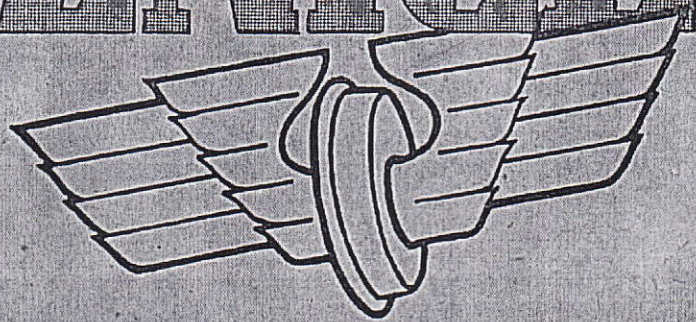


# ŽELEZNICE



Odborný  
časopis pro železniční  
zaměstnance

ČÍSLO 4  
V PRAZE V PROSINCI  
ROČNÍK I

## OBSAH:

- K. Nárožník:* Za bratrem Dr Karlem Cuceem.  
*Ing. Dr Ferd. Klimeš:* O některých předpokladech dopravního plánování.  
*Ing. Vladimír Dvořák:* Most jako složka železniční techniky.  
*Frant. Havelka:* Některá ustanovení a změny v úrazovém zaopatření.  
*V. Škach:* Jízdní řád v zrcadle nových dopravních předpisů.  
Různé.

Nakladatel a vydavatel „NÁRODNÍ PRÁCE“, tiskařské a vydavatelské podniky v Praze — Šéfredaktor Josef Válek. Odpovědný redaktor Ing. Karel Schmid, vrch. odborový rada ministerstva dopravy a techniky. — Stálí spolupracovníci: Ing. Václav Bidlo, vrch. odb. rada dopravy a techniky (pro otázky dopravní), a Dr. Jaromír Michálek, odbor. rada min. dopravy a techniky (pro otázky přepravní a organizační).



Tiskne  
Lidová knihtiskárna,  
Praha II,  
Hybernská čis. 7.

3. udržovati pracovní místnosti světlé, čisté a prosté prachu, starati se o jejich řádné osvětlení, vytápění a větrání, dodati všechny ochranné pomůcky a učiniti vůbec vše, aby zdraví zaměstnanců bylo co nejvíce šetřeno;
4. pečovati o výběr, poučení, nácvik a zapracování svých zaměstnanců;
5. spolupůsobiti při propagaci zábrany úrazů;
6. postarati se o řádné, včasné a odborné poskytnutí první pomoci.

Všichni zaměstnanci podniků úrazově pojištěných jsou povinni používat ochranných zařízení a ochranných prostředků, počínati si v zaměstnání obezřetle, dbáti všech předpisů a nařízení, vydaných na ochranu jejich života a zdraví, a spolupůsobiti při provádění zábrany úrazů. Předáci, mistři, dílovedoucí a provozní inženýři mají bděti nad tím, aby ochranné předpisy byly zachovávány; sami jsou povinni chovati se příkladně.

Členové závodního výboru (u ČMD důvěrnických sborů) jsou povinni spolupůsobiti na zábraně úrazů.

#### Nadlepšení starodůchodcům.

Osobám, které v době úrazu ještě nedosáhly 21. roku věku, přísluší, utrpěly-li úraz v době od 1. července 1921 do 30. června 1940, za dobu od 1. července 1940 nebo od pozdějšího dne, jimž dovršily nebo dovrší 21. rok věku, důchod přepočtený podle ročního pracovního výdělku K 7200.—, pokud nebyl započítatelný výdělek stanoven částkou vyšší.

Stal-li se odškodněný úraz před 1. červencem 1940, přísluší:

- a) důchodcům jako čtvrtletní výpomoc při zmenšení schopnosti výdělku úrazem
 

|                             |          |
|-----------------------------|----------|
| od 50% do 55%               | K 100.—, |
| více než 55% do 60%         | K 150.—, |
| více než 60% do 70%         | K 200.—, |
| více než 70%, méně než 100% | K 250.—, |
| o 100% a bezmocným          | K 300.—; |
- b) pozůstalým vdovám, příbuzným vzestupné linie, dětem, vnukům a sourozencům čtvrtletní výpomoc po 100 K.

#### Účinnost.

Zákon v novém znění nabyt účinnosti dnem 1. ledna 1944 s výjimkami v článku uvedenými. Platí pro nároky na odškodnění, stal-li se odškodnitelný úraz po 31. prosinci 1943.

#### Důležitá zásada.

Ke konci ještě je třeba připomenouti, že je v zájmu zaměstnance, který utrpí úraz, aby se sám postaral o řádné hlášení úrazu své služebně a aby žádal sepsání úrazového protokolu. V každém případě ohlásí buď zraněný sám, nebo místní skupina zaměstnanců železnic úraz také odborové skupině zaměstnanců železnic v Praze.

## V. Škach

# Jízdní řád v zrcadle nových dopravních předpisů

(Pokračování.)

