

**Dodatková ujednání  
pro železniční hraniční přechod  
Furth im Wald**

**Platí od 31.5.1992**

## **Obsah**

**A.** Místní zvláštnosti k Dohodě o hraničním přechodu mezi DB AG a ČD o pohraničním přechodu železnic platné od 31.5.1992 pro železniční pohraniční přechod Furth im Wald.

**B.** Seznam příloh/Přípojků

Příloha 1	Plán polohy
Příloha 2a	Seznam prostor používaných ČD v ŽST Furt im Wald
Příloha 2b	Seznam prostor používaných DB v ŽST Domažlice
Příloha 3	Ustanovení přepravní služby
Příloha 4	Ustanovení technické služby vozové
Příloha 5	Traťové zabezpečovací zařízení
Příloha 6	Vzor služebních průkazů ČD a oprávnění DB

**Přípojek k Dodatkovým ujednáním :**

1. Všeobecně

2. Místní provozní ustanovení ke směrnicím DB AG pro pohraniční přechod

Příloha k přípojků 1.1. Aš - Selb - Plössberg - neobsazeno

Příloha k přípojků 1.2. Cheb - Schirnding se schématem kolejiště ŽST Cheb

Příloha k přípojků 1.2.1. Místní provozní ustanovení pro Cheb - Schirnding pro případy, kdy ČD vykonává vozbu

Příloha k přípojků 1.3. Česká Kubice - Furth im Wald se schématem kolejiště ŽST Furth im Wald

Příloha k přípojků 1.4. Železná Ruda - Bayerisch Eisenstein se schématem kolejiště Železná Ruda - Bayerisch Eisenstein

Příloha k přípojků 2 a Výtah z návěstního předpisu DB AG ( DS 301)

Příloha k přípojků 2 b Výtah z koncernové směrnice DB AG ( Jízda vlaků a posun)

Příloha k přípojků 2 c Výňatek z předpisu pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy ( ČD D 1)

Příloha k přípojků 2 d Výňatek z předpisu pro organizování a provozování drážní dopravy ( ČD D 2)

Příloha k přípojků 2 e Dopravní hlášení a příkazy s pevným slovním zněním

Příloha k přípojků 2 f Vzory/texty pro dvojjazyčné rozkazy/odchylky od jízdního řádu

Příloha k přípojků 3 Neobsazeno

Příloha k přípojků 4 Neobsazeno

Příloha k přípojků 5 Radiové provozní řády

Příloha k přípojků 6 Návod k obsluze pro světelná zařízení - železniční přejezdy v km 187,650 a 189,690 mezi Českou Kubicí a Furth im Wald

Příloha k přípojků 7 Návod k obsluze ( předpisy pro zabezpečovací zařízení) v ŽST Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein

Přípojek je vydán společně pro železniční hraniční přechody Cheb, Furth im Wald a Železná Ruda/B.Eisenstein jako samostatný výtisk.

### Záznam o změnách

Číslo změny	Účinnost od	Opraveno dne	Opravit - Podpis	Poznámka
Změny č. 1 - 14	3.8.2003	zpracovány v textu DU a Přípojku	Krondl	druhé vydání DU - srpen 2003

Železnicí DB se rozumí železnice DB AG.

Železnicí ČSD se rozumí ČD a.s.

Pod pojme Dodatečná ujednání se rozumí Dodatková ujednání podle předpisu ČD D 26.

ŽPD - železniční podnik v dopravě( dopravce)

ŽPI - železniční podnik v infrastruktuře ( provozovatel dráhy)

## ÚVOD

Na základě Vyhlášky UIC 471/1 VE - vydání z 1.1.1981 číslo 0.4.1.a článku 3 “Ujednání mezi Německou spolkovou dráhou ( DB) a Československými státními drahami ( ČSD) o pohraničním provozu železnic” platného od 31.5.1992 ( Dohoda o hraničním provozu) bylo sjednáno mezi DB - ředitelství v Norimberku a ČSD OŘ v Plzni Dodatkové ujednání pro železniční hraniční přechod Furth im Wald.

Dodatkové ujednání je členěno dle Vyhlášky UIC 471/1 VE a DHP. Poznámky na okraji se vztahují na příslušná ustanovení Vyhlášky UIC a články DHP.

Po organizačních změnách od 1.1.1994 přešly práva a povinnosti Deutsche Bahn na Deutsche Bahn AG, případně na jejich vedoucí společnosti a práva a povinnosti ČSD na ČD a.s.

Dodatková ujednání mohou platit i pro ŽPD ( železniční podnik v dopravě - provozovatel drážní dopravy), které nespádají pod obvod platnosti Vyhlášky UIC 471/1 VE, případně Ujednání o pohraničním provozu.

Jízdy ve stanici Furth im Wald jsou součástí smlouvy o používání infrastruktury, kterou uzavírá DB Netz AG s ŽPD, v níž jsou ŽPD uloženy povinnosti dodržovat dotčené oddíly DU.

Jestliže jsou v DU použity pojmy “ dráha”, případně “ železnice” , platí tyto pro ŽPD podle jejich působnosti.

### **Všeobecně**

K odst.0.4.1. UIC

1. Plán polohy ŽST Furth i. W. je k DU připojen jako příloha 1.

K odst. 0.2. UIC

2. Pohraniční trať je vymezená vjezdovými návěstidly pohraničních stanic Česká Kubice a Furth i.W.

3. Na hraničním přechodu Furth i.W. leží :

- a) státní hranice v km 184,102 (ČD a DB)
- b) vjezdové návěstidlo I v km 189,650 (DB)
- c) vjezdová výhybka 57 v km 190,489 (DB)
- d) střed výpravní budovy stanice v km 190,288 ( DB)
- e) přejezdová výstražná světelná zařízení na přechodech a přejezdech:
  - v km 180,097 (ČD) bez závor
  - v km 180,640 (ČD) bez závor
  - v km 187,650 (DB) bez polovičních závor
  - v km 189,690 ( DB) polovičními závorami

4. Na pohraniční trati mezi státní hranicí a výměnnou ŽST Furth i.W. jsou provozní správou DB, správou obstarávající dopravu vlaků a zajišťující personál jsou ČD.

### **Provozní a bezpečnostní předpisy**

K odst.0. 4. UIC

5. Přípojek řídí provádění provozu na pohraniční trati a ve výměnné stanici. Rozdíly mezi návěstními předpisy obou drah, pokud přicházejí v úvahu, jsou sestaveny v přílohách k přípojku.

K odst. 2.2. UIC

## **Jízdní řády, vlaková doprava**

K odst. 2.2.2. UIC

6. zavedení vlaků pp. , zvláštních a pracovních vlaků viz. Přípojek.

K odst. 2.3. UIC

### **Pravidelné výkony**

7. Posun lokomotiv ČD zahrnuje vedle přistavení a odstupu hnacího vozidla rovněž zkoušku brzdy, také odstavování a přistavování skupin vozů, pokud jsou v souvislosti s vlakovým výkonem.

K odstavci UIC 3

### **Vozidla, pevná zařízení**

K odst. 3.2.4. UIC

8. Udržovací hranice vrchní stavby leží na státní hranici.
9. Stavební práce, resp. pomalé jízdy a případné návštěvní dohodnou Niederlassung Netz Regensburg a SDC Klatovy \* prostřednictvím OPŘ Plzeň 5 týdnů před zahájením prací. O nepředvídaném omezení rychlosti se zpraví pohraniční stanice a tyto zařadí zpravování vlaků písemnými rozkazy.
- \*PS: SDC se rozumí stávající SDC Plzeň*

K odst. 3.3.1. UIC

10. Telefonní a dálkopisné spojení - proudové obvody pro návěštní systém.

Mezi ŽST Česká Kubice a Furth i.W. jsou tato spojení :

1 telefonní spoj Nürnberg - Plzeň

1 traťový telefonní spoj

2 telefonní spoje mezi ATU Domažlice a ATU Furth i.W.

2 dálkopisné spoje pro pracoviště ČD ve Furth i.W.

1 telefonní spoj mezi ATU Furth i.W. a Česká Kubice

Traťové zabezpečovací zařízení pro jednokolejnou trať. Údržba tohoto zařízení přísluší DB do České Kubice.

V ŽST Furth i.W. jsou dány ČD k užívání 2 radiové sítě. Na jedné radiové síti je 1 základnová a 3 přenosné radiostanice. Na druhé radiové síti ( současně i síť DB) jsou 4 přenosné radiostanice. pro nabíjení zdrojů jsou k dispozici dobíječe.

Poruchy sdělí stanice, která je zpozoruje sousední stanici. Obě dráhy se postarají o neprodlené obnovení spojení.

11. Udržovací hranice pro traťový kabel je na státní hranici v kabelovém objektu v km 184, 102.

## **K odstavci UIC 4 Nehody a zvláštní provozní situace**

K odst. 4.1.1.

12. O nehodách, nepravidelnostech a mimořádných událostech na pohraniční trati a v pohraničních stanicích se ihned zpraví pohraniční stanice Česká Kubice a Furth i.W.. tyto stanice zpraví o těchto událostech neprodleně svoje nadřízená místa.

Nehody a mimořádné události v pohraničním styku se vyšetřují, avšak nekvalifikují dle předpisu ČD ( nehodové kategorie). Přednosta ŽST Česká Kubice\*, popř. nadřízené orgány ČD se mohou vyšetřování zúčastnit. DB vyrozumí při nehodách a mimořádných událostech :

a) drážní policii

- když je podezření na úmyslný čin
- když je 1 osoba usmrcena, smrtelně zraněna nebo nejméně 5 osob zraněno těžce

b) místní policii

- při střetu na přejezdech

Pracovníci ČD hlásí nehody, mimořádné události ( např. požár atd.)ihned výpravčímu ŽST Furth i.W.

