběžnou brzdu lokomotiv s tendrem, na vozidlech s různými brzdícími polohami brzdící váhu pro každou brzdící polohu,
- d) celkovou váhu lokomotivy a tendru s dvěma třetinami zásob. Mimo to musí být na tendrových lokomotivách a na tendrech napsán obsah vodních nádrží v krychlových metrech a obsah uhelného prostoru v krychlových metrech.

(5) Lokomotivy, motorové a řídicí vozy musí mít parní píšťalu nebo jiné vhodné zařízení, jímž lze dávat slyšitelné návesti podobné účinnosti.

(6) Ke každé lokomotivě, tendru a motorovému vozu patří doklady, z nichž je patrné, kdy a kým bylo vozidlo postaveno, z jakého materiálu, kdy a s jakým výsledkem bylo vykonáno úřední vyzkoušení vozidla, jaké jsou hlavní rozměry, která zvláštní zařízení jsou na vozidle, které velké opravy byly na vozidle později provedeny, kdy bylo vozidlo podrobeno občas-ným prohlídkám a kterým, jakými přeměnami a úpravami bylo vozidlo později zlepšeno, a které udávají výkon v km a hrubých tunokilometrech, spotřebu paliva a maziva a po případě další údaje.

§ 39

Lokomotivní kotle

- (1) Parní kotle lokomotivní musí mít tuto výstroj:
- a) dvě spolehlivá napájecí zařízení navzájem nezávislá, z nichž každé musí samo dodat kotli potřebné množství vody; aspoň jedno z těchto zařízení musí dodávat vodu i tehdy, je-li lokomotiva v klidu;
 - b) napájecí ventil při každém ústí napájecího potrubí do kotle, jenž zabraňuje samočinnému odtékání vody nebo páry z kotle. Napájecí ventil musí se dát uzavřít také ručně, nebo musí být mezi kotlem a samočinným napájecím ventilem zvláštní ručně obsluhované uzavírací zařízení;
 - c) aspoň dva navzájem nezávislé přístroje, ukazující spolehlivě výšku hladiny vody v kotli. Nejméně jeden z těchto přístrojů musí mít vodoznak se sklem;
 - d) značky na vodoznaku a na kotlové stěně pro stanovený nejnižší stav vody, umístěné nejméně 100 mm nad nejvyšším bodem topeniště, smáčeným vodou;
 - e) dva pojišťovací ventily, jež musí být tak zařízeny, aby se jejich zatížení nedalo zvětšovat nad určitou míru bez porušení olověného závěru nebo beze změny kontrolní objímky. Pojišťovací ventily musí být tak upraveny, aby nemohly být proudící parou odhozeny, dojde-li k nepředvídanému odlehčení;

- f) kotelní tlakoměr, jenž ukazuje stále tlak páry v kotli a na jehož číselníku je vyznačen nejvyšší přetlak páry nepřestavitelnou nápadnou značkou;
 - g) dva olovníky, zašroubované do přední a zadní části stropu topeniště;
 - h) zařízení pro připojení zkušebního tlakoměru;
 - ch) kovový výrobní štítek, na němž jsou uvedeny t. č. stanovený nejvyšší dovolený přetlak páry, jméno výrobce, výrobní číslo a rok výroby a jenž na kotli je tak upevněn, aby zůstal viditelný i po obložení kotle. Nejvyšší přetlak páry musí být na výrobním štítku vyznačen tak, aby byl snadno viditelný.
- (2) Každý kotel musí být ve stanovené době prohlédnut, případně vyzkoušen.

§ 40

Dvojkolí

(1) Každé dvojkolí musí odpovídat výkresům, které pro ně platí, jakož i předpisům pro prohlídky a opravy.

Na čelní stěně náprav musí být vyraženy značky o prohlídkách, t. j. značky dílny, rok a měsíc prohlídky. Mimo to musí být nápravy a hvězdice opatřeny značkou výrobce a materiálu, číslem stavby, značkou dodavatele dvojkolí, vlastnickou značkou dráhy, řadou a pořadovým číslem výrobce; u obručí kol odpadá označení vlastnickou značkou dráhy.

(2) Světlá vzdálenost kol na nápravě (rozkolí) mezi obručemi je 1360 mm. Odchylky jsou dovoleny do 3 mm nad tuto míru nebo pod ni.

Šířka obručí musí odpovídat stanoveným mírám.

(3) Největší ještě přípustné opotřebení obručí na jízdni ploše, měřeno ve styčné kružnici, činí u lokomotiv, tendrů a motorových vozů 6 mm do hloubky.

(4) K vlakům se nesmějí přistavovat lokomotivy, tendry a mot. vozy, jejichž dvojkolí mají

- a) trhlíčky na nápravě,
- b) podélné a příčné trhlíčky v obručích kol,
- c) výšku okolku nad styčnou kružnicí
menší než 25 mm,
větší než 36 mm.

§ 41

**Prohlídky, udržování a obsluhování lokomotiv,
tendrů a motorových vozů**

(1) Pravidelné prohlídky lokomotiv, tendrů a motorových vozů se konají v dílnách a ve správkárnách výtopen. V provozu je prohlízejí strojní čety.

(2) Při občasných prohlídkách lokomotiv, tendrů a motorových vozů v dílnách a správkárnách se kontroluje

- a) opotřebení dílů a součástek a odpovídá-li stav mírám podle schválených výkresů a povolených mezních měr (tolerancí);
- b) mají-li předepsané vybavení správně působícím brzdovým zařízením a kontrolními měřicími přístroji.

(3) Lokomotivy, tendry a motorové vozy se prohlízejí v provozu

- a) před odjezdem z výtopy,
- b) za pobytu ve stanicích,
- c) při návratu do výtopy.

(4) Je zakázáno přistavovat k vlakům lokomotivy, tendry a motorové vozy se závadami, které ohrožují bezpečný a spolehlivý provoz.

Jsou to zejména:

- a) vadná píšťala,
- b) vadná brzda,
- c) vadné pískovací zařízení,
- d) netěsný olovník,
- e) bez osvětlení,
- f) vadný jiskrojem.

(5) Plán občasných prohlídek a oprav lokomotiv, tendrů a motorových vozů sestavují výtopny podle ujetých kilometrů, pokud nejsou stanoveny normy časové a schvaluje jej ústřední ředitelství.

(6) Lokomotivy, tendry a motorové vozy přejímá přednosta místní výtopny, nebo jím pověřený zástupce. Ústřední ředitelství určuje, u kterých vozidel a po kterých opravách musí být před zařazením do provozu vykonána zkušební jízda a jakým způsobem.

(7) Za jakost uvedených prohlídek a opravných prací lokomotiv, tendrů a motorových vozů odpovídají jak všichni přímo na opravách zúčastnění zaměstnanci dílenští nebo správkárenští včetně přidělených technických orgánů, tak i správci dílenských oddělení nebo správkáren a přednostové dílenských nebo výtopenských závodů.

(8) Každé správě výtopny přidělí oblastní ředitelství určitý počet lokomotiv a motorových vozů, vhodných pro pravidelnou a mimořádnou dopravu na přidělených tratích.

Přechodnost lokomotiv a motorových vozů na jednotlivých tratích svého obvodu ustanovuje zpravidla oblastní ředitelství.

(9) Je povinností přednosta výtopny, aby dohlížel na udržování všech přidělených lokomotiv, tendrů a motorových vozů v dobrém stavu a na to, aby potřebné opravy byly včas vykonány. Zejména poruchy, které jsou na újmu bezpečnosti, hospodárnosti a pravidelnosti provozu, nebo zmenšují výkonost lokomotivy (motorového vozu) musí být co nejdříve a odborně odstraněny.

Všechny parní lokomotivy ve službě musí být opatřeny spolehlivými zařízeními pro omezení jiskření (síta v dýmnicí a popelníku).

(10) Pro jízdy lokomotiv a motorových vozů a obsluhu zařízení ve výtopenském obvodu sestaví správa výtopny pro všechny výtopny (remisy) svého okresu výtopenský řád, který schvaluje oblastní ředitelství.

Jízdu lokomotiv a motorových vozů v obvodu staničním upravuje staniční řád.

(11) Odstavuje-li se parní lokomotiva na dobu delší 3 hodin, neudrží se oheň v topeništi. Parní kotel musí být zajištěn proti nebezpečí vyhřátí stěn topeniště.

V zimním období musí být postaráno o zajištění parních lokomotiv, tendrů a motorových vozů proti poškození mrazem.

Odstavené lokomotivy, tendry a motorové vozy musí být zajištěny proti samovolnému pohybu a násilnému poškození.

(12) Parní lokomotivy musí být při službě obsazeny strojvedoucím a topičem. Ústřední ředitelství stanoví odchylky, kdy je dovoleno používat dvou topičů anebo obsazení parní lokomotivy jenom strojvedoucím.

(13) U vlaků jedoucích rychlostí 120 km/hod. a větší musí být na předním stanovišti motorového vozu kromě strojvedoucího vždy ještě pomocník, který je zvlášť pro to vycvičen.

Výjimku povoluje ústřední ředitelství.

(14) Má-li strojvedoucí samostatně vést vlak, musí dobře znát traťové poměry. Před odjezdem lokomotivy (motorového vozu) z výtopny musí strojmistr dbát na to, aby strojní četa nastoupila službu včas a byla pro ni způsobilá.

Strojvedoucí je povinen řádně lokomotivu (motorový vůz) převzít a přezkoušet všechna zařízení, nutná pro spolehlivý a bezpečný výkon služby. Při jízdě je strojvedoucí povinen starat se o včasnou, bezpečnou a hospodárnou jízdu vlaku.

§ 42

Vozy

Všeobecné požadavky

(1) Železniční vozový park se skládá z vozů osobních, salonních, jídelních, lůžkových, přípojných k motorovým vozům, služebních, poštovních, kombinovaných a z vozů zvláštního určení, dále z vozů nákladních, jež se dělí na vozy kryté, otevřené, plošinové, nádržkové, chladicí, pracovní a na vozy pro zvláštní účely dráhy.

(2) U tahadel a narážedel musí být dodrženy tyto míry:

a) výška středů nárazníků a spřáhlových táhel nad temenem kolejnice

| | |
|---------|---------|
| nejméně | 950 mm |
| nejvíce | 1065 mm |

b) vzdálenost středů nárazníků

| | |
|-----------|---------|
| zpravidla | 1750 mm |
| nejméně | 1740 mm |
| nejvíce | 1760 mm |

u vozů postavených před rokem 1939

| | |
|---------|----------|
| nejvíce | 1770 mm |
| nejméně | 1710 mm. |

Narážecí plocha levého nárazníku, pozorováno z vozidla, musí být rovná, narážecí plocha pravého nárazníku musí být vypouklá. Vypoukllost neopotřebovaných nárazníků musí mít výšku 25 mm.

(3) Pro bezpečnost posunovače při práci musí být v čele každého vozu ponechán na každé straně tahadla (u výkyvných tahadel při plném výkyvu) volný prostor těchto rozměrů:

hloubka v podélném směru vozu, měřená od čela úplně stlačeného nárazníku,

| | |
|---------|--------|
| nejméně | 300 mm |
|---------|--------|

výška nad temenem kolejnice u nově stavěných vozů

| | |
|---------|---------|
| nejméně | 2000 mm |
|---------|---------|

u vozů postavených před rokem 1939

| | |
|---------|---------|
| nejméně | 1800 mm |
|---------|---------|

pro vozy postavené před r. 1909 není pro výšku omezení, šířka měřená od vnější části tahadla

| | |
|---------|---------|
| nejméně | 400 mm. |
|---------|---------|

(4) Rozvor, t. j. vzdálenost os krajních náprav vozů, musí být u nově stavěných vozů

| | |
|---------|---------|
| nejméně | 3500 mm |
|---------|---------|

u vozů stavěných před rokem 1939

| | |
|---------|----------|
| nejméně | 3000 mm. |
|---------|----------|

Tento předpis neplatí pro podvozky.

(5) Aspoň na jedné čelní stěně všech vozů k tomu způsobných musí být podpěry pro koncová návěstidla (desky nebo svítilny).

(6) Osobní vozy musí mít zařízení osvětlovací, ventilační, vozy používané v zimě též zařízení vytápěcí.