5. Číslování vlaků: Pro číslování vlaků byly přijaty již dříve zásady platné u říšských drah, a to:
  - a) V téže stanici a na téže trati smí se vyskytovat určité vlakové číslo jen jednou.
  - b) Také v obvodu jednoho ředitelství nemají být, pokud možno, dvě stejná vlaková čísla.
  - c) V zásadě je užito lichých čísel pro směr ze západu na východ a z jihu na sever, pro směr opačný pak čísel sudých. Pojem „začátek, konec dráhy“ nové dopravní předpisy neobsahují.
  - d) Každý vlak podrží své číslo ze své vlakovotvorné stanice až do své cílové stanice, i když projíždí více než jednou trati, aniž se přihlíží k stanovenému směru pojižděných tratí, a bez ohledu na to, jsou-li po cestě přidávány nebo odstavovány určité skupiny vozů.
  - e) Vlaková čísla se uspořádají ve výchozích stanicích v zásadě v aritmetickém pořadí, počínajíc od půlnoci; obdrží tedy první po půlnoci odjíždějící vlak nejnižší číslo. Na později vkládané vlaky je, pokud možno, pamatováti vynecháním některých čísel v pořadí.

- f) Dvojice k sobě náležejících vlaků se očíslovají tak, že liché číslo je nižší než sudé, na př. 15/16, 2303/2304 a pod. (nikoliv 16/17, 2304/2305).
- g) Pokud poloha vlaku nebo jeho určení zůstává v nových obdobích jízdního řádu beze změny, nemá býti měněno ani číslo vlaku.
- h) Pro vlaky osobní dopravy jsou vyhrazena čísla od 1 do 4999 a pro vlaky nákladní pak čísla od 5000 do 19.999.
  - α) Přepychové vlaky, rychlíky a spěšné vlaky se označují čísly od 1 do 299. Čísla určuje ministerstvo dopravy a techniky.
  - β) Osobní vlaky se označují čísly od 301 do 4999, při čemž jednotky a desítky představují pořadové číslo vlaku a sta a případně tisíce traťovou serií, jež je pro každou trať jednoho ředitelství drah jiná. Traťové serie pro jednotlivé trati určuje ministerstvo dopravy a techniky.
  - γ) U nákladních vlaků nevyjadřují vlaková čísla traťovou příslušnost; jejich vlaková čísla jsou rozčleněna podle systému skupinového, a to:



|   |        |               |
|---|--------|---------------|
| spěšné nákladní vlaky . . . . .           | číslly | 5.101— 5.599  |
| vlaky pro přepravu dobytka . . . . .      | „      | 5.601— 5.799  |
| lehké sběrné vlaky . . . . .              | „      | 5.801— 5.999  |
| průběžné nákladny vlaky . . . . .         | „      | 6.101— 7.990  |
| místní nákladní vlaky . . . . .           | „      | 8.001— 9.900  |
| případně i . . . . .                      | „      | 11.001—11.999 |
| nákladní vlaky s prázdnými vozy . . . . . | „      | 10.101—10.999 |

Čísla स्पेशných nákladních vlaků, průběžných nákladních vlaků a nákladních vlaků s prázdnými vozy jsou rozčleněna ještě skupinově podle jednotlivých ředitelství drah a určuje je ministerstvo dopravy a techniky.

|   |        |               |
|---|--------|---------------|
| strojové vlaky . . . . .                              | číslly | 12.001—14.999 |
| přestavovací vlaky . . . . .                          | „      | 16.001—16.999 |
| vlaky pro zvláštní účely . . . . .                    | „      | 17.001—18.999 |
| pracovní vlaky . . . . .                              | „      | 19.001—19.999 |
| průběžné nákladní vlaky podle potřeby (Bdg) . . . . . | „      | 90.001—90.999 |

δ) Pobočné\*) vlaky v nákladové dopravě mají stejné číslo jako kmenový vlak s tím rozdílem, že u pěticiferných čísel se změní jednotka stojící na počátku na číslici 2, 3, 4; jsou-li kmenové vlaky označeny čtyřciferným číslem, uvede se číslo pro označení pobočného vlaku před vlakovým číslem. Tato zásada platí i pro označení vlaků uvedených pro odklony, u těch uvede se však na prvním místě číslice 6, 7 a 8. (Čísla 50.001—50.599 jsou vyhrazena zvláštním účelům.) Podle uvedeného jmenoval by se tedy pobočný vlak k průběžnému nákladnímu vlaku 6021: buď 26021 nebo 36021 neb 46021 a jako odkloněný vlak by se jmenoval: buď 66021 nebo 76021 neb 86021. Nákladní vlak s prázdnými vozy 10.021 obdržel by jako pobočný vlak číslo 20.021 nebo 30.021 neb 40.021, jako odkloněný číslo 60.021 nebo 70.021 neb 80.021. Čísla strojových vlaků, přestavovacích vlaků a vlaků pro zvláštní účely (č. 12.001—19.999), jakož i průběžných nákladních vlaků (90.001—99.999) se nesmějí měnit na čísla odkloněných. Tyto vlaky podrží svá čísla i tehdy, jsou-li odkloněny, nebo obdrží číslo onoho vlaku, v jehož jízdním řádu jedou (číslo řádu). Odkloněný vlak jede s odklonovým číslem z vlakové až do cílové