*\*PS : Přednosta ŽST je Domažlicích.*

K odst. 4.1.3. UIC

13. DB poskytují na žádost pomoc až do Domažlic, ČD poskytují na žádost pomoc až do Furth i.W.. Hnacím vozidlům DB z Furth i.W. dodá pilota ČD znalého řeči.

K odst. 4.2.4. UIC

14. Pracovní úraz ohlásí pracovník ČD svému nadřízenému a agentovi přechodové kanceláře. Mimoto bude vyrozuměn výpravčí ŽST Furth i.W., který zajistí lékařskou první pomoc. Vyšetření úrazu se může zúčastnit ČD.

K ods. 4.2.5. UIC

15. Přistaví -li DB nebo ČD výjimečně náhradu za provozneschopné vozidlo druhé dráhy, potvrdí tento výkon výpravčí ŽST přijímající dráze.

K odst. 4.2.5c.

16. Výsledek o šetření nehody bude předán ČD nejpozději do 6 týdnů po vzniku události.

## **K Odstavci UIC 5 Personální záležitosti**

K odst. 5.1. UIC a čl. 5 DHP

17. Ústní styk mezi pracovníky obou drah se provádí ve výměnné stanici a na pohraniční trati v českém jazyce.
18. Písemná sdělení mezi oběma drahami se vyhotovují v jazyce odesílající dráhy
19. Písemné rozkazy a pokyny pro pracovníky druhé dráhy jsou na pohraniční trati vydávány dvojjazyčně.

K odst. 5.2. UIC

20. Obě dráhy zajistí poučení výpravčích ŽST Furth i.W. a Česká Kubice s tímto Dodatkovým ujednáním. U výpravčích ŽST Furth i.W. ověří znalosti ČD ( OŘ Plzeň) a u výpravčích ŽST Česká Kubice ověří znalosti přednosta ŽST Furth i.W..

K odst. 5.3.3. UIC

21. Pracovníci ve službě nasazení v pohraniční službě se mohou přepravovat na pohraniční trati až do ŽST Domažlice volně. Jako průkaz pro pracovníka DB platí služební průkaz ve spojení s osobním průkazem, pro pracovníky ČD služební průkaz opatřený fotografií. Tyto průkazy opravňují ke vstupu do drážních zařízení druhé dráhy.
22. Spolujízda na stanovišti strojvedoucího je řešena v provozních předpisech obou drah. V ŽST Furth i.W. jsou uloženy 3 oprávnění k spoljízdě na hnacím vozidle ČD pro pracovníky DB.
23. Neobsazeno.

## **K odstavci UIC 6 Ustanovení o odpočtu**

K odst. 6.1.1. UIC a čl. 6 DHP

24. Výkony budou sestavovány dle příloh DHP.

K odst. 6.2.2./6.2.3. UIC

25. Prostory přenechané ČD jsou uvedeny v příloze č. 2a, prostory přenechané DB jsou uvedeny v příloze č. 2b.

**K odstavci UIC 7**  
**Ostatní ustanovení**

26. Tato dohoda vstupuje v platnost dne 31.5.1992. Je vyhotovena v českém a německém znění. Oba texty mají stejnou platnost.

Ředitel OŘ Plzeň

Regensburg, 06.05.92

President BD Nürnberg

**Ing. Sosna v.r.**

**Veigl v.r.**



Příloha 1

Plán polohy

Plán polohy 1 : 1 000 je uložen jen u originálu na OŘ Plzeň

Příloha 2a

Seznam prostor používaných ČSD

v ŽST FURTH IM WALD

V ý m ě n n á s t a n i c e F u r t h i . W .

Číslo	Budova	Použití	výměra m <sup>2</sup>	poznámka
<u>I. Služ.místnosti</u>				
a) <u>Č . D</u>				
1	Přijímací budova	vozmistři	25,6	
		zámečníci	27,2	
		šatna	8,0	
2	Bývalá bavorská celnice	vedoucí přechodové kanceláře a agent Č . D	23,0	
		datastanice	21,4	
		celní deklarant a kalkulant	19,0	
		šatna ženy	9,2	
		šatna muži	14,3	
		vlakvedoucí-přípravář	13,8	
		celkem Č . D	161,5	161,5
b) <u>Celní úřady Č . R a Fyto</u>				
3	Přijímací budova	kancelář	9,2	
4	Bývalá bavorská celnice	kancelář	17,2	
		kancelář	8,0	
		kancelář	9,5	
		kancelář Fyto	9,4	
		kancelář Fyto	9,6	
		celkem	62,9	62,9
c) <u>PAS Č . R</u>				
5	Přijímací budova	kancelář	17,2	
		celkem PAS	17,2	17,2
<u>Celková výměra služ.místností</u>				<u>241,6</u>
<u>II. Dílenské prostory</u>				
	Konec koleje 113	Dílna	13,8	
		Dílna	12,6	
	Celkem dílenské prostory		26,4	<u>26,4</u>

Příloha 2b

Seznam prostor používaných DB  
v ŽST DOMAŽLICE

Železniční stanice Domažlice

<u>Číslo</u>	<u>Budova</u>	<u>Použití</u>	<u>výměra m<sup>2</sup></u>	<u>poznámka</u>
		a) <u>Bayerische Grenzpolizei</u>		
1	Přijímací budova	kancelář	16,5	
		b) <u>Deutsche Zollverwaltung</u>		
2	Přijímací budova	kancelář	20,9	
		celkem	37,4	

Příloha 3

Ustanovení přepravní služby

## **Přepavní ustanovení ve společné pohraniční stanici FURTH i. W.**

### **Všeobecně:**

Ustanovení platí pro odevzdávku /přejímku vozů a vlaků mezi železnicemi ČD a DB. Pro odevzdávku/přejímku vozů a vlaků mezi ČD a jinými železničními podniky v dopravě musí být mezi nimi uzavřena zvláštní dohoda. O jejím uzavření musí být DB Netz neprodleně informována.

1. Zpracování nákladních vlaků odjíždějících resp. přijíždějících přes státní hranici se provádí podle technologických postupů dohodnutých pracovní skupinou ( viz. přílohy 1 - 5).
2. Vozy se předávají a přejímají ve výměnné stanici vlastními pracovníky každé dráhy. Jako předávací koleje jsou určeny pro přijíždějící vlaky vjezdové koleje 1 - 8, pro odjíždějící vlaky odjezdové koleje 1 - 8. Příslušné koleje zůstávají od začátku do ukončení prací bez přerušení uzamknuté (viz. příloha 4 DU Furth i. W.). Pravidelný časový bod předání je určen v technologických postupech - vztažmo na příjezd vlaku, popř. ukončení řazení nákladních vlaků jedoucích přes státní hranici. řazení vlaků směr ČSD se musí ukončit tak včas, aby byl zaručen pravidelný odjezd pravidelných vlaků, popř. předepsaný odjezd dohodnutých vlaků podle potřeby ( s ohledem na časovou náročnost dle technologických postupů).
3. Odevzdávkový seznam k dokumentaci předání/převzetí prázdných a ložených nákladních vozů ( odpočet nájemného vozů) vyhotovují obě dráhy dle dálkopisné zprávy, předané pro každý vlaky vždy druhou dráhou.
4. Budou-li při technické a přepravní prohlídce zjištěny přejímající dráhou závady, nebo budou-li námitky celních nebo jiných správních úřadů, které by měly za následek vrácení vozu, platí tento vůz jako nepřevzatý. Tento se musí v odevzdávkovém seznamu A popř. v přechodovém seznamu přeškrtnout ( viz. dole). Po odstranění škod/závad se vůz nabídne znovu k převzetí. Vrácení a vyškrtnutí v odevzdávkovém seznamu se sdělí druhé dráze ústně nebo telefonicky. Není-li nic oznámeno, považují se nákladní vozy dle sdělených údajů za převzaté bez závad.

5. Určení vozů do relace Plzeň, popř. Domažlice provádí DB dle údajů v nákladních listech a dle dokladů předaných stranou ČSD - ke změně GVD, nebo denně, jako např. směrovací údaje.  
Špatně zařazené vozy po zjištění pracovníkem ČSD vyposunují. Tyto budou převzaty v příslušné relaci.
6. ČSD musí odvézt včas dle příslušných technologických postupů práce hotové pravidelné vlaky podle potřeby, aby DB nebyly omezovány při sestavě následujících vlaků. Bude-li zpožděným odjezdem omezeno předání dalších vozů, ponechají ČSD, při prokázání nemožnosti předání, vzniklé nájemné vozů. Omezení poukazuje DB místnímu zastoupení ČSD dle RIV č. 4.6.
7. Nemohou-li být dojíždějící vozy odvezeny pravidelnými vlaky, dohodnou se vlaky podle potřeby, když zbývá nejméně 60 náprav a provozní či jiné důvody odvoz vyžadují.  
Zavádění vlaků podle potřeby viz Přípojek (Příloha k přípojku 1.2. k DU Furth i.W.).
8. Vozové zásilky, rovněž tak kusové zboží, nepoužité, zpět se vracející volné vozové součásti, výměnné palety EUR, ložné prostředky a přepravní zařízení v uzavřených vozových zásilkách budou symbolicky předány a převzaty na k tomu určených předávacích kolejích. Přezkoušení se zde vztahuje nikoliv na obsah, nýbrž na způsob naložení a vozové uzávěry.  
Předání a převzetí se provede přechodovým seznamem pro vozové zásilky.
9. Pro kusové zboží nepoužité, zpět se vracející volné vozové součásti, ložné prostředky a přepravní zařízení v uzavřených vozových zásilkách se dodatečně vede a předává "Přechodový seznam pro mezinárodní kusovou dopravu" resp. "Odevzdávkový seznam přepravních pomůcek a zařízení". Na tyto zvláštní seznamy bude upozorněno v přechodovém seznamu pro vozové zásilky, "viz připojený přechodový seznam/odevzdávkový seznam pro přepravní pomůcky".
10. Kusové zásilky, nepoužité, zpět se vracející volné vozové součásti, ložné přepravní pomůcky, které budou přepravovány jednotlivě, předávají a přejímají pracovníci obou drah dle počtu kusů zvláštním přechodovým seznamem pro mezinárodní kusovou dopravu příp. odevzdávkovým seznamem přepravních pomůcek.