(7) Osobní vozy musí být vybaveny zásobními vodními nádržemi pro umývadla a pro splachovací zařízení záchodů. Kolejové motorové vozy musí být vybaveny hasícími přístroji.

(8) Na bočních stranách vozů, počítaje v to i vozy motorové, řídicí a přípojné, musí být uvedeno:

- a) značka vlastnické správy,
- b) pořadové číslo,
- c) vlastní váha,
- d) u nákladních a služebních vozů ložná váha, po případě i únosnost,
- e) celková váha, vlastní váha a únosnost připadající na jeden metr vozové délky, počítaje v to i nárazníky, je-li větší než 3,6 t/m,
- f) rozvor a u podvozkových vozů vzdálenost nicohlavů (otočných čepů) a rozvor podvozků, u vozů a podvozků s rozvorem větším než 4500 mm značkou $\leftarrow \ominus \rightarrow$, jsou-li dvojkolí tak posuvná, že mohou bez závady projíždět oblouky o poloměru 150 m.
- g) druh průběžné brzdy a způsob její činnosti,
- h) obsah plynojemů nebo druh elektrického osvětlení,
- i) den poslední prohlídky a případného prodloužení lhůty,
- j) u vozů zařízených na občasné mazání, mazací lhůta a datum posledního mazání,
- k) u osobních vozů a u motorových vozů, řídicích a přípojných vozů, způsobilých k dálkové přepravě, počet sedadel,
- l) u všech nákladních vozů ložná plocha, u zavřených nákladních vozů kromě toho též ložný prostor,
- m) u soukromých vozů za pořadovým číslem značka \boxplus ,
- n) brzdící váha pro průběžnou brzdou.

Osobní vozy musí mít označení, jež usnadní cestujícím vyhledat vozovou třídu.

§ 43

Dvojkolí vozů

(1) Pro dvojkolí platí ustanovení § 40, uvedená v bodech 1 a 2.

(2) Je zakázáno používat vozů s dvojkolími, která mají tyto závady:

- a) vybroušené nápravy, vykazují-li místa vybroušení ostré hrany, nápravy vybroušené hlouběji než 2,5 mm,
- b) ohnuté nápravy nebo nápravy s nálomem anebo kola mající trhliny,
- c) volné obruče nebo obruče jevící stopy příčného posunutí.

(3) Do vlaků se nesmějí zařadovat vozy s dvojkolími opotřebovanými na jízdní ploše do hloubky přes 7 mm. Výška okolku nesmí být menší než 25 mm a větší než 36 mm, měřeno od styčné kružnice.

Do vlaků možno zařadit jen vozy s dvojkolími, jejichž obruče mají tloušťku, měřeno ve styčné kružnici a po odečtení opotřeбені, aspoň

- | | |
|----------------------------------|--------|
| a) u rychlíkových vozů | 35 mm |
| b) u osobních vozů ve vlacích | |
| o rychlosti větší než 80 km/hod. | 35 mm |
| o rychlosti do 80 km/hod. | 30 mm |
| c) u nákladních vozů ve vlacích | |
| o rychlosti větší než 80 km/hod. | 35 mm |
| o rychlosti do 80 km/hod. | 25 mm. |

Vozy se slabšími obručemi než uvedeno musí být přepraveny jen jako jízdy schopné (po vyložení do opravy).

Vozy s obručemi slabšími než 20 mm nesmějí být vůbec přepravovány.

§ 44

Prohlídka a oprava vozů

(1) Prohlídky a opravy vozů se provádějí v udržovacích dílnách a ve správkárnách.

Technické prohlídky a drobné opravy vozů ve vlakových soupravách se provádějí v prohlídkových stanicích.

(2) Při prohlídkách vozů se kontroluje

- a) stav poškození jejich dílů a součástí a jejich opotřebení, které se porovná s dovolenými mírami, které ještě zaručují bezpečnost dopravy,
- b) pohotovost a správná činnost brzdových, spojovacích, tahadlových a narážecích ústrojí, topné a elektrické výstroje vozů.

(3) Je zakázáno zařadovat do vlaků vozy

- a) s vadným dvojkolím vyžadujícím výměnu,
- b) s podvozky s nálohy na postranicích a na rámech podvozků,
- c) s horkým ložiskem a s ložisky tak poškozenými, že neudrží mazivo,
- d) s nalomenými pružnicovými závěsy,
- e) s vadným narážecím a tahadlovým ústrojím,
- f) s nalomenými podélníky nebo čelníky anebo s nalomenými příčnicí, které jsou namáhány táhly, zasahuje-li trhlina stojinu,
- g) se zlomenými díly vozové kostry, s poškozením dveří a jejich závěsů a uzávěrů, stěn skříní, podlah a střech, jimiž by se mohl poškodit náklad nebo jimiž by mohl být ohrožen provoz,
- h) s vadnými sedly jímek nádržkových vozů,
- ch) s posunutými nebo netěsnými jímkami nádržkových vozů,
- i) s vadným brzdovým zařízením, jež nelze odstranit během zdržení ve stanici.

(4) Kromě toho se zakazuje zařadovat do vlaků osobní vozy, které mají

- a) vůli u oplenu podvozkových vozů mezi postranními kluzátky a příslušnými díly na skříní vozové menší než 2 mm a větší než 6 mm,
- b) vadné plošiny a zábradlí, ohrožující přechod,
- c) vadnou střechu,
- d) vadné topné zařízení v topném období,
- e) trhliny (lomy) závěsů dynam a akumulátorových baterií,
- f) přibližují-li se části elektrického zařízení k hlavě pojižděné kolejnice blíže než 100 mm.

(5) Závady, které zaměstnanci technické služby vozové zjistili při prohlídkách

- a) buď sami odstraní, nebo vadné součásti vymění, mohou-li tak učinit přímo ve vlakových soupravách,
- b) nebo tak učiní řemeslníci k tomu určení.

Nelze-li závady odstranit na místě, odešlou se takové vozy vhodnými vlaky do opraven.

(6) Plán občasných prohlídek vozů podle norem sestavuje ústřední ředitelství.

(7) Vozy vyšlé z opravy přejímají vozmistři k tomu určení.

(8) Za jakost provedených prohlídek a opravných prací odpovídají jak všichni díleňští nebo správkárenští zaměstnanci přímo na opravách zúčastnění, počítajíc v to i přidělené technické orgány, tak i správci díleňských oddělení nebo správkáren a přednostové díleňských nebo výtopenkých závodů.

(9) Aby bylo dosaženo pravidelného nerušeného a bezpečného provozu, odpovídají za bezzávadný běh vozů na tratích a za dobrý stav a včasné mazání vozů zaměstnanci dozorcí služby vozové (vozmistři) a mazači vozů, jejichž povinností je, prohlídkami a včasnými opravami udržet vozy v oběhu bez vyřazování.

Vozmistr zajišťuje správný běh vozů, jejich dobrý stav a včasné mazání a společně s prohlížeči vozů provádí opravy vozů, pokud možno bez jejich zbytečného vyřazování z oběhu. Vozmistr je povinen před odjezdem vlaku pozorně prohlédnout vozy, přesvědčit se o řádném stavu ložisek a řídit a provádět brzdové zkoušky souprav vozových.

Po prohlídce vlaku je vozmistr povinen správkárně včas oznámit ty vozy, které správkařna může opravit bez jejich vyřazování z provozu, není-li to v jeho vlastních možnostech.

Při prohlídkách vlakových souprav rozhodují vozmistři, zda se vadné vozy opraví v soupravách, či se z nich vyřadí a odešlou k opravě.

§ 45

Brzdy

(1) Osobní, služební a poštovní vozy, které jsou přistavovány pro vlaky dopravující osoby, musí mít samočinnou průběžnou brzdu a brzdu ruční.

(2) Nákladní vozy musí být opatřeny samočinnou průběžnou brzdou nebo brzdovým potrubím. Určitý počet vozů musí mít též ruční brzdu ovladatelnou s plošiny pro brzdaře.

Ruční brzdy musí být tak uspořádány, aby se utahovaly při otáčení kliky ve směru pohybu hodinových ručiček.

Nově stavěné vozy určené pro dráhu s elektrickým traťovým vedením nebo na tyto dráhy přecházející musí mít ruční brzdy tak uspořádány, aby byl brzdař dostatečně chráněn před elektrickým proudem.

(3) Průběžná brzda vlaku musí účinkovat samočinně, jakmile nastane přerušování brzdového potrubí.

(4) Průběžná brzda vlaku musí být zařízena tak, aby se dala uvést v činnost

- a) se stanoviště strojvedoucího nebo řidiče motorového vozu,
- b) z jednotlivých oddílů osobních vozů,

- c) z poštovních a služebních vozů,
- d) z nákladních vozů s ruční brzdou, kterou lze obsadit brzdařem.

(5) Nové nákladní vozy musí být vstrojeny přestavovacím zařízením pro regulaci činnosti brzdy při vozu prázdném nebo naloženém.

(6) Vozy se samočinnými brzdami musí mít koncové kohouty, kohout odpínající brzdové zařízení od hlavního brzdového potrubí a odbrzdovací záklopku.

(7) Všechny pákové části musí být opatřeny záchytkami, které zajistí, aby poškozené nebo uvolněné části nezasa-
hovaly do průjezdného průřezu.

III. DÍL

ORGANISACE VLAKOVÉ DOPRAVY

§ 46

Ustanovení všeobecná

Doprava vlaků podle jízdního řádu — včasný odjezd a příjezd vlaků do stanice a jízda na trati — zajišťuje se řádnou organizací technologických postupů práce stanic, výtopen a ostatních odvětví železničního provozu, souvisejících s vlakovou dopravou.

§ 47

Rozdělení železničních tratí

Železniční tratě se dělí na prostorové oddíly, ohraničené buď jen stanicemi, nebo také oddílovými návěstidly hradel (hlásek), po případě automatických traťových zabezpečovacích zařízení (na trati s automatickým blokem), vsunutými mezi stanice.

§ 48

Dopravní

(1) Dopravní jsou zařízení drah, která slouží k účelům dopravním a přepravním nebo pouze jednomu z těchto účelů.

K dopravním patří:

stanice, výhybny, odbočky, nákladiště nebo vlečky, zastávky, hradla nebo hlásky, kolejové splítky a úrovněvé kolejové křižovatky.

(2) Odbočky ze širé trati umožňují vlaku opustit traťovou kolej a uvolnit ji pro jiný vlak, nebo naopak vjet na tuto traťovou kolej.

Nákladíště nebo vlečky odbočující z širé trati jsou dopravní, které mohou být vlakem obsluhovány, aniž přitom vlak zpravidla uvolní traťovou kolej pro jiný vlak. Uvolní-li obsluhující vlaky traťovou kolej, lze výjimečně po ní vypravit další vlak.

Zastávky jsou místa na širé trati, bez výhybek, v nichž vlaky mohou zastavovat pro účely přepravní; mohou být sloučeny i s jinými dopravnami na širé trati.

Hlásky, hradla a oddílová návěstidla automatického bloku dělí trať na traťové oddíly a umožňují řízení sledu vlaků na širé trati.

(3) Hranicí mezi širou tratí a stanicemi jsou vjezdová návěstidla, a kde jich není, krajní vjezdové výhybky.

(4) Každá dopravna musí být označena. Název stanice velkým dobře čitelným písmem, z vlaku dobře viditelným, musí být umístěn na staniční budově jak na čelné, tak také na obou bočních stranách.

Na stanicích a zastávkách s hustou dopravou musí být kromě toho názvy umístěny také na osobních nástupištích.

Jsou-li sloučeny dvě nebo několik dopraven na širé trati v dopravnu jednu, musí to být zřejmé z jejich označení.

§ 49

Koleje

(1) Koleje se dělí na koleje traťové a staniční. Traťové koleje jsou koleje na širé trati. Ke staničním kolejím patří též koleje výtopenké, dílenské a pod.

(2) Koleje ve stanicích určené pro dopravu vlaků jsou koleje dopravní, ostatní jsou manipulační. Kromě toho zvláštním účelům slouží vlečkové koleje do továren, závodů, lomů a pod.

(3) Každá kolej ve stanici musí být očíslována nebo jinak označena. Ve staničním řádu se vyznačí též účel, kterému koleje slouží.

