

Česko-slovenské státní dráhy.

Čís. XXII.

Návěštní předpisy

Díl I.

V Praze, 1920.
Nákladem čsl. stát. drah.

Seznam

doplňků a dodatků k těmto předpisům.

Seznam

doplňků a dodatků k těmto předpisům.

viii

X

Obsah dílu I.

	Strana
Úvod	1

Oddíl I.

Článek 1. Ustanovení všeobecná	2
„ 2. Všeobecná ustanovení o užívání návěstí a udržování návěstních pomůcek	3
„ 3. Upotřebení přenosných návěstí	4

Oddíl II.

I. Průběžné slyšitelné návěsti

Článek 4. Ustanovení povšechná	5
„ 5. Kdy a jak se má užít návěstí traťovými zřizenci	7

II. Návěsti traťových zřizenců

Článek 6. Ustanovení o návěsti „volno“	12
„ 7. Ustanovení o návěsti „pomalu“	15
„ 8. Ustanovení o návěsti „stůj“ a „třískavkách“	17
„ 9. Ustanovení o návěsti 63., „vlak přetřzen“	19

III. Nepřenosná návěstidla

A. Předzvěsti	20
B. Návěstidla oddílová, vjezdová, cestová a odjezdová	21
C. Stálá návěstidla „pomalu“ na trati	24
D. Seřaďovací návěstidla	24
Článek 10. Povšechná ustanovení	26
„ 11. Ustanovení o předzvěstech	27
„ 12. Ustanovení o návěstidlech oddílových	27
„ 13. Ustanovení o návěstidlech vjezdových	28
„ 14. Ustanovení o návěstidlech cestových	29
„ 15. Ustanovení o odjezdových návěstidlech	29
„ 16. Ustanovení o stálých návěstidlech „pomalu“ na trati	30
„ 17. Ustanovení o seřaďovacích návěstidlech	30
„ 18. Zadní světla nepřenosných návěstidel	31
„ 19. Neplatnost a poruchy nepřenosných návěstidel	32

E. Výměnová návěstidla	33	
F. Označení vodního jeřábu	37	
IV. Návěstidla na vozidlech		38
A. Označení začátku vlaku	38	
B. Označení konce vlaku	39	
Článek 20. Užívání návěstí pro dopravu vlaků mimořád- ných	42	
C. Návěstidla na vozidlech	43	
V. Návěsti vlakového mužstva		44
VI. Návěsti pro službu posunovačů		46
Článek 21. Ustanovení o návěstech pro službu posunovačů	48	
VII. Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci počiná nebo končí		49
VIII. Návěsti trubkou ve stanicích, kde se výměny stavějí ústředně		49
Přílohy.		
Číslo 1. Návěstní pomůcky	51	
„ 2. Označení porouchaných a nesjízdných míst na trati	54	
„ 3. Jak mají se zachovat staniční zřizenci a vlakové mužstvo, porouchá-li se návěstidlo vjezdové, smě- rové nebo vzdálenostní	55	
Přídavek.		
I. Návěstidla vzdálenostní		50
Článek 22. Ustanovení o návěstidlech vzdálenostních	56	
„ 23. Základní poloha návěstidel vzdálenostních . .	58	
„ 24. Slyšitelné nebo viditelné dozorčí zařízení u návěstidel vzdálenostních	59	
II. Návěstidla směrová		59
„ 25. Ustanovení o návěstidlech směrových	59	
„ 26. Základní poloha návěstidel směrových	59	
„ 27. Povšechná ustanovení pro návěstidla vzdále- nostní a směrová	59	

Úvod.

(1) Tyto předpisy jsou základem pro službu železničních zaměstnanců.

Strážníci trati, hradel, hlásek a závor, výměnáři, dozorci výměnáři, posunovači, obchůzkáři, úpravci trati, návěští i mostní zámečníci a zřizenci, kteří jsou povinni znáti návěští předpisy čís. XXII v omezeném rozsahu (viz zkušební předpisy skl. čís. 284), podělí se I. dílem, ostatní zaměstnanci I. a II. dílem těchto předpisů.

(2) Ustanovení úlevná, která platí jen pro místní dráhy, vyznačena jsou říkáním písem; ostatní, kolmým písmem tištěná ustanovení, mají platnost jak pro hlavní tak i pro místní dráhy.

(3) Slovem „návěst“ rozumí se viditelné i slyšitelné znamení, jímž se železniční zaměstnanci dorozumívají; „návěstidlo“ je pomůcka, kterou se návěst dává nebo která návěst ukazuje.

(4) Stanicí rozumí se obdobně i výhybna.

(5) Mužstvem vlakovým je mužstvo na stroji i průvodčí vlaku.

(6) Do označení „výměnář“ jsou pojati i dozorci výměnáři a všichni zřizenci, kterým je svěřena obsluha výměn.

Oddíl I.

Článek 1.

Ustanovení všeobecná.

(1) Návěstí jsou všem zřízencům železničním prostředkem k vzájemnému, rychlému a spolehlivému dorozumění o dopravě, o stavu dráhy a o zvláštních příhodách.

(2) Slyšitelných návěstí užívá se za dne i za tmy.

Veškeré viditelné návěstí dívají se tak, aby byly snadno patrný na přiměřenou vzdálenost.

Viditelných, pro tmu určených návěstí, užívá se v delších tunelech, jakož i za dne tehdy, nelze-li zřetelně na žádoucí vzdálenost zpozorovat návěstí denní.

Návěstidla u vlaků rozsvěcují se v tunelech, trvá-li jízda déle 3 minut.

(3) Každý zřízenec je povinen uposlechnouti neprodleně a bez výjimky všech návěstí, není-li to na úkor bezpečnosti.

(4) Zpozorují-li se zároveň návěsti od sebe odchylné, budiž uposlechnuto té, která je pro bezpečnost dopravy důležitější.

Každá pochybná návěst nebo za tmy neosvětlené návěstidlo budiž pojímáno vždy ve smyslu povážlivějším.

(5) Vyžadují-li zvláštní poměry, aby se užívalo na trati nebo ve stanicích zvláštních místních návěstí, je třeba k jich zavedení schválení ministerstva železnic.

Tyto místní návěsti nesmějí však odporovati pojmu, ustanoveným v těchto návěstních předpisech.

(6) Používají-li vlaky různých železničních správ některé trati nebo stanice, smí se upotřebiti toliko návěstí, které mají platnost pro vlaky všech súčastněných správ.

(7) Na tratích, na kterých je doprava vlaků tak čilá, že nutno vlaky ustavičně očekávat, může se upustiti od návěštění mimořádných vlaků po schválení ministerstva železnic.

(8) Předzvěsti, návěstidla oddilová, vjezdová a cestová, jakož i návěstidla odjezdová, která platí toliko pro určitou kolej, a stálá návěstidla „pomalu“ buďtež stavěna zásadně napravo ve směru jízdy a přímo vedle kolejí, pro kterou platí.

Odchylky od tohoto pravidla nutno dátí schváliti ministerstvem.

(9) Aby na dvoukolejných a souběžných drahách návěst 17. „stůj“, nebo návěst 16. „pomalu“, platná jen pro jednu kolej, nerušila dopravy vlakové na kolejích volných, budiž dávána pro tyto kolejí návěst 15. „volno“ na přičné čáře k ose kolejové proti návěsti „stůj“ nebo „pomalu“.

(10) Pro místní dráhy může ministerstvo železnic schváliti úlevy ve zvláštních případech; může však i nařídit, aby se užívalo návěstí, předepsaných pro dráhy hlavní.

(11) Světlem bílým rozumí se světlo svítily se sklem průhledným, světlem mdle bílým, světlo svítily se sklem mléčným.

Článek 2.

Všeobecná ustanovení o užívání návěstí a udržování návěštních pomůcek.

(1) Při služebním výkonu jsou železniční zřizenci povinni mítí u sebe vždy ony návěštní pomůcky, kterých se užívá za denní doby a tichž potřebují pro svou službu.

Počet a druh návěštních pomůcek, předepsaných pro zřizence jednotlivým oborů, uveden je v příloze čís. 1.

Za správnost návěstí je odpověden především ten zřizec, který je dává.

(2) Návěštní pomůcky musí být vždy po ruce v žádoucím počtu a musí být úplně pro službu způsobilé, rovněž i spotřebních látek pro ně musí být dostatečné množství.

Každý zřizec jest odpověden za počet a upotřebitelnost návěštních pomůcek, jemu přidělených, a je povinen pečo-

vati o to, aby byly tyto pomůcky udržovány v dobrém stavu, jakož i ohlásiti svému představenému každou jejich vadu, kterou nemůže sám napraviti.

Článek 3.

Upotřebení přenosných návěstí.

(1) Má-li kdo dáti návěst „stůj“ a nemůže-li u ní zůstat, nechť zpraví o tom, možno-li, nejbližší strážníky trati nebo výměnáře a vyzve je, aby dávali osobně návěst „stůj“; nelze-li tak učiniti, buďtež položeny třaskavky podle ustanovení bodu 7., v čl. 10.

Nebylo-li možno na místních druhách, kde strážníků zpravidla není, odstraniti návěst „stůj“ před další jízdou vlaku, nechť to vlakvedoucí ohlási v nejbližší stanici neb obsazené zastávce.

Oddíl II.

Návěsti a jich užívání.

I. Průběžné slyšitelné návěsti,

dávané elektrickými přístroji zvonkovými.

1. „Vlak pojede ke konci dráhy.“



Skupina dvou úderů daná třikráte.

2. „Vlak pojede k začátku dráhy.“



Skupina tří úderů daná třikráte.

3. „Vlak nejede ke konci dráhy.“



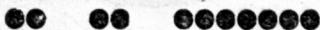
Skupina úderů dvou a jednoho daná třikráte.

4. „Vlak nejede k začátku dráhy.“



Skupina úderů tří a jednoho daná třikráte.

5. „Vlak pojede po nesprávné kolejí ke konci dráhy.“



Dvakrát dva pak sedm úderů.

6. „Vlak pojede po nesprávné kolejí k začátku dráhy.“



Dvakrát tři, pak sedm úderů.

7. „Vlak pojede s tratí ke konci dráhy.“



Sedm, a po té dyakrát po dvou úderech.