11. Volné součásti vozů, ložné prostředky a přepravní zařízení, které přecházejí společně s přepravovaným zbožím z jedné dráhy na druhou, budou uvedeny zvlášť v přechodovém nebo odevzdávkovém seznamu příslušné zásilky.
12. Pro zacházení s výměnnými paletami EUR platí "Dohoda a ustanovení o výměně výměnných palet EUR s rozměry 800 x 1200 mm v mezinárodní dopravě".
13. Cestovní zavazadla a spěšniny, které jsou v zavazadlovém voze, předávají a přijímají pracovníci obou drah přechodovým seznamem pro cestovní zavazadla a spěšniny. Předání a převzetí se provádí ve vlaku dle počtu kusů. Přechází-li však zavazadlo a spěšnina ve vozové zásilce z jedné dráhy na druhou pod celním uzávěrem, pak se provede předání a převzetí jen symbolicky bez přezkoušení. Obě dráhy uznají čitelné a nepoškozené celní uzávěry.
14. Kusové zásilky a spěšniny se zakázaným zbožím a zbožím s omezením se ve Furth i.W. nepředávají ani jako jednotlivé zásilky, ani v uzavřeném voze.
15. Přechodové seznamy sepisuje předávající dráha průpisem a jsou ročně běžně číslovány. Budou sepisovány ve 4 vyhotoveních pro vozové zásilky, kusovky dle č. 10 a rovněž pro cestovní zavazadla a spěšniny dle č. 13 (1. věta). Při převzetí obdrží předávající dráha prvopis a jeden průpis, přijímající dráha 2 průpisy.
16. Předávající pracovník podepíše všechna vyhotovení přechodového seznamu, popř. odevzdávkového seznamu a předá přijímajícímu pracovníku výše jmenovaná vyhotovení. Příslušné železniční, celní a ostatní průvodní listiny (jako zavazadlové průvodky, spěšninové listy, nákladní listy, průvodky C 1, účty, Záznam skutkové podstaty atd.) se připojí. Přijímající pracovník přezkouší údaje přechodového seznamu event. odevzdávkového seznamu a úplnost průvodních dokladů. Potom se přesvědčí při faktickém převzetí za přítomnosti předávajícího pracovníka o řádném stavu zásilky. Při symbolickém převzetí vozových zásilek (viz bod 8) přezkouší předávaný počet vozů, řádný způsob naložení a neporušenost uzávěrů. Závady (jako částečná ztráta, poškození, porušení závěrů atd.) a jiné při předání zjištěné závady, poznamená v přechodovém seznamu.
17. Přechodové seznamy pro kusové zásilky, nebo spěšniny v uzavřených vozových zásilkách, rovněž tak odevzdávkové seznamy pro ložné prostředky a transportní zařízení budou rovněž vyhotovovány průpisem ve 4 vyhotoveních předávající dráhou a budou ročně běžně číslovány.

Přejímající dráha obdrží 3 průpisy, z čehož 1 vyhotovení předá zpět předávající dráze s potvrzením převzetí.

18. U kusových zásilek, nepoužitých, zpět se vracejících volných vozových součástí, ložných prostředků a přepravních zařízení v uzavřených vozových zásilkách následuje srovnání, zda souhlasí údaje v přechodovém/odevzdávkovém seznamu se skutečně předávanými zásilkami, dle interních služebních nařízení obou drah při vykládání vozů.  
Poznámky u zjištěných závad viz č. 16. Závady, které byly zjištěny teprve při vykládání se objasní prostřednictvím pohraničních výpraven obou drah. Není-li toto ve výjimečných případech dodatečně již možné, pak jsou zjištění přejímající dráhy pro obě strany závazné.
19. Předepsaný způsob PIM po poškození, nebo částečné ztrátě, zaznamenat skutkovou podstatu do karty nákladního listu, protože vystavení Záznamu skutkové podstaty v přechodové stanici není možné, bude použit jen výjimečně, když zadržení zásilky nebude účelné a přejímající dráha nebude trvat na vystavení Záznamu skutkové podstaty. Jinak musí předávající dráha Záznam skutkové podstaty vystavit.  
Když již dříve vystavený Záznam skutkové podstaty neodpovídá skutečnosti, vystaví předávající dráha nový.
20. Nepřevzaté zásilky v přechodovém seznamu budou s patřičným zdůvodněním škrtnuty. Nesprávné záznamy nesmí být gumovány, musí se čitelně přeškrtnout. Změny a doplňky v přechodovém seznamu se musí provádět vždy tak, aby původní záznam zůstal čitelný. Dodatečné záznamy a jiné změny se provedou ve všech vyhotoveních a předávající a přejímající pracovník je uzná podpisem a datumovým staničním razítkem. Přejímající pracovník potvrdí převzetí podpisem na přechodovém seznamu a předá předávajícímu pracovníku příslušná vyhotovení zpět. Mimo podpisů se udá čas předání a převzetí. Všechna vyhotovení přechodového seznamu se opatří přechodovým razítkem obou stran. Předtisk přechodového seznamu je dvojjazyčný, vydaný dle vzoru dohodnutého oběma drahami.
21. Nepřevzaté zásilky se po odstranění závad nabídnou znovu k převzetí. Názorové rozdíly, které při předání vzniknou a nemohou být jmenovanými pracovníky odstraněny, se podle možnosti objasní společně přednosty pohraničních stanic.

22. Když ŽST Furth i.W., kde byla zadržena zásilka z ČSFR z celních nebo jiných správně-úředních důvodů, nemá možnost zadržený vůz odstavit a potíže nebude možno odstranit během 12 hodin od doby zadržení nebo příslušné úřady budou požadovat odstranění zásilky ze státního území SRN, dopraví se vůz příštím vlakem do Domažlic.

Vozy se zásilkami ze SRN, které byly zadrženy pohraničními orgány ČSFR z celních, nebo jiných správně-úředních důvodů ve Furth i.W. vyposunuje z vlaků překračujících státní hranici strana DB.

Příloha 4

Ustanovení technické služby vozové

**Zápis**  
**z jednání vozových služeb technických OR Plzeň a BD Nürnberg dne 14.1.1992 a**  
**29.1.1992 v Furth i.W. o otázkách místních opatření vozové služby technické**  
**v ŽST Furth i. W.**

**Všeobecné :**

Ustanovení platí pro odevzdávku/přejímku vozů a vlaků mezi železnicemi ČD a DB. Pro odevzdávku/přejímku vozů a vlaků mezi ČD a jinými železničními podniky v dopravě musí být mezi nimi uzavřena zvláštní dohoda. O jejím uzavření musí být DB Netz neprodleně informována.

I. Úvod

Začátkem GVD 1992 bude odbavení vlaků na přechodu Cheb - Schirnding koncentrováno ve společné stanici Cheb a vlaků na přechodu Česká Kubice - Furth i.W. ve společné stanici Furth i.W. Dne 14.1. a 29.1.1992 se konala jednání vozových služeb technických BD Norimberk a OR Plzeň v Furth i.W. o otázkách místních opatření vozové služby technické v ŽST Furth i.W. Výsledek těchto jednání se zapracuje do místního ujednání.

II. Výsledky jednání

V organizaci a provádění prohlídek vozů v ŽST Furth i.W. nebudou žádné podstatné změny. Ze strany ČSD jsou nutná opatření vzhledem k odstranění závad na odstavených vozech, z důvodu většího počtu poškozených vozů.

V následujících oblastech je předložen následující stav věcí popř. bylo dosaženo následujících dohod s výhradou definitivního schválení:

1. provozní opatření k zajištění personálu ČSD

- a) Bezpečnostní opatření k ochraně personálu ČSD při technických prohlídkách vozů a zkouškách brzd a rovněž tak opravných pracích na vlaku

Ve staničním řádu ŽST Furth i.W. jsou stanovena bezpečnostní opatření k ochraně personálu při prohlídkách vozidel. Příslušná kolej nebude po dobu trvání vozové technické prohlídky a zkoušky brzdy zajištěna.

Mají-li být provedeny práce, při kterých by mohlo dojít k ohrožení personálu pohybem vozidel, bude po dobu trvání těchto prací kolej vyloučena. příslušný pracovník si vyžádá vyloučení koleje u výpravčího. U zapřaženého vlaku vyrozumí výpravčí strojvedoucího hnacího vozidla, aby s vlakem nepohyboval. ČSD jsou s dodržováním takto dosud praktizovaného opatření srozuměny. Podle předpisů ČSD vyrozumí pracovník ČSD u zapřaženého vlaku dodatečně strojvedoucího hnacího vozidla předáním varovného štítku dle přílohy 3, že s vlakem nesmí být pohybováno.

Rozhovory mezi pracovníky ČSD a výpravčím v souvislosti s výlukami kolejí, se odvíjejí na zřízení, oběma správami společně využívaném radiovém spojení vozmistrů. K zaručení rychlého vyrozumění jsou vozmistři povinni nosit stále radiopojítka s sebou. Budou-li k opravným pracem na vlaku nasazeni vozoví zámečníci, je také tento personál povinen během této doby mít radiopojítka s sebou.

b) Bezpečnostní opatření k ochraně personálu ČSD při opravách odstavených vozů na správkové koleji (kolej č. 113)

Přístupová výhybka (výhybka č.23) správkové koleje je vybavena výměnovým zámkem. Před začátkem prací přestaví příslušný pracovník ČSD přístupovou výhybku do odvrátané polohy, uzamkne výhybku a klíč od výměnového zámku ponechá u sebe. Po ukončení prací odemkne pracovník ČSD výměnu a hlásí toto výpravčímu. Je zaručeno, že na konci pracovní směny vozového zámečníka bude výměnový zámek odemčen.