§ 50

Obsluha výměn

(1) Pro každou výměnu musí být předepsána základní poloha; je to zpravidla poloha přímým směrem, u odvratných výměn musí to být poloha na odvratnou kolej.

Základní poloha výměn musí být uvedena ve staničním řádu a u výměn místně stavěných též vyznačena na závažích výměn.

Výměny musí být v základní poloze vždy, nejsou-li právě pojížděny vlaky a neposunuje-li se.

Výměny smějí být přestaveny ze základní polohy

- a) pro příjezd a odjezd vlaků,
- b) při posunu,
- c) při obsazení koleje, do níž směřuje výměna v základní poloze.

(2) Místně obsluhované výměny v rovných kolejích a odvratné výměny musí být zajištěny.

Ústředně obsluhované výměny v dopravních kolejích musí být závislé na hlavních návěstidlech.

O boční ochranu vlaku musí být postaráno odvratnými výměnami, výkolejkami, návěstidly pro uzávěry koleje nebo nepřenosnými návěstidly.

Tato ustanovení nejsou závazná pro vedlejší tratě.

(3) Všechny výhybky a výkolejky v dopravě musí být očíslovány.

Výhybky a výkolejky se číslují postupně směrem od začátku ke konci dráhy; jsou-li výhybky ve stejné vzdálenosti, označí se nejdříve výhybka na koleji o menším čísle.

Klíče od uzamčených výměn má v úschově zaměstnanec určený staničním řádem.

(4) Zaměstnanci, kteří obsluhují výměny, jsou povinni ihned napravit technické závady, které lze snadno odstranit. Je-li závada u výhybek taková, že by mohla být ohrožena jízda vlaků, musí ji zaměstnanci okamžitě ohlásit výpravčímu.

(5) Správná obsluha výměn vyžaduje svědomitou práci výhybkáře. Výhybkář je povinen ovládat a přesně plnit všechny předpisy platné pro jeho službu.

- a) Při přejímání služby a v přítomnosti svého předchůdce se přesvědčit, že vozidla nestojí v přiděleném obvodu za námezny, že výhybky jsou v pořádku a za tmy osvětleny a že jsou všechny předepsané pomůcky ve stavědle;
- b) přestavování a uzamykání ručně stavěných výměn pro příjezd a odjezd vlaků provádí službu konající výhybkář jen se souhlasem výpravčího (osobně nebo telefonicky). Přestavování výměn při posunu se provádí za souhlasu řidiče posunu. Přestavování výměn jinými osobami je zapovězeno. Před jízdou vlaku musí být uzamčeny zámky odvratných výhybek, nalézajících se na sousedních kolejích, výtazných kolejích, odvratných kusých kolejích a jiných, ze kterých by se mohlo vyjet na kolej obsazenou jedoucím vlakem. Rozkaz výpravčího k přestavení výměn nebo k postavení jízdní cesty musí výhybkář opakovat na důkaz toho, že jej správně pochopil. Ihned po vykonání rozkazu je výhybkář povinen zaměstnanci udílejícímu rozkaz hlásit splnění rozkazu;
- c) před vjezdem nebo odjezdem vlaku zaujmout vykázané stanoviště s předepsanými návěstními pomůckami;
- d) sledovat, je-li vlak celý a má-li předepsané návěsti;
- e) všechny závady na vlaku i jiné závady ihned hlásit výpravčímu;
- f) při posunu pozorně sledovat návěsti a podle nich se přesně řídit.

(6) Výhybkáři je zakázáno

- a) vykonávat službu bez předepsaných návěstních pomůcek,
- b) ponechat výměny neuzamčeny nebo neosvětleny,
- c) opustit stanoviště bez povolení výpravčího,

- d) připustit cizí osoby k výhybkám a do obvodu dráhy vůbec.

§ 51

Způsob používání návěstí

- (1) Za návěst „Stůj“ slouží
 - a) červené světlo návěstidel,
 - b) červená barva přenosných terčů nebo výjimečně vodorovně drženého rozvinutého návěstního praporku,
 - c) vodorovná poloha ramena hlavních návěstidel,
 - d) kroužení návěstním praporkem, jiným předmětem nebo jen paží, za tmy pak svítilnou s bílým nebo výjimečně i s jiným světlem,
 - e) zhasnutá světla nebo pochybné návěsti na hlavních návěstidlech,
 - f) nesprávné nebo pochybné dávání návěstí,
 - g) několik krátkých zvuků píšťalkou nebo trubkou,
 - h) výbuch třaskavek.
- (2) Návěsti „Stůj“ se používá
 - a) pro ochranu dopraven a prostorových oddílů,
 - b) jako ochrana při překážkách na tratích, které nedovolují další jízdu vlaku,
 - c) pro ochranu vlaků a vozidel, které zůstaly na trati,
 - d) při provádění posunu,
 - e) pro ochranu konce vlaku za jízdy,
 - f) pro zastavení vlaku a vozidel ve všech případech ohrožujících bezpečnost provozu nebo životy lidí.
- (3) Projetí návěstidla v poloze „Stůj“ je přísně zakázáno. Jízdu kolem návěstidla v poloze „Stůj“ povolují výjimečně v některých případech dopravní předpisy.
- (4) Za návěsti k zmenšení rychlosti slouží
 - a) žlutá barva nebo za tmy žluté světlo návěstidel,
 - b) návěstní praporek v poloze šikmo dolů, nebo obě paže upažené šikmo dolů,

c) několik dlouhých zvuků píšťalkou a současné držení praporku nataženou paží šikmo vzhůru nebo svítilny s bílým světlem ve výši.

(5) Návěsti k zmenšení rychlosti se používá

- a) jako upozornující návěsti před návěstí „Stůj“,
- b) k ochraně míst, po kterých musí vlaky jeti zmenšenou rychlostí,
- c) při posunu.

Za návěsti povolující jízdu slouží

- a) zelená barva nebo za tmy zelené světlo návěstidel,
- b) zvednuté rameno nebo ramena hlavních návěstidel o 45°,
- c) výjimečně též u hlavních návěstidel ruční návěst „Volno“ podle návěstních předpisů.

(6) Zakazuje se umísťovat dekorativní předměty, plakáty a světla červených, žlutých a zelených barev, které by rušily železniční návěsti.

(7) Každé porouchané návěstidlo se uvede do základní polohy, je-li možno tak učinit bez jeho poškození.

(8) Při špatné viditelnosti návěstí (mlha, metelice, liják a hustě padající sníh), musí se zákaz jízdy zajistit položením třaskavek.

(9) Základní poloha hlavních návěstidel, vyjma krycích návěstidel, je poloha „Stůj“.

(10) Poloha návěstidel je rozkazem, který musí být bezpodmínečně vyplněn. Všichni železniční zaměstnanci musí ručit za okamžité splnění příkazů návěstí všemi možnými prostředky.

(11) Každý železniční zaměstnanec, který přichází do styku s jízdou vlaků, musí znát dokonale návěstní předpisy.

§ 52

Jízdní řád vlaků

(1) Jízdní řády vlaků jsou železným zákonem pro železniční zaměstnance a vyjadřují plán celého využití železnic.

Jízdní řád určuje nejenom jízdu vlaků, ale i práci lokomotiv, vozů, stanic, výtopen, správkáren, dílen, tratí, sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, t. j. z jízdního řádu plyne plán práce všech složek železniční služby.

Plán výkonů lokomotiv se sestavuje na základě jízdního řádu tak, aby lokomotiv bylo co nejvíce využito; je zároveň základem organizace výtopenského hospodářství.

(2) Jízdní řád vlaků musí zaručovat

- a) bezpečnou, rychlou a pohodlnou přepravu cestujících a zboží,
- b) nejvyšší možnou rychlost vlaků,
- c) nejvýhodnější využití lokomotiv a vozů,
- d) sladění práce stanic s prací traťových úseků, jakož i stanic navzájem,
- e) bezpečnost a pravidelnost jízdy vlaků jak na širé trati, tak i ve stanici.

(3) Žádný vlak nesmí jet bez určitého jízdního řádu; výjimky stanoví dopravní předpisy.

(4) Vydávají se tyto jízdní řády:

- A) služební
 - a) nákresné,
 - b) sešitové,
 - c) pro zvláštní vlaky,
- B) pro obecnostvo
 - a) vývěsné,
 - b) knižní.

(5) Na každé trati určí oblastní ředitelství disposiční stanice (disposiční střediska), kterým přísluší zavádět a odříkat vlaky, jakož i starat se o dopravu cestujících, zboží, vozů a jiných vozidel v obvodu jim přidělené disposiční trati (provozního úseku).

(6) Vlakvedoucí a strojvedoucí musí mít ve službě vždy platný služební jízdní řád.

(7) Jízdní řády vlaků určených pro přepravu cestujících se musí oznámit veřejnosti vývěsnými jízdními řády.

(8) Žádný vlak určený k přepravě osob nesmí odjet dříve, než jak je uvedeno v jízdním řádu určeném pro veřejnost.

§ 53

Zavádění a odřikání vlaků

(1) Dispoiční výpravčí je povinen

- a) zavádět a odřikat vlaky,
- b) odstraňovat veškeré odchylky od normální dopravy.

(2) Na důležitých tratích vykonává dozor na vlakovou dopravu „vlakový dozor“, jehož povinností je sledovat jízdu vlaků, příjezd a odjezd vlaků ze stanic a spolupůsobit k zajištění bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti dopravy.

(3) Před odjezdem vlaku je vlakvedoucí povinen doručit výpravčímu doklad o váze vlaku, počtu vozů, brzdění, rozbor zátěže po případě upozorní na důležité zásilky. Výpravčí ohlásí odjezd vlaku a jeho rozbor stanicím svého dispoičního úseku.

(4) Vlaky musí být očíslovány nebo označeny. Jsou-li označeny čísla, musí mít vlaky jednoho směru téže trati čísla sudá a opačného směru čísla lichá. Výjimky povoluje ústřední ředitelství.

(5) Podle druhu a účelu dělí se vlaky na

- a) vlaky osobní dopravy,
- b) soupravové vlaky,
- c) nákladní vlaky,
- d) strojové vlaky,
- e) služební (pracovní) vlaky.

(6) Vlaky, které převážně slouží k přepravě cestujících, považují se za vlaky osobní dopravy; za nákladní vlaky pak ony, které převážně slouží k přepravě zboží. Ve služebních jízdních řádech musí být vyznačen druh vlaku.

(7) Podle důležitosti mají zpravidla vlaky osobní dopravy přednost před vlaky nákladními, rychleji jedoucí vlaky před vlaky jedoucími pomaleji.

Nutné pomocné vlaky mají přednost před všemi ostatními vlaky.

(8) Aby byl správně dodržován a zachováván jízdní řád, musí mít zaměstnanci ve službě, kteří odpovídají za bezpečnost provozu, správně jdoucí hodinky. Proto musí být také na všech obsazených dopravních a stanovištích strážníků trati a výhybkářů ve služebních místnostech umístěny správně jdoucí hodiny.

(9) Rovněž musí být v každé stanici hlavních tratí umístěny na vhodném místě hodiny pro cestující. Hodiny musí být za tmy osvětleny.

§ 54

Organisace práce ve stanicích

Ustanovení všeobecná

(1) Organisace dopravní služby a využití technických zařízení stanice je určeno staničním řádem.

Staniční řád sestavuje přednosta stanice.

Staniční řád potvrzuje dopravní kontrolor (přednosta provozního úseku) a schvaluje přednosta dopravního úseku oblastního ředitelství.

(2) Opravy staničního řádu se navrhují a schvalují podle předchozích ustanovení. Provedení opravy se zaznamená ve staničním řádu, k němuž se přiloží potvrzení o schválení opravy.

(3) Staniční řád musí být revidován a opravován při změně jízdního řádu, při změně kolejového zařízení stanice, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

(4) Schválený staniční řád je u výpravčího. Koná-li službu ve stanici několik výpravčích, musí být na jejich stanovištích opisy staničního řádu. Na ostatních stanovištích zaměstnanců musí být výňatky ze staničního řádu, které obsahují jen ustanovení týkající se výkonu služby těchto zaměstnanců.

(5) Za správnost opisů a výňatků odpovídá přednosta stanice.

(6) Zaměstnanci výkonné dopravní služby se musí dříve než začnou vykonávat službu seznámit s ustanoveními staničního řádu a jimi se řídit.