8. „Vlak pojede s trati k začátku dráhy.“



Sedm a na to dvakrát po třech úderech.

9. „Zastavte všechny vlaky.“



Skupina tří a dvou úderů, daná n e j m é n ě čtyřikráte.

10. „Pošlete stroj.“



Skupina pěti úderů, daná dvakrát.

11. „Pošlete stroj s dělníky.“

Skupina úderů pěti a jednoho, daná dvakrát.



12. „Pošlete stroj s dělníky a lékaři.“



Skupina úderů pěti a dvou, daná dvakrát.

13. „Vozidla ujela.“



Skupina čtyř úderů, daná n e j m é n ě čtyřikráte.

14. Naříďte hodiny.“



Dvanácte zvonkových úderů.

K I. Průběžné slyšitelné návěsti,
dávané zvonkovými přístroji elektrickými.

C l á n e k 4.
Ustanovení povšechná.

(1) Mimo zvonkové návěsti 1. až 14. lze užívat se souhlasem ministerstva železnic i dalších zvonkových návěsti.

Tyto návěsti uvedeny jsou v dodatku k jízdnímu řádu.

(2) Začátek a konec dráhy určuje ministerstvo železnic.

(3) Kde jsou blízko sebe zvonkové přístroje různých tratí, je třeba, aby se lišily zvukem a počtem zvonků, a tím se znemožnila záměna.

Přestávky mezi jednotlivými zvonkovými údery jedné skupiny nemají být kratší dvou a delší tří vteřin; přestávky mezi jednotlivými skupinami mají činit šest až devět vteřin.

Návěst začatá nesmí být nikdy rušena návěstí jinou.

Selže-li vlastní zvonkový přístroj, nebo dává-li rány nepravidelně, musí se začatá návěst přece jen dokončiti.

(4) Jízdní návěsti 1., 2., 5. a 6. oznamují odjezd vlaků ze stanice, ať jedou nepřetržitě do nejbližší stanice, nebo jenom po určité místo trati.

Jízdní návěsti 7. a 8. oznamují, že vlak pojede s některého místa trati bez zastávky až do stanice, ležící před ním a nebo za ním.

Pohyby vlaků na trati mezi dvěma stanicemi i s jednoho místa na druhé, jakož i výjimečné jízdy na kolej uzavřenou, se nenávěštějí.

(5) Každá jízdní návěst platí potud, dokud vlak jízdy nedokončí nebo dokud se ji-

zda neodvolá návěstí 3. nebo 4., nebo jiným způsobem, např. telefonem.

(6) Odvolací návěsti 3. a 4. mají účel:

- a) aby odvolaly jízdní návěst 1., 5., 7., nebo 2., 6., 8., bud, nemůže-li vlak odjeti do 10. minut po dané návěsti, nebo byla-li dána návěst omylem anebo nesprávně;
- b) aby oznámily, že vlak na trati zastavil;
- c) aby zpravily zřízence traťové, že pravidelný, t. j. denně jezdící vlak, jakož i vlak mimořádný, ohlášený jim písemně nebo telefonicky, nepojede, nebylo-li již možno odříci vlak jiným způsobem.

(7) Návěsti 9. „zastavte všechny vlaky“ se užívá, zpozoruje-li se něco, co ohrožuje dopravní bezpečnost, nebo když nebylo uposlechnuto návěsti „stůj“, dané jedoucímu vlaku.

Návěst 9. nesmí se dát při přetržení vlaku, vyjímajíc případ, uvedený v bodě 1 d, čl. 6.

Jakmile se zaslechne návěst 9., „zastavte všechny vlaky“, musí být každý vlak, jakož i každé vozidlo (motorový vůz, stroj, vozík, drezina) na trati zastaveny; ze stanice nesmí se pak vypraviti na onu trať žádný vlak potud, dokud se nenabude jistoty z návěsti na to zaslechnutých, nebo, jinak, že lze jízdu nastoupiti.

Na tratích jednokolejných a na tratích dvoukolejných o jednokolejném provozu budiž pokládán návěst 9., „zastavte všechny vlaky“ za zrušenou, zaslechne-li se na to některá z jízdních návěstí, po které nenásleduje znova návěst 9., „zastavte všechny vlaky“.

(8) Pomocná návěst 12., „pošlete stroj s dělníky a lékaři“, budiž dána i tehdy, přihodí-li se větší nehoda při pracích na trati, vyžadující rychle záchranných prostředků a lékařské pomoci, již nelze odjinud včas opatřiti.

Návěsti 10., 11. a 12. musí být opakovány v přestávkách aspoň třiminutových potud, dokud neoznámí jedna z obou

sousedních stanic jednou skupinou téže návěsti (●●●●● ● ●●●● ●●), že ji uslyšela.

Tato skupina dává se po uplynutí jedné minuty.

(9) Návěst 13., „vozidla ujela“ budíž dárna, když vozidla ujela ze stanice nebo se oddělila od vlaku na trati, nebyla-li tato návěst již slyšena.

(10) Návěst 14., „nařídte hodiny“, dává se denně o 12. hodině polední, aby si zřizenci, jakož i stanice, které nemají telegrafního přístroje, nařídili hodiny podle prvního úderu.

(11) Dává-li se z některého stanoviště na trati, opatřeného telefonem, zvonková návěst, vztahující se na mimořádnou událost, budíž o tom ihned vyrozuměny telefonem obě sousední stanice, a možno-li, i strážníci trati.

(12) Místopředsedové zvonkových návěstí užívají se pro vlaky, jedoucí k odbočkám a zpět, pro postrkové stroje, vracející se po ukončení postrku s trati do stanice a ve zvláštních případech.

Ředitelství oznámí tyto návěsti v dodatku k jízdnímu řádu.

(13) Strážníci volají se k telefonu jedním zvonkovým úderem.

(14) Ředitelství mohou dovolit, aby se zvonkové návěsti, vyjímajíce 1., 2., 5., 6., 9., 13. a 14. nahrazovaly na některých stanicích telefonickou zprávou. Tyto trati uvedeny jsou v doplňku k jízdnímu řádu.

Na tratích těch jsou služební místnosti strážníků (budky) označeny písmenem „T“, provedeným černým písmem v bílém poli.

Klíče od neobsazených budek a strážních domků uloženy jsou tamtéž ve skřínce, již lze otevřít vozovým klíčem. Které budky nebo strážní domky to jsou, nebo jsou-li opatřeny jen zvonkovými přístroji, uvedeno je v doplňku jízdního řádu.

Návěst 13. musí se dátí vždy zvonkovým přístrojem, dokud jsou vozidla v pohybu. Byla-li však vozidla zastavena, netřeba dávat návěsti 13., „vozidla ujela“, lze-li to ohlášti telefonem.

(15) Ve stanici zapíše výpravčí nebo zřízenec, který za jeho nepřítomnosti hlášení přijal, každé oznámení, nahrazující zvonkovou návěst, do telefonního zápisníku, strážníci do služební knihy, vlakvedoucí do vlakopisu, a připíší čas i číslo stanoviště, odkud a s kterým bylo hovořeno.

Návěsti lze nahradit telefonickou zprávou jen tehdy, hlásí-li se u telefonu na vyzvání všichni strážníci; kdyby jen jediný chyběl, nebo telefon byl porouchán, nutno dáti návěst zvonkovým přístrojem. Aby vlakvůdce i strážníci mohli zjistit, zda se všichni strážníci ohlásili, budiž vyvěšen jich seznam na každém stanovišti.

Dojdou-li do stanice oznámení, nahrazující návěstí, jest povinen výpravčí, neb není-li právě přítomen, onen zřízenec, který oznámení přijal, oznámiti je i těm výměnářům, jichž stanoviště nejsou zapiata do tratového telefonního vedení, jakož i sousedním strážníkům hlásek a hradlových stanovišt; ti zpraví o tom pak své sousední strážníky hlásek a hradel podle návodu obsaženého v doplňku k jízdnímu řádu.

Návěsti 1. až 14. nejsou pro místní dráhy povinny.

Článek 5.

Kdy a jak se má užiti zvonkových návěstí traťovými zřízeneci.

(1) Strážník je povinen dát i návěst 9., „za-s t a v t e v š e c h n y v l a k y“:

a) je-li dráha někde ohrožena nebo nesjízdná. Uslyší-li strážník po návěsti 9. jízdní návěst (1., 2., 5. nebo 6.), nebo po odvolací návěsti 3., nebo 4., návěst 7., nebo 8., musí dáti návěst 9. ještě jednou, na znamení, že překážka není dosud odstraněna.

Jakmile je dráha opět sjízdná, musí se o tom zpraviti aspoň jedna ze sousedních stanic.

Stane-li se při dvoukolejném provozu nesjízdnou jen jedna kolej, nedá se návěst 9., nýbrž kryje se pouze nesjízdné místo podle předpisu a vyrozumí se co nejrychleji sousední stanice telefonicky nebo písemně.

b) Uslyší-li dvě jízdní návěsti, které oznamují, že na téže kolejí jedou dva vlaky protisobě;

- c) vypraví-li se, soudíc podle jízdní návěsti, vlak na uzavřenou kolej;
- d) z pozoruje-li na mimo jedoucím vlaku nějakou poruchu, nebo takovou závadu, jež by mohla vlak ohrozit, a zůstaly-li ruční návěsti, před tím z téhož důvodu dávané, bez výsledku.

Oddělí-li se vozy od vlaku a je-li obava, že pojedou za vlakem, nebo uslyší-li strážník návěst 13., „vozidla ujela“, smí dáti návěst 9. jen tehdy, z pozoruje-li na mimo jedoucím vlaku poruchu těžšího druhu, na př. lom kola nebo nápravy, vyšinutí, požár a pod.

- e) Ve všech případech, kdy se dává návěst „stůj“ a strojvůdce nečiní příprav, aby vlak zastavil.

(2) Strážník nechť dá návěst 13., „vozidla ujela“, z pozoruje-li, že ujela vozidla, nebo že se oddělila od vlaku, nezaslechl-li návěst 13. již před tím.

Uslyševše návěst 13., „vozidla ujela“, musí strážníci podle svých předpisů učiniti opatření, aby zastavili vozidla.