2. Technické prohlídky vozů a zkoušky brzd na vlcích směr ČSD

Pro technologický postup práce, vozově technického, provozního a přepravního zpracování nákladních vlaků platí technologické postupy práce zpracované pracovní skupinou provoz. V budoucnu budou provádět u všech vlaků jedoucích ve směru ČSD zkoušky brzd vozmistři ČSD. Podle ustanovení ČSD se musí provádět technická prohlídka vozů a úplná zkouška brzdy vždy odděleně. Z technickou prohlídkou vozů smí být dle předpisů ČSD započato zásadně tehdy, když je vlak sestaven a stojí na odjezdové koleji. Budou-li vlaky sestaveny ze skupin, musí se po sestavě vlaku už předtím prohlédnuté vozy znovu podrobit úplné technické prohlídce.

Výpravčí vyrozumí vozmistra ČSD o přistavení vozových skupin, o ukončení sestavy vlaku, popř. skutečný čas příjezdu vlaků ze směru Schwandorf, které jedou dále. Dorozumění mezi vozmistrem ČSD a strovedoucím hnacím vozidlem se provádí pomocí radiového spojení vozmistrů. Při začátku zkoušky brzdy předá vozmistr strovedoucímu hnacím vozidlu k tomuto účelu přechodně 1 radiopojítka. Jestli smí být předáno hlášení "Brzda v pořádku" radiovým spojením pro vozmistry, musí být ještě přezkoušeno.

Hlášené ruční brzdy u nákladních vlaků uvolní vozmistr ČSD po zapřažení při zkoušce brzdy. Aby se zamezilo pohybu vlaku při uvolněných brzdách, požádá vozmistr strovedoucího hnacím vozidlem, aby zabrzdil přídatnou brzdou. Zarážky a podložky odstraní personál ŽST Furth i.W.

### 3. Úřední prohlídky cisteren/tankcontejnerů směr DB

Úřední prohlídka nádržkových vozů RID přecházejících na síť DB bude v ŽST Furth i.W. prováděna stranou DB jako dosud namátkově. U vlaků, které budou stát ve Furth i.W: za denního světla se úřední prohlídka provede na vlaku. Ve všech ostatních případech budou určené cisterny/tankcontejnery odstaveny na zvláštní kolej a úřední prohlídka bude provedena za dne. Co se týče otázky času předání, má se postupovat analogicky jako u ujednání, která mají být ještě dohodnuta pro Cheb.

ČSD dají k dispozici nákladní listy příslušných cisteren/tankcontejnerů určených k úřední prohlídce k vyhotovení nutných kopií s podmíněným vrácením originálů.

Netěsné cisterny/tankcontejnery ze sítě ČSD nechají DB utěsnit na náklady ČSD. V netěsném stavu nesmějí být cisterny/tankcontejnery z bezpečnostních důvodů přepraveny zpět na území ČSFR.

### 4. Postup při vrácení poškozených/závadných vozů a pro převzetí provedených prací

#### a) U nákladních vlaků:

Vozy s poškozením/závad., které opravňují k vrácení, budou označeny určenými vozmistry speciální dvojjazyčnou nálepkou z obou stran vozů (příloha č. 4). Výtisk těchto nálepek zajistí každá správa pro svou pobočku. K tomuto účelu dosud používané nálepky budou neplatné.

Vozmistrů obou správ se vyrozumí vzájemně o vrácených vozech. Vozmistr předávající dráhy rozhodne, které z vrácených vozů budou opraveny na vlaku, popř. které vozy musí být odstaveny. Menší poškození závady se podle možnosti odstraní na vlaku. Rozpuštění popř. odjezd vlaků nesmí být tímto zdržen. Odstranění škod/závad potvrdí na nálepce dle přílohy č. 4 služebna, která toto provedla. Ihned po odstranění poškození/závad se zpraví vozmistr přijímající dráhy, který ověří bezzávadné provedení prací a jejich převzetí potvrdí na výše jmenované vozové nálepce. Nálepky dle přílohy č. 4 smí být sejmuty jen k tomu oprávněnými pracovníky přebírající dráhy. Pro okamžik sejmutí této nálepky, platí následující úprava:

Budou-li poškození/závady odstraněny na vlaku, odejmou se tyto nálepky bezprostředně po převzetí práce. U vozů, které jsou k odstranění poškození/závad odstaveny, sejmou se nálepky teprve na tom vlaku, kterým je příslušný vůz přepravován dále.

U vozů odmítnutých stranou DB, na nichž budou poškození/závady odstraněny v Domažlicích, zůstanou nálepky dle přílohy č. 4 po opravě viditelně ve skřínce na nálepky. Nálepky budou odstraněny teprve při převzetí práce vozmistrem DB v ŽST Furth i.W.

b) U osobních vlaků

U zjištění poškození/závad na osobních vlacích, které opravňují k odmítnutí, je nutná úzká součinnost mezi vozmistry obou drah. Odmítnuté vozy budou označeny speciální vozovou nálepkou dle přílohy č. 4.

5. opravy odstavených nákladních vozů s technickými závadami (vozové závady)

U nákladních vlaků směr DB se toho času provádí v ŽST Domažlice před přechodem hranice technická prohlídka vozů. Vozy, u kterých jsou zjištěny poškození a závady jsou zde odstaveny a opraveny. Od 31.5.1992 pojedou nákladní vlaky bez zastavení v Domažlicích až do Furth i.W. Tím se podstatně zvýší počet nákladních vozů, které budou z důvodu poškození/závad ve Furth i.W. od změny jízdního řádu vráceny zpět na ČSD.

Při normálním přílivu zátěže je nutno počítat s tím, že v budoucnosti u vlaků přijíždějících z ČSD se bude muset odstavit v Furth i.W. denně v průměru 9 vozů kvůli technickým závadám k opravě. Maximální počet smí být přitom 15 vozů za den. K odstranění závad/poškození na odmítnutých vozech nasadí ČSD od změny jízdního řádu denně od 6.00 - 18.00 hodin 2 vozové zámečníky ve stanici Furth i.W. Vozy s technickými závadami budou dopraveny do Domažlic jen tehdy, bude-li k opravě nutno rozsáhlejšího dílenského zařízení.

Počet vozů odstavených z důvodů technických závad ve Furth i.W., za jejichž opravu jsou zodpovědní DB, se pohybuje při normální přílivu zátěže v průměru 10 vozů za měsíc. Maximální počet je přitom cca 20 vozů za měsíc. Doposud využívaly DB i ČSD koleje č. 113 společně. Od změny jízdního řádu je opravná kolej č. 113 výlučně k dispozici ČSD. ČSD odmítají spolupoužívání této koleje drahou DB.

Bylo dohodnuto, že od 31.5.1992 vozy odstavené stranou ČSD pro technické závady za jejichž odstranění je zodpovědná DB, opraví ČSD na opravné koleje č. 113 na náklady DB. DB si však vyhrazují právo provést kdykoliv opravné práce samy. O vozech, které ČSD opravily pro DB se musí vést detailní dokumentace.



každá provedená oprava se převezme vozmistrem DB a potvrdí. Červená nálepka (speciální nálepka DB) smí být sejmuta jen vozmistrem DB. Další podrobnosti musí být ještě dohodnuty.

Odstavené vozy s technickými závadami budou shromažďovány na koleje č. 37 nebo 38. Odtud budou poškozené vozy po skupinách přestavovány na opravnou kolej č. 113. Vozy, jejichž oprava se zdrží chybějícími náhradními díly, zůstanou až do opravy na sběrné koleji.

Pro obsluhu opravné koleje platí následující úprava: Opravná kolej bude uvolněna po ukončení směny opravářů ČSD, tedy po 18.00 hodině a před začátkem směny, tedy před 06.00 hodin budou poškozené vozy přistaveny.

Mimoto se počítá v následujícím GVD s jednou obsluhou v 10.00 hodin (denně) a další obsluhou ve 14.00 hodin (jen v pracovních dnech). Pokud to průběh provozu stanice dovolí, budou tyto obsluhy v rámci těchto časových údajů provedeny tak, jak to vyžaduje provoz oprav. Tyto obě obsluhy budou zachovány i nadále v GVD, pokud to dovolí plán posunu ŽST Furth i.W.

Pro každou obsluhu stanoví vozmistr DB a vozmistr ČSD vozy, které mají být přistaveny na opravnou kolej. ČSD-vozmistr zpraví o tom vždy výpravčího. Nebudou-li se moci oba vozmistři dohodnout o pořadí vozů k opravě, vyrozumí o tom svého dozorčího vozmistra.

Převzetí řádného provedení prací provádí vozmistr DB na opravné koleji.

#### 6. Odstranění komerčních závad na odstavených vozech stranou ČSD

Z důvodů uvedených odstavci 5 se zvýší také počet odmítnutých vozů na ČSD z důvodů komerčních závad. Pokud tyto závady nebudou moci být odstraněny na vlaku, budou tyto vozy převezeny na vlaku do Domažlic k odstranění závad.

Jestliže je nutné s ohledem na stav zásilky pozorování během jízdy, provede se převezení nákladním vlakem doprovázeným vlakovým personálem. Potřebné dopravní podmínky (např. náběžník) se nařídí dle údajů ČSD k převozu. Pokud není vůz schopný provozu, provede se odstranění v ŽST Furth i.W. personálem a nářadím z Domažlic.