§ 55

Osvětlování

(1) Na stanici musí být osvětleny

- a) veškerá zařízení sloužící osobní dopravě,
- b) nákladové rampy,
- c) koleje s trvale nepřetržitým posunem,
- d) koleje pro osobní dopravu,
- e) nakládací koleje,
- f) nákladiště,
- g) sklady topiva a materiálu,
- h) místa pro opravu a technickou obsluhu vozového parku,
- ch) přejezdy přes koleje.

(2) Osvětlení musí být dostatečné a musí zajišťovat bezpečnost dopravy vlaků a manipulačních prací, jakož i nerušenou práci obsluhujícího personálu a ochranu zboží.

Vnější osvětlení nesmí mít vliv na jasnou viditelnost návěstních světél.

(3) Od osvětlování neobsazených zastávek s jednoduchými přepravními poměry může být upuštěno.

§ 56

Posun

(1) Posun na stanici musí být prováděn podle ustanovení staničního řádu a podle plánu, který zaručuje

- a) včasné sestavení a vypravení vlaků,
- b) nerušené vjezdy a odjezdy vlaků,
- c) co možná nejmenší ztrátu času při manipulaci s vozy ve stanici,
- d) plné využití všech posunovacích prostředků a technických zařízení pro manipulaci.

- (2) Posun provádějí zaměstnanci pro tuto službu určení.
- (3) Posun se smí provádět jen se svolením výpravčího nebo zaměstnance, který je k tomu určen staničním řádem. V době jízdy vlaků ve stanici nesmí se provádět žádný posun, který by mohl ohrozit jízdu vlaku.
- (4) Na stanicích, které mají svážný pahrbek pro třídění vozů, provádí se posun podle směrnic, které vydává oblastní ředitelství podle místních poměrů.
- (5) Vlaky a soupravy mají být na staničních kolejích zastavovány v prostorech, které jsou ohraničeny námezníky.
- (6) Odstavná vozidla, s nimiž není posunováno, musí být zajištěna proti samovolným pohybům, a to bez ohledu na sklonové poměry. Vozidla se zajišťují ruční brzdou, spojením se zabrzděnými vozidly, dvojitými podložkami nebo závěrnými klíny, výkolejkami a kolejovými zábranami.
Zajišťovat vozy kameny, kousky dřeva a p. není dovoleno.
- (7) U vozů, které stojí ve stanici a které se nevykládají ani nenakládají a které ani nejsou čištěny, desinfikovány nebo opravovány, musí být dveře zavřeny.
- (8) Je zakázáno zpravidla odstavovat vozidla na odvrátne koleje.
- (9) Vozy s výbušnými látkami, jedovatým zbožím a plyny musí být při zdržení ve stanici odstavovány na zvláštní koleje. Takové vozy musí být sepnuty, podloženy a kryty přenosnými návěstidly.
- (10) Rychlost při posunu nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy.
- (11) Řidičem posunu smí být vždy jen jeden zaměstnanec odpovědný za správné provedení posunu, bez jehož rozkazu nesmějí být vozidla uvedena v pohyb. Souhlas lze dát také příslušným nepřenosným návěstidlem (kolejovou uzávěrou, seřadovacím návěstidlem).
- (12) Ve stanicích s větším rozvětvením kolejí a rozsáhlým posunem se určí obvody pro posun.
- (13) Řidič posunu řídí práci své čety a posunující lokomotivy a je povinen

- a) splnit včas dané rozkazy a požadavky kladené na práci při posunu,
- b) sestavit vlaky správně a včas,
- c) provádět posun tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti, poškození zboží a vozidel.

§ 57

Sestavení vlaků

(1) Vlakem se rozumějí skupiny vozidel, pohybované strojní silou, nebo jednotlivě jedoucí lokomotivy a motorové vozy vybavené předepsanými návěstmi, které přecházejí na širou trať.

V některých případech se považují za vlak též dresiny jedoucí na širou trať.

(2) Vlak musí být sestaven přesně podle plánu tak, aby mohl být před odjezdem důkladně prohlédnut průvodčími vlaků a odjet včas podle jízdního řádu.

§ 58

Zjištění váhy a délky vlaků

(1) Vlaky osobní dopravy smějí mít nejvíce 60 náprav; se svolením oblastního ředitelství výjimečně 80 náprav.

(2) Nákladní vlaky s největší rychlostí do 75 km za hod. smějí mít nejvíce 120 náprav; se svolením oblastního ředitelství 150 náprav. Nákladní vlak o více než 120 nápravách musí být průběžně brzděn. Pro nákladní vlaky s rychlostí větší než 75 km/hod. a pro nákladní vlaky, jichž se užívá pravidelně k dopravě cestujících, platí tatáž ustanovení jako pro vlaky osobní dopravy.

(3) Počet náprav u nákladních vlaků jedoucích na elektrifikovaných tratích stanoví ústřední ředitelství. Délka vlaku (podle počtu náprav) nesmí převyšovat užitečnou délku vjezdových kolejí na pojižděné trati. Výjimky musí být sjednány s dotčenými stanicemi.

(4) Výjimečné omezení počtu náprav podle traťových a staničních poměrů oznámí oblastní ředitelství. Největší dovolené zatížení vlaků určuje oblastní ředitelství ve služebním sešitovém jízdním řádu podle dodatků k dopravním a návěstním předpisům.

(5) O zatížení vlaků musí vlakvedoucí zpravit strojvedoucí pracujících lokomotiv ve výchozí stanici vždy, v ostatních stanicích jen tehdy, jestliže se zatížení vlaku podstatně změní.

§ 59

Podmínky pro zařadování vozidel do vlaků

- (1) Je zakázáno zařadovat do vlaku
 - a) vozidla technicky vadná, ohrožující bezpečnost dopravy,
 - b) naložené vozy, u nichž není náklad rovnoměrně rozložen tak, aby kola vozů byla pokud možno stejnoměrně zatížena a u nichž mezi opaskem pružnice a částí vozové skříňe nebo podélníku, které by se mohly opasku dotýkat, je vzdálenost menší než 10 mm,
 - c) vozy vyšinuté nebo které byly zařaděny ve vlcích, u nichž došlo ke srážce, dokud nebyly prohlédnuty v dílnách; naložené vozy mohou být dále přepraveny do stanice určení, jestliže technický orgán je uznal za způsobilé jízdy,
 - d) vozy bez nápisů o předepsaných prohlídkách nebo u nichž prohlídková lhůta prošla, kromě vozů, které jsou přepravovány jako zboží na vlastních kolech s příslušnými přepravními a provozně technickými doklady, otevřené vozy s nákladem s překročenou ložnou mírou nebo zasahujícím do prostoru na čele vozu vyhrazeného pro svěšovače; přesahuje-li náklad pouze čelník vozu, smí být přepraven, použije-li se ochranného vozu. Výjimky stanoví oblastní ředitelství;
 - e) otevřené vozy s nákladem spočívajícím na více než dvou vozech, u něhož nebyly předem sjednány podmínky přepravy.

(2) Je zakázáno do osobních vlaků zařadovat

- a) vozy s výbušninami nebo s látkami jedovatými, vznětlivými, žíravými nebo zapáchajícími; tyto vozy mohou však být přepravovány v osobních vlacích na konci, jsou-li odděleny alespoň jedním vozem naloženým jiným nákladem.
- b) vozy s prošlými prohlídkovými lhůtami pro ně předepsanými.

(3) U vlaků osobní dopravy a u nákladních vlaků s dopravou cestujících se řadí zpravidla za služební (zavazadlový) vůz vozy poštovní, pak osobní vozy a za ně vozy nákladní.

(4) U vlaku osobní dopravy parní nebo elektrické trakce jedoucího rychlostí přes 50 km, musí být zařaděn mezi lokomotivu a první vůz, který je obsazen cestujícími, jeden vůz jako ochranný. Výjimky stanoví dopravní předpisy.

(5) Do vlaku osobní dopravy s rychlostí větší než 80 km se zařadí zpravidla jen podvozkové vozy. Osobní vozy s rejdovnými nápravami, jež ústřední ředitelství výjimečně dovolí zařadit do vlaků osobní dopravy s rychlostí větší než 80 km/hod. musí mít aspoň 16 tun vlastní váhy.

Sestavují-li se vlaky osobní dopravy o rychlosti větší než 80 km/hod. z podvozkových vozů a z vozů s rejdovnými nápravami, musí být podvozkové vozy vpředu. Jen ve zvlášť výjimečných případech může ústřední ředitelství dovolit zařadění vozů s rejdovnými nápravami mezi lokomotivu a podvozkové vozy.

(6) Nákladní vozy, které je třeba dopravit vlakem osobní dopravy, mají mít co největší vlastní váhu, velký rozvor a průběžnou brzdu.

(7) Do motorových vlaků se mají zařadit pokud možno jen vozy průběžně brzděné. Podrobnosti stanoví ústřední ředitelství.

(8) Zařazení vozů v nákladních vlacích

Vlaky musí být sestaveny tak, aby těžká vozidla byla zpravidla před lehkými. Rozdíl výšek nárazníkových středů u svě-

šených vozidel nesmí být větší než 8 cm. Brzdové budky nebo plošiny nesmějí se dotýkat ani při největším stlačení nárazníků. Do místních nákladních vlaků se vozy zařazují podle stanic určení. Vozy určené pro odbočné trati se řadí k vozům pro odbočnou stanici.

(9) Způsob zařazení vozů s nebezpečným zbožím nebo zbožím přesahujícím ložnou míru, jakož i zařazení speciálních vozidel stanoví se dopravními předpisy.

(10) Poslední vůz u vlaku musí být brzděn ručně nebo průběžnou samočinnou brzdou. Má být obrácen, pokud je to možné, stanovištěm průvodčího vzad. Výjimečně je dovoleno, aby ještě za posledním brzděným vozem byl přivěšen jeden nebrzděný vůz nebo tendr jako vůz vlečný; na vedlejších tratích mohou být u vlaků o rychlosti do 40 km/hod. a sklonu do 10‰ čtyři vlečné vozy, jinak jenom dva. Tyto vozy nesmějí být obsazeny osobami.

(11) Podmínky pro zařazení vlečných vozů, jakož i případy, kdy je zakázáno přidávat vlečné vozy, stanoví dopravní předpisy.

(12) Vlakvedoucí musí před výpravou vlaků přezkoušet

- a) je-li vlak správně sestaven,
- b) jsou-li vozidla správně svěšena,
- c) brzdové a topné spojky dobře spojeny nebo zajištěny,
- d) byla-li provedena nařízená zkouška průběžné brzdy,
- e) jsou-li na vlaku předepsané návěsti.

§ 60

Brzdění vlaků

(1) Počet upotřebitelných brzd v každém vlaku musí odpovídat váze vlaku, jeho rychlosti a sklonu trati. Potřebná brzdící váha se vypočítá podle vzorce:

$$\frac{\text{celková váha vlaku} \times \text{nejmenší brzdící procenta}}{100}$$

100

Nejmenší brzdící procenta, jichž je u vlaku třeba, jsou uvedena v jeho jízdním řádu. Určují se podle tabulky brzdících procent v dopravních předpisech.

(2) Tabulky brzdících procent jsou vypočteny zvlášť pro brzdy rychle účinkující (I. způsob brzdění) a brzdy pomalu účinkující (II. způsob brzdění) a pro zábrzdě vzdálenosti 400, 700 a 1000 m. Oblastní ředitelství oznámí, které z těchto tabulek platí pro jednotlivé tratě.

(3) Sklon trati (spád nebo stoupání), rozhodný pro brzdění, je spojnice dvou bodů trati vzdálených od sebe 1000 m, pro který vycházejí největší brzdící procenta.

Je-li zábrzdě vzdálenost před některým hlavním návěstidlem na spádu a dává-li spojnice začátku zábrzdě vzdálenosti a jejího konce u návěstidla spád vyžadující vyšších brzdících procent než spád vypočtený podle předchozího odstavce, je tento spád rozhodný pro určení brzdících procent.

(4) Brzdící váha musí být napsána na každém vozidle. Jsou-li na některém vozidle možné různé polohy brzdy a různé brzdící hodnoty, musí být uvedena brzdící váha pro každou polohu.

(5) Obrzděné vozy mají být rozděleny ve vlaku stejnoměrně; není-li to možné, mají se zařadit spíše na konec vlaku.