Byla-li vozidla na trati zastavena, buďtež zajištěna a kryta; na to dá se návěst 13., nebyla-li již dána a po té pomocná návěst 10., 11., nebo 12. na znamení, že se vozidla zastavila a mohou se odvézti.

(3) Strážník je povinen dáti zvonkové návěsti i tehdy, když byl k tomu vyzván ústně nebo písemně buď vlakovým mužstvem nebo zřízenecem odboru pro udržování dráhy, přihodil-li se úraz při práci na dráze; písemná výzva děje se tím způsobem, že se návěsti, jež má strážník dáti, zřetelně zapíší s udáním jich čísla a významu do strážníkovy služební knihy nebo na lístek, jenž se mu doručí. Čas, kdy ony návěsti byly dány, zapíše si strážník ve své služební knize.

(4) Veškeré návěsti které strážníci zaslechnou nebo dají, vyjímajíc návěst 1., 2. a 14., buďtež zaznamenány s udáním doby ve služební knize.

Strážník je též povinen učiniti záznam ve služební knize, neslyšel-li jízdní návěsti pro vlak.

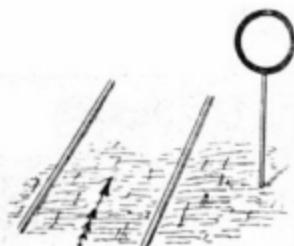
II. Návěstí trafových zřizenců.

15. „Volno.“

Z a d n e.

Návěštní terč bílou plochou vstříc vlaku.

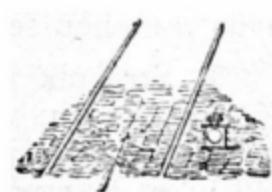
Zřízenec buď terč drží, nebo není-li třeba jeho přítomnosti, zabodne jej do stezky.



Z a t m y.

Bílé světlo návěštní svítily vstříc vlaku.

Zřízenec svítílu drží, nebo, není-li třeba jeho přítomnosti, postaví ji na stezku.

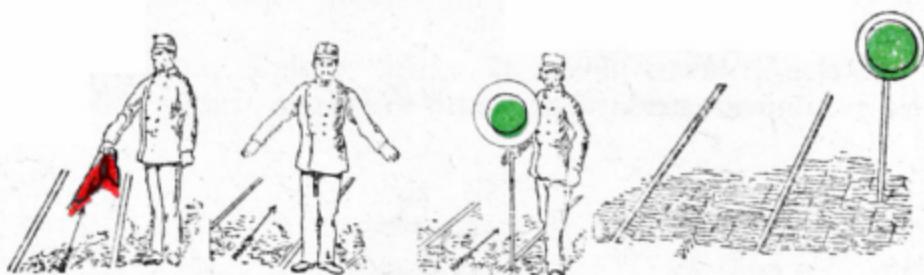


16. „Pomalu.“

Z a d n e.

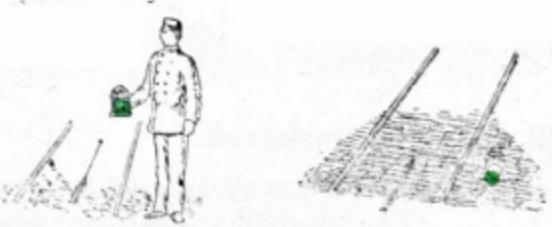
Zřízenec drží buď praporek paží skloněnou šikmo dolů, nebo obě paže šikmo dolů rozpřáhnuté, nebo návěštní terč zelenou plochou vstříc vlaku; není-li třeba, aby dával

návěst 16. „pomalu“ osobně, zabodne návěštní terč do stezky zelenou plochou vstříc vlaku.



Z a t m y.

Z e l e n è světlo vstříc vlaku. Zřízenec drží návěštní svítilnu nebo, není-litřeba, aby dával návěst 16. „pomalu“ osobně, postaví ji na stezku.



17. „Stůj.“

Z a d n e.

Zřízenec zapískne několikrát krátce na píšťalku a krouží rozvinutým praporkem návěštním nebo jiným předmětem vstříc vlaku.

Nelze-li dávati návěst „stůj“ osobně, zabodne návěštní terč do stezky červenou plochou vstříc vlaku.



Za t m y.

Zřízenec zapískne několikrát krátce na pišalku a drží návěští svítílnu červeným světlem nebo krouží bílým světlem vstříc vlaku.

Nelze-li dávat návěst 17. „stůj“ osobně, postaví zřízenec svítílnu na stezku červeným světlem vstříc vlaku.



18. „Výbuch třaskavek.“

Výbuch třaskavek znamená návěst „stůj“.

Na místních drahách nejsou třaskavky předepsány.



K II. Návěsti traťových zřízenců.

Článek 6.

Ustanovení o návěsti „volno“.

(1) Návěst 15., „volno“, dá se blížícímu vlaku jen tehdy, když se má zrušit nebo prohlásit za neplatnou postavená návěst „pomalu“ nebo „stůj“.

Dále se ji užívá u porouchaného nepřenosného návěstidla, má-li zřízenec onámiti vlaku, že smí dáléjeti (návěští předpisy čl. 10. a 19.).

Článek 7.

Ustanovení o návěsti „pomalu“.

(1) Návěst 16., „pomalu“ znamená, že vlak smíjeti přes označené místo nejvýše poloviční rychlosti, pokud není na začátku porouchaného místa trati postavena zvláštní svítitna, oznamující číslici rychlosti, dovolenou na onom místě.

Návěst 16. se dává ve vzdálenosti 400 m před místem, přes něž vlak musíjeti pomalu, a má být viditelná s vlaku, pokud možno na 200 m.

Na místních drahách může se dáti návěst 16. ve vzdálenosti 200 m před porouchaným místem.

(2) Návěst „pomalu“ budíždávána:

- vždy, zí se vlak očekává nebo ne, kdykoli vyžaduje stav dráhy, t. j. porouchaná vrchní stavba, stav mostů, zdí, tunelů a pod., aby se rychlosť zmenšila;
- dávají-li průvodci vlaků návěst „pomalu“;
- je-li třeba předem upozorniti na návěst „stůj“.

(3) Poškozené místo dráhy budíž označeno jak na trati jednokolejně, tak i na trati dvoukolejně o provozu jednokolejném tím způsobem, že se postaví za dne návěští terč

ve vzdálenosti pro návěst „pomalu“ před poškozeným místem zelenou plochou vstříc vlaku a za tmy návěstní svítilna zeleným světlem vstříc vlaku, a to ve směru jízdy vpravo.

Mimo to postaví se na počátku porouchaného místa svítilna s číslem, označujícím rychlosť, dovolenou na porouchaném místě; černé číslice v bílém poli, (30 cm vysoké a 5 cm silné), udávají rychlosť zaokrouhlenou na 10, 20, 30 km. atd. za hodinu.

Na místních drahách používá se svítilem s číslicemi, označujícími rychlosť dovolenou na místě porouchaném jen tehdy, jezdí-li tam vlaky rychlosťí přes 40 km. za hodinu.

Při provozu jednokolejném budiž postaven hned za poškozeným místem napravo v obou směrech jízdy za dne návěstní terč, na obou stranách bílý, obrácený vstříc vlaku, za tmy návěstní svítilna, obrácena světlem bílým k místu poškozenému (vstříc vlaku).

Při provozu dvoukolejném budiž postaven ve směru jízdy na vnější stezce vedle kolejí, po níž se májeti pomalu, v předepsané vzdálenosti za dne návěstní terč, obrácený zelenou plochou vstříc vlaku, za tmy svítilna, světlem zeleným vstříc vlaku. Přímo za poškozeným místem budiž postaven na téže straně na vnější stezce za dne návěstní terč, na obou stranách bílý, obrácený plochou vstříc vlaku, za tmy návěstní svítilna, světlem bílým k místu poškozenému (vstříc vlaku). Viz přílohu 2.

Má-li se při větším počtu souběžných kolejí označiti návěsti „stůj“ nebo „pomalu“ místo v prostředních kolejích, a není-li volného prostoru mezi kolejemi, budiž postaven návěstní terč na okrajové stezce a kolej pak, pro kterou návěst platí, označí se číslem na terči.

Ředitelství určí, kde a jak se označují souběžné kolejě číslicemi, a oznámí to zaměstnancům v doplňku jízdního řádu.

(4) O označení tratí, na nichž se musí stále jezdit pomalu, pojednává čl. 16.

(5) Ustanovení tohoto článku platí i pro zřízence stanici.

Článek 8.

Ustanovení o návěsti „stůj“ a „třaskavkách“.

(1) Návěstí 17 „stůj“ a 18. „výbuch třaskavek“ znamenají, že vlak má překážku v jízdě a musí co nejrychleji zastavit.

Zásadně má vlak zastavit ještě před návěstí „stůj“.

Návěst „stůj“ budiž postavena před překážkou v jízdě aspoň na brzdrovou vzdálenost, t. j. na 700 m (na místních drahách 400 m), a to zásadně vpravo ve směru jízdy a přímo vedle té kolejí, pro kterou platí. Návěst má být viditelná, pokud možno aspoň na vzdálenost 200 m. Viz též článek 7., bod 3.

(2) Návěst „stůj“ budiž dána ve všech případech, kdy je bezpečnost provozu ohrožena, jmenovitě:

- a) ohrožuje-li stav dráhy nebo jiná překážka dopravu vlaků, ať se očekává vlak nebo ne;
- b) dává-li mužstvo vlakové návěst „stůj“;
- c) z pozoruje-li se na vlaku něco nebezpečného pro další jízdu (viz též čl. 11.) ;
- d) uslyší-li se při jednokolejném provozu zvonková návěst, oznamující jízdu vlaku opačným směrem;
- e) uslyší-li se dvě zvonkové návěsti, znamenající, že jedou dva vlaky po téže kolejí proti sobě;
- f) uslyší-li se zvonková návěst 9. „zasavte všechny vlaky“;
- g) uslyší-li se zvonková návěst 13. „vozidla ujela“, a nutno li souditi podle směru větru a spádu, že vozidla běží proti vlaku;
- h) vypraví-li se vlak na uzavřenou kolej bez předchozího vyrozumění strážníků;
- i) musí-li být vlakové mužstvo vyrozuměno, že se smíjeti přes určité místo trati jen s největší opatrností;
- k) má-li vlak vpředu nesprávné návěsti;
- l) nehoří-li za tmy vpředu na vlaku aspoň jedno světlo;
- m) nebyl-li strážník na dvoukolejně trati zpraven o tom, že vlak jede po nesprávné kolejí ani předepsanou zvonkovou návěstí, ani jiným způsobem;

n) jsou-li na kolejí lidé, větší zvířata a pod., jichž život by mohl být ohrožen.