\*) Pobočné vlaky jsou takové vlaky, jež v některé nácestné odbočné stanici navazují na určitý vlak (kmenový vlak) a buď v této stanici přejímají přímé vozy nebo zároveň a tvoří přímé časové pokračování. (Původní kmenový vlak se rozděluje na dvě větve, z nichž jedna je pokračováním kmenového vlaku a druhá tvoří jeho pobočný vlak. Vzájemná spojitost je vyjádřena v čísle vlaku [v osobní dopravě na př. rychlíky D 9/14 a D 209/214, kde rychlíky D 209/214 Č. Třebová—Přerov jsou pobočnými vlaky k rychlíkům D 9/14 Praha—Č. Třebová—Brno, podobně je tomu u rychlíku D 85/86 a D 185/186, D 61/62 a D 161/162 a j.]

stanice, a to i tehdy, jestliže před vstupem na odklonovou trať nebo po jejím opuštění jede ve svém původním jízdním řádu. Nastalo-li odklonění až po odjezdu z vlakové stanice, obdrží vlak odklonové číslo až ve stanici, v níž byl odkloněn. Převod dopravy na jiné trati, jež bylo provedeno k odlehčení určité trati nebo stanice, nepovažuje se za odklon, jestliže byla směrovací cesta (směrovací předpisy) nebo dopravní cesta trvale změněna.

- ch) Zvláštní vlaky v osobní dopravě se označují čísly, platnými pro osobní dopravu, a zvláštní zkratkou, odvozenou zpravidla z účelu zvláštního vlaku; tato zkratka je součástí vlakového čísla, na př. Ns 50, Blu 336. Pro větší hromadné přepravy určují se jednotné číselné serie.
- i) Pro přestavovací (obsluhovací) vlaky, které nepouštějí trať po dobu manipulace, se užívá jednoho čísla pro jízdu tam i zpět. U vlaků, jež na určitém místě uvolňují trať pro jízdu dalších vlaků, se označují jízdy tam a zpět každá zvláštním číslem.
- j) Rušící vlaky se označují podle stejných zásad jako vlaky ostatní, před jejich pojmenování se klade v tabelárních pomůckách vždy slovo »rušící«, v nákresem jízdním řádě se pak označují červeným tiskem.
- k) Výlukový vlak se označí číslem, jež má jako vlak přestavovací, pracovní atd., na př. výlukový vlak 16.025. Výlukové vlaky, jež nemají původní číslo, označují příslušná »služebna pro řízení sledu vlaků« postupně číslly, počínajíc 1 při každé výluce, a to bez zřetele, která z obou služeben pro řízení sledu vlaků je vypravuje. V hlášeních a záznamech se uvede vždy označení »výlukový vlak«.
- l) Pomocné vlaky se označují podle domovských stanic, pomocné lokomotivy podle svých výchozích stanic a číslly se postupně při každém použití a pro každou domovskou nebo výchozí stanicí zvlášť.
- m) Někdy je třeba (na př. při velkém zpoždění), aby určitý vlak jel v řádu jiného vlaku. Pak platí původně stanovené číslo jako číslo vlaku a označení právě užitého jízdního řádu jest číslo řádu. Při zavedení vlaku se oznámí číslo vlaku i číslo řádu. Při ohlašování vlaku, dále v záznamech na »záznamní tabuli«, jakož i při jiných dopravních hlášeních se označuje [s výjimkou záznamů M-stanic\*)] a záznamu ve vlakové a vozovém výkazu] jen číslem řádu, na př. vl. 7642. V M-stanicích, dále ve vlakové a vozovém výkazu zapisuje se kromě čísla řádu také původní číslo vlaku, a to v rámečku.

Ježto při ohlašování vlaků se užívá před číslem vlaku jen zkratky vl (někdy, jak již řeče-

\*) M-stanice jsou zvlášť určené stanice pro sledování pravidelnosti jízdy určitých vlaků, jejich seznam je uveden v sešitovém jízdním řádu příslušné trati.



no, zkratek, označujících druh vlaku, s výjimkou ovšem těch, jež jsou součástí vlakového čísla), je třeba při použití řádu čísel 90.001—99.999 uvést při ohlašování vlaků před zkratkou vlaku ještě tato písmena (aby z hlášení byl patrný druh vlaku):

u nákladních vlaků písmeno »nákl« (G),  
u vlaků branné moci písmeno »voj« (W),  
u osobních vlaků písmeno »o« (P),  
na př. náklvl 92.424 odjel v 15, nebo dojel  
vojl 93.219, nebo ovl 94.322 zde.

Z uvedeného je zřejmo, že nyní platný systém číslování vlaků je systémem smíšeným. Číslo vlaku vyjadřuje traťovou příslušnost, t. zv. traťovou serii (kdy vlaky téže trati mají stejné stovkové, příp. tisícové číslo), jen u osobních vlaků. Směr vlaku není vyznačován již tak důsledně jako v bývalé ČMD soustavě; k vyjádření dopravního směru ve vlakovém čísle se přihlíží jen u vlaků na téže trati, t. j. jestliže vlak začíná a končí na téže trati.