(6) Poslední vůz u vlaku musí mít obsluhovanou brzdu; výjimky stanoví ústřední ředitelství.

(7) Pro případ poruchy průběžné brzdy musí být ve vlaku tolik ručních brzdy, aby dojel bezpečně do nejbližší stanice. Nejmenší brzdící procenta jsou v tomto případě zvlášť určena dopravními předpisy.

§ 61

O spojování vozidel

(1) Vozidla se u všech vlaků spojují jednoduše hlavní spojkou. Nepoužité šroubovky musí být zavěšeny.

(2) Ve vlačích osobní dopravy musí být vozidla spojena tak těsně, aby nárazníkové vzpruhy byly poněkud stlačeny.

(3) V nákladních vlacích o rychlosti nejvýše 55 km/hod. se spojují vozidla tak, aby nárazníky se vzájemně dotýkaly. Vozidla u vlaků o větší rychlosti musí být spojena jako u vozidel vlaků osobní dopravy.

(4) Lokomotivy se spojují s vozidlem tak, aby se nárazníky dotýkaly.

§ 62

Prohlídka a oprava vozů ve vlakových soupravách

(1) Každý vlak musí být podroben technické prohlídce vozů.

- a) ve výchozích prohlídkových stanicích a na seřadovacích nádražích po skončení posunu a před odjezdem vlaku,
- b) v prohlídkových stanicích nácestných u určených vlaků a ve stanicích konečných,
- c) podle potřeby v místech hromadného nakládání a vykládání.

(2) Při technické prohlídce se zjišťuje, jsou-li vozy způsobilé k bezpečnému provozu, účinkují-li správně brzdy, jsou-li vozy správně zařaděny a spojeny, je-li náklad správně naložen.

(3) U vlaků brzděných zcela nebo částečně průběžně se provede zkouška průběžné brzdy

- a) ve vlakotvorných stanicích před odjezdem vlaků,
- b) při výměně hnacích vozidel,
- c) při každém rozpojení brzdových spojek u vlakové soupravy a připojení dalších vozů s průběžnou brzdou,
- d) v určených stanicích před dlouhým spádem,
- e) ve stanicích, kde vlak stál za mrazu -10C° a větším déle než 20 minut.

(4) Oprava vozů ve stojící soupravě se provádí:

- a) ve stanicích a seřadovacích nádražích, kde jsou správkárny výtopen,
- b) ve stanicích, kde se konají technické prohlídky vlaků,

c) ve stanicích, kde se provádí podle potřeby hromadné nakládání a vykládání.

(5) Stanice, v nichž se konají technické prohlídky vlaků, jsou uvedeny v dodatku k dopravním a návěsním předpisům.

(6) Vozmířtři jsou zodpovědni za to, že vozy jimi prohlédnuté a zařaděné do vlakových souprav jsou ve stavu pro provoz bezpečném. Technická prohlídka musí být provedena včas, aby vlak mohl odjet podle jízdního řádu.

(7) Vlakovou četou se rozumí vlakvedoucí a průvodčí vlaků, strojní četou strojvedoucí a topič. Vlaková a strojní četa tvoří vlakové mužstvo.

§ 63

Vystrojení vlaků

Každá vlaková četa musí mít ve službě návěstidla určená návěsními předpisy; vlakvedoucí u průběžně brzděných nákladních vlaků musí mít ještě 5 těsnících kroužků brzdových spojek.

Na tratích se sklonem 15‰ nebo více musí mít četa každého nákladního nebo pracovního vlaku s sebou dvě zarážky určené jedině k zajištění zastaveného vlaku.

U vlaků osobní dopravy má vlakvedoucí prostředky pro poskytnutí první lékařské pomoci.

Vlaky osobní dopravy vyhřívané parou musí být opatřeny koncovým kohoutem.

§ 64

Zařadění lokomotiv ve vlacích

(1) Tažné lokomotivy mají být zpravidla v čele vlaku a komínem vpřed.

V obráceném postavení se smí tendrových lokomotiv použít vždy, lokomotiv s přívěsnými tendry jen u vlaků o rychlosti do 50 km/hod.

(2) Vlaková lokomotiva nemusí být v čele jen

a) při pomocných jízdách a při jízdách na zkoušku,

- b) u vlaků, jež se vrací ze širé trati, jakož i u vlaků, které pracují na širé trati,
- c) při zvláštních místních poměrech se svolením oblastního ředitelství.

(3) K dopravě vlaků se smí užit nejvíce dvou lokomotiv v čele vlaku a se svolením oblastního ředitelství dvou lokomotiv postrkových, jestliže to dovolí mosty a železniční svršek.

Se souhlasem ústředního ředitelství může být zařazena pracující lokomotiva do vlaku; od vlakové lokomotivy musí být oddělena aspoň osmi, nejvíce pak čtrnácti vozy, při čemž zátěž zařazená za vlakovou lokomotivu nesmí překročit dovolené namáhání táhel.

(4) Pro hospodárné využití je dovoleno přepravovat zátěž také strojovými vlaky. Podrobnosti stanoví ústřední ředitelství.

(5) Podmínky a podrobnosti pro přepravu lokomotiv, jichž není třeba k dopravě vlaků (lokomotivy ke službě pohotové, vložné nebo studené) jsou stanoveny v dopravních předpisech.

(6) Způsob a podmínky použití více než jednoho motorového vozu nebo více než dvou lokomotiv strojových jsou stanoveny v dopravních předpisech.

(7) U vlaků brzděných průběžně samočinnou brzdou musí být první obsazený vůz za lokomotivou opatřen aspoň rukojetí záchranné brzdy, u ručně brzděných vlaků musí být za lokomotivou zařazen první vůz s ruční brzdou.

Tato ustanovení nejsou na vedlejších tratích závazná.

§ 65

Doprava vlaků

Ustanovení všeobecná

(1) Dopravní službu řídí a za ni odpovídá vždy pouze jeden zaměstnanec a to:

- a) ve stanici výpravčí,
- b) u vlaku na trati vlakvedoucí,
- c) u strojových vlaků strojvedoucí,

d) na ostatních dopravních stanovištích určený zaměstnanec, konající tam službu.

(2) Přednosta stanice vede dopravní službu a dozírá na její výkon. Je povinen trvale kontrolovat práci dopravních zaměstnanců a zvláště dbá, aby byly pro očekávané vlaky včas zajištěny volné koleje, aby při vjezdech a odjezdech vlaků byla zachována bezpečnost. Konroluje správné plnění vydaných rozkazů.

(3) Na jednokolejně trati, při jízdách vlaků po nesprávně koleji a při dočasně jednokolejném provozu na dvoukolejně trati musí být vlaky nabízeny a přijímány.

Výpravčí nesmí nabídnout žádný vlak dříve, dokud neobdržel odhlášku za předchozím vlakem, nebo dokud nedojelel přijatý vlak opačného směru.

Na dvoukolejně trati při dvoukolejném provozu smí být vlak vypraven teprve tehdy, když došla odhláška.

(4) Vlak musí být obsazen aspoň jedním průvodčím. Podmínky a výjimky stanoví ústřední ředitelství.

(5) Na lokomotivách a v motorových vozech na obsazeném stanovišti strojvedoucího nesmí jet nikdo mimo zaměstnanců, kteří jsou k tomu služebně nebo zvláštním povolením oprávněni.

(6) Do služebních místností nesmějí vcházet zaměstnanci, kteří tam nekonají službu nebo dozor. Služební místnost výpravčího má být oddělena od jiných místností.

§ 66

Přijímání vlaků

(1) Před příjezdem vlaků musí výpravčí učinit opatření, která zaručují bezpečný vjezd vlaku do stanice.

(2) Návěstidlo pro vjezd vlaku smí být uvolněno nebo postaveno do polohy „Volno“ jen výpravčím. Dříve než výpravčí postaví, nebo uvolní vjezdové návěstidlo pro vjezd vlaku do polohy „Volno“ nebo než dovolí vjezd vlaku jiným způsobem, je povinen osobně neb prostředníkem nařídít zastavení

posunu, který by mohl ohrozit jízdu vlaku, přesvědčit se, zda byl posun zastaven a přezkoušet, zda je kolej volná a výměny správně postaveny.

(3) Je zakázáno dovolovat vjezdy vlaků do stanice při poloze vjezdového návěstidla „Stůj“. Výjimky stanoví dopravní předpisy.

(4) Vlaky mají vjíždět ve stanicích na volné, zpravidla předem určené dopravní koleje; na obsazenou nebo kusou kolej smějí jet jen výjimečně, a to za podmínek uvedených v dopravních předpisech. Výpravčí je povinen zajistit včas volné koleje pro příjezd vlaků. Pro pravidelné vlaky jsou určeny vjezdové koleje jízdním řádem nebo „Seznamem vlaků“ pro staniční zaměstnance. Obsazovat dopravní koleje vozidly je dovoleno jen se souhlasem výpravčího.

(5) Pro projíždějící vlak mají se zpravidla určit vjezdové koleje tak, aby vlaky vjížděly a odjížděly směrem přímým. Nelze-li v některých stanicích vjezdy takto zařídit (na příklad pro odsun osy a pod.), je zásadně nutno vjezd upravit tak, aby projíždějící vlak vjížděl odbočkou a odjížděl směrem přímým.

(6) Když byl dán souhlas pro jízdu vlaku ze sousední stanice nebo když došla zpráva o odjezdu vlaku, je výpravčí povinen dát přesné pokyny výhybkáři o vjezdu vlaku a koleji, na kterou tento vlak přijede. Výpravčí je povinen požadovat opakování daného příkazu na důkaz, že jeho pokyn byl správně pochopen. Výhybkář musí po provedení kontroly ohlásit výpravčímu volnost vlakové cesty.

(7) Současné vjezdy vlaků opačných nebo stejných směrů jsou zakázány, jestliže by tím byly jejich jízdy vzájemně ohroženy. Přijíždějí-li ke stanici současně dva vlaky opačného směru, které by se za vjezdu do stanice mohly střetnout, musí se zadržet jeden z nich u vjezdového návěstidla. Vjezd se mu smí dovolit teprve tehdy, když vlak, jemuž byl vjezd dovolen dříve, zastavil ve stanici. Jako první se přijímá ten vlak, který by se podle sklonových poměrů nebo zatížení těžko rozjížděl od vjezdového návěstidla nebo za kterým by v následném mezidobí vypraven druhý vlak.

(8) Vjezdové návěstidlo může být postaveno do polohy „Volno“ pro vlak jen tehdy, je-li vlaková cesta pro vjezd vlaku připravena, výhybky úplně zabezpečeny, vjezdová koleje uvolněna od vozidel, která na ní byla umístěna, a byl-li posun ohrožující jízdu vlaku zastaven.

(9) Vlak přijíždějící do stanice musí zastavit před předním námezníkem. Jestliže konec vlaku zůstane za námezníkem, jsou výhybkář a návěstník povinni dát strojvedoucímu návěsti, aby vlak popojel vpřed. Jestliže správné zastavení vlaku, jehož délka převyšuje délku vjezdových kolejí, není možné, jsou výhybkář a návěstník povinni bezodkladně krýt vlak příslušnými návěstmi se strany sousedních kolejí.

(10) Při vjezdu vlaku musí být výpravčí přítomen na nástupišti, musí sledovat vjezd vlaku do stanice a musí dozírat na jeho bezvadný stav a na návěsti, které má mít.

(11) Vjezdové návěstidlo musí být postaveno zpět do polohy „Stůj“, jakmile konec vlaku s koncovou návěstí minul určené místo za návěstidlem. Na tratích s automatickým blokem se vjezdové návěstidlo postaví do polohy „Stůj“, jakmile jím projelo první dvojkolí vlaku.

(12) Po vjezdu vlaku do stanice musí výpravčí nabýt jistoty, že vlak dojel celý a že příslušné námezníky jsou volně. Výpravčí odpovídá za každý pobyt vlaku u vjezdového návěstidla, který nebyl z dopravních důvodů nezbytně nutný.

§ 67

Výprava vlaků

(1) Před vypravením vlaku ze stanice je výpravčí povinen se přesvědčit, zda trať do sousedního prostorového oddílu je volná.

(2) Pro každý vypravovaný vlak musí výpravčí vyzvat výhybkáře, aby postavil jízdní cestu a uvede číslo odjezdové koleje.