Odstranění poškození/závad v Domažlicích bude po příjezdu zpět do Furth i.W. převzato vozmistrem DB.

#### 7. Mimořádné zásilky

Zásilky s překročenou ložnou mírou budou zásadně přezkušovány ve dne na přijíždějícím vlaku a v jednodušších případech i v noci. Ve všech ostatních případech budou takové vozy ve směru ČSD přistaveny na kolej č. 12 popř. 13 a ve směru na DB na kolej č. 21 A k přezkoušení. Bude-li podezření na překročení ložné míry, bude se s ohledem na přezkoušení resp. přistavení postupovat stejným způsobem. Označení k přistavení se provede neformálním označením - polepením.

#### 8. Ostatní

- V České Kubici je toho času prováděna na všech vlacích ve směru DB personálem DR úplná zkouška brzdy. U tohoto opatření se jedná o bezpečnostní opatření s ohledem na spádové poměry tratě (11,7 km, max. 12 ‰/00) z České Kubice do Furth i.W.

Příští jízdní řád nepředpokládá žádné pobyty v České Kubici pro zkoušku brzdy, takže za této skutečnosti zkoušky brzdy u vlaků jedoucích ve směru na DB nebudou už více možné. Tato záležitost byla zevrubně diskutována.

Nákladních vlaky dálkových tras a různé osobní vlaky projedou v budoucnosti Domažlice a Českou Kubici. Ostatní osobní vlaky budou mít v těchto stanicích jen několik málo minut pobytu. V případě, že by se mělo provést místní přezkoušení tlakové brzdy před projetím spádové tratě, musely by být předepsány příslušné pobyty buď v Domažlicích nebo v České Kubici. Tímto by byl částečně ztracen žádoucí efekt urychlení.

- Aby se v budoucnosti zamezilo dosud vznikajícím závadám brzd u průběžných vlaků směr DB v důsledku různého provozního tlaku ČSD event. DB lokomotiv, nařídí DR svému lokomotivnímu personálu zvýšit po přivěšení lokomotivy tlak v hlavním vzduchovém vedení o 0,3 bar.

- Zásuvky CEE na správkové koleji a zásuvky v oříslušné garáži ČSD budou vyměněny speciálními zásuvkami, které dají ČSD k dispozici. Zařízení pro zásobování proudem těchto přípojů, musí mít příkon 32 A.

- Vyskytnou-li se v dalším průběhu ještě další otázky, budou tyto za oboustranné účasti vozových technických služeb OR Plzeň a BD Norimberk řešeny a budou přijata příslušná doplňující ujednání.

Teilnehmerverzeichnis  
Besprechung Furth i. W. am 14.1.92 DBKS  
Regelung des wagenrechtl. Dienstes  
im BF Furth i. W.

Name	Dienstver- zeichnung	Dienststelle	Telefon
Wollhofer	NW0020	BA Nürnberg	926 1157
Müller	L	BW Regensburg	8521 370
Hannig	L	BF Furth i. W.	823 154
W. H.	Bch. techn.	-	823 154
TESAR	produkt	ID PLEU	900 553
W. H.	produkt	ca. Pleu	900 521
W. H.	SOR Pleu	ca. Pleu	900 521

Anlage 1 zur Niederschrift über  
die Besprechungen in  
Furth i. W. am 14.1.92  
und 29.1.92

Teilnehmerverzeichnis  
Besprechung der wagentechnischen Fachdienste  
BN Nürnberg / ED Pilsen am 29.1.92  
Furth i. W.

Name	Dienststellung	Dienststelle	Telefon
Dollhofer	MW0020	BN Nürnberg	966/7572
<del>Krause</del>	L	St. Fik. i. W.	823/89
Wohle	Betriebsbeauftragter	- 4 -	823/54
Ullrich	2. St. Beamter	Dormitz	961/464
ALEXANDER FORD	- 4 -	- 1 -	996/490
TREML Karl	2. St. Beamter	- 1 -	996/440
TECHN. BÜRO	ED Pilsen	Pilsen	910/10150
JEKKA HERRING	ED Pilsen	Pilsen	099/1520
WERNER WAST.	OR Pilsen	- 1 -	996/5543
L. Las. Dienst	2. St. Beamter	Pilsen	996/5543
Walt	Asst L	Bu Reg 1/Asst St. Beamter	823/340
Ciecher	TBB/1/15	- 4 -	823/17

Anlage 2 zur Niederschrift über  
 die Besprechungen in  
 Furth i. W. am 14.1.92  
 und 29.1.92

Anlage 3 zur Niederschrift über  
die Besprechungen in  
Furth i.W. am 14.1.92  
und 29.1.92

**VD Plzeň**

**POZOR-NEPOHYBOVAT**

**vzmistr pracuje  
pod vozem**

**CEM Praha**

Wagenzettel für zurückgewiesene  
Wagen

Anlage 4 zur Niederschrift über  
die Besprechungen in  
Furth i.W. am 14.1.92  
und 29.1.92

ZURÜCK #N - VRÁCEN NA:		
<b>DB</b>		
.....		
Zug Nr. -	Vlak č. :	
Wagen Nr. -	Voz č. :	
Schaden -	Závada :	
-----		
Tag - Dne	Std.- hod.	Wgm.- Voznistr
Zur Reparatur K opravě	Gleis.- kolej	Bf.- Zst.
Reparatur beendeb Ukončeni opravy	Tag - dne	Std.- hod. Pers.- pracovník
Abgenommen převzal	Tag - dne	Std.- hod. Wgm.- Voznistr

ZURÜCK #N - VRÁCEN NA:		
<b>ČSD</b>		
.....		
Zug Nr. -	Vlak č. :	
Wagen Nr. -	Voz č. :	
Schaden -	Závada :	
-----		
Tag - Dne	Std.- hod.	Wgm.- Voznistr
Zur Reparatur K opravě	Gleis.- kolej	Bf.- Zst.
Reparatur beendeb Ukončeni opravy		

c: Jednání dne 5.3.1992 ve Furth i.W.

účastníci: viz listina přítomných (příloha č. 1)

zod:

Chaloupka z ČSD navrhl, aby v druhé polovině dubna se konalo setkání představitelů obou ředitelství za účelem podepsání místních ustanovení a předtím dva týdny, aby se sešly pracovní skupiny obou drah v Mariánských Lázních. P. Hertzl požádal BD Nürnberg, aby k tomuto navrhl termín.

BD Nürnberg s tímto souhlasí.

Chaloupka vysvětlil, že ČSD už dosáhly dohody s pasovými a celními úřady pro společ. železniční stanice Furth i.W. pro období po změně GVD, neboť s podpisem státní smlouvy ČSFR se nedá před zářím 1992 počítat.

Hertel k tomu prohlásil, že obě správy drah mohou od 31.5.1992 pracovat na základě nových pohraničních provozních dohod.

od 1

zápisu z jednání dne 16.1.1992 v Chebu nejsou žádné výhrady.

od 2

P. Francouz z ČSD předložil stavební plán pro opravářskou kolej (kolej 128) v Chebu. Pracovní místo pro opravu vozů má prý být na tom konci koleje, ze kterého má být kolej obsluhována. V plánu BD Nürnberg z 9.12.1991 (MW 0020), ve kterém jsou obsaženy úkoly pro opravářskou kolej, je požadováno, aby pracovní místo bylo umístěno na opačném konci koleje, než ze které strany je kolej obsluhována. Když by bylo pracovní místo umístěno na straně obsluhy koleje, potom by obsluha koleje rušila prováděné opravy vozů. P. Francouz uspořádání pracovního místa znovu přezkouší. Návazně bude stavební plán zaslán p. Dollhoferovi k přezkoušení.

Osvětlení opravářské koleje ČSD v Furth i.W. určí p. Dollhofer a Francouz při prohlídce na místě. Jsou nutná 3 světla k osvětlení kolejí, jako hičové lampy. Místa stožárů byla označena v plánu polohy. P. Dollhofer zařídí další, co se zřízení osvětlení týče.

Pro provoz opravárenské koleje požadují ČSD mimo jiné zásobování motorovým proudem 32 A. V garáži ČSD a v přípojovém stojanu u opravárenské koleje je k dispozici po 1 zásuvce 32 A - CEE. Zástrčka motorového proudu 32 A ČSD je dle údajů p. Francouze kompatibilní se zásuvkou 32 A - CEE. P. Dollhofer upozornil na to, že instalace zásuvek ČSD by dle předpisů VDE nebyla přípustná. Současné zásuvky 32 A jsou toho času jištěny jen na 20 A. P. Dollhofer zařídí, aby zásobování motorovým proudem 32 A přes obě zásuvky 32 A - CEE bylo pojištěno.

Světelné body požadované ČSD pro opravárenskou kolej č. 113 v Furth i.W. mají být stanoveny na plánu předloženém p. Dollhoferem.

G 21 BD Nürnberg (p. Hecht) poukázal na to, že budova bývalé haverské celnice určená pro personál ČSD má přístup jen ze strany ulice. P. Hertel k tomu vysvětlil, že změny t.č. již nejsou možné.

### Bod 3

ČSD objasnily problém stranou BD Nürnberg požadovaných zvláštních technických prohlídek vozů RID za svého hlediska a poukázaly na jejich návrh řešení, jak je uvedený v zápise z jednání z 10.12.1991. ČSD potvrzují tímto už sjednanou dohodu, že ČSD jsou srozuměny s prováděním zvláštních prohlídek RID v ŽST Cheb a že u možní DB tyto zvláštní prohlídky provádět na opravárenské koleji DB.

