

**Vítkovické horní a hutní těžířstvo**

# **Instrukce**

pro

dopravní službu na vlečné dráze

**Svinov-Vítkovice**

a na

závodních kolejích v normálním rozchodu.

Witkowiſcher Bergbau- u. Eiſenhütten-Gewerſchaft

# Inſtruktion

für den

Verkehrsdienſt auf der Schlepfbahn

Schönbrunn-Witkowitz

und auf den

normalspurigen Werksgleiſen.

Schváleno výnosem ministerstva železnic, čís. 7467  
ze dne 19. února 1907.

## Vítkovické horní a hutní těžířstvo.

# Instrukce

pro

dopravní službu na vlečné dráze

**Svinov—Vítkovice**

a na

závodních kolejích o normálním rozchodu.

**Platní od 1. května 1907.**

Vítk. evid. čís. 897/a.

Nákladem Vítkovického horního těžířstva.

Knihitiškárna Kutzer a spol. v Čes. Těšíně.

# Obsah.

## Oddíl A.

### Dopravní služba.

#### I. díl.

##### Všeobecná ustanovení.

Strana

Článek	1. Způsobilost a všeobecné povinnosti zřízeníctva	1
"	2. Služební poměr . . . . .	3
"	3. Užívání nových aneb přeměněných zařízení a kolejí	4
"	4. Udržování volné šířky dráhy . . . . .	4
"	5. Služební hodinky . . . . .	5
"	6. Traťová a staniční zařízení . . . . .	5
"	7. Udržování zařízení . . . . .	6
"	8. Osvětlování . . . . .	6

#### II. díl.

##### Přípravy k jízdě vlaků.

Strana

Článek	9. Prohlídka vozů . . . . .	7
"	10. Naložení a zatížení vozů . . . . .	7
"	11. Seřazovací služba . . . . .	8
"	12. Opatření proti ujetí vozidel, zodpovědnost . . . . .	13
"	13. Sestavení vlaků . . . . .	14
"	14. Počet a rozdělení brzdových vozů . . . . .	17
"	15. Spojování vozů . . . . .	18
"	16. Počet os vlakových . . . . .	18
"	17. Výzbroj vlaků návěstidly . . . . .	18
"	18. Jednotlivě jedoucí lokomotivy . . . . .	18
"	19. Jízdní řád . . . . .	18

### III. díl.

#### Vykonávání dopravy.

	Strana
Článek 20. Oznamování jízdy vlaků zřízenectvu . . . . .	21
„ 21. Průvodní vlakové listiny . . . . .	22
„ 22. Průvodčí vlaku, právo k jízdě na lokomotivě . . . . .	22
„ 23. Rychlost jízdy, jízda po výhybkách . . . . .	23
„ 24. Výprava vlaků . . . . .	24
„ 25. Výprava vlaků jedoucích týmž směrem, rozkaz k opatrnosti . . . . .	25
„ 26. Obsluha výhybek, kontrola postavení výhybek . . . . .	26
„ 27. Opatření pro ochranu stanic . . . . .	26
„ 28. Příjezd a pobyt vlaků ve stanicích (vyhýbání) . . . . .	27
„ 29. Chování vlakových zřízenců za jízdy vlaku . . . . .	28
„ 30. Postup při pomalé jízdě, zdržení se na trati, další jízda aneb posunutí vlaku zpět . . . . .	29
„ 31. Dohled na jízdu vlaků strážními zřízenci . . . . .	30
„ 32. Podmínky a předpisy pro postrkování vlaků . . . . .	31
„ 33. Postup výpravy zpožděných vlaků . . . . .	32
„ 34. Pracovní vlaky (vlaky s materiálem) . . . . .	34
„ 35. Služební vlaky (pomocné jízdy a pod.) . . . . .	34
„ 36. Jízda železničním vozíkem a drezinou . . . . .	35
„ 37. Výluka koleje . . . . .	36
„ 38. Železniční nehody a mimořádné události . . . . .	37
„ 39. Jízda sněhometů (pluhů na sněh) o vlastních kolech . . . . .	37
„ 40. Zadržení vlaků z ohledů bezpečnostních aneb pro nesjízdnost trati . . . . .	38
„ 41. Postup při ujetí vozidel aneb při odtržení vozů od vlaku . . . . .	38
Dodatečné poznámky . . . . .	39

# Oddíl A.

## Dopravní služba.

### I. díl.

#### Všeobecná ustanovení.

##### Článek 1.

#### Způsobilost a všeobecné povinnosti zřízenectva.

1. Při výkonné službě nesmí býti užito osob, které jsou tak krátkozraké, nahluchlé, barvoslepé (nerozeznávající barev) neb jinými tělesnými vadami stížené, že by užitím ich při službě dopravní ohrožena byla bezpečnost dopravy, jakož i jejich vlastní nebo bezpečnost jiné osoby; opilci nesmějí býti ve službě ponecháni.

2. K vykonávání služby smí býti užito pouze těch osob, které se před tím s ustanoveními a předpisy týkajícími se jejich služebních výkonů náležitě seznámily a tyto vědomosti zkouškou prokázaly a po přiměřeném výcviku prohlášeny byly za způsobilé k samostatnému vykonávání služby.

Každému orgánu výkonné služby budtež na potvrzení o přijetí dodány instrukce, návody a předpisy o jeho povinnostech, budiž o jejich ustanoveních zevrubně poučen, jakož i uvědoměn o všech služby se týkajících nařízeních. Potvrzení zmíněná budtež uschována.

3. Zřízeníctvo zaměstnané u služby výkonné buď tak často jak možno o příslušných předpisech zevrubně poučováno a přezkoušeno, o čemž buďtež vedeny záznamy.

4. Při rozdělování služby má služební přednosta, zachovávaje platná pravidla, přihlížeti k tomu, aby každému jednotlivci byl ponechán k zotavení potřebný volný čas.

5. Předání a převzetí služby musí se díti osobně. Za všech okolností má službu předávající přijímajícímu vše sděliti, co se vztahuje k nerušenému pokračování ve službě. Při předávání dopravní služby výpravčím výpravčímu, má kromě toho ten, jenž má býti vystřídán, všechny dispoice, mající vliv na pravidelnost a bezpečnost dopravy ať již byly neb mají býti učiněny, jasnou a určitou formou zapsati. Střídání v dopravní službě stojícího staničního zřízeníctva nemá se státi pokud lze, za pobytu vlaků.

6. Žádný železniční zřízenec nesmí vzdáliti se ze služby bez výslovného dovolení svého představeného a má býti také kromě pravidelných služebních hodin, jakož i v neděli a ve svátek v případě potřeby k dispozici.

Zabrání-li železničnímu zřízenci onemocnění neb jiná důležitá příčina dostaviti se do služby, má to služebnímu přednostovi neb jeho zástupci včas ohlásiti. Opomenutí včasného ohlášení se trestá.

7. Železniční orgány mají podle svých předpisů pečovati o udržování bezpečnosti a pravidelnosti provozu, jakož i pořádku na dráze a ve stanicích.

Kdo provinivše se proti předpisům bezpečnostním, napomenutí železničních orgánů neuposlechnou aneb již spáchali čin jistotu provozu rušící neb ohrožující, buďtež, není-li pomoc bezpečnostních orgánů hned po ruce, pokud lze, zadrženi a kompetentnímu úřadu předáni. Toto ustanovení vztahuje se i na příslušníky závodních zaměstnanců.

8. Zřízenci mají při vykonávání služby nositi předepsanou uniformu aneb služební odznak.

9. Ti zřízenci, jimž přísluší vykonávání služby návštěvní, jsou povinni míti u sebe ve službě denní době odpovídající přenosné návštěvní pomůcky (návěstidla).

10. Zřízenci mají ve styku s obecnstvem míti rozhodné, ale zdvořilé chování ajeviti ochotu v mezích služební povinnosti.

Kouření v době služebního styku s obecnstvem je zakázáno.

## Článek 2.

### Služební poměr.

1. Vedení veškeré výkonné služby provozní náleží správci provozu, kterému jest veškeré zřízeníctvo provozní služby podřízeno a jenž jest odpověden za správné a jisté vedení provozu.

2. Správa provozu činí všechna opatření samostatně, jest však ředitelství, jakož i úřadům za případné následky svých nařízení odpovědna.

Přednostové stanic, kteří jsou správě provozu přímo podřízeni, jsou zodpovědni za veškeré příhody ve stanicích.

Jim jest podřízen veškerý nádražní personál, jeho přijímání, trestání a propuštění nesmí se však díti bez svolení správy provozu.

3. Odpovědnost za bezpečné vykonávání služby provozní mají orgány provozní. Mají se tudíž orgánové ostatních služebních odvětví zdržovati každého zasahování do nařízeních orgánů provozních.

4. Za pobytu vlaků ve stanicích má se řídití personál lokomotivní a průvodčí ve službě provozní přesně podle pokynů výpravčího vlaku.

5. Na trati činí opatření vlakvedoucí a podle jeho nařízení mají se řídit nejen ostatní průvodčí vlaku, nýbrž také strojvedoucí.