(3) Je zakázáno, aby výpravčí postavil nebo uvolnil odjezdové návěstidlo anebo dával souhlas k vypravení vlaku dříve než byl zastaven posun na kolejích a výhybkách, po kterých vlak má jet a než byla zkontrolována volná kolej a postavení jízdní cesty. Kontrolu provádí výpravčí nebo dozorce výhybek, a to způsobem, který je stanoven pro vjezd vlaku. Odjezdové návěstidlo staví do polohy „Volno“ nebo uvolňuje osobně výpravčí.

(4) Žádný vlak nesmí odjet ze stanice obsazené výpravčím bez jeho rozkazu. Strojvedoucímu je přísně zakázáno uvést vlak v pohyb bez rozkazu k odjezdu. Výpravčí vlaků dává rozkaz k odjezdu zásadně sám, přímo před odjezdem vlaku.

Způsob výpravy vlaků stanoví dopravní a návěstní předpisy. Tam, kde místní poměry znemožňují přímou výpravu vlaků, je dovoleno vypravit vlaky nepřímou za podmínek, které stanoví dopravní předpisy.

Postavení odjezdového návěstidla do polohy „Volno“ není rozkazem k odjezdu vlaku. Výjimky z tohoto ustanovení určí přednostá úseku dopravy oblastního ředitelství. V dopravnách, které nejsou obsazeny výpravčím, dává rozkaz k odjezdu vlakvedoucí.

(5) Výpravčí smí vypravit vlak ze stanice jen tehdy, je-li vak vzhledem k bezpečnosti dopravy v úplném pořádku a brzda vlaku náležitě vyzkoušena.

(6) Současné odjezdy vlaků stejných směrů nebo současný vjezd a odjezd vlaků stejných nebo opačných směrů jsou zakázány, pokud by tím byly jejich jízdy vzájemně ohroženy.

(7) Za odjezdu nebo průjezdu vlaku musí být výpravčí přítomen na nástupišti a musí sledovat jeho odjezd. Výjimky pro nepřímou výpravu vlaku stanoví staniční řád.

(8) Odjezdové návěstidlo musí být postaveno zpět do polohy „Stůj“, jakmile konec vlaku minul určené místo za návěstidlem. Na tratích s automatickým blokem se odjezdové návěstidlo postaví do polohy „Stůj“, jakmile jím projelo poslední dvojkolí vlaku.

§ 68

Způsob jízdy vlaků

(1) Na dvoukolejné trati smějí se vlaky téhož směru vypravovat jen po oné koleji, která byla pro příslušný směr jednou provždy určena a která se nazývá kolejí správnou.

(2) Je-li třeba jet na širé trati dvoukolejné dráhy po jedné z obou kolejí směrem, pro něž tato kolej určena není, rozeznáváme

- a) nepředvídanou jízdu po nesprávné koleji,
- b) předvídanou jízdu po nesprávné koleji,
- c) dočasně jednokolejný provoz.

(3) Nepředvídanou jízdu po nesprávné koleji nařídí výpravčí, který vypravuje vlak na tuto kolej, a to po dohodě s výpravčím sousední stanice.

Předvídanou jízdu po nesprávné koleji nebo dočasně jednokolejný provoz nařídí provozní skupina oblastního ředitelství.

(4) Bližší ustanovení pro jízdy po nesprávné koleji určují dopravní předpisy.

(5) V jednom prostorovém oddílu smí být na téže koleji pouze jeden vlak. Žádnému vlaku na trati jednokolejné nebo dvoukolejné nesmí být dovolen odjezd z dopravního pro řízení sledu vlaků, dokud přední traťový oddíl nebyl uvolněn.

(6) Na několikakolejných tratích je každá kolej určena pro jízdy vlaků v jednom stanoveném směru. Na několikakolejných tratích může být jedna kolej nebo několik kolejí určeno pro oboustrannou dopravu vlaků. Takovým tratím říkáme banalisované.

(7) Ve stanicích, kde je možných několik vlakových cest v jednom směru, platí o používání kolejí pro jízdy vlaků ustanovení staničního řádu.

(8) Jakým způsobem nutno postupovat při řízení vlaků a jejich zabezpečení, není-li možné dorozumění, určují dopravní předpisy.

§ 69

O rychlosti jízdy vlaků

(1) Rychlosti jízdy vlaků se stanoví jízdním řádem. Ústřední ředitelství stanoví podle poměrů jednotlivých tratí největší dovolenou rychlost jízdy pro každou trať nebo i pro jednotlivé úseky trati, jakož i největší dovolenou rychlost pro jednotlivé řady lokomotiv a motorových vozů.

(2) Největší dovolená rychlost jízdy je

- a) u průběžně brzděných vlaků osobní dopravy 120 km/hod.;
- b) u průběžně brzděných nákladních vlaků 75, příp. 90 km/hod.;
- c) u ručně brzděných vlaků 50 km/hod.;
- d) u vlaků, u nichž jede první lokomotiva přívěsným tendrem vpřed 50 km/hod.;
- e) u vlaků s postrkem 60 km/hod.;
- f) na vedlejších tratích 50 km/hod.;
- g) u sunutých vlaků 25 km/hod., na vedlejších tratích 20 km/hod.

Odchytky nebo další omezení stanoví ústřední ředitelství.

(3) Rychlost, kterou je dovoleno pojíždět výhybky, závisí na tvaru výhybek, na poloze a způsobu zajištění výměn. Příslušné rychlosti stanoví dopravní předpisy.

(4) Doba příjezdu a odjezdu vlaku ve stanici a každé mimořádné zastavení vlaku je zaznamenáno vlakvedoucím ve vlakopisu, nebo zaměstnancem vlakového dozoru v grafikonech vlakových jízd s uvedením náskoku nebo zpoždění na trati vzhledem k jízdnímu řádu.

§ 70

Vedení vlaků strojvedoucími

(1) Vedení vlaků strojvedoucími se musí dít přesně podle pravidel technického provozu v souhlasu s dopravními a návěstními předpisy a při plném respektování sklonových a směrových poměrů.

(2) Při vjezdu do stanice je strojvedoucí povinen

- a) uvést v činnost brzdy tak, aby zastavil lokomotivu na určeném nebo označeném místě nebo u návěstidla pro uzávěru koleje a kde ho není, u námezničku vpředu, nejdále však u odjezdového návěstidla;
- b) pozorovat správnost cesty podle návěstí výměnových těles a dávat pozor, nejsou-li vjezdové koleje zastaveny vozidly;
- c) dávat potřebné návěsti parní píšťalou nebo houkačkou.

(3) Při projíždění po staničních kolejích jsou strojvedoucí a topič povinni

- a) pozorovat a přesně plnit nejenom příkazy stálých návěstí, nýbrž i návěsti dávaných jak zaměstnanci staničními, tak i vlakovými četami;
- b) dávat pozor na pohyb vlaků a posunovacích lokomotiv na sousedních kolejích a činit okamžitá opatření k zastavení, hrozí-li nebezpečí srážky.

(4) Během jízdy je zakázáno

- a) jeti na spádu rychlostí, při které za daného stavu brzd, zastaví-li vlak mimořádně, bude brzdová vzdálenost větší nežli vzdálenost stanovená platnými předpisy;
- b) zastavovat činnost kompresoru jak na trati, tak i ve stanicích při pobytu kratším než 20 min.;
- c) překročovat rychlosti stanovené vydanými upozorněními nebo rychlosti, které ukazují návěsti.

(5) Strojvedoucí je povinen

- a) při jízdě vlaku po spádu, za kterým následuje bezprostřední stoupání, neveliká rovinka a potom znovu stoupání, uvolnit brzdy vlaku včas, aby dosáhl natažení vlaku, a teprve potom pozvolně otevřít regulátor; regulátor nutno otevřít dříve, než vlak počne stoupat a to proto, aby při vstupu čelové části do prostoru stoupání nedošlo k odtažení a roztržení vlaku;

- b) při jízdě po zvlněné trati (se stoupáním na rovinku nebo na spád) uzavřít regulátor teprve tehdy, když větší část vlaku projede přes vrcholek; při vedení vlaku po trati se střídajícími se sklony udržovat celý vlak natažený a mít proto regulátor otevřený a přibrzďovat vlak, aby nepřekročil největší rychlost; při jízdě do stoupání neuzavírat regulátor a zamezit klouzáni kol sypáním písku pod kola;
- c) při pohybu vlaku z místa po jeho zastavení na spádu nejprve uvolnit brzdy, vyčkat odtažení čelní části a teprve potom opatrně otevírat regulátor.

(6) Strojvedoucí a topič jsou povinni bedlivě dávat pozor na návěsti a traťové znaky. Strojvedoucí je povinen zajistit včasnou a bezpečnou jízdu vlaku po trati a přesně dodržovat jízdní řád vlaku.

(7) Při vedení vlaku je strojvedoucí povinen

- a) udržovat brzdové zařízení vždy pohotové k činnosti;
- b) přezkušovat je za jízdy;
- c) brzdit plynule;
- d) kontrolovat pomocí kontrolního zařízení (vodoměrné sklo, zkoušecí kohouty) výši vody v kotli a dbát toho, aby neklesla pod ukazatel připevněný na kovové plošky u vodoměrného skla (vodorys);
- e) kontrolovat tlak páry v kotli a nepřipustit jeho stoupenutí nad kontrolní čáru na manometru;
- f) při jízdě zabrzděného vlaku z velkého spádu na krátkou rovinku a dále znovu na spád projíždí strojvedoucí rovinku se zabrzděnými brzdami; při přechodu vlaku z rovinky na sklon se lokomotiva přibrzďuje přidavnou brzdou. Jakmile je celý vlak na spádu, uvolňuje strojvedoucí přidavnou brzdu a jede dále s přibrzděným vlakem;
- g) není-li spád velký a je-li rovinka mezi spády dlouhá, je povinen na spádu dříve než dojede na rovinu, uvolnit úplně brzdy a projet rovinu s uvolněnými vlakovými

brzdami. Po vjezdu stroje z roviny na spád musí zabrzdít stroj opatrně přídavnou brzdou, a není-li jí, ruční tendrovou brzdou; jakmile bude přes polovinu soupravy na spádu, uvede strojvedoucí v činnost vlakovou brzdu, načež uvolní ruční brzdu tendru. Když vlak je celý na spádu, uvolňuje strojvedoucí postupně přídavnou brzdu;

- h) použije-li rychlobrzdy, je povinen ponechat rukojet brzdícího šoupátka v poloze rychlobrzdy, až se vlak úplně zastaví;
- ch) nesmí dopustit klesnutí tlaku v hlavní tlakové jímce pod 7 atm. a ve vedení pod 5 atm.;
- i) zjistí-li vadnost brzd nebo poruchu v kompresoru, musí ihned snížit rychlost, při jízdě ke spádům a na spádech se zastavit a dávat vlakové četě návěsti k obsluze ručních brzd; musí též použít ruční brzdy tendru; nestačí-li ruční brzdy ve vlaku pro jízdu vlaku na sklonu pro bezpečnou rychlost, musí učinit veškerá opatření, aby bylo možno vlak zastavit, a je-li toho zapotřebí, aby bylo možno použít protipáry.

(8) Při výpravě vlaku s postrkem je zakázáno

- a) aby strojvedoucí postrku uvedl vlak do pohybu bez příslušného souhlasu k jízdě;
- b) aby otvíral regulátor vedoucího stroje dříve, než dostane návěst pro postrk.

Při jízdě na trati s postrkem je zakázáno

- a) aby strojvedoucí čelní a postrkové lokomotivy měnil způsob řízení lokomotiv nebo zastavoval vlak bez příslušných návěstí;
- b) aby strojvedoucí postrku zastavil postrk bez stanovené návěsti a dříve než na místě stanoveném příslušným stálým návěstidlem;
- c) aby strojvedoucí postrku zůstal při skončení postrku (je-li nutno pokračovat v jízdě vlakem) ve vzdálenosti bližší, než-li je nutno k zastavení postrku před zasta-

vivším vlakem; strojvedoucí postrku musí vjet do příjezdové stanice rychlostí, která zabezpečuje okamžité zastavení.