P. Dollhofer opětuje, že se u zvláštních prohlídek nejedná o žádné úřední přezkoušení, nýbrž o rozsáhlou přejímací prohlídku RIV, která není možná na zatrolejované koleji. Při současných provozních poměrech může být vrchní část cisteren předávaných ČSD prohlížena při vstupní pohraniční prohlídce v ŽST Schirnding vstupem na vrchní část cisterny. Mimo to může být vrchní část cisterny pozorována už při vjezdu vlaků. V ŽST Cheb tuto možnost už vozmistři DB nemají, protože vlaky stojí pod trolejí a u nově sestavovaných vlaků není možné pozorování při vjezdu. Ale právě na vrchní části cisterny (ohlasť cisternového domu) je mnoho bezpečnostních závad. Z těchto důvodů je rozsáhlá přejímací prohlídka RIC (zde označená jako zvláštní prohlídka) zásilek RID prováděná speciálně vyškolenými vozmistry na nezatrolejované koleji pro DB nezastupitelná. P. Dollhofer se zmínil o tom, že ze strany ÚŘ DB vzhledem k neuspokojivému stavu cisteren bylo vyžadováno, aby byla prováděna rozsáhlá prohlídka RIV u všech zásilek RID přecházejících z ČSD na síť DB na nezatrolejované koleji. BD Nürnberg tento postup v zájmu průběhu přepravy a z přesvědčení, že budou umožněna opatření dohodnutá s ČSD o namátkovém provádění zvláštních prohlídek na základě jejího stanoviska, zatím odmítla.



P. Dollhofer zdůvodnil stanovisko DB v otázce časového bodu převzetí cisteren, které mají být podrobeny zvláštní prohlídce. Jasný bod vzhledem k odpovědnosti a ručení vznikne jen tehdy, když - jak stanovují DB - převzetí bude provedeno teprve na vlcích, na kterých tyto vozy budou dále přepravovány. Při stanovisku, které zastává ČSD, by vznikly pro DB velké problémy, protože dotčené vozy by byly v době od odstavení odjíždějícího vlaku už převzaty DB, avšak byly by ještě v dispozici ČSD. Přitom bychom se museli obávat rozdílů a konfliktních situací, kdyby v tomto časovém úseku vznikly závady jako poškození při posunu, úhybky zboží, průsaky atd.

Po krátké poradě navrhuje ČSD v otázce doby převzetí kompromisní návrh:

ČSD souhlasí s tím, že převzetí cisteren RID se bude konat teprve po zvláštní prohlídce na vlcích, kterými budou tyto vozy dále přepravovány ve směru na DB. U cisteren, které budou přistaveny do 14 hodin na opravárenskou kolej, provedou DB zvláštní prohlídku ještě tentýž den a ukončí ji nejpozději do večera <sup>10. dne</sup> "budou-li přistaveny cisterny na opravárenskou kolej po 14 hodině bude zvláštní prohlídka provedena tak, aby byla ukončena do 10 hodin příštího dne. Bude-li zvláštní prohlídka při včasném přistavení ukončena později, nesou DB vzniklé nájemné vozů za dobu trvání překročení. ČSD objasňují, že to má ten cíl, aby pobyt vozů byl co nejkratší.

Cisterny, u kterých budou při zvláštní prohlídce zjištěny závady a škody opravňující k odmítnutí, budou stranou DB odmítnuty. Za odstranění škod popř. závad jsou odpovědní ČSD. ČSD zastávají názor, že počet závadných cisteren se v budoucnu sníží, což bude mít dle výpovědi p. Dollhofera za následek snížení počtu namátkových zvláštních prohlídek.

Pan Hertel toto opatření přivítal jako únosný kompromis.

Vzhledem k předání, odmítnutí a převzetí platí následující formální způsob:

Cisterny/taknkontejnery, které budou zvoleny k zvláštní prohlídce se vyškrtnou z přechodového event. z odevzdávkového seznamu příslušného vlaku s poznámkou "K zvláštní prohlídce". Tyto vozy budou označeny pracovníky DB speciální vozovou nálepkou (příloha 6 zápisu z jednání technických vozových služeb v Schirndingu a Chebu dne 26.9.1991 a 15.10.1991). Budou-li při zvláštní prohlídce zjištěny škody nebo závady opravňující k odmítnutí, budou vozy označeny speciální vozovou nálepkou (příloha 7 zápisu z jednání techn. vozových služeb v Schirndingu a Chebu dne 26.9.1991 a 15.10.1991).

Po zvláštní prohlídce , popř. po odstranění reklamovaných závad event. škod, budou cisterny/tankkontejnery znovu nabídnuty k převzetí v přechodovém popř. odevzdávkovém seznamu vlaku, kterým tyto vozy mají být přepravovány dále na DB. Na tomto vlaku budou příslušné cisterny/tankkontejnery a jejich nosné vozy DB ještě přezkoušeny na event. vzniklé závady popř. škody vzniklé po ukončení zvláštní prohlídky. Současně bude převzata pracovníky DB odstranění závad popř. škod zjištěných při zvláštní prohlídce.

Z organizačního hlediska platí dále ustanovení uvedená v zápisu z jednání vozových technických služeb v Schirndingu a Chebu dne 26.9.1991 a 15.10.1991:

Pro zvláštní prohlídku sestaví BD Nürnberg měsíčně plán vzhledem k počtu prohlížených cisteren/tankkontejnerů a vlaků ze kterých se cisterny/tankkontejnery vyberou. Pro výběr cisteren/tankkontejnerů přicházejí v úvahu všechny nákladní vlaky směr DB ve všech dnech. Počet cisteren/tankkontejnerů, které budou zahrnuty do zvláštní prohlídky závisí na relativní četnosti zjištěných závad RID.

Zvláštní prohlídky budou prováděny zásadně za denního světla.

Tranzitér ČSD dá k dispozici pro zvláštní prohlídky nákladní listy příslušných cisteren/tankkontejnerů k vyhotovení nezhytných kopií, nákladní listy budou vráceny zpět.

Tato pravidla mají být přijata do příl. 4 místních ujednání.

#### Bod 4

P. Märkl (Pn 4202) z BD Nürnberg zdůraznil nutnost rádiových provozních řádů, neboť ČSD budou pracovat v Furth i.W. s německými radiopojítky a DB v Chebu s ČSD radiopojítky.

Analogicky jako v Chebu, kde jsou k dispozici dva kanály (jeden pro přenos řazení, jeden pro vozmistra a strojvedoucího) jsou v Furth i.W. rovněž k dispozici dva kanály. Protože současně na jednom kanálu budou mluvit čeští a němečtí pracovníci, vyčká se, zda to povede k těžkostem, což by vyžadovalo dodatečný kanál. Otázky týkající se obsluhy, údržby, zacházení s přístroji, nabíjení baterií a hlášení poruch budou vyjasněny na jednání odborných služeb příští úterý (10.3.) Také je otevřená otázka, kdo ze strany ČSD a kolik radiopojítek ve Furth i.W. převezme.

SD požadují jedno radiopojítka ke školení svých pracovníků. Pan Märkl k tomu řekl, že přístroje jsou již objednány, ale t.č. nejsou ještě k dispozici. Obsluha je však jednoduchá.

#### od 5

p. Hecht z BD Nürnberg řekl, že dle výpovědi ŽST Furth i.W. t.č. dochází ke používání vstupních nákladních vlaků z ČSD, která mají původ ve změnách celních předpisech ČSFR. Tato nová ustanovení povedou zřejmě k těžkostem, což od 1.5.1992 by vedlo k tomu, že by čas daný k dispozici pro celní řízení ve Furth i.W. nevystačoval. Je obava, že by mohl být zpochybněn technologický postup pro polečenou ŽST Furth i.W.

SD daly na srozuměnou, že od začátku roku platí nové celní směrnice a mnohé z podniků neznají dosud přesně rozsah administrativních úkolů. Předtím mělo monopol na export cca 20 podniků, dnes jich je asi 2000. Mimoto mohl dříve zastoupit celní deklarant odesílatele, dnes to může jen s příslušnou plnou mocí. Doufejme, že čas, který je k dispozici do 31.5.1992 vystačí k zlepšení tohoto stavu.

Na příslušný dotaz ČSD potvrzují, že české celní úřady budou činné ve Furth i.W. ve formě přechodného opatření i bez státní smlouvy.

Dle výpovědi p. Hechta však německé celní úřady nebudou v Chebu přítomné. Ale přesto mají být vlivy na nákladní dopravu omezené, neboť má být dojednáno rovněž přechodné řešení.

SD vysvětlují, že na přechodu Furth i.W. musí být prováděna kontrola v osobní dopravě v jedoucím vlaku v obvodu ČSD z důvodu chybějící státní smlouvy, což vede ke změně ve vlakové dopravě. Tyto změny jsou vysvětleny dle předané sestavy (příloha 3).

Ex 264 jede pravidelně, ale Ex 368 bude předáván do oblasti DB cca 5 min opožděn.

Odjezd vlaku 7457 z Furth i.W. bude z důvodu přepravy personálu přesunut po 20 hodině.

Personál ČSD bude do Furth i.W. k výměně směn přepravován ráno vlaky 7450 a 7451, večer vlaky 7458 a Ex 369.

Změny jsou odsouhlaseny pasovými a celními orgány v Plzni.

ČSD očekávají za prvé stanovisko BD Nürnberg k předané sestavě, za druhé sdělení, zda v osobní dopravě na přechodu Schirnding/Cheb vzniknou změny v poloze vlaků z důvodu pohraniční kontroly bez státní smlouvy. ČSD žádají o brzké podání zprávy faxem po projednání s pasovou a celní službou.

#### Bod 6

Není přítomen žádný pracovník BD Nürnberg služby zabývající se předcházení nehod (bezpečnost při práci - pozn. překl.).