Ustanovení, uvedených pod d) až g) a m), užívá se jen u těch místních druhů, kde jsou zvonkové přístroje.

Je-li strážník v pochybnosti, zda vlak smíjeti, nechť jej zastaví a vyrozumí mužstvo.

(3) Návěst „stůj“ budiž dávána, dokud překážka trvá, ať se vlak očekává nebo ne.

Nesjízdná místa na trati musí být kryta jak na trati jednokolejně tak i na dvoukolejně v obou směrech.

Když je mezi dvěma stanicemi jedna kolej uzavřena pro jízdu vlaků, musí být postaveny návěsti „stůj“, platné pro uzavřenou kolej, v obou těchto stanicích.

(4) Musí-li být kryt vlak, který zastavil na trati, budiž dána návěst „stůj“, možno-li, vždy na vzdálenost 700 m (na místní dráze 400 m).

(5) Vozidla, která ujela ze stanice nebo se oddělila od vlaku a byla zastavena na trati, buděž kryta návěsti „stůj“ jak na dráze jednokolejně tak i na dráze dvoukolejně s oboustrannou vzdáleností 700 m (na místní dráze 400 m).

(6) Má-li jediný zřízenec krýti nesjízdné místo v obou směrech návěsti „stůj“, nechť postaví návěst „stůj“ nejprve v tu stranu, odkud se vlak dříve očekává a pak teprve s urychlením na stranu druhou. Viz přílohu 2.

(7) Nemůže-li zřízenec dávat návěst „stůj“ osobně, nebo není-li návěst „stůj“ za mlhy, deště, sněžení atd. aspoň na 200 m viditelná, musí být položeny třaskavky, pokud možno 200 m před viditelnou návěstí „stůj“.

Třaskavky se kladou aspoň dvě, a to 15 až 20 m od sebe na pravou kolejnici ve směru jízdy. Na přecestích a v blízkosti obydlených budov se třaskavky klásti nesmějí.

Návěst „stůj“ může se dát také jen třaskavkami; možno-li, budiž však užito vždy ještě viditelných návěstí.

Není-li viditelných návěstí po ruce, položí se třaskavky 900 m od místa, které se má krýti.

Třaskavky mají se uschovati v suché místnosti, kde není žiravin ani kyselin. Třaskavky, jež třeba ve službě přenášeti, buďtež vloženy do pouzdra a utěsněny papírovými proužky, není-li pouzdro jinak účelně zařízeno, aby se třaskavky neotřásaly při chůzi. Třaskavky, ať v pouzdře nebo volné, nebudtež nikdy vydány horku, slunečním paprskům nebo nárazům.

Veškeré třaskavky budtež aspoň dvakráte do roka dobře prohlédnuty, aby se seznalo, nepohybuje-li se zápalná hmota, účinkují-li zpruhy dobře, není-li obal třaskavky porouchán atd.; vadné třaskavky budtež vyloučeny a zničeny.

(8) Ustanovení tohoto článku platí obdobně i pro zřizence staniční.

Článek 9.

Ustanovení o návěsti 63. „vlak přetržen“.

(1) Oddělí-li se na trati vozidla od vlaku nebo zpazoruje-li se návěst 63., „vlak přetržen“, musí dáti strážník nebo zřizenc, který to zpazoruje, návěst 63., „vlak přetržen“.

Návěst 17., „stůj“, se nesmí dáti, výjma případ, uvedený ve čl. 5., bodě 1d.

(2) Oddělí-li se vozidla od vlaku ve stanici, smí se dáti návěst „stůj“ jen tehdy, je-li jist, že oddělená vozidla stojí nebo se pohybují směrem opačným.



III. Nepřenosná návěstidla.

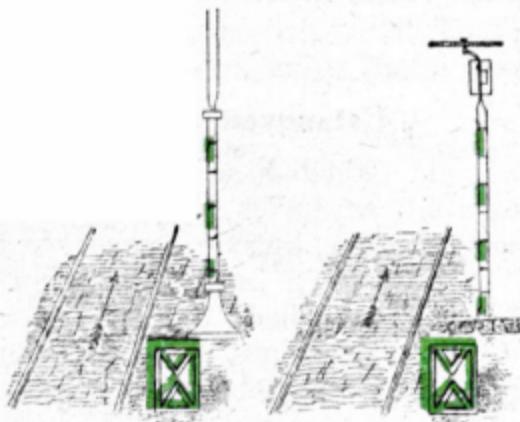
Stožáry nepřenosných návěstidel buděž opatřeny vpředu nátěrem barvy bílé, střídající se s barvou návěstidla v základní poloze (zelenou, červenou nebo modrou), vzadu barvy šedé.

A. Předzvěsti.

19. „Volno.“

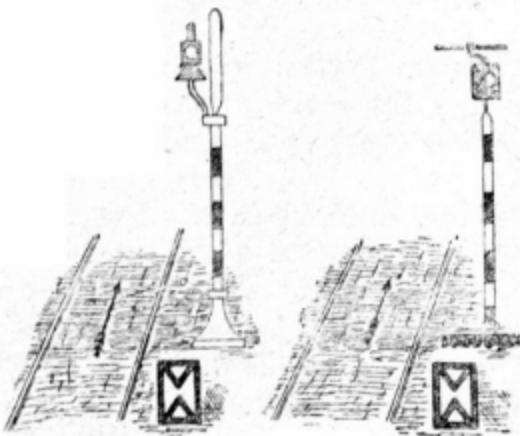
Za dne.

Deska terče obrácena ke kolejti nebo sklopena ve vodorovné poloze.



Zatmy.

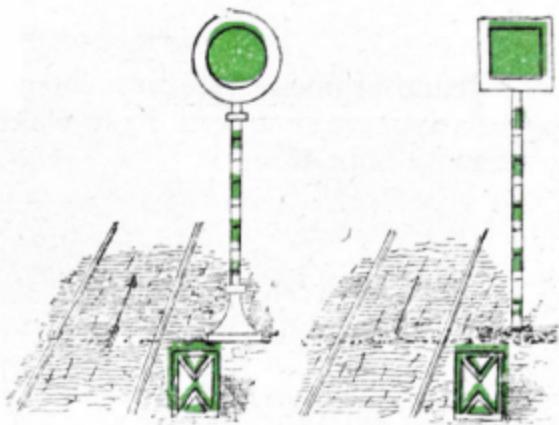
Bílé světlo vstříc vlaku.



20. „Pomalu.“

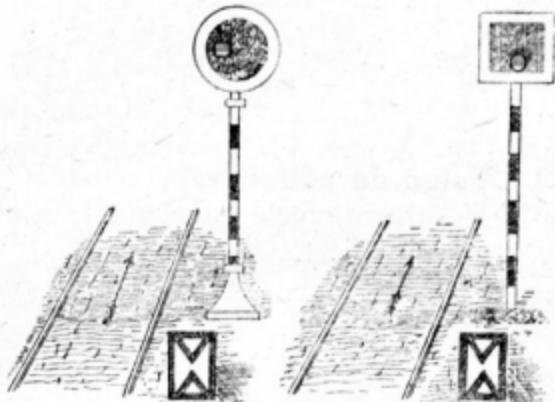
Z a d n e.

Zelená strana
terče vstříc vlaku.



Z a t m y.

Zelené světlo
vstříc vlaku.



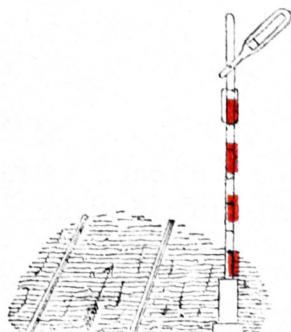
B. Návěstidla oddílová, vjezdová, cestová a
odjezdová.

21. „Volno“, nebo „volno směrem přímým“.

(U odjezdových návěstidel: „volno“, nebo „volno na první trať.“

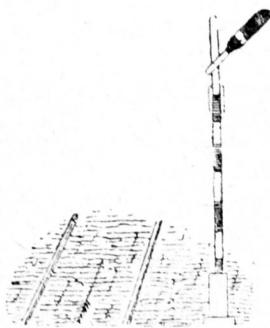
Z a d n e.

Jedno rameno stožárového návěstidla napravo ve směru jízdy vlaku zdviženo v úhl u 45° .



Z a t m y.

Jedno bílé světlo vstříc vlaku.

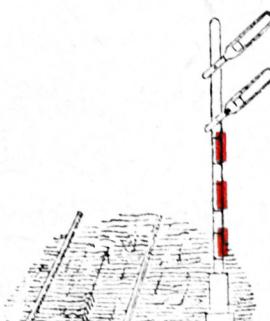


22. „Volno do odbočky.“

(U odjezdových návěstidel: „volno na druhou trať.)

Z a d n e.

Dvě ramena stožárového návěstidla napravo ve směru jízdy vlaku zdvižena v úhl u 45° .



Z a t m y.

Dvě bílá světla svisle pod sebou vstříc vlaku.

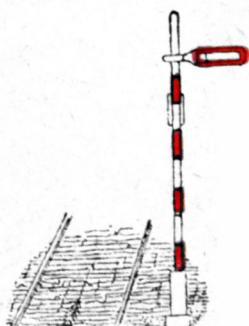


Každá další (druhá, třetí atd.) odbočka, nebo výjezd na další trať, vyjadřuje se buď na témže stožáru za dne dalším ramenem, za tmy dalším světlem bílým, svisle řaděným, nebo zvláštním stožárem návěštěním. Která trať pokládá se za první, druhou atd., oznámí ředitelství v doplňku jízdního řádu.