### Článek 3.

#### Užívání nových aneb přeměněných zařízení a kolejí.

1. Nově zřízených i těch částí dosavadních železničních tratí, které přístavbou neb přestavbou obsahují, nové neb změněné zařízení kolejní a stavby smí být teprve potom užito, když bylo k tomu uděleno potřebné úřední zmocnění.

### Článek 4.

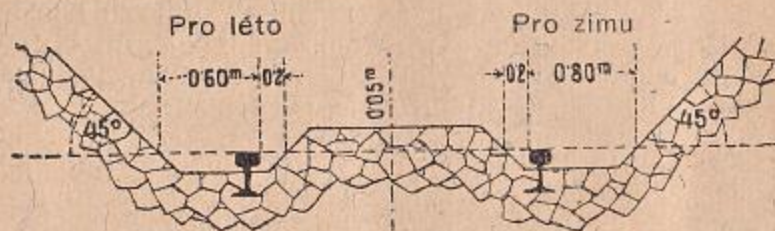
#### Udržování volné šířky dráhy.

1. Stranou od kolejí aneb mezi nimi ležící předměty, mají být tak daleko od pásma kolejnic vzdáleny, aby nepřekážely bezpečné jízdě po dráze.

Jako nejzazší mez platí, aby násyp šterku uvnitř kolejí byl vzdálen aspoň 0·20 m od vnitřních hran kolejnic a nepřechňoval plochu kolejnic o více než 0·05 m, a aby byly udržovány po stranách kolejí a mezi nimi násypy šterku v létě aspoň ve vzdálenosti 0·60 m, v zimě však, aby byl ponechán pluhům na sněh volný průchod 0·80 m od vnitřní hrany kolejnic.

Pak mohou mít libovolnou výšku, jen nesmí být svah šterkových hromad ke kolejím příkřejší než 45 stupňů.

Tyto nejmenší přístupné vzdálenosti jsou zřejmy z následujícího vyobrazení:



Při ukládání předmětů se svislými plochami má být vzdálenost od vnitřní hrany kolejnicové pokud možno 1·50 m, za všech okolností nejméně 1·30 m, nad čímž mají bdít výpravčí vlaku a k tomu určené orgány.

### Článek 5.

#### Služební hodinky.

1. V každé stanici musí být hodiny, dle nichž se služba řídí.

2. Každý výpravčí vlaku, staniční dozorce, jakož i strojvedoucí a vlakvedoucí musí mít správně jdoucí kapesní hodinky a ve službě je stále u sebe nositi. Též traťmistr, četař (partafír) a pochůzkář musí mít hodinky.

Zřízenci, jichž povinností jest hodinky nositi, musí si je nejméně jednou za den zřídit podle hodin v dopravní kanceláři. Každý obsazený strážní domek budiž hodinami opatřen.

3. Všechny tyto hodiny musí se řídit časem středoevropským. Nařizování hodin děje se denně o 12. hod. v poledne dle znamení 14 daného ze Svinova zvonkovou návěstní linkou „Zřídit hodiny“. Toto návěstí (signál) budiž dáno bez průtahy od stanice k stanici až na konec linky.

### Článek 6.

#### Traťová a staniční zařízení.

1. U přejezdů a přechodů trati, jež nejsou opatřeny závorou, mají nepříznivou polohu aneb jsou silně používány, buďtež ve vzdálenosti 150 m po obou stranách cesty ve směru jízdy v pravo postaveny výstražné kolíky.

2. Nestřežené výhybky na volné trati musí být vždy, výhybky na hlavních kolejích ve stanicích dle potřeby spolehlivě uzavřeny.

3. Mezi sbíhajícími se kolejemi musí býti vyznačena bezpečnostní hranice, až po kterou mohou býti na jedné koleji postavena vozidla, aniž by jízdě na druhé koleji překážela.

#### Článek 7.

### Udržování zařízení.

1. Traťová staniční zařízení včetně návěstidel musí býti stále udržována v potřebném počtu a v dokonale upotřebitelném stavu, k tomu potřebné suroviny buďte v dostatečném množství na patřičném místě v zásobě.

2. Správce stanice, s jedním traťovým úředníkem (traťmistrem) ať každý měsíc prohlédne všechny výhybky i s návěstními tělesy a křižovatkami kolejí. Závady při tom shledané buďtež ihned odstraněny.

#### Článek 8.

### Osvětlování.

1. Osvětlování návěstidel děje se podle ustanovení návěstních předpisů. (Článek 1, bod 2.)

Návěstidla vlaková buďtež zavčas osvětlena, aby nebyly vlaky bez světelných návěstí překvapeny tmou.

2. Vozy užitě k dopravě osob musí býti při jízdě za tmy také uvnitř osvětleny.

## II. díl.

### Přípravy k jízdě vlaků.

#### Článek 7.

### Prohlídka vozů.

1. Nesmí býti použito vozů, jež nejsou opatřeny značkou aneb mají nedostatky, jimiž by mohla býti ohrožena bezpečnost dopravy aneb zaviněn úraz osob a zvířat aneb věcná škoda. Každý vůz buďtež před použitím prohlédnut, zdali jeho stav vyhovuje požadavkům bezpečnosti.

2. Prohlídka naložených vozů má se vztahovati také na bezpečnost dopravy nákladů, pokud lze to zvenčí zjistiti.

Při přejímání vozů od státní dráhy a při předávání vozů téže dráze, ať vykoná revident vozů prohlídku společně s revidentem jmenované dráhy. Revisní nález zapíše se do revisní knihy a oba revidenti jej podepíší.

3. Každý vlastní vůz buďtež občas důkladně prohlédnut (občasná revise), při čemž osy, ložiska a péra musí býti odebrána.

Provedení této revise buďtež na voze zřetelně vyznačeno.

4. Nové, z továrny přišedší vozy musí býti před zařazením do provozu prohlédnuty a na důkaz, že se tak stalo, opatřeny revisní značkou.

#### Článek 10.

### Naložení a zatížení vozů.

1. Při nakládání na vozy musí býti břímě stejnoměrně na osy rozděleno a náklad nesmí ani do šířky



přesahovati meze, které jsou dány příslušným normálním přípustným průrysem.

2. Uložení veškerého nákladu má být pevné a bezpečné, čehož v případě potřeby docílí se náležitými upevňovacími.

Všechny vozy naložené lehce zápalnými hořlavými musí být opatřeny bezpečným krytem.

3. Náklad, jenž má být uložen do vozu, nesmí svou vahou převyšovati nosnost vozu.

4. O vozech k dopravě výbušných předmětů a opatřeních při nakládání takových předmětů jsou zvláštní předpisy.

### Článek 11.

#### Seřazovací služba.

1. Bez nařízení vedoucího zřízence nesmí se posunovati (seřazovati).

Před nařízením každého pohybu musí se zřízenec, jenž posunování řídí, přesvědčiti, že ani na vozidlech, ani ve směru pohybu není, ani nemůže lehce nastati překážka.

Obzvláštní pozor dejte, aby nikdo nebyl mezi vozidly, pod nimi neb za nimi.

Zvláštní opatrnosti ať dbá personál posunováním zaměstnaný tehdy, jsou-li přítomny cizí osoby službou tou nezaměstnané.

2. Při posunování ať lidskou silou, ať tahouny neb lokomotivami, budiž toho dbáno, aby ani bezpečnost dopravy, ani osobní bezpečnost zřízenců neb třetích osob nebyla ohrožena.

3. Při posunování lidskou silou nesmějí posunovači choditi mezi vozy aneb po kolejích, nýbrž musí posunovaná vozidla uchopiti se strany aneb na rozích.

Při takovém posunování musí aspoň jeden zúčastněný pracovník býti s to, aby kolej, po níž se

posunuje tak daleko přehlédli, aby bylo možno nehodě předejti. Celkem budiž pro ruční posunování dbáno také všech bezpečnostních předpisů, které platí pro posunování parou.

4. Posunují-li se ručně vozy bez brzd, mají míti posunovači s sebou vhodné pomůcky, aby mohli v případě potřeby pohybující se vozidla ihned zastaviti.

5. Posunování, při němž se lokomotivou tažená vozidla odpínají rozjetá, a pak se lokomotiva a oděpnuté vozy na rozličné koleje pouštějí (anglické posunování) smí býti použito pouze se schválením správy provozu.

6. Při posunování pomocí tahounů musí býti tažený řetěz aspoň 250 m dlouhý.

Tahoun pokud lze, má býti veden vždy vně kolejí a stále na úzdě.

7. Při takovém posunování musí býti kromě řidiče ještě někdo po ruce, aby rozjeté vozy vhodným způsobem zastavil.

8. K posunování lokomotivou ať se užívá k tomu určených návěstí (signálů) a sice tak, aby je strojvedoucí buď přímo aneb postupným návěstěním zřetelně a bez pochybnosti srozumitelně slyšel.

9. Strojvedoucí má vždy dříve nežli se s lokomotivou rozjede, dáti návěstí 50 „pozor“.

10. Při posunování lokomotivou má rychlost pohybu, je-li lokomotiva ve směru jízdy v čele posunovaných vozidel, býti 15 km za hodinu, tlačí-li však lokomotiva vozy, nesmí překročiti 10 km za hodinu.