Nynější systém je převážně systémem skupinovým; pro každý druh vlaku je vyhrazena určitá skupina čísel. Tyto skupiny čísel jsou uspořádány v jednotnou soustavu, která je propracována čitelněji zejména u nákladních vlaků. Poznávací číslice druhů nákladních vlaků stojí všude na čtvrtém místě od prava. Spěšné nákladní vlaky, vlaky pro přepravu dobytka a lehké स्पěšné vlaky jsou krom toho rozlišeny třetí číslicí od prava. Číslo nákladních vlaků s prázdnými vozy mají na čtvrtém místě od prava vždy nulu.

6. Pořadí vlaků. Obecně mají přednost vlaky osobní dopravy před vlaky nákladními, u prvních pak rychle jedoucí vlaky před vlaky pomaleji jedoucími. Nutné pomocné vlaky mají přednost před všemi ostatními vlaky. Při nepravidelnostech platí pro jízdy vlaků zpravidla toto pořadí:

nutné pomocné vlaky,  
rychlíky,  
nákladní rychlíky,  
स्पěšné vlaky,  
osobní vlaky,  
poštovní vlaky,  
průběžné स्पěšné nákladní vlaky,  
vlaky branné moci,  
vlaky pro přepravu dobytka a mléka,  
místní स्पěšné nákladní vlaky,  
lehké sběrné nákladní vlaky,  
průběžné nákladní vlaky,  
prázdné motorové vozy a lokomotivy,  
místní nákladní vlaky,  
přestavovací vlaky,  
pracovní vlaky.

Při stejné důležitosti vlaku rozhodují přípoje. Výpravčí smí naříditi jen menší odchylky od stanoveného pořadí vlaků, jestliže se tím usnadní provezení dotčených vlaků.

7. Křižování vlaků ve stanicích, kde nejsou vjezdová nebo krycí návěstidla.

V takových stanicích je umístěno před stanicí znamení Z-15 (lichoběžníková tabulka) a pro vjezd vlaků platí toto pravidlo:

Vlak, který podle jízdního řádu přijede dříve, vjede do stanice jako první. Druhý vlak zastaví u lichoběžníkové tabulky Z-15. Když byla uvolněna jízdní cesta pro druhý vlak, nařídí výpravčí vlaku strojvedoucímu vlaku, stojícího ve stanici, aby dal pískalou návěst Tr 2 — »přijedte«. Na tuto návěst vjede vlak do stanice.

Zastavení vlaku u lichoběžníkové tabulky se předpisuje zvláštní tabulkou, sestavenou pro pravidelnou dopravu. Tuto tabulku vydává provozní úřad jako přílohu k sešitovému jízdnímu řádu. Odchytky při zpoždění vlaků upravují výpravčí vlaků zpravením strojvedoucího rozkazem Ad.

8. Výluky kolejí. Pro jízdu vlaků k obsluze nákladíšť a vleček, pracovních vlaků s manipulací na trati, jakož i pro vlaky, pro něž je nařízen pobyt na trati ze zvláštních důvodů, musí býti zavedena výluka koleje, a to vždy, jestliže jedou tyto vlaky v určitém úseku mezi dvěma služebnami pro řízení sledu vlaku.

Jedou-li vlaky od jedné služebny pro řízení sledu vlaku až do druhé a zastavují na širé trati, nemusí jeti bezpodmínečně jako výlukové vlaky; o tom rozhoduje ředitelství nebo provozní úřad podle délky pobytu na trati, hustoty dopravy a pod.

Nejvýše dovolená rychlost výlukového vlaku je 40 km/h; jsou-li ve výlukovém úseku vozidla nebo výlukový vlak, jen 25 km/hod. Výlukové vlaky jsou rovny vlakům ve smyslu dopravních předpisů. Ustanovení, platných pro vlaky, nutno použiti i pro ně, pokud zvláštnosti výlukových vlaků nevyžadují odchylek. Na dvoukolejných drahách mohou jet výlukové vlaky obvyklým směrem nebo opačným směrem.

Pro jízdy k obsluze nákladíšť a vleček vydávají ředitelství potřebná doplňující ustanovení.

Na ČMD jsou vlečky dvojího druhu:

Jednak takové, v nichž obsluhující vlaky neuvolňují traťovou kolej pro jiný vlak, jednak vlečky, při jejichž obsluze vlak trať opustí a uvolní ji pro jiný vlak. Odbočné místo na trati je pak buď vybaveno zabezpečovacím zařízením, jež je v závislosti na zabezpečovacím zařízení obsluhovací stanice (pak jde o jakousi obdobu odbočky), nebo je odbočné místo opatřeno jednoduchým místním zabezpečovacím zařízením (mnohdy jen klíčovým závěrem, závislým na krycím návěstidle.)

Jízdní řád pro obsluhu zabezpečených vleček byl dosud sestavován podle zásad, platných pro jízdy přes traťové odbočky. Podrobnější směrnice pro úpravu těchto jízdních řádů — se zřetelem k novým dopravním předpisům — nebyly dosud vydány; o věci bude zmínka ještě v dalším.

9. O rychlosti jízdy. Nové dopravní předpisy uvádějí zásadní ustanovení o rychlosti jízdy v

§ 38 a potřebná zvláštní ustanovení v příslušných paragrafech ostatních. Rychlost jízdy je vyjádřena jízdními dobami.