Podklady, které dala BD Nürnberg k dispozici ČSD, neobsahují žádné označení důležitých ustanovení pro pracovníky ČSD v Furth i.W.

Při příštím jednání odborných služeb 10. března v Chebu bude však zájmy této služby zastupovat příslušný pracovník.

#### Bezpečnostní vesty

Pracovníci ČSD, kteří pracují v kolejišti, mají být vybavení oranžovými bezpečnostními vestami. ČSD sdělí počet požadovaných bezpečnostních vest, které dá BD Nürnberg prostřednictvím ŽST Furth i.W. k dispozici.

Každá dráha je zodpovědná za nošení bezpečnostních vest svými pracovníky.

#### Osobní úrazy

Osobní úrazy budou projednány dle předpisů té správy, ke které pracovník patří. Pro ŽST Cheb se musí ještě určit způsob hlášení.

V ŽST Furth i.W. je k tomu určený vedoucí směny ČSD (agent).

Zvláštní důležitost má neodkladné vyrozumění místního výpravčího, aby mohla být co nejdříve odstraněna příčina úrazu a za druhé přivolána první pomoc.

Za vystavení záznamu o úraze je zodpovědná domovská služba příslušného pracovníka.

Přesné regule, které budou projednány odbornými službami 10.3. budou převzaty do místních ujednání.

#### Bod 7

Pod bodem "Různé" mohl být objasněn velký počet jednotlivých otázek.

SD se dovolávají zprostředkování seznání ŽST a tratě různými skupinami pracovníků.

ak by měli místní výpravčí poznat poměry v sousední ŽST, což by přispělo k dobré sousedské spolupráci.

lístní a traťové seznání je rovněž nutné pro vozmistry, zámečníky, pracovníky přepravy a strojvedoucí.

č poučení jsou kompetentní vždy vedoucí příslušných ŽST, popř. LD.

Na otázku týkající se znalosti služební řeči vysvětlil p. Hertel z BD Nürnberg, že jazykové kurzy budou ukončeny, přičemž má platit zásada, že pracovník musí být schopen se domluvit.

K otázce školení pracovníků v LD Cheb o nakolejování lok. DB bylo sděleno, že Pn 3 už příslušný předpis ČSD zaslal.

Ohlášení požáru bude prováděno prostřednictvím místního výpravčího.

V Chebu je též k dispozici pro pracovníky DB závodní kuchyně ČSD, zatímco zařízení tohoto druhu v Furth i.W. chybí.

ČSD si přeje ještě změny v DU:

Pro Furth i.W.:

U bodu 22. škrtnout první a druhé věty.

Pro Cheb:

Je ještě nutno objasnit bod 6. Změny sdělí ČSD písemně.

P. Dullhofer sdělil, že modalita k opravě vozů budou ještě stanoveny v rámci jednání.

Termín: 19. nebo 24.3. v Furth i.W.

P. Hecht požaduje o zaslání směrovacích podkladů pro Furth i.W. pro relaci Plzeň a Domažlice nejpozději do začátku května. Do konce března bude předáno DB (vedoucímu ŽST Schrinding) 10 klíčů pro telefonní schránky na trať úseku státní hranice - Cheb.

P. Lauerer (Pn 2006) z odd. jízdních řádů nákladních vlaků sdělil, že kvůli časovému přesunu vlaku 7457 budou 4 nákladní vlaky v jiné trase (49 151 pp, 47 111 pp a rovněž Lv 47 107 a 44 106).

ČSD bude zaslán list s novými časy.

P. Hecht vysvětlil zkratku VuB (-zákazy a omezení), přičemž se jedná o zboží, které se nesmí beze všeho dovážet z celně právních důvodů.

Přislíbil předat ČSD při příštím jednání platnou listinu.

ČSD zjistí, zda z jejich strany existuje podobné opatření a sdělí to BD Nürnberg.

**Bod 8**

Příští setkání obou pracovních skupin se bude konat v Mariánských Lázních asi 2 týdny před setkáním presidentů obou ředitelství. BD Nürnberg podá návrh termínu OR Plzeň.

Für die DB:

Nürnberg, .....

.....

*20.00.92*  
*[Signature]*

Za ČSD:

*[Signature]*  
*Francouz*

VB - CSU

Gemeinsame Grenzbehörden in Clubs und Fuhr. i.W.

Besprechung am 05.03.92 in Fuhr. i.W.

Teilnehmer:

Name	Verwaltung, Dienststelle, Arbeitsanteil	Unterschrift
Hecht	DB - SD Nürnberg 0774	Kraus
AUGENSTEIN	" " Fr 6041	Kraus
RTEL	" " PN	[Signature]
Hofner	" " Mucoro	[Signature]
Hing	" " Mw32	[Signature]
Wery	" " Pa2006 f. Pa2	Kraus
Vrh	" " Pa4202	Kraus
Lickert	" " Pi3002	Kraus
Lizak	ČSD - OR Plzeň, S 21	Kraus
Lendi	ČSD - OR Plzeň, ul. 11	Kraus
ORCINA	ČSD - OR Plzeň	Kraus
RANCOUZ	ČSD - NOR Plzeň	Kraus
HALDUPKA	- 4 -	Kraus
Hendrych	ČSD - OR Plzeň, ul. 11	Kraus
STUDLAR	ČSD - OR Plzeň, ul. 12	Kraus
HANA	- 6 -	Kraus
Zimmer	DB, BD Nürnberg, Pa 4302	Kraus

Příloha 5

Traťové zabezpečovací zařízení



## N á v o d k o b s l u z e

pro traťové hradlo (hradlové zabezpečovací zařízení forma C  
pro jednokolejnou trať) mezi ŽST Furth i.W. a Česká Kubice

### I. Všeobecně

1. Hradlové zabezpečovací zařízení je typem nesamostatně pracujícího traťového zabezpečovacího zařízení. Skládá se ze zařízení traťového hradla pro předhlášku, odhlášku a souhlasu.
  - Předhláškou jsou hlavní návěstidla na začátku traťového oddílu držena v poloze Stůj
  - Odhláškou jsou uvolněna hlavní návěstidla na začátku traťového oddílu
  - Souhlasem jsou uvolněna hlavní návěstidla traťového oddílu vždy jen pro jeden směr jízdy
2. Ke každému směru jízdy traťového oddílu přísluší na začátku počáteční a na konci koncové hradlo. Pro závislost souhlasu je k dispozici navíc, na každém konci traťového oddílu, souhlasové hradlo. Veškeré traťové hradlové závěry jsou na střídavý proud. Stav hradlových závěrů uvolnění nebo uzavření - je indikován bílou nebo červenou barevnou clonkou.

### II. Zařízení a jeho funkce

#### 1. Počáteční a koncové hradlo

Hlavním návěstidlům na začátku hradlového oddílu (odjezdová návěstidla) přísluší v základní poloze uvolněné počáteční hradlo, hlavnímu návěstidlu na konci traťového oddílu (vjezdové návěstidlo) přísluší v základní poloze uzavřené koncové hradlo.

- V základní poloze jsou barevné clonky bílé. Oznamují, že hlavní návěstidla na začátku traťového oddílu počátečním hradlem nejsou držena.
- Při červených barevných clonkách jsou držena hlavní návěstidla na začátku traťového oddílu počátečním hradlem; vlak vjel do traťového oddílu.

## 2. Hradlové závěry

Trafové hradlové závěry ŽST Česká Kubice jsou vybaveny elektrickými hradlovými závěry s releovými závislostmi a elektrickou tlačítkovou zarážkou. Hradlové závěry a návěstidla jsou na sobě závislá pomocí uvedených zařízení.

3. Elektrická tlačítková zarážka (modrá tlačítková zarážka) nad počátečním hradlem umožní uzavření počátečního hradla zabezpečovacího zařízení pouze tehdy, když odjezdové návěstidlo bylo postaveno do polohy dovolující jízdu a odjíždějícím vlakem zase na Stůj. Elektrický protiopakovací závěr zabrání opakovanému postavení odjezdového návěstidla do polohy dovolující jízdu až do doby udělení předhlášky odjíždějícího vlaku. Předhláška přebírá uzavření odjezdového návěstidla tak dlouho, dokud se nachází odjíždějící vlak v traťovém oddíle. Clonka elektrické tlačítkové zarážky je v základní poloze modrá a v uvolněné poloze bílá.
4. Elektrická tlačítková zarážka nad souhlasovým hradlem umožní udělení souhlasu k sousední ŽST jen, když je elektrický protiopakovací závěr, stejně jako počáteční a koncové hradlo, v základní poloze. Tlačítková zarážka na stálý proud ukazuje v základní poloze červenou a v uvolněné poloze bílou barevnou clonku.

## 5. Trafová tlačítková zarážka

Elektrická traťová tlačítková zarážka je umístěna nad koncovým hradlem. Ta umožní jeho uzavírání až tehdy, když vlak uvolnil za vjezdovým návěstidlem vjezdovou izolovanou kolej a tím uvolnil elektrickou traťovou zarážku. Elektrická traťová hradlová zarážka ukazuje v základní poloze (uzavření zarážky) černou a v uvolněné poloze bílou barevnou clonkou. Traťová tlačítková zarážka se uvolní jen tehdy, když je zapojena:

- a) obsluhou návěstního řadiče a polohou návěstidla dovolující jízdu a
- o) ovlivněním izolované koleje když vlak vjel na izolovanou kolej. Uzavřením koncového hradla dosáhne elektrická traťová tlačítková zarážka zase základní polohy.

## 6. Nouzové vybavení - řadič

Řadič se nachází pod elektrickou traťovou tlačítkovou zarážkou. Může se obsluhovat po odstranění plomby DB, když je přeložen kolejový závěrník na koncovou polohu a vjezdové návěstidlo nemůže být postaveno do polohy dovolující jízdu.