Tato rychlost budiž však při omezeném rozhledu (mezi domy, za mlhy, při sněžení atd.) přiměřeně zmírněna.

11. Při posunování vozů obsazených lidmi musí býti dvéře u vozů zavřeny a vozy podle předpisů spojeny.

12. Tlačí-li se vozy lokomotivou, musí v dostatečné vzdálenosti před nimi, je-li rozhled stížen, jíti zřízenec opatřený potřebnými návěstními pomůckami. Může-li se však s prvního vozidla přehlédnouti kolej, po níž se jeti má, a její okolí stačí, když se na tomto voze postaví jeden posunovač.

13. Očekává-li se vlak, musí se přestatí s posunováním na koleji, po níž má jeti, aspoň 10 minut před jeho příjezdem, aby vjezdu, případně průjezdu očekávaného vlaku nic nepřekáželo.

V nutných případech smí se jen tenkrát posunovati déle a to nejdéle 5 minut před příjezdem vlaku, je-li rozhled nerušený a stanice spolehlivě krytá (výhybka) na „Stůj“ postaveným, za tmy osvětleným vjezdovým neb distančním návěstidlem aneb není-li jich, ručními návěstími.

14. Ku spínání vozů smí býti užíváno jen dobře vyškolených osob.

Připínání a odpínání lokomotivy může býti přiděleno topičovi.

15. Připínání a odpínání vozidel dějž se s náležitou opatrností. Zřízenci, kteří tyto výkony obstarávají, nesmějí vstoupiti mezi vozy, dokud se tyto rychle pohybují. Nevstupujte mezi pohybující se vozidla tehdy, bylo-li by s tím spojeno zvláštní nebezpečí, jako při náledí, rozkopaném šterkování a podobně.

Procházení mezi nárazníky (pufry) blízko sebe stojícími jest zakázáno.

16. Jakmile zřízenec úplně skončil připnutí neb odepnutí, dá se ihned potřebné návěstí ku posunování.

Při vstupování mezi vozidla a vystupování od tamtud budiž použito držadel, jež jsou na čelních stranách vozů jako opory umístěna.

17. Řidič seřazování jest zodpověden za nejjednodušší, nejvhodnější a nejrychlejší provedení seřazovací služby.

Týž ať se tak postaví, aby, pokud lze, přehlédl pohyby, jež třeba provésti, a se zřízenci při tom zaměstnanými i se zřízenci na lokomotivě se mohl dorozuměti.

18. Má-li se u lokomotivy vyzbrojené pluhem na snh na straně, kde je pluh, připínati nebo odepínati, smí se to státi teprve, až vozidla úplně stojí.

Má-li se při delším seřazování s tak vypravenými lokomotivami, připínati na straně, kde je pluh u lokomotivy, musí býti před počátkem seřazování připojen před lokomotivu vůz s nízkou obrubnicí a po celou dobu seřazování tam zůstatí.

19. Po dobu seřazování musí býti všechny výhybky stále tak postaveny, aby nemohla nastati srážka neb vykolejení (vyšinutí z kolejí).

Takové výhybky, pro které je pravidelná poloha určena, když byly při seřazování dány do jiné polohy, mají býti, po skončeném seřazování zřízenci k tomu určenými aneb není-li k obsluze výhybkář přidělen, zřízenci seřazovacími vráceny do své polohy.

20. Na přejezdech, pokud lze, se neseřazuje a je-li toho přes delší dobu potřebí, přeruší se seřazování občas tak, aby přecházení po cestě nebylo dlouho rušeno.

Má-li se projížděti při seřazování přes přejezdy, musí se nejprve vyčkati, až se závory uzavrou. U přejezdů bez závor je třeba zvláštní opatrnosti při posunování.

21. Při seřazování jest zakázáno:

- a) Nechatí vozidlo státi vně pojistné hranice, překáží-li to následujícím jízdám.
- b) Seřazování s takovými vozy, u nichž jsou pouze rezervní řetězy zavěšeny.

- c) Přejíždění přestavených výhybek.
- d) Připínání a odpínání vozů, dokud se rychle pohybují.
- e) Nepozorné prodlévání zřízenců na střechách rozjetých vozů.
- f) Běhati za vozy, vyskakovati na stupátka, ochozy a plošiny, jakož i seskakovati, dokud se vozidla rychle pohybují; přestupovati se stupňu na stupně sousedního vozu, lézti přes nárazníky, podlézati pod vozy jsou-li v pohybu.
- g) Bezstarostně přecházeti přes koleje před pohybujícími se částmi vlaku a před lokomotivami, procházeti mezerami mezi vozidly, jež se k sobě posunují.

Dále přísně budiž toho dbáno:

- h) Aby dělníci, kteří jsou zaměstnání opravou, čištěním aneb nakládáním vozů na téže koleji, na níž se ma posunovati, byli před tím, nežli se začne, o tom vyrozuměni, aby s kolejí odešli
- i) Aby před posunovanými vozy v případě potřeby šel zřízenec, jenž osoby bezděčně na koleji vstoupivší varuje a dává příslušná návěští.
- k) Aby při výkonu seřazovacím žádný zřízenec ať z horlivosti, ať ze zpupnosti anebo lehkomyšlnosti ani sebe, ani své spolupracovníky neuváděl v nebezpečí.

22. Postrkování neb spouštění (samojízda) t. j. takové posunování lokomotivou, při němž posunovaný vůz aneb díl vlaku není připojen, dovoluje se pod těmito podmínkami:

- a) Rozhled přes upotřebené koleje musí být volný a výhybky v nich ležící musí být správně postaveny.
- b) Spuštěné vozy nesmí doběhnouti až k uzavřenému neb nestřeženému přejezdu ležícímu ve výšce kolejí.

- t) Spouštění nesmí dosahovati až ke vlaku neb jeho dílu na téže koleji stojícímu, aby nebylo třeba obávati se srážky, ani vyšinutí.
- d) Spuštěné vozy musí být mezi sebou řádně spojeny a o jejich zabrzdění spolehlivě postaráno.
- e) Počet vozů najednou bez brzdy spuštěných nemá přesahovati šest a k zadržení takových vozů buď upotřebeno zdrže.
- f) Spouštění musí se díti tak, aby lokomotiva nenarážela, nýbrž jen další pohyb vozů způsobila
- g) Spuštěné vozy smějí se jen tak rychle pohybovati, aby nepatrnou rychlostí na stojící vozy narazily.

23. Vozy obsazené cestujícími, dále vozy s výbušnými předměty neb živými zvířaty, jakož i vozy opleňáky pouze nákladem aneb tuhou spojkou sepnuté nesmějí být seřazovány spouštěním (samojízdou).

24. Když ve stanici (výhybně) současně se na několika místech seřazuje, na př. několika lokomotivami aneb rozličným způsobem (lokomotivami, ručně, tahouny) musí dozorčí orgány o to dbáti, aby se nedělo jedno posunování bez ohledu na druhé.

## Článek 12.

### Opatření proti ujetí vozidel, zodpovědnost.

1. Vozy stojící ve stanicích, výhybnách neb na odbočné koleji musí být aspoň ve skupinách k sobě připnuty a stále proti ujetí náležitě zajištěny.

Zvýšené opatrnosti je v tom ohledu třeba při začátku vichřice aneb při blížící se bouřce a na kolejích, jež mají svah aneb jsou blízko svahu.

Zajištění vozů proti ujetí děje se utažením brzdy, vsunutím záporu nebo předložením zdrží.

Za toto zabezpečení vozů jsou výpravčí vlaku a všichni při seřazování zaměstnaní zřizenci zodpovědní.

2. Vytopené lokomotivy musí být stále pod dozorem a musí být o to postaráno, aby se samy nerozjely.

3. Jednotlivé vozy mohou zůstat volně na trati za příčinou skládání neb nakládání, dbá-li se náležitých bezpečnostních opatření a mohou příštím vlakem až k nejbližší stanici být posunuty.

### Článek 13.

#### Sestavení vlaků.

1. Vlaky mají být zpravidla tak sestaveny, pokud to jiné potřeby služby dovolují, aby těžké vozy přišly před lehké, aby mezi nárazníky dvou spojených vozů nebylo do výšky nikdy většího rozdílu než 8 cm a aby se dvě budky brzdičské aneb dvě plošiny nedotkly ani při největším možném stlačení nárazníků.

2. Lokomotiva má být zpravidla v čele vlaku a lze jí užít jak v normálním tak i opačném postavení.

3. Od uspořádání, aby lokomotiva byla v čele vlaku lze se jen tehdy odchýlit:

a) Při seřazování ve stanicích.

b) Při postrkování vozidel a při rozjíždění vlaků ve stanicích

c) Při pomocných jízdách a při jízdách na zkoušku.

d) U vlaků, které musí s tratě zpět aniž by dosáhly zařízení, aby bylo možno lokomotivu přestaviti.

4. K dopravě vlaku smí se použít nejvýš dvou táhnoucích a jedné tlačící lokomotivy.

5. U vlaků dopravujících osoby může odpadnouti zařazení prázdného vozu (zabezpečovacího) mezi lokomotivu a prvním obsazeným vozem.