23. „Stůj.“

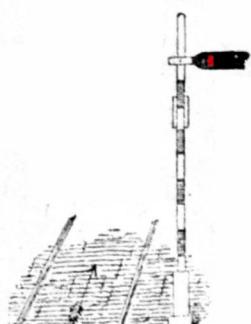
Z a d n e.

Rameno stožárového návěstidla ve vodorovné poloze napravo ve směru jízdy.



Z a t m y.

Červené světlo vstříc vlaku.

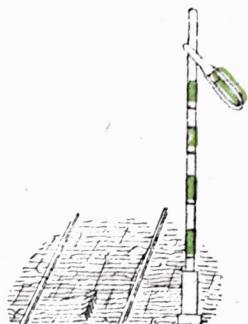


C. Stálá návěstidla „pomalu“ na trati.

24. „Pomalu.“

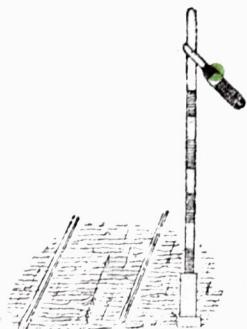
Za dne.

Rameno zeleno-bílé na návěstním stožáru napravo ve směru jízdy skloněno v úhlu 45° .



Za rmy.

Zelené světlo vstříc vlaku.

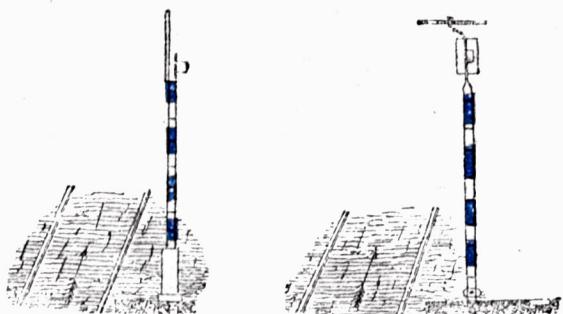


D. Seřadovací návěstidla.

25. „Posunování dovoleno.“

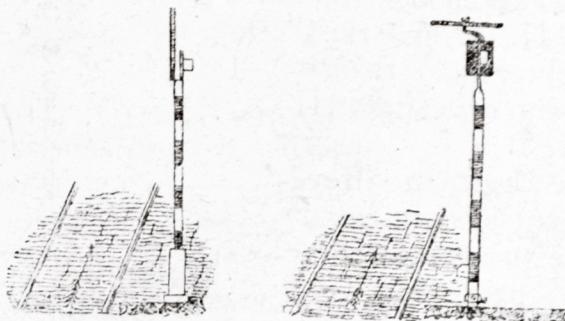
Za dne.

Čtverhranná deska obrácena ke kolejí nebo sklopena do vodorovné polohy.



Z a t m y.

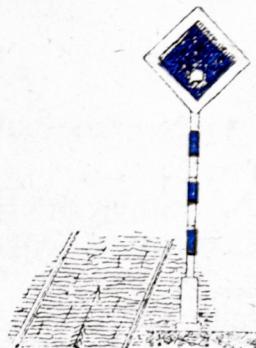
M dle bílé světlo podle potřeby v jednom nebo obou směrech jízdy.



26. „Posunování zakázáno.“

Z a d n e.

M od r á čtverhranná deska s bílým okrajem proti jednomu neb oběma směrům jízdy.

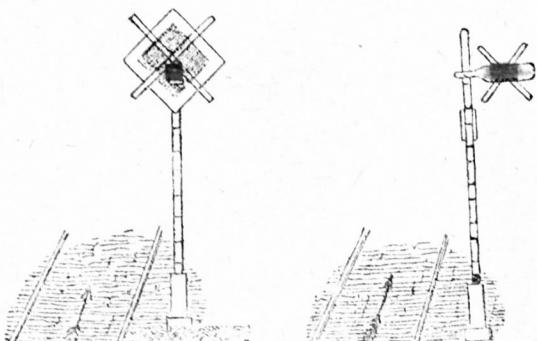


Z a t m y.

M od r é světla proti jednomu neb oběma směrům jízdy.



27. „Neplatnost“ některého stožárového návěstidla III A, B a D označuje se ležatým dřevěným křížem na návětním rameni nebo na terči.



K III. Nepřenosná návěstidla.

Článek 10.

Povšechná ustanovení.

(1) Nepřenosná návěstidla, uvedená pod A, B a C platí jen pro vlaky.

Návěstidla A a B mají platnost pro posunování jen tehdy, když stojíce na „volno“, zakazují, aby se posunovalo na kolejích, po kterých vlak pojede, jakož i na kolejích, jež se s těmito sbíhají.

Návěstidla seřaďovací (D) neplatí pro vlakovou dopravu.

(2) Kdy třeba dbáti postavení návěstidel A a B, jede-li vlak po nesprávné kolejí na dvoukolejně dráze, určují zvláštní předpisy služební a předpisy pro službu dopravní.

(3) Jakmile zpozoruje mužstvo vlaku návěst „stůj“, musí užítí všech vhodných prostředků, aby vlak zastavil ještě před návětí.

Vlak stojící před návěstidlem, které je v poloze „stůj“, smíjeti dále, buď když se návěst přemění ve „volno“ nebo když vlak obdrží spolehlivou zprávu, že může dálejeti.

Je-li však vlakové mužstvo již předem zpraveno ústně a obecným rozkazem, že návěstidlo je poroucháno, za tmy neosvětleno nebo že se určité návěstidlo nebude stavěti, nemusí vlak zastaviti, stojí-li u návěstidla zřízenec a dává-li ruční návěst 15. „volno“. Viz přílohu 3!

U oddílových a odjezdových návěstidel dává se ruční návěst „stůj“ (červený terč, červené světlo) i tehdy, když bylo mužstvo vlaku o závadě zpraveno a jízda vlaku není dovolena.

(4) Návěstí 22., „volno do odbočky“, užívá se jen u návěstidel, která jsou v závislosti na výměnách.

Přestavují-li se výměny z dálky (ústředně), musí být zařízen zvláštní závěr jízdních cest, který se nezruší pouhým postavením návěstidla do polohy „stůj“

U druh místních určí ministerstvo železnic, kde mají být postavena návěstidla A, B a D.

Článek 11.

Ustanovení o předzvěstech.

(1) Předzvěsti oznamují vlaku, zda příslušné návěstidlo stojí na „volno“ nebo na „stůj“.

(2) V základní poloze ukazují předzvěsti návěst 20., „pomalu“.

(3) Před každou předzvětí stojí ve vzdálenosti 1.5 m zelenobílá čtverhranná deska, zvaná „upozorňovadlo“.

(4) U porouchaných a za tmy neosvětlených předzvěstí nedávají se ruční návěsti.

(5) Předzvěst budiž postavena na „pomalu“, jakmile ji celý vlak minul.

Článek 12.

Ustanovení o návěstidlech oddílových.

(1) Oddílová návěstidla jsou postavena na začátku traťových oddílů, aby ukázala, zda smí vlak vjet do dalšího oddílu, či ne.

(2) Oddílová návěstidla ukazují v základní poloze „stůj“ (návěst 23.), není-li však hradlo nebo hláska dočasně (na př. v noci) strážníkem obsazena, ukazuje po tuto dobu návěst 21., „volno“.

(3) Oddílové návěstidlo musí být postaveno zpět do polohy „stůj“, jakmile strážník hradla nebo hlásky zjistil, že celý vlak minul příslušné návěstidlo u jeho stanoviště.

(4) Oddílová návěstidla mají býti viditelná na skutečnou brzdovou vzdálenost; nejsou-li na tuto vzdálenost viditelná, nutno před ně postaviti předzvěsti.

(5) *Ministerstvo železnic stanoví, mají-li se postaviti oddílová návěstidla na místní dráze.*

Článek 13.

Ustanovení o návěstidlech vjezdových.

(1) Návěstidla vjezdových (návěst 21. až 23.) užívá se před stanicemi, odbočkami dráhy, nákladišti a křižovatkami drah v úrovni kolejové.

Návěstidla vjezdová oznamují vlaku, smí-li vjeti do stanice, do nákladiště, na odbočku, přejeti křižovatku nebo ne, dále jede-li směrem přímým či do úchylky.

(2) Vjezdová návěstidla před stanicemi ukazují v základní poloze návěst 23. „stůj“, a smějí se postaviti na „volno“ (návěst 21. nebo 22.) pouze na vyzvání výpravčího vlaku jen tehdy, když se očekává vlak a byla uskutečněna všechna bezpečnostní opatření pro jeho vjezd do stanice.

(3) Vjezdová návěstidla před vlečkami (průmyslovými kolejemi) nebo před nákladištěm na širé trati, kde se vozy jen odstavují, stojí v základní poloze na „volno“ (návěst 21.).

(4) Návěstidlo vjezdové musí býti postaveno zpět do polohy „stůj“:

- a) ve stanicích bez zajišťovacího zařízení výměnového, jakmile vjízdějící vlak minе úplně vjezdové návěstidlo;
- b) ve stanicích se zajišťovacím zařízením výměnovým, když vlak minе všechny v jízdní cestě ležící a na vjezdovém návěstidle závislé výměny, přes něž jede proti hrotu, nebo když minul vjezdové návěstidlo a úplně zastavil.

Toto ustanovení platí též pro zpětné postavení stavěcí páky do základní polohy u návěstidel, jež se stavějí působením vlaku samočinně na „stůj“.

Je-li ohrožena bezpečnost, smí se postaviti vjezdové návěstidlo na „stůj“ kdykoliv.

(5) Návěstidla vjezdová musí být opatřena buď slyšitelným anebo viditelným, aneb obojím zařízením dozorčím, které oznamuje, je-li návěstidlo v poloze „stůj“.

Slyšitelná zařízení dozorčí (zvonítka) buděž ve stanicích tak zapiata, aby zvonila, když je vjezdové návěstidlo v poloze „stůj“.

Při zajišťovacích zařízeních budiž pokládáno za viditelné zařízení dozorčí také červené zaclonění okénka návěstního hradla na hradlovém přístroji a u mechanických návěstidel bez hradlového závěru poloha stavěcí páky, je-li páka na blízku dopravní úřadovny.