Řadič se při obsluze hradlového zabezpečovacího zařízení zase překládá do základní polohy. Každá činnost řadiče se počítá. Čísla počítadel se prokazují v Záznamníku poruch (UDE část C).

## 7. Souhlasové hradlo

Hlavní návěstidla (odjezdová návěstidla) sousedních dopraven z obou stran jednokolejného traťového úseku jsou závislá na sobě souhlasovým hradlem. Zablokované souhlasové hradlo s červenou barevnou clonkou uzavírá odjezdové návěstidlo. Odblokované souhlasové hradlo s bílou barevnou clonkou umožňuje obsluhu odjezdového návěstidla.

Souhlasové hradlo může být uzavřeno jen, když:

- se počáteční hradlo nachází v základní poloze a
- na trati nestojí žádné návěstidlo v poloze Volno nebo nebylo postaveno na Volno
- je vybaven stejnosměrný závěr nad souhlasovým hradlem, toho se dosáhne stlačením tlačítka souhlasového hradla do cca 1/2 zdvihu, teprve pak je možno stlačit tlačítko úplně a obsluhou hradlového induktoru uzavřít souhlasové hradlo.

Udělením souhlasu

- se změní barevná clonka souhlasového hradla na červenou (přijímající dopravna) popř. na bílou (nabízející dopravna) a
- v nabízející dopravně je souhlasové hradlo uvolněno, příslušná odjezdová návěstidla je možno postavit do polohy dovolující jízdu.

## III. Obsluha

### 1. Obsluha hradlového zabezpečovacího zařízení na střídavý proud

Hradlová tlačítka hradlové vložky na střídavý proud se musí úplně stlačit dolů a v této poloze držet. Hned po tom je třeba točit klikou hradlového induktoru s rovnoměrnou rychlostí o asi 2 obrátky za sec tak dlouho, nejméně však o x, až barevné clonky úplně změnilly svoji barvu. Uzavírání se nesmí prerusit. Po uzavření je třeba zase uvolnit hradlová tlačítka. Hradlová tlačítka se smí tisknout jen tehdy, když se má uzavírat. Nesmí se stlačit dolů, když hradlová vložka právě mění polohu, během uvolňování sousední dopravny.

### 2. Předhláška

Uzavření počátečního hradla je současně předhláškou. Může se předhlašovat, když:

- za předcházejícím vlakem byla dána odhláška
  - návěstní radič byl přeložen a opět vrácen do základní polohy
- Je třeba předhlašovat až když vlak uvolnil odjezdovou izolovanou kolej posledním vozem.

Při předhláše se:

- na druhém konci traťového oddílu koncové hradlo uvolní
- na počátečním hradle a na koncovém hradle druhé dopravny se změní barevné clonky na červenou a návěstidla na začátku traťového oddílu se uzavřou .

### 3. Odhláška

Odhláška se dává uzavřením koncového hradla. Může se zpět uzavřít když:

- vlak byl předhlášen,
- vlak uvolnil elektrickou traťovou tlačítkovou zarážku
- návěstní radič se nachází zase v základní poloze a
- opakovač návěstidla ukazuje polohu Stůj
- (a kde je k dispozici, svítí indikace výstrahy předvěsti)

Může se uzavírat potom, co projel vlak koncem vlaku přes vjezdovou ik. a tuto uvolnil.

Při odhláše se:

- na druhém konci hradlového oddílu uvolní počáteční hradlo
- u koncového hradla a počátečního hradla v sousední ŽST se změni barevné clonky zase na bílou a
- návěstí na začátku traťového oddílu v sousední ŽST je možno zase postavit do polohy dovolující jízdu.

### 4. Postup obsluhy

viz příloha 1

### IV. Opatření při poruchách

1. Když se nemůže postavit odjezdové návěstidlo při bílé barevné clonce počátečního hradla na Volno, je třeba zkusit stlačit tlačítko počátečního hradla dolů. Když je toto možné, byla opomenuta předhláška před tím odjíždějícím vlakem. Obsluha traťového zabezpečovacího zařízení se musí dokončit.
2. Není-li postaveno odjezdové návěstidlo v poloze Volno, ačkoliv návěstní radič byl přeložen, je třeba uvolnit před uzavřením počátečního hradla modrou tlačítkovou zarážku nad počátečním hradlem pomocným vybavovacím zařízením.
3. Když nemůže být postaveno vjezdové návěstidlo na Volno, je třeba po přeložení kolejového závěrníku radič obsloužit. Koncové hradlo se musí uzavřít až potom co vlak uvolní elektrickou traťovou tlačítkovou zarážku a koncem vlaku uvolnil izolovanou kolej.
4. Když se po uzavření nevrátí hradlové tlačítko zcela do základní polohy, je třeba opakovat obsluhu hradla. Traťové hradlo se pokládá za porouchané, když se nepodarilo uvést tlačítko ani po opakované obsluze do základní polohy.
5. Když se nemůže koncové hradlo obsloužit, je třeba přezkoušet, zda
  - je návěstní radič v základní poloze
  - došla předhláška
  - uvolnila se elektrická traťová tlačítková zarážka
  - je radič v základní poloze
  - ukazuje návěstní opakovač polohu Stůj
  - kde je k dispozici, svítí výstraha na opakovači předvěsti

6. Když se uvolní elektrická traťová tlačítková zarážka předčasně, musí být traťové hradlo považováno jako porouchané tak dlouho, dokud nepotvrdil udržující pracovník odstranění poruchy.

Výtah z DS 482 (Sig VB)  
Vystaveno, Nm Regensburg 30.12.1991

Příloha 6

Vzor služebních průkazů ČSD  
a oprávnění DB


---

Služební průkaz

**ČESKÉ DRÁHY**

Organizační - výkoná jednotka

Fotografie  
35 x 45 mm



**SLUŽEBNÍ  
PRŮKAZ č.**

001575

Platí do odvolání

---

Jméno a příjmení

---

Funkce

---

Rada a číslo

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Držitel průkazu je oprávněn vstupovat do budovy

a vyhrazeného obvodu


za účelem výkonu služby a kontroly na úseku

Datum	Kazítka a podpis
<p>Služební záznamy:</p>	

**ČESKÉ DRÁHY**

Organizační - výkoná jednotka

Fotografie  
35 x 45 mm



**SLUŽEBNÍ  
PRŮKAZ č.**

GI

Platí do odvolání

---

Jméno a příjmení

---

Funkce

---

Rada a číslo

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Držitel průkazu je oprávněn vstupovat do všech budov a vyhrazeného obvodu Českých drah za účelem dozoru, kontroly a setření.

Držitel je oprávněn:

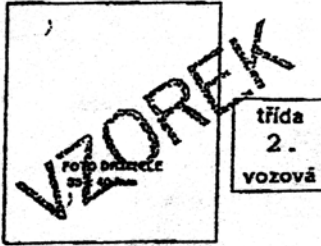
- jezdit — ve služebním voze
- nákladním vlaky
- na stanovišti strojevedoucího

V souladu s § 4 h odst. 1 zákona č. 218/1993 Sb. o Českých drahách jsou všichni zaměstnanci ČD povinni dát zaměstnancům Generální inspekce a Inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy potřebné údaje a vysvětlení, předložit požadovanou dokumentaci, umožnit vyzkoušení technických zařízení, použití drážních sdělovacích zařízení a fotografování v objektech Českých drah.

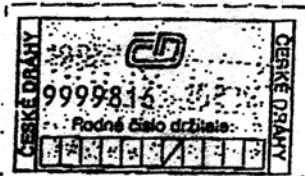
Datum	Kazítka a podpis
<p>Služební záznamy:</p>	

Železniční průkazka

ČESKÉ DRÁHY  
Železniční průkazka



Rodné číslo držitele



Průkazka č. \* 001138

Vydal: ČESKÉ DRÁHY (1)

Dne: 01-05-1995

Držitel: \_\_\_\_\_

Evidenční úřad:

Generální ředitelství ČD

Průkazka je platná pouze se shodně vyznačeným rodným číslem na cestném kupónu.

ČD 735 2 4933 (K 4 901) D-VAN druck

Služební jízdenka

**ČD** České dráhy

**SLUŽEBNÍ JÍZDENKA**  
na rok 1994-1995  
č. \* 000036

Platí pro všechny tratě a lín. dráhy v provozu ČD

Ev. úřad: **Generální ředitelství ČD**  
Vydal: Generální ředitelství ČESKÝCH DRAH

**Použití**

Oprávně držitela k bezplatné přepravě na všech tratích ČD v 1. nebo 2. třídě vozové všech vlaků osobní dopravy včetně lanových drah v provozu ČD a bezplatné přepravě pracovních pomůcek a přístrojů ve služebním voze v rozsahu stanoveném PMR 1/94.

Služební jízdenka je přenosná a platná pouze se služebním průkazem pracovníka evidenčního úřadu uvedeného na jízdence: 735 2 4923

Muster Dienstausweis der DB

**DB** Deutsche Bahn AG

**1.** Klasse

Gültig bis: 31.12.1996

**Berechtigungsausweis A**  
Nr 0000344

a) zur Legitimation im Bereich der DB;  
b) zum Betreten von Bahnanlagen zur Erledigung von Geschäftsaufgaben;  
c) zur Inanspruchnahme von freier Fahrt und einem Stöck frachtreiem Reisegepäck bis zu 30 kg für die eingetragenen Strecken;  
d) zur Inanspruchnahme von Personalfahrt und von Halbprefahrtschein im Linienverkehr einer regionalen Omnibus-Verkehrsgesellschaft der DB.

(Name, Vorname) \_\_\_\_\_  
(Eigenhändige Unterschrift des Inhabers; Vor- und Familienname) \_\_\_\_\_  
(Stelle) \_\_\_\_\_