6. Poslední vůz každého vlaku má být z pravidla obsazen jedním průvodčím a opatřen ruční brzdou.

Kromě toho musí mít potřebná zařízení k umístění předepsaných návěstidel.

7. Výjimečně se dovoluje, aby za návěstním vozem jel vůz bez brzdy, avšak týž musí mít za tmy aspoň prostřední koncovou návěstní svítilnu.

8. Zařazování vozů s koly ze skořepové litiny není nijak omezeno.

9. U smíšených a nákladních vlaků s dopravou osobní mají se vozy určené pro dopravu osob, pokud možno, nacházeti ve druhé polovici vlaku.

10. Vozy s výbušným nákladem nesmějí se dopravovati osobními aneb smíšenými vlaky.

11. K dopravě výbušných předmětů smí se upotřebiti pouze krytých vozů. (Viz nařízení c. k. min. obchodu z 1. srpna 1893, týkající se úpravy dopravování výbušných látek po železnicích.)

12. Vozy s hořlavinami a kyselinami mohou být k vlakům osobním přidávány, avšak musí se vždy zařaditi za vozy určené k dopravě osob.

Otevřené vozy s hořlavinami musí se zařaditi vždy, kryté vozy s takovými předměty z pravidla v zadní polovici vlaku.

13. Dlouhé dřevo aneb jiné předměty, jež pro délku nelze na jeden vůz uložit, smí se zařadit před osobní vozy tehdy, jsou-li vozy tak naložené přímo sepnuty. Aby osobní vozy byly odděleny, musí se před ně dát ochranný vůz, jehož stěny aneb náklad sahají výše než náklad zmíněných vozů.

Opleňáky naložené tak dlouhými předměty, že se nárazníky nedotýkají a jež nákladem samým jsou spojeny, anebo u nichž je použito spojnice, zařazují se vždy na konci vlaku před návěštní vůz.

14. Otevřené nákladní vozy, na nichž jsou naloženy povozy, pak vozy pro koně, nelze-li jich pro lehkou stavbu zařadit v čele vlaku, dávají se u osobních vlaků na konec, u nákladních jedná se s nimi jako s ostatními lehkými vozy.

Za jízdy nesmí se nikdo v těchto vozech zdržovati.

15. Vozy se živými zvířaty, které se dopravují osobními neb smíšenými vlaky, mají být zařazeny za osobní vozy, oddělené od nich jiným nákladním vozem.

Pro vozy s koňmi tato omezení neplatí.

16. Má-li být vlakem dopravena lokomotiva buď z pravidla zařazena přímo za táhnoucí lokomotivu, nevyžaduje-li nosnost mostů, po nichž se má jeti, zařazení na jiném místě.

Studené lokomotivy musí být po celou dobu dopravy doprovázeny.

17. Vozy, jež vyžadují opravy, ač jsou jízdy schopny, jejichž vady však nepřipouštějí zařazení mezi ostatní vozy vlaku bez ohrožení bezpečnosti dopravy, zařazují se jako poslední ve vlaku.

18. Návěštní lano má z pravidla sahati od nej-  
přednější lokomotivy až ke stanovišti první brzdy, nemůže-li se tam umístěný průvodčí vlaku se stroje-  
doucím dorozumět jiným spolehlivým způsobem (na  
př. návěštní trubkou neb pišťalkou).

## Článek 14.

### Počet a rozdělení brzdových vozů.

1. V každém vlaku musí být mimo brzdy na lokomotivě ještě tolik dobře účinkujících brzd, aby bylo dosaženo brzděného brutta, jak je označeno v tabulce 7 dodatku k jízdnímu řádu.

2. Při srovnávání hrubé váhy (brutta), jež se má brzditi, s hrubou váhou vozů, které se mají brzdami obsaditi, netřeba přihlížeti ke 3000 kg.

3. Jsou-li ve vlaku studené lokomotivy neb tendry, budiž při vyšetřování břemene, jež se má brzditi, přihlíženo vždy k jejich váze a při vyšetřování počtu brzd, jež mají být obsazeny, jen tehdy, jsou-li lokomotivní, případně tendrové brzdy obsluhovány.

4. U vozů, jichž osy nejsou všechny brzditelné, budiž vzat do počtu jen onen díl hrubé váhy jako brzděný náklad, jenž odpovídá počtu brzditelných os.

5. Pokud lze, mají být brzdové vozy ve vlaku zařazeny ve stejných vzdálenostech a nelze-li to, tehdy více do zadu.

Optická návěští daná s jednoho stanoviště brzdíčova mají být pro sousední viditelná.

6. Brzdové vozy s plošinami bez zábradlí, jakož i brzdové vozy se střešními sedadly, jichž sedadla leží na střešní ploše neb nad ní a vozy naložené výbušnými předměty, nesmějí být nikdy brzdíči obsazeny.

Brzdové vozy s hořlavými předměty smějí jen tehdy být brzdíči obsazeny, mají-li železné brzdové špalíky.

Článek 15.

**Spojování vozidel.**

1. Spojování vozů u osobních a smíšených vlaků má se díti tak, aby po dotyku nárazníků vřetenou šroubovky se ještě jednou nebo dvakrát úplně otočilo.

2. U nákladních vozů ať se spojky utáhnou pokud možno, až se nárazníky dotknou.

Článek 16.

**Počet os vlakových.**

Osobní a smíšený vlak nesmí mít více než 60, a nákladní více než 120 os.

Článek 17.

**Výzbroj vlaků návěstidly.**

U každého vlaku musí být dle předpisu návěstního řádu návěstidla k označení čela a konce vlaků, jakož i taková, jichž jest potřeba k dávání návěstí průvodčím vlaku.

Aby byla tato návěstidla po ruce, za to jest vezoucí vlaku odpověden.

Článek 18.

**Jednotlivě jedoucí lokomotivy.**

S lokomotivami jednotlivě (bez vozů) jedoucími (motorové vozy) jedná se jako s vlaky.

Článek 19.

**Jízdní řád.**

1. Vlaky se dělí na:

A. Pravidelné vlaky, které pojezdí denně podle jízdního řádu.

B. Zvláštní vlaky a to:

a) Vlaky podle potřeby, jež jezdí jen v určité dni, anebo které pouze v mezích potřeby se vypravují a jezdí podle jízdního řádu v knize jízdních řádů obsaženého.

b) Oddělené vlaky, které jezdí po vlaku jenž musel být rozdělen a za prvním oddílem v určitých dobách následují.

c) Zvláštní vlaky, které jezdí za zvláštních příležitostí podle jízdního řádu v knize jízdních řádů neobsaženého.

d) Služební vlaky, které jezdí z mimořádných příčin bez jízdního řádu.

2. Aby bylo lze stanoviti křižování a předjíždění vlaků jak při sestavování jízdního řádu, tak i v případě opoždění byl dán trvale jasný základ, musí býti sestaveny vlaky v pořadí jejich významu. Zásadou pro určování pořadí u protivlaků stejného druhu jest, že vlaky jednoho směru mají přednost před vlaky opačného směru.

3. Vlaky ve všeobecném jízdním řádě uvedené jsou opatřeny běžnými čísly pořadovými tak, aby lichá čísla platila pro vlaky ve směru Svinov—Vítkovice, sudá pro vlaky opačného směru.

4. Vlaky ve všeobecném jízdním řádě neobsazené mohou býti také označeny bez čísel jiným, každou záměnu vylučujícím pojmenováním.

5. Při křižování musí jízdní řád mezi příjezdem jednoho a odjezdem druhého vlaku poskytovat mezidobí aspoň jedné minuty.

Stejná mezera musí býti mezi dobami příjezdu dvou protivlaků.

Každá stanice a obsazená zastávka musí býti včas uvědoměna o úplných jízdních řádech vlaků, které tudy projíždějí.

Zřizenci železniční služby dozorčí musí býti včas podělení jízdním řádem pravidelných vlaků.

Každý strojvedoucí a vedoucí vlaku musí obdržeti jízdní řád i s příslušným dodatkem a míti jej ve službě s sebou.

Právě tak musí míti každá stanice dodatek ke knize jízdních řádů.

### III. díl.

## Vykonávání dopravy.

### Článek 20.

#### Oznamování jízdy vlaků zřízenectvu.

1. Pravidelné vlaky se zřízenectvu jednou pro vždy jako takové oznámí.

2. Zvláštní vlaky se buď na určitou dobu aneb od případu k případu ohlašují.

3. V nutných případech mohou se zavést mimořádné vlaky i bez ohlášení zřízenectvu.

Zřízenectvo lokomotivní i průvodčí takových vlaků musí býti vyzváno k zvláštní opatrnosti. (Viz také čl. 24.)

4. Ohlašování stanicím děje se z pravidla písemně nebo telefonicky.

5. Ohlášení návěstími vlakovými děje se dle předpisů návěstních a užije se k tomu z pravidla toho vlaku, který bezprostředně před ohlášeným vlakem trať tímže směrem projíždí.

6. Taktéž musí býti oznámeno vynechání vlaků jednou pro vždy aneb od případu k případu ohlášených stanicím (výhybnám) a hlídačům trati, kteří by měli vlak očekávat.