### B. Sestavování (konstrukce) jízdního řádu.

Jak bylo již naznačeno, musí sestavovatel jízdního řádu znáti kromě potřeb, podle nichž se posuzuje účelnost jízdního řádu (hospodářské, sociální, kulturní a jiné potřeby přilehlého kraje), dále kromě okolností směřujících k hospodárnosti jízdního řádu a kromě zařízení provozních, umožňujících účelné uspořádání jízdního řádu, také předpisová ustanovení, zaručující bezpečnost a pravidelnost provozu.

Určitých ustanovení jsme se dotkli, pokud souvisí s tvorbou jízdního řádu, již prvé části, zabývající se některými základními pojmy.

V dalším povšimneme si ještě některých ustanovení jiných, jimiž se musí řídit sestavovatel při vypracování jízdního řádu.

1. Sled vlaků. Je to především základní pravidlo pro úpravu sledu vlaků, které ustanovuje, že vlaky směřují následovati za sebou jen v určité oddílové vzdálenosti — ve vzdálenosti hradel (§ 12, čís. 1). Dále musí býti odjezdy vlaků upraveny tak, aby nebylo potřeba vlaky zastavovati vzhledem k jejich sledu. Je-li rychlost obou vlaků stejná nebo rychlost následného vlaku větší, upraví se odjezdy vlaků na tratích s hradly tak, aby následný vlak přijel do příští sluzebny pro řízení sledu vlaků později o tolik, kolik činí jeho jízdní doba v nejnepříznivějším traťovém oddíle, zvětšená o jednu minutu při odhláše hradlem a o dvě minuty při odhláše telegrafické (§ 24, čís. 8a).

Sled vlaků se již neupravuje na podkladě »pevných« následných mezidobí, jež bývala dříve uvedena ve zvláštní tabulce v sešitových jízdních řádech, nýbrž podle úsekových jízdních dob (úsek mezi jednotlivými stanovišti pro řízení sledu vlaků); o tom bude ještě podrobnější zmínka v dalším.

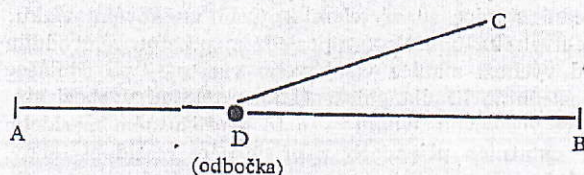
Při sestavování jízdního řádu třeba míti dále na zřeteli ustanovení § 13/2, podle něhož žádný vlak nesmí býti nabídnut dříve, dokud nedošla z nejbližšího stanoviště pro řízení sledu odhláška pro poslední předchozí vlak téhož směru. Při křížování smí býti nabídnut vlak, až když dojel vlak opačného směru a byla pro něj dána odhláška, ředitelství však může výjimečně dovoliti, aby vlak byl nabídnut 2 minuty před předvídaným příjezdem vlaku opačného směru.

Nutno tedy počítati s časem potřebným pro tato hlášení i pro obsluhu návěstidel (aby vlaky nemusely býti zdržovány u návěstidel).

2. Úprava jízdního řádu na odbočkách a vlečkách. Jak bylo již dříve řečeno, činí uspořádání jízdního řádu na odbočkách a vlečkách — má-li býti přihlédnuto co nejdříve ke všem okolnostem, zajišťujícím bezpečnost provozu — určité potíže, zejména jde-li o tratě s hustější dopravou. Má-li býti ovšem provoz umožněn, nutno nalézt vhodná kompromisní řešení a učiniti potřebná opatření k zabezpečení vlakové dopravy.

Se zřetelem k uvedeným okolnostem se vyvinula následující praxe (věc není však dosud nově upravena):

#### a) Jízdní řád pro dopravu přes odbočku.



a) Na tratích, kde mezi odbočkou D a odbočnou stanicí A jsou vyloučeny jízdy opačných směrů zabezpečovacím zařízením (opatřeným předepsanými návěstidly), může jeti v úseku A—D vlak z A do B nebo z A do C, i když zároveň jede opačným směrem vlak v úseku C—D, případně B—D.

Výprava následných vlaků trati AB a AC ze stanice A se musí dít tak, aby ve společném úseku AD byl vždy jen jeden vlak.

β) Není-li odbočka závislá zabezpečovacím zařízením (opatřeným předepsanými návěstidly) na stanici A, nesmí být v první trati AB vypraven žádný vlak ze stanice B do stanice A, dokud vlak druhé trati, vypravený ze stanice A do stanice C, neminul odbočku D.

Rovněž nesmí stanice A vypravit žádný vlak do stanice C, byl-li již ze stanice B vypraven vlak do stanice A.

Současná výprava vlaků ze stanice B i ze stanice C do stanice A jest v úsecích BD a CD dovolena.

Ve společném úseku AD smí býti vždy jen jeden vlak. Ze stanice C mohou býti do stanice A vypravovány vlaky bez ohledu na jízdy vlaku první trati AB.

γ) Pro výpravu vlaků téže trati platí ustanovení dopravních předpisů.

Jízdní řád obou tratí musí býti upraven tak, aby nedocházelo k zastavování vlaků u návěstidel odbočky při pravidelné dopravě.

#### b) Jízdní řád pro dopravu na vlečky, odbočující z trati.

a) Pro jízdy vlečkových vlaků, které trať úplně opustí a uvolní bezpečně traťovou kolej pro jiný vlak, platí obdobná ustanovení jako o jízdách přes odbočky.