Jsou-li stavěcí páky návěstidel, která nejsou výměnárem viditelná, poblíž dopravní úřadovny, opatří se stanoviště výměnářů viditelným anebo slyšitelným dozorčím zařízením, a je-li třeba, též dopravní úřadovna dozorčím zařízením viditelným.

(6) Svévolné vypětí slyšitelných zařízení dozorčích je zakázáno.

Článek 14.

Ustanovení a návěstidlech cestových.

(1) Cestová návěstidla oznamují ve zvláštních případech jízdní cesty, jež nejsou vyznačeny přesně vjezdovým nebo odjezdovým návěstidlem, a musí být v závislosti na výměnách a vjezdových nebo odjezdových návěstidlech.

Závislost musí být taková, že návěstidlo cestové musí být postaveno na „volno“ dříve než návěstidlo vjezdové nebo odjezdové; na „stůj“ však může být postaveno kdykoliv, aniž by se tím umožnilo zrušení závérů jízdních cest.

(2) Cestová návěstidla ukazují v základní poloze „stůj“ (návěst 23.).

Článek 15.

Ustanovení o odjezdových návěstidlech.

(1) Odjezdová návěstidla ukazují, je-li výjezd pro vlak ze stanice volný a na kterou železniční trať.

(2) Ve stanici budiž postaveno tolik odjezdových návěstidel, kolik je výjezdových kolejí nebo skupin výjezdových kolejí. Každé odjezdové návěstidlo musí mít tolík ramen a za tmy tolík světel, kolik je možných výjezdů z té které kolejí nebo ze skupiny kolejí na železniční trati, které ze stanice vycházejí.

(3) Návěstidla odjezdová buďtež postavena tak, aby je vlakové mužstvo mohlo včas zpozorovat.

(4) V základní poloze ukazují odjezdová návěstidla návěst 23., „stůj“.

(5) Ve stanicích se zajišťovacím zařízením výměnovým smějí býti odjezdová návěstidla postavena na „stůj“ teprve tehdy, když vlak přejel všechny výměny, které leží v jízdní cestě a jsou na návěstidlech závislé.

Článek 16.

Ustanovení o stálých návěstidlech „pomalu“ na trati.

(1) Stálá návěstidla „pomalu“ označují místa na trati, na nichž vlaky musí jezdit stále pomalu.

(2) Stálá návěstidla „pomalu“ buďtež postavena ve vzdálenosti 400 m před místem, na němž vlak májeti pomalu, a to při jednokolejném provozu na obou stranách v pravo ve směru jízdy, při dvoukolejném provozu na okraji stezky vedle kolejí, po níž se má pomalujeti.

U místních drah se zmenšuje vzdálenost stanovená v bodu 2. na 200 m.

Nejezdí-li vlaky na místní dráze rychlostí přes 40 km. za hodinu, není tam třeba za tmy osvětlovati stálá návěstidla „pomalu“.

Článek 17.

Ustanovení o seřaďovacích návěstidlech.

(1) Seřaďovací návěstidla oznamují, zda smí nebo nesmí se posunovati v příslušném obvodu.

(2) Návěst 26. „seřaďování zakázáno“ užívá se též před stanicemi na vlečkách, na točnách, na konci kusých kolejí a

kolejích, opatřených výkolejkami a označuje místo, přes které se nesmí posunovati.

(3) Staničním řádem služebním se určuje, pro které koleje a v kterém směru platí návěstidla seřaďovací.

Článek 18.

Zadní světla nepřenosných návěstidel.

(1) U návěstidel, uvedených pod A a B, budiž vyříznuta malá kruhová plocha na zadní straně svítilny, aby bylo viděti i ze zadu, že světlo hoří.

Vidí-li výpravčí, výměnář, strážník trati atd., návěstidlo zpředu, nebo nevidí-li ho vůbec, není tohoto opatření třeba.

(2) Je-li třeba u návěstidla vjezdového, aby se zjistila jeho poloha, musí svítilna za tmy ukazovati dozadu v poloze návěstidla na „stůj“ jedno plné malé světlo, v poloze „volno“ hvězdové světlo (viz bod 1.). Plné mdlé světlo je předepsáno jen tehdy, vidí-li výpravčí nebo výměnář vjezdové návěstidlo zezadu. Není ho však zapotřebí, je-li návěstidlo závislé na výměnách, je-li pod hradlovým závěrem anebo obsluhuje-li je výpravčí sám.

Výjimky určí ředitelství.

Článek 19.

Neplatnost a poruchy nepřenosných návěstidel.

(1) Nejsou-li návěstidla, uvedená pod A, B a D ještě v činnosti, nebo byla-li vzata z činnosti, buďtež opatřena návěstí 27., a to návěstidla, uvedená pod A, v poloze „pomalu“, návěstidla, vyznačená pod B, v poloze „stůj“ a návěstidla, uvedená pod D, v poloze „seřaďování zakázáno“.

Za tmy se neplatná návěstidla neosvětlují.

Tato návěstidla smějí se vzít z činnosti jen na rozkaz ředitelství; mužstvo vlaků budiž vždy zpraveno o neplatnosti návěstidel ústně a obecným rozkazem již ve stanici výchozí nebo dispoziční.

(2) Porouchá-li se nebo nemůže-li se postavit pro vlak některé z návěstidel, uvedených pod B a

D, nebudíž ani za tmy osvětleno ani návěstí 27. opatřeno; u jeho stanoviště musejí se však dávati ve dne i za tmy příslušné návěsti ručními pomůckam návěštním, jak v čl. 10., bodě 3. uvedeno.

U předzvěstí nebuděte tyto ruční návěsti dávány.

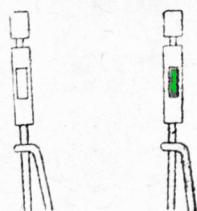
Každé porouchané návěstidlo uvede se v základní polohu, možno-li tak učiniti bez poškození.

Porouchá-li se předzvěst, návěstidlo oddílové, vjezdové, cestové neb odjezdové, budiž to sousedním stanicím spolehlivě oznámeno, aby mohly uděliti příslušné rozkazy mužstvu vypravovaných vlaků.

E. Výměnová návěstidla.

28. „Poloha výměny pro jízdu směrem přímým“ (příznivější).

U výměn úplně zabezpečených nebo spolehlivě zamčených stojatý bílý obdélník naproti oběma jízdním směrům; u výměn neúplně zabezpečených nebo spolehlivě nezamčených při jízdě proti hrotu stojatý obdélník zelený, při jízdě po hrotu stojatý obdélník bílý.

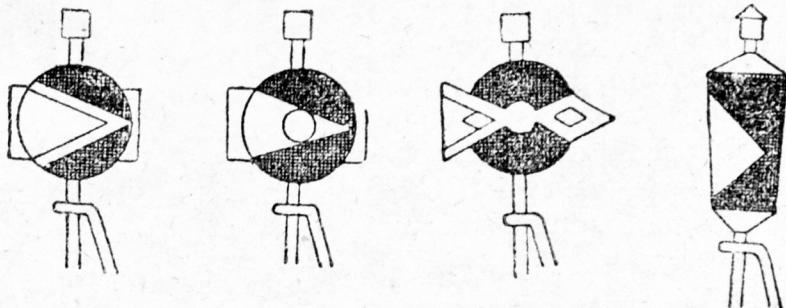


Které výměny pokládáme za úplně zabezpečeny a které za spolehlivě zamčeny, vidno z dopravních předpisů č. XIX. čl. 107., bodu 7.

29. „Poloha výměny do odbočky“ (směru nepříznivějšího).

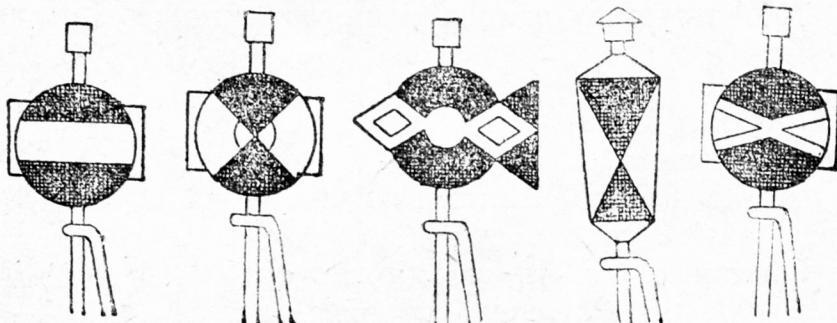
a) při jízdě proti hrotu:

bílý šíp v černém poli; hrot šípu naznačuje směr, kterým kolej odbočuje.



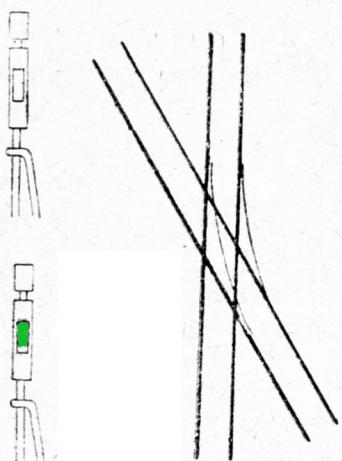
b) Při jízdě po hrotu:

souměrný obrazec bílé barvy v černém poli.



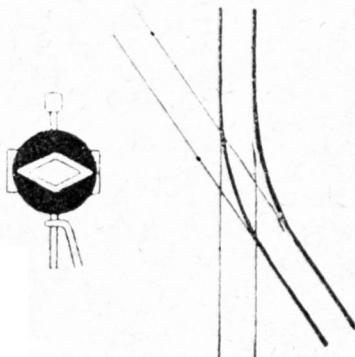
30. „Poloha výměny křížovatkové (anglické) o jednom přestavovadle ve směrech přímých.“

U výměn úplně zabezpečených nebo spolehlivě zamčených stojatý bílý obdélník naproti oběma jízdním směrům; u výměn neúplně zabezpečených nebo nezamčených spolehlivě stojatý zelený obdélník naproti oběma jízdním směrům.