7. Při opravných pracích na spodní a vrchní stavbě a vůbec při nastavších překážkách na trati, na př. sesutí půdy, když vozy zůstaly na trati atd. dají se návěstí na zastavení a pomalou jízdu vždy tak, jako by se očekával vlak.

## Článek 21.

### Průvodní vlakové listiny.

1. Žádný vlak nesmí jeti, ani lokomotivou nesmí se podniknouti jízda, aniž by při tom byl veden vlakopis, v němž povolanými zřízenci podle skutečnosti jest vylíčeno provedení jízdy se všemi odchylkami od jízdniho řádu a udáno vše, co se za jízdy událo.

2. Vlakopis má obsahovati přesné označení vlaku, jízdni trati, datum dne, během něhož odjezd podle jízdniho řádu od počáteční aneb střídne stanice vlakopisů má nastati, jména ve službě jedoucího průvodčího i lokomotivního zřízenectva, označení lokomotiv, tendrů a pluhů na snáh, dále jména stanic (výhyben) a zastávek, jimiž vlak projede, doby příjezdu, pobytu a odjezdu v nich a dobu jízdy od stanice k stanici, počet vozů a os, netto, tara a brutto zatížení vlaku, údaj o poměrech povětrnostních, příčiny případných opoždění a všechny ostatní události týkající se jízdy vlaku.

3. Výkazy o zatížení vozů jsou přílohou vlakopisu, z nichž musí býti zřejmý druh, jakož i způsob a velikost zatížení každého jednotlivého vozidla.

4. Vyhotovení vlakopisu v počáteční stanici vlaku přísluší výpravčímu, vedení jeho za jízdy vedoucímu vlaku.

## Článek 22.

### Průvodčí vlaku, právo k jízdě na lokomotivě.

1. Každému vlaku musí býti přiděleno nejméně tolik průvodčích, kolik jich je potřebí k obsluze potřebného počtu ručních brzd podle článku 12. Z těchto průvodčích zastává jeden službu jako vedoucí vlaku.

2. Připouští se přidělení vlaku pouze jednoho průvodčího, když zatížení vlaku podle pravidla o brzdění nevyžaduje více obsazených brzdových stanovišť.

Tento průvodčí má stanoviště na posledním brzdovém voze, když vlak je tažen, když je tlačěn, v čele vlaku.

3. Každému vlaku osoby dopravujícímu, jenž sestává z více než šesti dvouosových osobních vozů, mají býti přiděleni dva průvodčí (konduktéři).

4. U lokomotiv jednotlivě jedoucích může strojvedoucí zastávat službu vedoucího vlaku.

5. Na lokomotivě nesmí bez dovolení nikdo s sebou jeti, kromě zřízenců dráhy k tomu službou povolaných a dozorcích úřadů, při čemž jest dbáti, aby nezabíralo místo více osob, nežli lze připustiti z ohledu na požadavky služby a bezpečnost těchto osob.

## Článek 23.

### Rychlost jízdy, jízda po výhybkách.

1. Osobní a smíšené vlaky smějí na vlečce Svinov-Vítkovice jezdit maximální rychlostí 35 km za hodinu. Na trati od Hamrů-Kostelní náměstí až po návěští A, odbočka pro surové železo t. j. od km  $4\frac{5}{6}$  až km  $4\frac{1}{2}$  ve směru Kostelní náměstí-nádraží—Nová huť smějí vlaky jezdit jen 20 km za hodinu.

Na tratích Svinov-nádraží—Nová huť-Zábřeh n./O.—Malé Končice-rozřadovací nádraží, dále nádraží Nová huť—Kostelní náměstí-přednádraží a opačně smějí jezdit nákladní vlaky 20 km a tlačené vlaky rychlostí 12 km za hodinu.

Na vlečce k Žofinské huti a k mostu u vysokých pecí Vítkovice smějí jezdit vlaky maximální rychlostí 20 km za hodinu.

Do Hrabové smějí jezdit nákladní vlaky maximálně 20 km za hodinu.



Na všech ostatních kolejích závodních obnáší největší rychlost 15 km za hodinu.

Tuto největší rychlost lze však pouze při zvláštních jízdách (pomocných) a zkušebních) překročit, oproti tomu musí být u pravidelných vlaků doby v jízdním řádě vyznačené přesně dodržovány.

2. U tlačných vlaků t. j. u vlaků, v jejichž čele není táhnoucí lokomotivy a na jejichž konci se nachází tlačící lokomotiva, nesmí se jeti po dráze větší rychlostí než 12 km za hodinu.

3. U příjezdů závorami neuzavřených, nestřežených anebo silně používaných, u nichž je rozhled stížen, musí se dodržovati taková rychlost, aby bylo lze vlak zastavit na vzdálenost 100 m.

4. Ve stanicích a na trati smí se jeti po výhybkách proti jejich hrotu v přímém směru nejvyšší rychlostí 20 km, při jízdě na odbočku jen 15 km.

5. Při spatření návěští „Pomalů“ budiž rychlost vlaku, pokud nebyly dány zvláštní předpisy pro zmírnění rychlosti, snížena na polovici rychlosti jízdním řádem předepsané.

#### Článek 24.

### Výprava vlaků.

1. Vlakvedoucí a strojvedoucí každého vlaku musí být do stanic (výhyben) přesně uvědoměni o zavedených zvláštních vlacích, o předsevzatém přeložení křižovatek jejich vlaku s jinými pro zpoždění, o chodu těch vlaků, které ze stanice krátce před tím vyjely aneb brzy budou následovati, konečně o případně oznámené změně vjezdu v některé následující stanici. (Viz čl. 33, bod 2.)

2. Odjezd vlaku ze stanice aneb průjezd bez zastávky jedoucího vlaku nesmí nastat dříve než je jízdním řádem určeno.

Vlak musí být pro bezpečnost dopravy vypraven podle předpisu, přípravy k odjezdu musí být ukon-

čeny, zpětné hlášení zde (viz čl. 25.) a nezávadná jízda k příští stanici musí být zajištěna.

3. Je-li vlak připraven k odjezdu, dá výpravčí vlakvedoucímu rozkaz k odjezdu, načež tento dá návěští 50 „Na místa“.

Jsou-li od průvodčích všechna opatření k odjezdu vykonána, mají tito počínaje nejzadnějším podle řady vlakvedoucímu dát návěští 57 „K odjezdu hotov“, načež tento dá signál 58 „Odjezd“ a strojvedoucí dáv návěští 50 „Pozor“ uvede vlak v pohyb.

U vlaků, kde vlakvedoucí není v prvním voze za lokomotivou, má týž, když byl návěští „K odjezdu hotov“ celou řadou až do předu zpozoroval, dát návěští „Odjezd“ a to má průvodčí, jenž jest v prvním voze vlaku, opakovati. Teprve návěští tohoto průvodčího ať strojvedoucí považuje za signál k odjezdu.

Za žádných okolností nesmí se připustiti, aby vlak projel stanicí neb zastávkou bez pozdržení, je-li jízdním řádem pozdržení předepsáno.

3. Zvláštní vlak, jenž nijak nemohl být ohlášen, nesmí být puštěn, je-li povětrností rozhled do dálky stížen aneb jest-li nepříznivé okolnosti činí bezpečnost vlaku nejistou.

#### Článek 25.

### Výprava vlaků jedoucích týmž směrem, rozkaz k opatrnosti.

1. Vlaky stejným směrem jedoucí smejí následovati za sebou jen na vzdálenosti stanic, to jest, žádnému vlaku nesmí být povolena další jízda, dokud není zpětného hlášení, že poslední, týmž směrem předjedší vlak, dosáhl nejbližší stanice.

2. Zpětné hlášení dá se, až celý vlak vjel do stanice.

3. Nelze-li zpětného hlášení dosáti, budiž následující vlak puštěn teprve za dobu odpovídající pravidelné době jízdy vlaku napřed jedoucího k nejbližší

stanici, včetně zastávek případně na trati předvídaných, nejméně však za 10 minut.

4. V tom případě budiž dán následnému vlaku rozkaz k opatrnosti, jímž se přikazuje, aby bylo v jízdě pokračováno v mezích rozhledu po trati a jiných poměrů jen s takovou rychlostí, aby vlak mohl býti s jistotou před vlakem případně stanuvším zastaven.

5. Příkaz k opatrnosti může odpadnouti i když nebylo zpětného hlášení dosaženo tehdy, je-li spolehlivě zjištěno, že je trať až k nejbližší stanici volná, jak to příjezd protivlaku dosvědčuje.

#### Článek 26.

### Obsluha výhybek, kontrola postavení výhybek.

1. Nestřežené výhybky na projížděné dráze musí býti opatřeny zamykadly.

2. Pro pravidelné vlaky určí se koleje, po nichž mají vyjížděti jednou pro vždy. Každá nutná výjimka z tohoto ustanovení budiž zřízenectvu jasně a přesně sdělena.

3. S výhybkami budiž podle pohybu vlaků, tak zacházeno, aby hrot (špice) ku oporné kolejnici dokonale přiléhal, zvláště při jízdě proti hrotu.