β) Pro jízdy vlečkových vlaků, které trať neopustí a vracejí se po skončení obsluhy do výchozí stanice, platí tato pravidla:

Na jednokolejných tratích, kde se vlaky vypravují ve staniční vzdálenosti, není výprava jiných vlaků dovolena, pokud se vlečkový vlak nevrátil do výchozí stanice.

Na jednokolejných tratích rozdělených na dva prostorové oddíly je výprava jiného vlaku ze sousední stanice přípustná:

Je-li vlečka v druhém prostorovém oddílu od výchozí stanice vlečkového vlaku, po odhláše vlečkového vlaku v příslušném mezidobí.

Je-li vlečka v prostorovém oddílu, přilehlém k výchozí stanici vlečkového vlaku, teprve tehdy, když byla ohlášena zpětná jízda vlečkového vlaku, a to v příslušném mezidobí. Je-li vlečka plně závislá na hradle i na hradlovém zařízení stanice, může býti ze sousední stanice vypraven vlak dříve, než byla ohlášena zpětná jízda vlečkového vlaku, ovšem v příslušném mezidobí.



Je-li jednokolejná trať rozdělena na tři nebo více prostorových oddílů, smí být vypraven vlak ze sousední stanice se zřetelem k jízdě vlečkového vlaku: je-li vlečka umístěna v posledním prostorovém oddílu od výchozí stanice vlečkového vlaku — po odhláše posledního hradla položeného nejdále od výchozí stanice vlečkového vlaku — a to v příslušném mezidobí. V ostatních případech v příslušném mezidobí tehdy, když vlečkový vlak nastoupil zpětnou jízdu.

Při výpravě vlečkových vlaků na nesprávnou kolej dvoukolejných tratí platí obdobná ustanovení.

3. Postrkové stroje vracející se s traťmi (§ 29). Pro postrkové stroje vracející se s traťmi se jízdní řád nesestavuje. Nejsou tedy uvedeny ani v sešitovém ani v nákretním jízdním řádě. Je proto třeba pamatovati při konstrukci pravidelných vlaků potřebnou časovou mezerou na návrat postrkového stroje.

4. Klid v dopravě. Za klidu v dopravě vlaků smějí být vypraveny na dotčenou trať jen vlaky pomocné a pomocné lokomotivy. Při konstrukci pravidelných vlaků je tudíž třeba přihlédnouti též ke klidu v dopravě, při čemž vyloučení jednotlivých stanic v určitých časových úsecích se za klid v dopravě nepovažuje, je však třeba, aby byla učiněna potřebná opatření (prováděcí ustanovení).

5. Rušící vlaky. Jízdní řád jednotlivých tratí má být vypracován tak, aby za pravidelné dopravy mohly jeti všechny vlaky jízdním řádem dané. Tato podmínka se sice v zásadě vždy splňuje, avšak z různých, mnohdy velmi důležitých důvodů je nutno jízdní řád „přetížiti“ ještě dalšími vlaky, jichž je mnohdy i velký počet. Jsou to v zásadě vlaky dvojího druhu, a to jednak vlaky pro zájezdy v hromadné dopravě (jeden nebo řada vlaků), jež jedou jednou nebo jen několikrát, jednak vlaky připravené pro zvláštní účely, při jejichž zavedení je případně nutné omeziti ostatní dopravu. Při vypracování jízdních řádů těchto vlaků není možné přihlížeti plně k pravidlům, platným pro sestavování jízdních řádů, t. j. k počtu dopravních kolejí v jednotlivých stanicích, k řádnému sledu vlaků a ke křížování vlaků. Přihlíží se nejvýše k nejdůležitějším vlakům pravidelným, ostatní vlaky pak se podřizují jízdě dotčených vlaků, a to buď že čekají (ať již kvůli křížování či předjíždění), nebo se jejich jízda vylučuje v den jízdy dotčených vlaků. Příslušné příkazy, upravující jízdu těchto v k l á d a n ý c h vlaků se zřetelem k ostatním vlakům, se uvádějí formou poznámek přímo v jízdních řádech.

Ve shora uvedených případech jde o vlaky jedoucí případ od případu. Mnohdy však je třeba užiti zásad platných pro vypracování jízdního řádu takových vlaků i u vlaků, jež jsou trvalou součástí všeobecného jízdního řádu, a to u vlaků, jež jezdí v určité dny. Je to i výhodné, neboť jízda ostatních vlaků, s nimiž se takový občas jezdící vlak setkává, podřizuje se jeho jízdě jen ve dny, kdy jede. Bylo by neúčelné, aby některý vlak musil každý den v určité stanici čekat pro předjíždění vlaku, který jede třeba jen v sobotu. Při konstrukci normálního vlaku se nepřihlíží tedy k jízdě takového sobotního vlaku a určí

se mu poloha, nejlépe vyhovující danému účelu. Jízdní řád sobotního vlaku vypracuje se podle zásad uvedených shora, t. j. nepřihlíží se k řádnému sledu a křížování a sled vlaků a křížování se upravuje příslušnými poznámkami. Vlak, jehož jízdní řád je takovým způsobem vypracován, nazývá se vlakem »rušícím«.