(9) Při jízdě vlaku se dvěma tažnými lokomotivami řídí jízdu vlaku strojvedoucí první lokomotivy. Strojvedoucí druhé lokomotivy je povinen uposlechnout všech návěstí strojvedoucího lokomotivy první.

Oběma strojvedoucím je zakázáno otevírat regulátor dříve než obdrží návěst druhé lokomotivy.

(10) Je zakázáno připustit k řízení lokomotivy

- a) strojvedoucí nemocné,
- b) strojvedoucí, kteří se nedostavili do služby ve stavu střízlivém.

(11) Strojní četě je zakázáno za jízdy vlaku se zabývat jinými záležitostmi, na př. čtením, rozhovory a pod.

(12) Na lokomotivě je zakázána jízda osob, které nejsou uvedeny v dopravních předpisech. Nejvýše je dovolena jízda jen ještě dvěma osobám současně. Na samotně jedoucích lokomotivách je dovolena jízda vlakové čety v počtu 4 osob.

(13) Při odjezdu ze stanice, v níž byla lokomotiva k vlaku připnuta, je strojvedoucí povinen

- a) zkontrolovat bezvadnost lokomotivy;
- b) zkontrolovat spolu s technickými dozorcími orgány vozové služby, že průběžné brzdy jsou v pořádku a přesvědčit se ze „Zprávy o brzdění“ doručené vlakvedoucím, že vlak je dostatečně brzděn;
- c) vyzkoušet průběžnou brzdu a zkontrolovat tlak brzdového vedení; je-li vedení těsné, přesvědčit se o tom, je-li lokomotiva správně švěšena s prvním vozem vlaku.

(14) Je zakázáno, aby strojvedoucí odjel ze stanice bez rozkazu k odjezdu, i když příslušné odjezdové návěstidlo je pro jeho jízdu v poloze „Volno“. Výjimky stanoví dopravní předpisy.

(15) Další povinnosti strojvedoucího za jízdy vlaků.

1. Je povinen zejména

- a) obsluhovat a řídit lokomotivu (motorový vůz), dozorovat na obsluhu kotle, jakož i účinně vypomáhat při udržování a obsluze i jiných zařízení nutných pro dopravu vlaku (brzda, topení a jiné strojní zařízení vozů atd.) a pro nerušený provoz vůbec.
Nemá-li přidělený topič zákonem předepsanou zkoušku z obsluhy kotlů, je strojvedoucí odpovědný za povinnosti plynoucí ze zákonných ustanovení o bezpečnostních opatřeních pro obsluhu kotlů;
- b) u strojových vlaků vykonávat povinnosti vlakvedoucího, tedy vést vlakopis, dávat návěsti, krytí vlak na trati atd.;
- c) účinně pomáhat při železničních nehodách;
- d) rozhodovat o způsobilosti vozu k jízdě, jakož i o zařízeních vozů s různými brzdami atd. (není-li přítomen jiný odborný zaměstnanec);
- e) na vedlejších tratích, kde je to nařízeno, vykonávat povinnosti prohlížitele vozů;
- f) řídit se všemi zvláštními nařízeními, která jsou mu dána služebními předpisy, rozkazy, vyhláškami atd.

(16) Před odjezdem lokomotivy (motorového vozu) z výtopny uvede se v chod rychloměr. Na vlak musí se najíždět velmi opatrně. Když je lokomotiva (motorový vůz) připjata, vyzkouší se průběžná brzda vlaková podle příslušných ustanovení. V zimním období se spojí topné spojky a počne se topit podle ustanovení předpisu o vytápění vlaků.

(17) Lokomotiva (motorový vůz) se uvede v pohyb tak opatrně, aby se trhnutím nepoškodila ani vozidla, ani jejich náklad. Rozjíždí-li se vlak se 2 lokomotivami vpředu, smí se druhá lokomotiva uvést v chod teprve tehdy, když první lokomotiva již zabrala.

U vlaku s postrkem nutno zachovat postup stanovený návěstními předpisy.

(18) Při jízdě parních lokomotiv budiž podle možnosti zabráněno jiskření lokomotivy, aby nevznikl požár. Obzvláště v době sucha, v době jarní a v době žní, v krajinách lesnatých, při jízdě přes mosty, přepravují-li se vlakem látky výbušné, munice atd., třeba zvýšené pozornosti a péče, aby lokomotiva nejiskřila. Jede-li vlak osadami, lesy nebo blízko domů, stohů sena a slámy, nebo jiných snadno vznětlivých předmětů, nemá se ani přikládat ani prohrabávat oheň, aby se jiskření co nejvíce omezilo.

Před dřevěnými mosty nebo dlouhými mosty s dřevěnou podlahou vstříkne se voda do popelníku a do dýmnice; při jízdě po takových mostech zavřou se klapky popelníku a oheň se neobsluhuje. V tunelech, krytých zářezích a pod. musí se při-kládání paliva na rošt co možno omezit, aby se zabránilo vývinu kouře.

(19) Chod lokomotivy (motorového vozu) nutno stále pozorovat; není-li pravidelný neb lze-li ze hřmotu nebo jiných známek usuzovat, že vznikla nějaká závada, je nutno ji včas zjistit a odstranit. Když nelze vadu v jízdě včas rozpoznat, budiž vlak zastaven.

Na tratích se sklony je nutno pozorně sledovat, jak účinkuje brzda, aby bylo možno správně řídit rychlost vlaku. Aby se zabránilo úrazu, není dovoleno za jízdy vystupovat na ochoz lokomotivy a prodlévat nepozorně na tendru. Za jízdy na trati a ve stanicích s elektrickým vrchním vedením nutno dbát ustanovení příslušných bezpečnostních předpisů.

(20) V jízdním řádu musí se přesně zachovávat předepsané jízdni doby a rychlosti, jakož i všechna případná omezení těchto rychlostí. Je-li vlak zpožděn, třeba vynaložit vše, aby se dosáhlo přípustných nejkratších jízdni dob a tím, aby se vyrovnala nepravidelnost jízdy. Závory u přejezdů a stav trati nutno pozorovat, vadná místa trati hlásit v nejbližší stanici výpravčímu a přesně udat místo. Z toho důvodu je dovoleno na trati i ve stanici zastavit. Na vedlejších tratích bez závor musí se trati věnovat zvláštní pozornost.

Klesne-li za jízdy ručička tlakoměru průběžné brzdy, což znamená, že byla ve vlaku uvedena v činnost záchranná brzda, nunto zastavit vlak.

(21) Vlak se musí zastavit tak, aby nebyla nárazy poškozena ani vozidla ani jejich obsah.

Komin parní lokomotivy nesmí sahat blízko ke konstrukci nadjezdů (silničních a cestních mostů, lávek atd.).

(22) Při vjezdu do stanice, jakož i při průjezdu stanicí se lokomotiva obsluhuje jen tak, aby strojní četa mohla věnovat náležitou pozornost vjezdu, případně průjezdu stanicí. Blízko nástupišť ve stanicích a na výhybkách se zakazuje otvírat napáječe parních lokomotiv. Nutno dbát toho, aby výhybky nebyly zality v zimě vodou z napáječů nebo kohoutů parních válců, aby nezamrzly. Kouř v krytých dvoranách třeba co nejvíce omezit.

(23) Vodou a palivem se vlakové lokomotivy zásobují ve stanicích a na místech k tomu předem určených; čištění popelníků a dýmnice parních lokomotiv je dovoleno rovněž jen na místech k tomu určených.

(24) Strojvedoucí se nesmí vzdálit ze svého stanoviště, dokud se nepostaral o bezpečné zajištění lokomotivy (motorového vozu) proti samovolnému rozjetí.

(25) Topení služebního vozu nákladních vlaků a osobních vozů u nákladních vlaků s přepravou osob omezí se při posunu ve stanicích tak, aby vystupující pára nerušila rozhled na posun a návěsti.

(26) Odvěšená lokomotiva (motorový vůz) smí odjet od vlaku teprve na pokyn dopravního zaměstnance. Výjimky jsou stanoveny staničním řádem. Odvěšená lokomotiva (motorový vůz) musí mít za tmy při odjezdu vpředu i vzadu předeepsané návěsti.

(27) Sněží-li, musí se vzhledem k dopravní bezpečnosti častěji odstraňovat sníh se skel rozsvícených návěstních svítilen. Prorážet sněhové závěje lokomotivou je dovoleno tehdy,

možno-li počítat s tím, že se trať uvolní a vozidla při tom nepoškodí. Není dovoleno prorážet závěje lokomotivou, která má sněhový pluh připevněn na podvozku.

(28) Vyšine-li lokomotiva (motorový vůz), nutno uvážit, může-li být postaven na koleje pomocnými silami a nářadím, které je po ruce. Nelze-li těmito pomocnými silami a nářadím vyšinuté vozidlo zdvihnout, zavolá se pomocná lokomotiva nebo pomocný vlak.

§ 71

Zastavení vlaků na trati

(1) Při nepředvídaném zastavení vlaku na širé trati je strojvedoucí povinen

- a) uvést v činnost průběžnou brzdu a dát návěst k utazení ručních brzd;
- b) zastavit vlak podle možnosti na rovině a na přímé části trati, jestliže není nutno zastavit okamžitě;
- c) neprodlěně uvážit spolu s vlakvedoucím možnost další jízdy.

(2) Nemůže-li vlak pokračovat v jízdě, je vlakvedoucí povinen učinit opatření k zajištění a krytí vlaku a odstranit zároveň vzniklé překážky prostředky, které má po ruce.

Jestliže vlak zastaví na širé trati z nepředvídaných příčin a zdržení podle odhadu potrvá více než 15 minut, musí se vlakvedoucí postarat co nejdříve o krytí vlaku dozadu. Totéž platí pro strojní čety u strojových vlaků.

(3) Krytí vlaku zařídí vlakvedoucí tak, že uvědomí telefonicky stanici, kterou opustil nebo, je-li oddílové návěstidlo umístěno aspoň na pojistnou vzdálenost od konce vlaku, uvědomí strážníka hradla, že vlak stojí na trati a požádá, aby jej kryl.

Ke krytí vlaku může vlakvedoucí vyzvat telefonicky též strážníka trati.

(4) Jestliže nemůže vlakvedoucí zařídit krytí vlaku tímto způsobem, nařídí krytí vlaku na místě.

Krytí vlaku na místě vykoná na ústní rozkaz, nebo je-li ústní dorozumění nemožné, na návěst „Kryjte vlak“ návěstník, u strojových vlaků a u vlaků, kde je jen vlakvedoucí, topič.

(5) Jede-li vlak s rozkazem k opatrné jízdě, protože dorozumění je nemožné, musí vlakvedoucí nařídit krytí vlaku na místě ihned, jestliže vlak nemůže pokračovat v další jízdě do 5 minut.

Další podrobnosti o tom, je-li nutno vlak kryt, nebo musí-li vlak jet po částech, stanoví dopravní předpisy.

(6) Sunout vlak zpět do stanice je dovoleno jen se souhlasem výpravčího a na tratích s hláskami, hradly (odbočkami) též se souhlasem strážníků těchto stanovišť ve směru návratu.

Podrobnosti a podmínky sunutí vlaku z trati zpět do stanice stanoví dopravní předpisy.

(7) Byl-li vyžádán pomocný vlak (lokomotiva), nesmí vlak, který pomoc žádal, pokračovat v další jízdě nebo se vracet, dokud nepřijede žádaná pomoc, nebo dokud k další jízdě vlaku nebylo dáno svolení výpravčího vlaků.

(8) Pomocný vlak (lokomotiva) vypravený k místu, kde se vlak zastavil nebo kde byl poškozen, musí být doprovázen přednostou stanice nebo jiným ustanoveným zaměstnancem.

§ 72

Jízda vozíků

(1) Vozíků se smí používat zpravidla jen ke služebním účelům. Jízdy vozíků na širou trať se smějí konat jen na písemný doklad (průvodník), který vydá výpravčí. Podrobnosti stanoví dopravní předpisy.

(2) Jízda vozíků nesmí zásadně rušivě zasahovat do jízdy vlaků podle jízdního řádu. K zajištění toho musí mít vedoucí vozíků správně jdoucí hodinky a buď seznam vlaků, předepsaný pro strážníky trati, nebo nákrešný jízdni řád s vyznačenými pravidelnými vlaky. Vozík musí být doprovázen zkušeným,

trati znalým zaměstnancem, který je oprávněn řídit vozík a který je na širé trati odpovědný za bezpečnou jízdu. Výpravčí smí dát svolení k jízdě vozíku na širou trať jen se souhlasem sousední stanice. Vlaky smějí být vypraveny po kolejích, po nichž byla jízda vozíku dovolena, jen tehdy, jestliže vozík byl s kolejí odklizen.