4. Před každým vjezdem neb výjezdem vlaku má se ve stanicích službu mající výpravčí vlaku neb k tomu určený dozorce, ve výhybnách a při odbočkách trati vlakvedoucí osobně přesvědčiti o správném postavení výhybek, po nichž se pojedje.

5. Klíč od zamčených výhybek má míti uschován vždy ten zřízenec, bez jehož svolení přehození výhybky se nesmí státi.

#### Článek 27.

### Opatření pro ochranu stanic.

1. Aby se zřízenectvu vlaku naznačilo, zda-li se smí do stanice vjeti, jsou v přiměřené vzdálenosti před

stanicí postavena vjezdová neb vzdálenostní návěštidla Viz čl. 14. a 33. návěštních předpisů.

2. Je-li vjezdové neb vzdálenostní návěštídlo neupotřebitelné, musí se příslušná návěští dle potřeby dáti jinými pomůckami v předepsané vzdálenosti.

3. Není-li dovolen vjezd vlaků do stanice, jež nemá vjezdových (distančních) návěštidel, budiž vlak v přiměřené vzdálenosti návěštími na „stůj“ zastaven.

#### Článek 28.

### Příjezd a pobyt vlaků ve stanicích. Vyhýbání.

1. Dva s protivných stran přijíždějící vlaky nesmějí do stanice současně vjeti, kdyby tím mohlo nastati zavadění vlaků o sebe.

2. Jeví-li se nutným, aby vjezd vlaku stal se se zvláštní opatrností, pak budiž vlak ještě před stanicí neb výhybnou zadržen a vlakvedoucímu i strojvedoucímu dány náležitě pokyny.

3. Zadržení vlaku ve stanicí neb výhybně má se státi z pravidla tak, aby tím nebyl vjezd neb výjezd jiného vlaku zatarasen.

4. Ve stanicích neb výhybnách ležících ve svahu neb stoupání, musí býti po zastavení vlaku brzdy přitaheny a smějí teprve potom býti uvolněny, až dá strojvedoucí parní píšťalou návěští k odjezdu.

5. Návěštní vůz musí býti při pobytu ve všech stanicích a výhybnách zabrzděn a brzda smí býti uvolněna teprve před odjezdem.

6. Vystupování a vstupování cestujících smí se díti teprve po úplném zastavení vlaku a z pravidla jenom na té straně, kde leží přijímací budova aneb k tomu určené nástupiště.

7. Vedoucí a topiči smějí se jen potom od lokomotivy vzdáliti, když výpravčí vlaku k tomu byl svolil.

## Článek 29.

**Chování vlakových zřízenců za jízdy vlaku.**

1. Za jízdy vlaku a při případném pobytu potřebná opatření na trati činí vlakvedoucí.

2. Každý průvodčí vlaku, jemuž je obsluha brzdy přidělena, má být stále poblíž ní, aby mohl neprodleně vyhovět případně daným návěštím. Jen u vlaků s osobní dopravou jest dovoleno průvodčím prohlídkou jízenek pověřeným, aby se vzdálili od brzdy tehdy, když nemohli tento výkon za pobytu ve stanicích skončit.

Při výjezdu ze stanice (výhyben) na silném svahu a při blížení se ke stanicím (výhybnám) musí být průvodčí za všech okolností k obsluze ručních brzd připraveni.

3. Každý průvodčí má mít ve službě u sebe seznam oněch tratí, na nichž je nebezpečno pro blízkost staveb zdržovat se na ochozech, otevírat dveře vozů, vyhýbat se nebo vstávat na brzdových sedadlech a na základě toho dbát své osobní bezpečnosti.

4. Chce-li průvodčí dát návěští, má především použít návěštního lana, je-li po ruce, a potom dát příslušné návěští.

Každé jedním průvodčím dané návěští, buď ostatními průvodčími šířeno.

5. Blíží-li se vlak ke stanici nebo výhybně musí zřízenci lokomotivní i průvodčí, zvláště však strojvedoucí dát pozor hlavně na návěští, jakýmkoli způsobem od stanice (výhyben) daná a před vjezdem do stanice neb výhybny dá se v každém případě parní píšťalou návěští „Pozor“.

6. Spozorují-li návěští „Stůj“, ať se na vlaku užije všech vhodných prostředků, aby ještě před návěštídlem byl zastaven a tak dlouho v klidu setrval,

ať se objeví návěští „volno“ aneb jiným nedvojmyslným způsobem od směrodatné strany dá se dovolení k další jízdě.

7. Je-li vyjezdové neb vzdálenostní návěštídlo za doby osvětlovací neosvětleno, vlak u něho zastaví.

Další jízda do stanice jest v tom případě jen tehdy za největší opatrnosti dovolena, přesvědčili-li se, že vjezdové neb vzdálenostní návěštídlo je na „volno“.

8. Blíží-li se vlak ke stanici neb výhybně musí lokomotivní zřízenci bedlivě pozorovati postavení výhybek; při postrkování vlaku má to činiti v čele vlaku umístěný průvodčí.

Zdá-li se vlakovému zřízenectvu z jakýchkoliv příčin nepřipustno vjetí na koleje mu otevřené, musí vlak být zastaven a dovolení k změněnému vjezdu vyžádáno.

9. Při výjezdu ze stanic neb výhyben ať strojvedoucí dbá na to, je-li kolej, po níž se vyjíždí, úplně volná a jsou-li výhybky na ní správně postaveny; vlakvedoucí, jakož i ostatní průvodčí vlaku mají dávat pozor na případná návěští ze stanice nebo výhybny.

10. Jsou-li dvě lokomotivy v čele vlaku činny, tedy vedoucí první z nich řídí rychlost vlaku a dává příslušná návěští.

## Článek 30.

**Postup při pomalé jízdě, zdržení se na trati, další jízda aneb posunutí vlaku zpět.**

1. Každý vlak musí se ihned zastavit, bylo-li něco zpozorováno, z čeho lze souditi, že by z další jízdy mohlo vzniknouti nebezpečí.

2. Zastaví-li se vlak na vodorovné dráze, tedy se brzdy kromě brzdy vozu návěštního ihned uvolní, jakmile vlak klidně stane; zastaví-li se však vlak na stoupání nebo na svahu, tedy se brzdy uvolní teprve tehdy, až dá strojvedoucí parní píšťalou návěští k další jízdě.

3. Když se vlak zastaví na trati z nepředvídané příčiny, budiž bez průtahu postaráno o jeho zajištění pomocí návěští „Stůj“ a sice nejprve v zadu a potom v předu.

4. Vlakvedoucí je co nejpřísněji zodpověden za provedení tohoto zajištění vlaku.

5. Má-li se vlak posunouti zpět, musí jíti před tímto zpět posunovaným vlakem posel opatřený nutnými návěstidly ve stále dodržované vzdálenosti 300 m až ke stanici.

Před posunováním zpět, zamění se, není-li nebezpečí v prodlení, návěští pro čelo a konec vlaku

6. Není-li vlak s to z nějaké příčiny svou předepsanou dobu jízdy dodržeti a je-li obava, že by mohl býti následujícím vlakem dohoněn, musí jíti za vlakem ve vzdálenosti aspoň 300 m zřízenec opatřený potřebnými návěstidly.

### Článek 31.

#### **Dohled na jízdu vlaků zřízenci strážními.**

1. Dráha musí se denně aspoň jednou prohlédnouti.

2. Musí-li hlídač příjezd vlaku na určitém místě své trati očekávati, má se postavit tak, aby byl vlakovými a lokomotivními zřízenci beze vší pochybnosti spatřen.

3. Přejezdy závorami opatřené musí býti nejpozději 5 minut před očekávaným příjezdem vlaku uzavřeny. Hlídač má svévolnému otvírání aneb přelézání spuštěného zábradlí, jakož i podlézání pod ně zabrániti všemi jemu po ruce jsoucími prostředky a vinníka zadržeti.

4. Návěští 15. „Volno“ má se dáti každému blízkému se vlaku a sice tehdy, když je dráha v dobrém stavu a žádná překážka nestojí v cestě bezpečné jízdě vlaku.

5. Návěští „Pomalů“ se dává:

a) Vyžaduje-li toho stav dráhy (poškozená místa svrchní stavby aneb budovy) neb jiné příčiny, ať se vlak očekává či nikoliv.

b) Když zřízenectvo vlaku dá návěští „Pomalů“.

6. Návěští 17 „Stůj“ se dává:

a) Ohrožuje-li stav dráhy neb nějaká překážka jízdu vlaku, ať již se vlak očekává či nikoliv.

b) Když zřízenectvo vlaku dá návěští „Stůj“.

c) Zpozoruje-li se na vlaku samém něco, čím by další jízda byla ohrožena.

d) Je-li některé místo na dráze tak poškozeno, že je jen s největší opatrností sjízdné a lze-li ještě o tom zřízenectvo dotyčného vlaku uvědomiti.

e) Je-li vlak v čele nesprávným návěstím opatřen.

f) Jest-li za tmy v čele vlaku návěstní světla řádem návěstním předepsaná zhasla.

g) Při předvídaném ohrožení od lidí, větších zvířat a pod. na trati se nalézajících.

h) Když byla uslyšena dvě zvonková závěští, jež oznamují, že dva vlaky jedou proti sobě na téže koleji, neb když se zpozoruje návěští 9 „Zastavte všechny vlaky“ po případě 13 „Sběhlé vozy“.