Pro konstrukci »rušících« vlaků platí určitá pravidla, jež jsou ve svém základním pojetí dvojího druhu.

U říšských drah platí zásada, že se mohou »řezati« (t. zv. vzdušné křížování a předjíždění) jen ty vlaky, jež nejedou v tentýž den, na př. sobotní vlak s nedělním, nebo pravidelný vlak s průběžným vlakem podle potřeby (Bdg), o němž je známo, že bude vnecháván, bude-li Bdg-vlak ze zvláštních důvodů zaveden. Současná jízda obou vlaků — rušícího i rušeného — není dovolena (ačkoliv u zvláštních vlaků na zvláštní nařízení, o nichž je zmínka vpředu, je to připuštěno). Je-li přesto současná jízda nutná, musí se pro rušený vlak vykonstruovati alternativní (přízpusobený) jízdní řád (t. zv. Betriebsplan). Rušený vlak má tedy dva jízdní řády: ve dny, kdy nejede rušící vlak (na př. kromě soboty), má svůj normální jízdní řád, ve dny, kdy rušící vlak jede, má jízdní řád přízpusobený s příslušným čekáním. Tyto oba jízdní řády jsou také publikovány v jízdních řádech určených pro obecnost. Tento postup má sice tu přednost, že odpovídá pravidlům pro konstrukci jízdního řádu a že zpravuje cestujícího o odchylné jízdě vlaku v určitý den, má však také své nevýhody. Rušený vlak, který byl takt »přízpusoben« jízde rušícího vlaku, jede pak později, nedostihne třeba v přípojné stanici přípojné vlaky, nebo přechodnou dobu podstatně zkrátí, vychyluje dále svou pozdější polohou i ostatní vlaky, s nimiž se setkává, z nichž pravidelné musí býti také přízpusobovány, někdy v dosti širokém časovém úseku. Jest proto účelnější nepřizpusobovati jízdní řád rušeného vlaku (t. j. připustiti v zásadě současnou jízdu vlaku rušícího i rušeného) a vyrovnávati zpoždění způsobená jízdou rušícího vlaku krácením jízdních dob (při fixovaném jízdním řádu přízpusobeného vlaku není toto krácení jízdních dob možné). Pravidla platná na ČMD jsou založena na posléze uvedeném nazírání a obsahují tyto zásady:

Vlaky, jichž křížování a předjíždění nelze při sestavování všeobecného jízdního řádu určit do stanic, se vloží do jízdního řádu jako vlaky rušící. Při ohlašování těchto vlaků musí býti vždy užito názvu »rušící« vlak.

Dovoluje se jízda vlaku rušícího i rušeného. Pokud je třeba rušený vlak vyloučiti, uvede se to v poznámce.

Křížování i sled vlaků v souvislosti s jízdou rušícího vlaku se upravuje poznámkami, jež se uvádějí jen v jízdních řádech sešitových, a to ve stejném znění u vlaku rušícího i rušeného. Číslo rušícího vlaku se uvádějí v sloupci 10 a 11 v závorkách.

V nákretných jízdních řádech se zakreslují rušící vlaky červeně.

Rušící vlaky vyvolávají v provozu určitou nepravidelnost, nutno proto při konstrukci jízdního řádu vždy uvážiti, zda tato nepříznivá okolnost je vyvážena účelností polohy rušícího vlaku.

### C. Pomůcky jízdního řádu.

Pomůcky jízdního řádu byly v podstatě přizpůsobeny novým dopravním předpisům již dříve; při posledním jejich vydání byly doplněny, pokud toho bylo ještě třeba.

1. Nákresný jízdní řád. Vodorovné uspořádání, jež bylo přijato již dříve, není přímo předepsáno dopravními předpisy a bylo zavedeno kvůli jednotnosti. Pozměněné vyznačování druhů vlaků různou kresbou příslušných vlakových čar, jakož i jiný způsob poznámek u vlaků, jež nejezdí denně, byl zaveden rovněž již dříve. Nákresné jízdní řády byly však doplněny dopravními časy u všech hradel (Bk). Tím se staly nákresné jízdní řády důležitou pomůckou pro řízení sledů vlaků, jež se již neupravuje podle dřívějších tabelárních následných mezidobí, nýbrž podle údajů nákresného jízdního řádu.

Nový způsob má určitě přednosti proti způsobu dřívějšímu, a to hlavně v tom směru, že pro každou vlakovou je příslušné mezidobí uvedeno přímo v jízdním řádu.

Dřívější způsob stanovil následná mezidobí sice rovněž na podkladě nejdélejší jízdní doby mezi dvěma hradly v příslušném staničním úseku, avšak rozlišoval následná mezidobí jen podle základních rychlostí. Výpravčí však nemohl v jízdním řádu zjistit, jakou rychlostí vlak v příslušném úseku jede (bylo to odvislé od zatížení a použitého stroje; jízdní doby vlaků, byť o stejné základní rychlosti, byly proto také rozdílné). Nebyla tedy tabelárně stanovena následná mezidobí přesná. Nový způsob dává možnost vyčísti následné mezidobí pro každý jednotlivý vlak přímo z jízdního řádu (je to nejdélejší jízdní doba mezi dvěma hradly v příslušném staničním úseku).