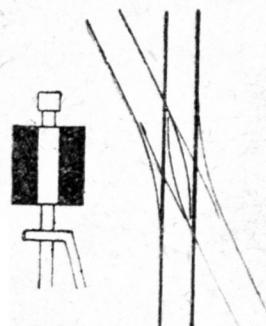
31. „Poloha výměny křížovatkové (anglické) o jednom přestavovadle do obou odboček.“

Bílý dvojitý šíp v černém poli proti oběma jízdním směrům.



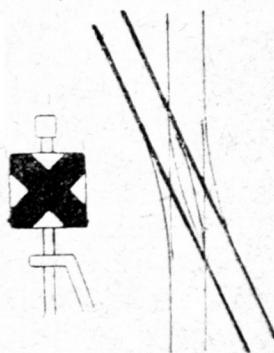
32. Poloha výměny křížovatkové (anglické) o dvou přestavovadlech pro jízdu směrem hlavním.“

Stojatý bílý obdélník v černém poli.



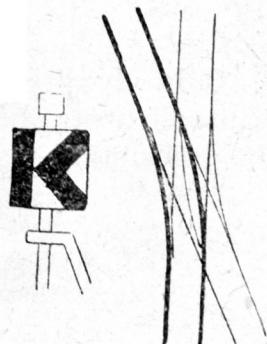
33. „Poloha výměny křížovatkové (anglické) o dvou přestavovadlech pro jízdu směrem vedlejším.“

Černý kříž v bílém poli.



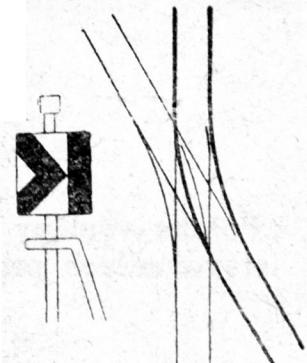
34. „Poloha výměny křížovatkové (anglické) o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky v levo.“

Černý šíp hrotom nalevo v bílém poli.



35. „Poloha výměny křížovatkové (anglické) o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky v pravo.“

Černý šíp hrotom napravo v bílém poli.



Poznámka. Návěstidla u výměn křížovatkových mohou ukazovat u návěsti 33. až 35. též bíle v černém poli.

Za směr hlavní pokládáme onen, který souhlasí se směrem hlavní kolejí ve stanici.

F. Označení vodního jeřábu.

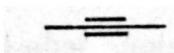
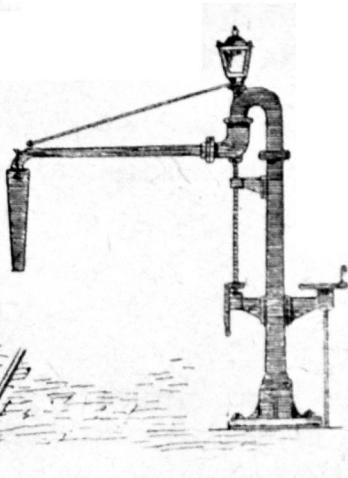
36. „Poloha ramena vodního jeřábu.

Z a d n e.

Žádné zvláštní znamení.

Z a t m y.

V základní poloze světlo bílé, v příčné poloze světlo modré bílé.



IV. Návěstidla na vozidlech.

A. Označení začátku vlaku.

37. „Na dráze jednokolejně.“

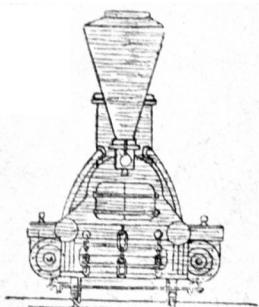
38. „Na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po správné kolejí.“

Z a d n e.

Žádné zvláštní znamení.

Z a t m y.

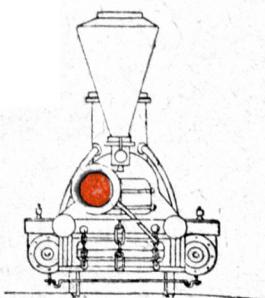
Jedna svítilna s reflektorem s bílým světlem vpředu na stroji.



39. „Na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po nesprávné kolejí.“

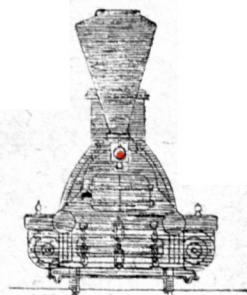
Z a d n e.

Červený terč s bílým okrajem napřed na stroji.



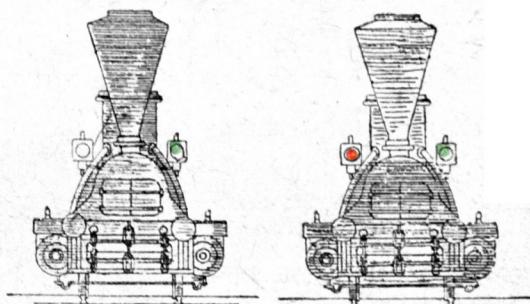
Z a t m y.

Jedna svítilna s červeným světlem na stroji.



40. „Na trati dvou souběžných drah, prohlášené za trať druhou.“

Mimo návěsti 37, 38 nebo 39 ještě jedna svítilna ve směru jízdy vlevo, svítící světlem zeleným.

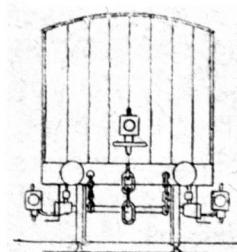
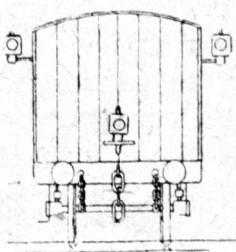


B. Oznámení konce vlaku.

41. „Koncové návěstí na dráze jednokolejně i dvoukolejně.“

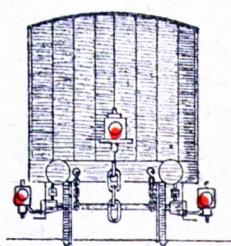
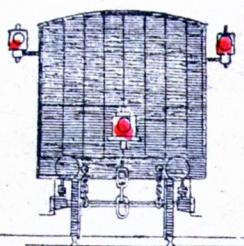
Z a d n e.

Uprostřed zadní stěny posledního vozu a na obou podélných stranách po jedné svítilně; postranní svítilny visí výše nebo níže než svítilna prostřední.



Uprostřed zadní stěny posledního vozu jedna svítílna se světlem červeným a výše nebo níže na obou podélných stranách po jedné svítílce se světlem červeným do zadu a bílým dopředu.

Za t m y.



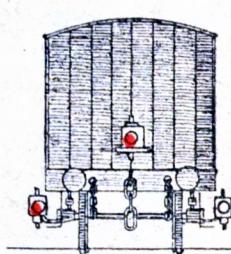
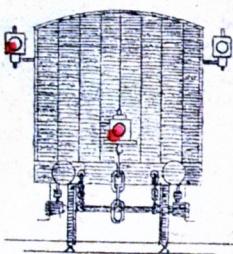
42. „Koncová návěst na jednokolejně nebo dvoukolejně trati dvou souběžných drah, prohlášené za traf druhou.“

Za d n e.

Návěst 41.

Za t m y.

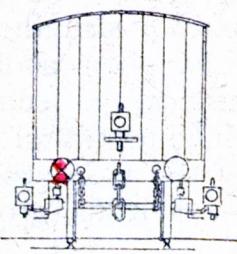
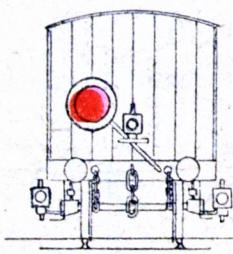
Uprostřed zadní stěny posledního vozu jedna svítílna se světlem červeným a výše nebo níže na podélných stranách vozu napravo svítílna se světlem bílým, nalevo svítílna se světlem červeným. Obě postranní svítílny ukazují do předu světlo bílé.



43. „Koncová návěst, oznamující, že pojede mimořádný vlak týmž směrem.“

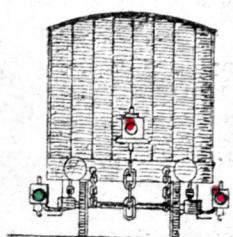
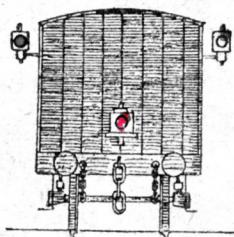
Za d n e.

Mimo návěsti 41 nebo 42 ještě na zadní stěně posledního vozu dla červený terč s bílým okrajem nebo červeno-bílý povlak na levém nárazníku.



Z a t m y.

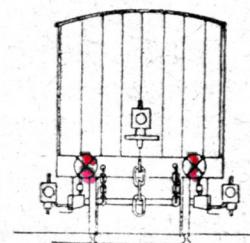
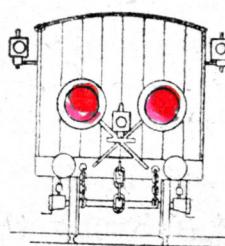
Levá postranní svítitla koncové návěsti ukazuje do zadu zelené světlo.



44. „Koncová návěst, oznamující, že pojede mimořadný vlak směrem opačným.“

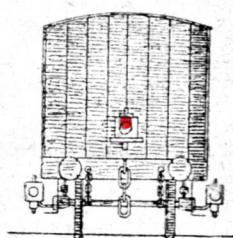
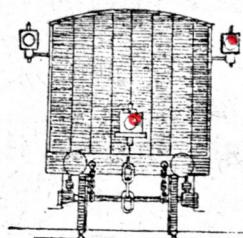
Z a d n e.

Mimo návěsti 41 nebo 42 ještě dva červené terče s bílými okraji na zadní stěně posledního vozidla nebo dva červeno-bílé povlaky na jeho náraznících.

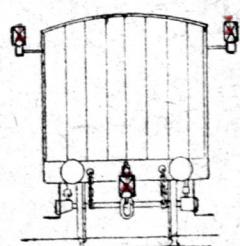


Z a t m y.

Levá postranní svítitla koncové návěsti ukazuje dozadu bílé světlo.



U vlaků, které jezdí jen za dne, možno použíti, není-li třeba se obávat mlhy, místo koncových svítilek, čtverhranných, červeno-bíle natřených desek o velikosti návěštních svítilek.