V případě pochybnosti o přípustnosti jízdy budiž vlak zastaven a jeho zřízenectvo uvědoměno.

### Článek 32.

#### **Podmínky a předpisy pro postrkování vlaků.**

1. Postrkování jest přípustno u vlaků k jich rozjíždění a při vyjíždění do silně stoupajících míst na trati.

2. Prázdné vozy buďte zařazeny jak možno daleko od postrkující lokomotivy, aby byly hlavně taženy.

3. Vlaky jimž se postrkováním pomáhá, nesmějí míti vozů tak naložených aneb vespolek spojených, aby se nárazníky nemohly dotýkati. Připínání vozů za postrkující lokomotivu jest nepřipustno.

4. Pokud se týče návěští, jak mají býti na posledním voze a na postrkující lokomotivě umístěna, o tom rozhodují předpisy návěští.

5. Postrkující lokomotiva nesmí býti k vlaku připnuta.

6. Když byl výpravčí vlaku vlakvedoucímu dal rozkaz k odjezdu, dá tento případně na prvním voze umístěný průvodčí návěští 56 „Na místa“ píšťalkou a potom návěští 57 „K odjezdu hotov“. načez ostatní průvodčí vlaku, pokud mají vše k odjezdu připraveno, dle pořadí až ku koncovému průvodčímu tato obě návěští opětvují a tím naznačí, že proti odjezdu vlaku není překážky.

Koncový průvodčí dá pak v zastoupení vlakvedoucího trubkou návěští „Odjezd“.

Uslyševše toto návěští mají se vedoucí obou lokomotiv táhnoucí a postrkující, pomocí píšťaly dorozuměti a teprve potom shodně uvésti vlak do pohybu.

7. Za jízdy musí býti, pokud lze, rovnoměrná rychlost dodržována.

Postrkující lokomotiva nemá se na celé trati, na níž má postrkovati, od vlaku oddělit.

8. Má-li býti vlak za jízdy zastaven, mají se o tom vedoucí obou lokomotiv, táhnoucí i tlačící, píšťalou dorozuměti a pokud lze, má tlačící lokomotiva nejprve zastavit. Zřízenectvo vlak provázející ať dá případná návěští na „Stůj“ oběma strojvedoucím, pokud lze však vedoucímu tlačící lokomotivy.

### Článek 33.

#### **Postup výpravy zpozděných vlaků.**

1. Zpozdění vlaků má býti nahrazeno v přední řadě nejmožnějším zkrácením zastávek a pak rychlejší

jízdou, avšak pouze až na dovolenou nejkratší dobu jízdy.

2. Rozkazy a sdělení zřízenectvu lokomotivnímu i průvodčímu o změnách v předjízdce, o přeložení a stanovení křižovatek vlaků a jiná důležitá opatření, dávají se netoliko ústně, nýbrž zanášejí se také do vlakopisu.

Na místo záznamu do vlakopisu může se dát písemný rozkaz (ku křižování, předjízdce).

3. Přeložení křižovatky aneb předjízdky musí býti zřízenectvu stanice vždy zavčas sdělena.

4. Když pro nastavší zpoždění je nutno vzhledem ke křižovatce nebo předjízdce vlaků učiniti opatření, tu platí jako všeobecná zásada, že pořadí vlaku má zůstat zachováno, tudíž že jízda nadřadného vlaku nemá býti podřadným vlakem rušena.

Jest však přípustno dáti podřadnému vlaku přednost, když malé zpoždění nadřadného vlaku není jeho jízdě příliš značně na úkor.

5. Křižovatky jízdním řádem předepsané aneb již smluvené lze přeložiti pouze při spolehlivém dorozumění mezi stanicemi (výhybnami), při čemž užití návěští zvonkového přístroje samého nelze považovati za spolehlivé dorozumění.

6. Jízdním řádem stanovená aneb smluvená křižovatka musí zůstat v platnosti, dokud nebyla na základě spolehlivého dorozumění ve vzájemné shodě změněna.

7. Stanovení aneb přeložení křižovatky musí vycházeti zásadně od té stanice (výhybny), která má zpozděný vlak vypravit a jsou-li oba vlaky zpozděny, z pravidla od té stanice (výhybny), která má podřadný vlak vypravit.

8. Každá smluvená křižovatka budiž v každém případě zaznamenána do vlakopisu podřadného vlaku, do vlakopisu nadřadného vlaku jen tehdy, má-li týž

v dotyčné stanici (výhybně) jízdním řádem stanovenou zastávkou.

### Článek 34.

#### **Pracovní vlaky (vlaky s materiálem).**

1. Pracovní vlaky smějí jezdit jen na rozkaz správy provozu.

2. Každý pracovní vlak musí trať zavčas vykliditi, tak, aby aspoň 5 minut před odjezdem protivlaku dosáhl křižovací stanice. Pro jízdu pracovního vlaku se zřetelem na vlaky následující jsou rozhodujícími ustanovení článku 25. Má-li pracovní vlak vyčkat křižovatky ve šterkové jámě aneb na jiné vedlejší koleji, budiž to výslovně v příslušném jízdním řádě předvidáno.

3. Pohyby pracovního vlaku, neděje-li se jízda podle jízdního řádu, budtež oběma sousedními stanicemi (výhybnami) smluveny.

4. Vedoucí takového vlaku musí za všech okolností zaujmouti místo v čele; při zpětném posunování má se tedy postavit na první ku předu jedoucí vůz.

5. Za jízdy pracovního vlaku nesmějí se dělníci zdržovati na vozech materiálem naložených, budiž tedy pro ně přidán krytý vůz.

### Článek 35.

#### **Služební vlaky (pomocné jízdy a pod.).**

1. Služební vlaky (pomocné a pod.) budte provázeny, pokud lze, zřízcem v dopravní službě zkušeným.

2. Při spolehlivém dorozumívání přenechává se zřízcům stanic (výhyben), aby jízdě služebního vlaku (pomocného) v případě potřeby napomáhali.

Není-li možné se dorozuměti, tedy je pomocný vlak v pořadí za všemi vlaky a smí býti do příští

stanice jen tehdy puštěn, může-li tam doraziti nejméně 5 minut před pravidelným odjezdem případného drotivlaku.

3. O uváznutí vlaku musí býti nejbližší stanice (výhybna) poslem neb hlídačem, jenž má telefon, uvědoměna, a ta má pak učiniti vhodná opatření, aby vlak byl dále dopraven.

4. Když uváznuvší vlak ještě před příchodem již vyžádané pomocné lokomotivy, ať již svou vlastní lokomotivou, ať následujícím vlakem, byl opět v pohyb uveden, smí další jízdu tehdy nastoupiti, když před vlakem jde posel potřebnými návěstidly opatřený stále na vzdálenost 300 m.

Od vyslání posla napřed lze jen tehdy upustiti, bylo-li vyžádáno svolení v předu ležící stanice (výhybny) telefonicky aneb jiným dorozumívacím prostředkem.

### Článek 36.

#### **Jízda železničním vozíkem a drezinou.**

1. Každá jízda železničního vozíku smí se konati jen za osobního vedení zodpovědného zřízence. Kromě toho musí vozík provázeti tolik dělníků, aby v případě potřeby rychle mohl býti s kolejí vyzdvižen.

Cizí, ke službě železniční nenálezející osoby nesmějí se ani na železničním vozíku ani na drezině dopravovati.

2. Žádný železniční vozík nesmí opustiti stanici, dokud službu mající výpravčí vlaku nedal k tomu písemné svolení.

3. Kdo řídí jízdu na železničním vozíku, musí míti přesně zřízené hodinky a píšťalku.

Kromě toho musí býti vozík vyzbrojen aspoň jedním návěstním terčem neb praporkem a nebude-li jízda určitě za dne skončena, také lucernami, aby

mohla býti současně v předu i v zadu umístěna světla příslušným návěstím vlakovým odpovídající.

4. Železniční vozík musí aspoň 15 minut před předvídaným příjezdem očekávaného vlaku opustiti koleje, po nichž má tento vlak jeti, a musí býti aspoň 2 m od nejbližšího pásma kolejnic této trati uložen.

5. Jízda železničních vozíků budiž tak řízena, aby bezpodmínečně na vzdálenost nejvýše 50 m bylo lze je zastaviti.

Rychlost jízdy musí býti kromě toho u přejezdů, zvláště, leží-li v zárezích aneb v záhybu trati a vůbec při stíženém rozhledu tak zmírněna, aby nehoda byla vyloučena.

6. Na vlečné dráze Svinov-Vítkovice smějí jezdit pouze železniční vozíky s brzdami.

7. Má-li železniční vozík na trati déle než pět minut stanouti aneb vykonati několik pohybů sem a tam, budiž tak zajištěn jako vlak.

8. Železniční vozíky smějí po skončené jízdě nebo po skončení práce pouze tehdy zůstat na trati, mohou-li býti vyzdvíženy a spolehlivě uloženy.