Dřívější zásady pro řízení sledu zpožděných vlaků (stanovení času odjezdu) zůstávají ve své podstatě nedotčeny; směřují hlavně k tomu, aby bylo vyloučeno zbytečné zastavování vlaků u návěstidel a zpoždování důležitých vlaků vlaky méně důležitými.

2. Sešitové jízdní řády. Vzor úpravy jízdního řádu jednotlivých vlaků je uveden v příloze 2 k D 2/2.

a) Zatížení, t. j. zátěž vlaku, jež byla vzata za základ pro výpočet pravidelných jízdních dob, je uvedeno v záhlaví jízdního řádu (u vlaků osobní dopravy se uvádí kromě toho za číslem vlaku v závorkách průběžné zatížení podle oběhu souprav, t. j. váha pravidelné soupravy). Zatížení se vyjadřuje stejným způsobem jako dříve, t. j. skupinou a třídou zatížení. Předpisy o zatížení vlaků a zátěžové tabulky byly přemístěny z dřívějšího dodatku k jízdním řádům do přílohy 33 k D 2/2.

b) V záhlaví jízdního řádu vlevo je uvedena největší dovolená rychlost. Její omezení se zřetelem

ke spádu a nejmenším brzdicím procentům, stanoveným pro dotčený jízdní řád, jsou uvedena ve 2. sloupci. Na stálá omezení rychlosti z různých důvodů je upozorněno ve sloupci 3a značkou ▼, příslušná místa jsou podrobně vyznačena v tab. 21 dodatku k dopravním a návěstním předpisům.

c) Podobně jako v nákresných, tak i v sešitových jízdních řádech byly zapracovány dopravní časy u všech hradel.

d) Koleje (s výjimkou tratí, na nichž se vykonává dopravní služba podle předpisu D 7a) se neuvádějí. Ve sloupci 3b se upozorňuje jen na povinnost snížit rychlost, a to:

a) značkou ↔ na vjezd na návěst H1-2 nebo H1-3,

β) značkou ▼ na snížení rychlosti při odjezdu na míru, předepsanou pro jízdu na výměnách ve výhybkových obloucích.

Značka ↔ se uvádí jen u vlaků, jedoucích větší rychlostí než 45 km/hod. ve stanicích, u nichž jsou návěstidla závislá na výměnách, a to:

a) u vlaků pravidelných, ať ve stanici zastavují nebo projíždějí,

β) u zvláštních vlaků (i u vlaků podle potřeby, uvedených v sešitových jízdních řádech) jen tehdy, projíždějí-li stanici, kde vjezd na H1-1 není možný.

Nové dopravní předpisy neukládají strojvedoucímu povinnost starati se o to, na kterou kolej jede; strojvedoucí musí pečovat jen o úpravu rychlosti, na jejíž potřebné snížení je upozorňován jednak výše uvedenými začkami, jednak návěstidly, dále písemnými rozkazy (u vlaků o větší rychlosti než 45 km/h, vyžaduje-li zmíněný vjezd snížení vjezdové rychlosti) a dodatkem k dopravním a návěstním předpisům.

Jízdní řád proto koleje neuvádí. Jen tam, kde jde o pravidelné vjezdy na kusou kolej a na kolej částečně obsazenou, se upozorňuje na tuto okolnost v jízdním řádě (bez udání čísla koleje) poznámkou: kusá kolej nebo částečně obsazená kolej.

Kde je několik kolejí, určených pro tentýž směr, je třeba uvést v jízdním řádě, po které koleji vlak jede; není toho třeba, není-li pochybnosti o používání jednotlivých kolejí.

Starost o vjezd na patričnou kolej jest věcí zaměstnanců služby staniční. Koleje jsou proto uvedeny jen v »Seznamech vlaků pro staniční zaměstnance«; při určování kolejí je třeba dbáti toho, aby vlaky osobní dopravy byly co nejméně odbočovány od průběžných hlavních kolejí a aby pro pravidelné projíždění vlaků bylo užíváno jen jízdních cest, stanovených staničním řádem. (Dokončení příště.)

### »ŽELEZNICE« — Ročník I. Číslo 4. — V Praze 28. prosince 1944

Vychází čtyřikrát do roka — Nakladatel a vydavatel »Národní práce« v Praze — Předplatné na celý ročník K 40.— — Šéfredaktor Josef Válek, za redakci odpovídá Ing. Karel Schmid, vrchní odborový rada m. n. dopravy a techniky — Státi spolupracovníci: Ing. Václav Bída, vrchní odbor. rada ministerstva dopravy a techniky (pro otázky dopravní a technické), a Dr. Jaromír Michálek, odbor. rada ministerstva dopravy a techniky (pro otázky přepravní a organizační) — Zásilký pro redakci adresujte odpovědnému redaktoru do ministerstva dopravy a techniky — Ručkopisy se nevracejí, všechna práva vyhrazena — Tiskne Lidová knihtiskárna A. Němec a spol., Praha III., Hyberská 7 (telefon 398-51 až 59), administrace a expedice časopisu uamtěz — Novinová sazba povolena ředitelstvím pošt v Praze — Dohledací poštovní úřad Praha 25 —

Obrázky, pokud není jinak uvedeno, foto archiv.