Jakmile byl vozík s kolejí odklizen, nesmí být bez svolení výpravčího opět na koleje nasazen. Podrobnosti o jízdách vozíků a o tom, jak postupovat, není-li dorozumění možné, stanoví dopravní předpisy.

§ 73

Přijímání a zkoušky zaměstnanců

(1) Zaměstnanci jsou přijímáni a do práce zařazováni podle ustanovení pracovního řádu Československých státních drah, národního podniku.

(2) Zaměstnanci, kteří jsou přijímáni k výkonu železniční dopravy, musí se podrobit lékařské prohlídce, aby se zjistilo, zda jejich fyzický stav odpovídá požadavkům kladeným na práci, kterou mají zastávat. Při lékařské prohlídce těchto zaměstnanců (strojvedoucích, výpravčích, vlakvedoucích, průvodčích, posunovačů, výhybkářů a pod.) se věnuje zvláštní pozornost sluchu, zraku a pevnosti nervového systému. Dále jsou důležité tyto vlastnosti: trvalost vnímání a paměti, představitivost, přesnost a rychlost v práci.

(3) Každý zaměstnanec je povinen praktickým výcvikem a theoretickým školením získat vědomosti a znalosti, které jsou potřebné pro jeho pracovní obor. O rozsahu učební látky a o zkouškách pojednává zvláštní předpis, který také stanoví odpovědnost za to, aby se zaměstnanci seznamovali s prací a získávali vědomosti, které vyžaduje.

(4) K obsluze lokomotiv nebo motorových vozů a k obsluze parních kotlů může být použito jedině zaměstnanců, kteří si osvojili potřebné vědomosti a schopnosti a prokáží svou způsobilost vysvědčením o příslušné odborné zkoušce s prospěchem vykonané.

Koná-li strojvedoucí své povinnosti liknavě anebo nespolehlivě, může být na čas nebo navždy zbaven oprávnění řídit samostatně lokomotivu.

(5) O tom, jak se mají zaměstnanci chovat v práci, pojednávají předpisy a Pracovní řád.

§ 74

Dodržování technických pravidel provozu a odpovědnost

(1) Každý železniční zaměstnanec, který je povinen znáti technická pravidla provozu, musí o jejich přesném a bezvýhradném dodržování složit písemný slib tohoto znění:

Prohlašuji, že jsem si osvojil ustanovení „Technických pravidel provozu drah“, která mi byla přidělena k osobnímu použití, že přesně ovládám všechny předpisy týkající se
..... služby.

Zavazuji se, že budu přesně a bezvýhradně zachovávat ustanovení „Technických pravidel provozu drah“ a jednat podle nejlepšího svědomí a vědomí v duchu předpisů.

(2) Porušení tohoto slibu zaměstnancem železniční dopravy má za následek potrestání podle tíže provinění (výtkou, přeřazením k nižší službě, propuštěním ze služby, odevzdáním soudu).

(3) Za přesné plnění všech ustanovení „Technických pravidel provozu drah“ jsou u oblastních ředitelství drah a ústředního ředitelství zodpovědni ředitelé skupin, přednostové úseků a oddělení, každý z nich podle příslušného oboru železniční dopravy.

O B S A H

| | Strana |
|--|--------|
| Úvod | 3 |
| I. DÍL | |
| Železniční staniční zařízení a jejich udržování | |
| § 1 Všeobecná ustanovení | 5 |
| § 2 Průjezdny průřez | 6 |
| § 3 Stavební zařízení dráhy — Všeobecná ustanovení | 7 |
| § 4 Směrové a sklonové poměry dráhy | 7 |
| § 5 Železniční spodek | 8 |
| § 6 Stavby železničního spodku | 8 |
| § 7 Železniční svršek — Koleje | 9 |
| § 8 Výhybky a kolejové křižovatky | 11 |
| § 9 Přejezdy a křižovatky drah | 13 |
| § 10 Značky na trati | 14 |
| § 11 Traťové budovy | 15 |
| § 12 Dílny v traťových materiálních správcích | 15 |
| § 13 Stavební vlaky a strojní zařízení pro práce na železničním svršku | 16 |
| § 14 Stavby výtopenké | 16 |
| § 15 Výtopy | 16 |
| § 16 Mechanická provozní zařízení | 17 |
| § 17 Točnice a přesuvny | 17 |
| § 18 Vodárenská zařízení | 17 |
| § 19 Pomocné vlaky | 18 |
| § 20 Zařízení pro udržování vozového parku | 18 |
| § 21 Zařízení dopraven | 19 |
| § 22 Návěsti a znamení | 22 |
| § 23 Zabezpečovací zařízení | 25 |
| § 24 Staniční zabezpečovací zařízení | 25 |
| § 25 Traťová zabezpečovací zařízení | 28 |
| § 26 Přejezdová zabezpečovací zařízení | 30 |
| § 27 Vlaková zabezpečovací zařízení | 30 |
| § 28 Dálková zabezpečovací zařízení | 31 |
| § 29 Sdělovací zařízení | 31 |
| § 30 Vedení pro sdělovací a zabezpečovací zařízení | 35 |
| § 31 Obsluha a udržování sdělovacích a zabezpečovacích zařízení | 36 |
| § 32 Elektrická zařízení silnoproudá a trakční | 38 |
| § 33 Prohlídky železničních zařízení a jejich opravy | 40 |
| § 34 Opravy železničních zařízení | 42 |
| § 35 Krytí pracovních míst | 43 |
| § 36 Výluky kolejí | 44 |

II. DÍL

Vozidla a jejich udržování

| | | |
|------|--|----|
| § 37 | Společná ustanovení | 45 |
| § 38 | Lokomotivy, tendry a motorové vozy | 45 |
| § 39 | Lokomotivní kotle | 47 |
| § 40 | Dvojkolí | 48 |
| § 41 | Prohlídky, udržování a obsluha lokomotiv, tendrů a motorových vozů | 49 |
| § 42 | Vozy — Všeobecné požadavky | 51 |
| § 43 | Dvojkolí vozů | 54 |
| § 44 | Prohlídka a opravy vozů | 55 |
| § 45 | Brzdy | 57 |

III. DÍL

Organisace vlakové dopravy

| | | |
|------|---|----|
| § 46 | Ustanovení všeobecná | 59 |
| § 47 | Rozdělení železničních tratí | 59 |
| § 48 | Dopravny | 59 |
| § 49 | Koleje | 60 |
| § 50 | Obsluha výměn | 61 |
| § 51 | Způsob používání návěstí | 63 |
| § 52 | Jízdní řád vlaků | 64 |
| § 53 | Zavádění a odřikání vlaků | 66 |
| § 54 | Organisace práce ve stanicích — Ustanovení všeobecná | 67 |
| § 55 | Osvětlování | 68 |
| § 56 | Posun | 68 |
| § 57 | Sestavení vlaků | 70 |
| § 58 | Zjištění váhy a délky vlaků | 70 |
| § 59 | Podmínky pro zařadování vozidel do vlaků | 71 |
| § 60 | Brzdění vlaků | 73 |
| § 61 | O spojování vozidel | 74 |
| § 62 | Prohlídka a oprava vozů ve vlakových soupravách | 75 |
| § 63 | Vystrojení vlaků | 76 |
| § 64 | Zařadění lokomotiv ve vlacích | 76 |
| § 65 | Doprava vlaku — Ustanovení všeobecná | 77 |
| § 66 | Přijímání vlaků | 78 |
| § 67 | Výprava vlaků | 80 |
| § 68 | Způsob jízdy vlaků | 82 |
| § 69 | O rychlosti jízdy vlaků | 83 |
| § 70 | Vedení vlaků strojvedoucími | 83 |
| § 71 | Zastavení vlaků na trati | 91 |
| § 72 | Jízda vozíků | 92 |
| § 73 | Přijímání a zkoušky zaměstnanců | 93 |
| § 74 | Dodržování technických pravidel provozu a odpovědnost | 94 |

Příloha A

Příloha A

NORMÁLNÍ PRŮJEZDNÝ PRŮŘEZ

(platí v přímé a v obloucích o poloměrech 250 m a větších)

Levá část průřezu plati

pro koleje na širé trati,
pro průběžné hlavní koleje
a pro ostatní dopravní koleje
v dopravních, pojižděné vlaky
pro přepravu cestujících

Obr 1.

1:40.

Míry v mm

Pravá část průřezu plati

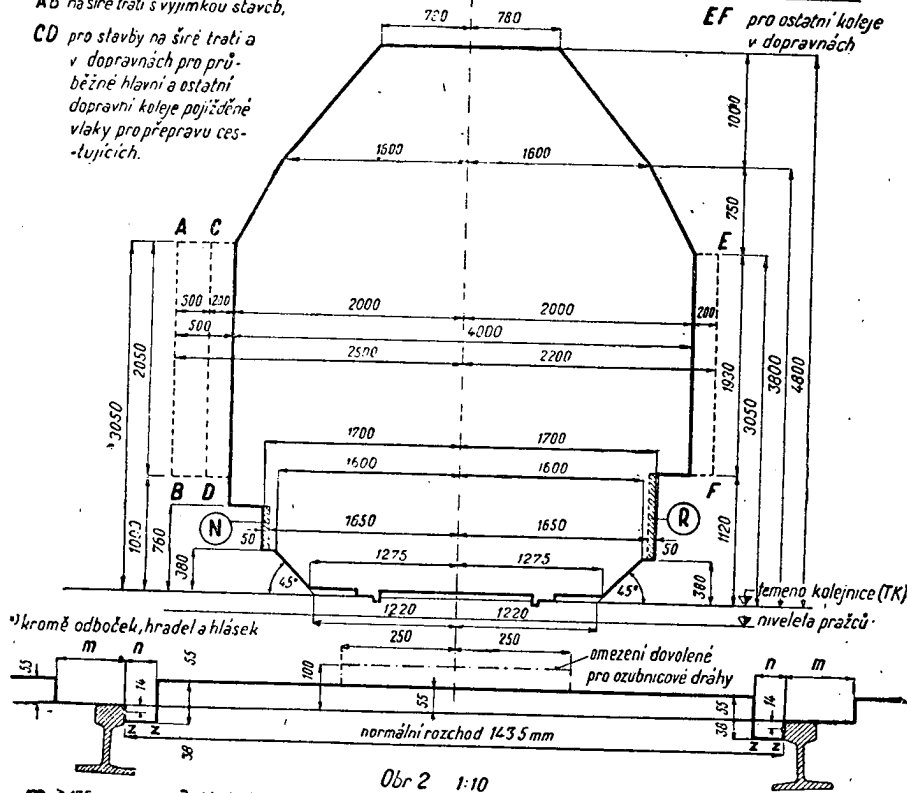
pro ostatní koleje v
dopravních

Bostranní prostory průjezdného průřezu, které musí být zachovány volné u nových staveb:

AB na širé trati s výjimkou staveb,

CD pro stavby na širé trati a
v dopravních pro prů-
běžné hlavní a ostatní
dopravní koleje pojižděné
vlaky pro přepravu ces-
tujících.

EF pro ostatní koleje
v dopravních



Obr 2 1:10

$m \approx 135$ mm pro nepohyblivé předměty, které jsou
pevně spojeny s pojižděnou kolejnicí,
 $n \approx 150$ mm pro nepohyblivé předměty, které nejsou
pevně spojeny s pojižděnou kolejnicí

$n = 41$ mm pro zařízení, která vedou kola
na jeho vnitřní čelní ploše,
67 mm pro všechny ostatní případy
Z jsou kouty, které smíjí být zaobleny

Do průjezdného průřezu smíjí zasahovat v šířce max 50 mm pouze vyvýšená zděná
nástupiště (N) a skladištní a skládkové rampy (R) v přímé a v obloucích
o poloměrech 500 m a větších.

V obloucích s převýšeným vnějším kolejnicovým pásem musí být dbáno
nakloněné polohy průjezdného průřezu

50X1-HUM

Page Denied