9. Předcházející ustanovení vztahuje se také na dreziny a podobná vozidla na trati ručně poháněná.

### Článek 37.

#### Vyluka koleje.

1. Nepotrvá-li přerušení koleje, jak lze předvídati, déle než přestávku mezi vlaky, stačí předepsané zajištění nesjízdného místa. Bude-li však přerušení koleje trvati déle, musí kromě toho v obou s místem tím sousedících stanicích (výhybnách) za výjezdnou výhybkou umístěno býti optické závěští na „Stůj“, jež výjezd na vyloučenou kolej zapovídá.

O takové výluce koleje musí býti veškeré zřízenectvo příslušné trati uvědoměno.

### Článek 38.

#### Železniční nehody a mimořádné události.

Veškeré na trati nastavší nehody a mimořádné poruchy provozu, jakož i všechny události, jež by mohly býti příčinou nehod neb poruch, jako sesunutí půdy, povodně a pod. musí býti nejrychlejším, po ruce jsoucím způsobem hlášeny přednostovi nejbližší stanice (výhybny).

Ten jest povinen uvědomiti o tom neprodleně ony orgány, jichž úřední činnost tím případem nejdříve jest dotčena a ve shodě s nimi učiniti všechna opatření, jež se vztahují k dalšímu provozování jízdy.

Pro hlášení nehod a mimořádných událostí jsou rozhodujícími platné pokyny.

### Článek 39.

#### Jízda sněhometů na vlastních kolech.

1. U vlaků, jež nejezdí větší rychlostí než 30 km za hodinu, lze pluh na sníh postavit před lokomotivu, při větší rychlosti zařídí se zvláštní jízdy sněhometů.

2. Postrkávání pluhu na sníh za příčinou odklizení sněhu v přímém spojení s vlaky, jež dle řádu dopravují osoby, není dovoleno.

3. Na těch tratích, kde je určeno pluhu na sníh pracovati, musí býti též provázen zřízencem se všemi místními poměry a překážkami obeznámeným, a ten má vliv na rychlost jízdy a míru síly, již má lokomotiva upotřebiti.

4. Na sněhometu nesmí se za jízdy nikdo nacházeti.

## Článek 40.

**Zadržení vlaků z ohledů bezpečnostních aneb pro nejizdnost trati.**

Při mimořádných povětrnostních poměrech, na příklad při průtrži mračen neb orkánech, jež by se mohly státi příčinou neštěstí, může výpravčímu vlaku, uváživ panující okolnosti, odjezd vlaku ze stanice (výhybny) odložili, až se poměry povětrnosti stanou příznivějšími, aneb až dojde s trati vyžádaná zpráva, že dráha je sjízdná.

## Článek 41.

**Postup při ujetí vozidel aneb odtržení vozů od vlaku.**

1. Jest-li vozidla ujela (sběhla), tu má onen zřízenec, jenž to nejprve zpozoroval, nejbližší stanici (výhybnu) o tom, v případě lze-li, telefonicky vyrozuměti a především dáti návěští 13 „Sběhlé vozy“ aneb vydání tohoto návěští zaříditi.

2. Dojde-li do stanice (výhybny) takové návěští, mají její orgány ihned učiniti opatření, aby v běhu se nacházející vozidla byla zastavena bez ohrožení vlastní osoby aneb bezpečnosti osob na nich se případně nacházejících.

3. Nelze-li očekávati, že sběhlá vozidla budou ve stanici (výhybně) určitě zastavena a je-li od sousední stanice aneb k ní vlak v cestě, aneb, je-li jinak nebezpečí srážky zřejmo, buďte sběhlá vozidla polovičním postavením výhybky vedoucí na vedlejší kolej aneb jinou překážkou vyšinuta z kolejí.

Nejsou-li na sběhlých vozidlech osoby, mohou se vozy pustiti na slepou kolej.

4. Oddělí-li se za jízdy vozy od vlaku, tu musí zřízenec na utržených vozech ihned přitáhnouti brzdy a stojvedoucími dáti návěští 63 „Vlak roztržen“.

Toto návěští dají také ostatní průvodčí vlaku, neb případně přítomní hlídači, jakmile buď roztržení samo aneb jinde dané návěští „Vlak roztržen“ zpozorovali.

Strojvedoucí má ihned učiniti opatření svahovým poměrům přiměřené, vlakové průvodčí zřízenectvo má se řídití přesně podle návěští daných strojvedoucími.

**Dodatečné poznámky.**

Úplná znalost těchto instrukcí přísluší všem zřízenecům, kteří při výkonné dopravní službě zastávají nějakou funkci. Pro ostatní zřízenectvo stačí, jsou-li mu známá ustanovení k jeho službě se vztahující.



## Bezpečnostní předpisy pro zřízenectva dráhy Sicherheits-Vorschriften für das Bahnpersonal

Veškeré zřízenectvo musí při výkonu všech služebních povinností dbáti osobní bezpečnosti.

Zapovězeno jest:

Bezstarostně překročovat koleje mezi vlakovými částkami, které se seřazují, a před vozidly v pohybu se nacházejícími.

Vkročit do prostoru mezi skladištními nebo nakládacími rampami a posunovanými vozy, jakož i lézt přes nárazníky vozů a prolézt pod vozy, jsou-li v pohybu.

Vyskakovati na stupátka, ochozy a plošiny, jakož i seskakovati dokud se vozidla nacházejí ještě v rychlém pohybu.

Připínati a odpínati vozy, dokud se tyto nacházejí ještě v rychlém pohybu.

Das gesamte Personal hat bei Ausübung aller dienstlichen Obliegenheiten stets auf die Wahrung der persönlichen Sicherheit bedacht zu sein.

Untersagt ist:

Das sorglose Überschreiten der Gleise zwischen den im Zusammenschieben befindlichen Zugteilen und vor in Bewegung befindlichen Fahrzeugen.

Das Betreten des Raumes zwischen den Magazin- oder Laderampen und den zu verschiebenden Wagen sowie das Klettern über die Wagenpuffer und das Durchkriechen unter den Wagen während deren Bewegung.

Das Aufspringen auf die Tritte, Laufbretter und Plattformen sowie das Abspringen, solange die Fahrzeuge noch in schneller Bewegung sind.

Das An- und Abkupeln der Wagen solange sie noch in schneller Bewegung sind.

Nepozorovaně prodávati na střechách nebo nákladu na vozech v pohybu se nacházejících.

Zvláštními předpisy pro jednotlivé služební obory podělený personál musí kromě toho dbáti ustanovení těchto předpisů zachování osobní bezpečnosti.

Železniční zřizenci mimo službu, jakož i jejich příslušníci nesmějí používatí tratě jako chodníku.

Příslušníci železničních zřizenců mají přístup pouze do nádražních místností obecnostvu přístupných a to jen, dbají-li dotýčných též pro obecnostvo platných bezpečnostních předpisů.

Ve stanicích, kde jest překročování kolejí příslušníky železničních zřizenců nevyhnutelno, směje to díti, pokud kde jen lze, pouze na určitých přečhodíštích, zvláště označených a jen tehdy, když koleje nejsou na tomto místě vlaky obsazeny a jestli se v blízkosti nekonají žádné pohyby vozů, vlaků neb lokomotiv.

Das achtlose Verweilen auf den Dächern oder Ladungen in Bewegung befindlicher Wagen.

Das mit besonderen Vorschriften für die einzelnen Dienstzweige betheilte Personal hat überdies die in diesen Vorschriften hinsichtlich der Wahrung der persönlichen Sicherheit getroffenen Bestimmungen zu beachten.

Bahnbedienstete außer Dienst sowie deren Angehörige dürfen die Bahnstrecke nicht als Fußweg benutzen.

Angehörige von Bahnbediensteten dürfen nur die dem Publikum zugänglichen Bahnhofräumlichkeiten u. nur unter Beobachtung der diesbezüglich auch für das Publikum bestehenden Sicherheitsvorschriften betreten. In jenen Stationen, wo das Überschreiten von Gleisen durch Angehörige der Bediensteten unvermeidlich ist, darf dasselbe nur an bestimmten, wo immer tunlich, besonders kenntlich zu machenden Übergangsstellen und nur dann stattfinden, wenn die Gleise an dieser Stelle nicht von Zügen besetzt sind und wenn in der Nähe derselben keinerlei Bewegung von Wagen, Zügen oder Lokomotiven vorgenommen wird.

Die vollständige Kenntnis dieser Anordnungen obliegt allen Organen, welche eine Funktion beim Betrieb der Eisenbahn versehen. Für das übrige Personal genügt es, daß ihm die auf seinen Dienst bezüglichen Bestimmungen bekannt sind.

### Schlußbemerkung.

Zugteile befindliche Personal sofort die Bremsen anziehen und das Signal 63 "Zug zerfallen" dem Lokomotivführer geben.  
Dieses Signal ist auch von den übrigen Zugbegleitern, sowie von etwa anwesendem Wächterpersonal zu geben, sobald entweder die Trennung selbst oder das anderwärts gegebene Signal "Zug zerfallen" wahr genommen wird.  
Der Lokomotivführer hat hierauf das den Zugbegleitern entsprechende Personal jedoch genau nach dem Lokomotivführer gegebene Signalen vorzugehen.