Poznámka: Postranní svítily (deskы) mohou být výjimečně na předposledním voze, je-li u vlaku vůz vlečný, na němž nelze upevniti svítily.

Stroje jedoucí samotny (motorové vozy) musí mítí návěsti předepsané pro vlaky.

U drah místních označuje se konec vlaku jen dvěma svítily nebo červeno-bílými deskami, a to uprostřed zadní stěny posledního vozu a na podélné straně, na straně strojvůdcově.

Jede-li samotný stroj na místní dráze, stačí, má-li vpředu na stroji svítilnu s reflektorem s bílým světlem a vzadu jednu svítilnu se světlem červeným.

Vlaky, které jezdí na trati dvou souběžných drah, prohlášené za trat druhou, mají na místní dráze v předu i vzadu návěsti předepsané pro hlavní dráhy.

45. „Návěst na stroji postrkovém.“

Vpředu uprostřed směrem k vlaku jedno světlo bílé a vzadu jedno světlo červené.

Bílého světla na postrkovém stroji směrem k vlaku není třeba, je-li stroj na vlak přivěšen.

Článek 20.

Užívání návěstí pro dopravu vlaků mimořádných.

(1) Mimořádné vlaky ohlašují se zřízencům návěstmi na vlačích. K tomu používá se pravidlem vlaku, který jede stejným směrem přímo před vlakem, jenž se má hlásiti. Výjimečně může se též použíti vlaku směru opačného.

(2) Rychlíku budiž užíváno pro oznamování mimořádných vlaků jen tehdy, jede-li rychlík sám ve dvou nebo více dílech, nebo jede-li mimořádný jiný rychlík přímo za ním.

(3) Návěstmi 43. a 44. se neohlašují vlaky pravidelné, t. j. denně jezdící a vlaky jedoucí ze stanice jen na určité místo trati.

C. Návěstidla na vozidlech.

46. „Návěst pro stroj seřadovací.“

Z a d n e.

Žádné zvláštní znamení.

Z a t m y.

Napřed i vzadu po jedné svítile s modrým světlem.

47. „Návěst na vozících a drezinách.“

Z a d n e.

Žádné zvláštní znamení.

Z a t m y.

- a) Na dvoukolejně dráze při jízdě po správné kolejí vpředu světlo bílé vzadu červené;
- b) na dvoukolejně dráze při jízdě po nesprávné kolejí vpředu světlo červené, vzadu bílé;
- c) na jednokolejně dráze nebo na dvoukolejně dráze při provozu jednokolejném vpředu i vzadu světlo červené;
- d) na dvoukolejně dráze při jízdě po uzavřené kolejí vpředu i vzadu světlo bílé.

48. „Návěst na vlacích pracovních.“

Vlaky pracovní mějtež zpravidla návěsti jako ostatní vlaky.

Jezdí-li vlak pracovní na uzavřené kolejí dvoukolejně dráhy, musí mít za dne návěsti obyčejné, za tmy však, aby nerušil vlaků na volné kolejí, na začátku dvě a na konci tři bílá světla.

49. „Návěsti pro výkony poštovní.“

Pošta nechť vyvěší po čas svých výkonů u vlaků ve stanicích a zastávkách za dne m o d r ý praporek, za tmy trojsvitnou svítilnu se světlem m o d r ý m.

Na místních drahách se této návěsti neužívá.

V. Návěsti vlakového mužstva.

a) Návěsti strojního mužstva parní píšťalou.

50. „Pozor!“

Dlouhé zapísknutí.

51. „Zabrzděte úplně!“

Aspoň trojí krátké zapísknutí rychle za sebou.

52. „Přitáhněte brzdy mírně!“

Krátké zapísknutí.

53. „Povolte brzdy úplně!“

Jedno dlouhé a dvě krátká zapísknutí.

54. „Povolte brzdy mírně!“

Jedno dlouhé a jedno krátké zapísknutí.

55. „Svolávání traťových zřízenců.“

Několik tahlých, střídavě vyšších a nižších zvuků.

b) Návěsti mužstva vlak provázejícího.

56. „Nastupte na místa!“

Mírně dlouhé zahvizdnutí na píšťalku.

57. „Pohotoví k odjezdu.“

Z a d n e.

Zdvížení návěštího praporku nebo jedné paže.

Z a t m y.

Zdvížení návěští svítily se světlem bílým.

58. „Odjezd.“

Dlouhé zatroubení.

59. „Vpřed!“ (komínem stroje vpřed).

Dlouhé zahvizdnutí na píšťalku, mimo to:

Z a d n e.

Návěští praporek se zdvihá a spouští svisle.

Z a t m y.

Návěštní svítilna s bílým světlem se zdvihá a spouští svisle.

60. „Vzad!“ (komín stroje vzad).

Dvojí krátké zahvizdnutí na píšťalku mimo to:

Z a d n e.

Mávání návěštním praporkem vodorovně sem a tam.

Z a t m y.

Mávání svítilnou se světlem bílým vodorovně sem a tam.

61. „Pomalu.“

Několik dlouhých zvuků trubkou nebo píšťalkou; mimo to drží se za dne praporek klidně paží skloněnou šikmo dolů, za tmy svítilna se světlem bílým směrem ke stroji.

62. „Stůj!“

Několik krátkých zvuků trubkou nebo píšťalkou, mimo to se krouží praporkem, za tmy svítilnou se světlem bílým.

63. „Vlak se přetřhl.“

V e s t a n i č n í m o b v o d ě střídavě dlouhý a krátký zvuk trubkou nebo píšťalkou vícekrát opakován; n a t r a t i střídavě dlouhý a krátký zvuk trubkou nebo píšťalkou vícekrát opakován a mimo to se zdvihá a spouští praporek svisle, za tmy svítilna s bílým světlem.

64. „Pozor!“

Zatažení za návěštní provazec, čímž zapískne parní píšťala.

Na místních drahách není návěštní provazec předepsán.



VI. Návěstidla pro službu posunovačů.

65. „Vpřed!“ (komínem stroje vpřed).

Dlouhé zahvizdnutí na píšťalku, mimo to:

Z a d n e.

Návěštní praporek se zdvihá a spouští svisle.



Z a t n i y.

Návěštní svítilna s bílým světlem se zdvihá a spouští svisle.



66. „Vzad!“ (komínem stroje vzad).

Dvojí krátké zahvizdnutí na píšťalku, mimo to:

Z a d n e.

Mávání návěštním praporkem vodorovně sem a tam.



Z a t m y.

Mávání návěstní svítilnou s bílým světlem vodorovně sem a tam.



67. „Pomalu.“

Několikrát dlouhé zahvizdnutí na píšťalku, mimo to:
Z a d n e

Návěstní praporek drží se klidně šikmo dolů paží skloněnou.



Z a t m y.

Návěstní svítilna se světlem bílým drží se ve výši.



68. „Stůj!“

Několikrát krátké zahvizdnutí na píšťalku, mimo to:
Z a d n e.

Krouží se rozvinutým návěstním praporkem.



Z a t m y.

Krouží se návěstní svítilnou s bílým světlem.

**69. „Odraz.“**

Jedno dlouhé a jedno krátké zapísknutí na píšťalku, mimo to praporkem nebo svítilnou rychle dávaná návěst 65., „vpřed“, nebo 66., „vzad“.

V y s v ě t l e n í. Pro pojem „vpřed“ a „vzad“ je směrodatné postavení stroje, u motorových vozů stanoviště řidičovo, nehledíc k tomu, zda se vozy táhnou, stojí nebo zároveň táhnou i tlačí, nebo zda jedou stroje (motorové vozy) bez vozů.

Článek 21.**Ustanovení o návěstích pro službu posunovačů.**

(1) Při posunování strojem buďtež dávány návěsti tak, aby je strojvedoucí buď sám viděl, nebo přijímá-li návěsti zřízenec od zřízence, aby jim strojvedoucí dobře a bez pochybnosti rozuměl.

(2) Návěstí pro službu posunovačů užívají podle potřeby i průvodčí vlaků.



VII. Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci počíná nebo končí.

70. „Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci počíná.“

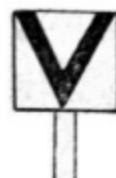
Cerný šíp v bílém poli hrotem nahoru.



Svítidla umisťuje se ve výši sklonovníků 100 m před místem, kde se práce postrku počíná.

71. „Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci zastavuje.“

Cerný šíp v bílém poli hrotem dolů.



Svítidla umisťuje se tam, kde se práce postrkového stroje končí.

VIII. Návěstí trubkou při posunování ve stanicích kde se výměny stavějí ústředně.

a) Návěsti dávané řidičem posunování.

72. „Oznámení kolejí“:

kolej čís. 1.: jeden dlouhý zvuk (—)

kolej čís. 3.: jeden dlouhý a jeden krátký zvuk (— .)

kolej čís. 5.: jeden zvuk dlouhý a dva krátké (— . .)
atd.

kolej čís. 2.: dva dlouhé zvuky (— —)

kolej čís. 4.: dva dlouhé zvuky a jeden krátký (— — .)

kolej čís. 6.: dva dlouhé a dva krátké zvuky (— — . .)
atd.

kolej čís. 10.: tři dlouhé zvuky (— — —)

kolej čís. 11.: tři dlouhé a 1 krátký zvuk (— — — .)

kolej čís. 12.: tři dlouhé a dva krátké zvuky (— — — . .) atd.

73. „Vozidla minula námezník.“

Dva krátké zvuky (. .).

b) Návěsti dávané hradlářem:

74. „Výměny jsou přestaveny.“

Jeden krátký zvuk (.).

75. „Zastavte!“

Jeden dlouhý a dva krátké zvuky, čtyřikrát opakovány (— . . — . . — . . — . .).

76. „Uvolněte vjezdové (výjezdové) koleje!“

Jeden dlouhý zvuk (—) dává hradlář na stanovišti směrem k začátku dráhy před příjezdem (odjezdem) vlaku.

Dva dlouhé zvuky (— —) dává hradlář na stanovišti směrem ke konci dráhy před příjezdem (odjezdem) vlaku.

Ústí-li do stanice připojné trati, určí ředitelství počet dlouhých zvuků pro každou trať a oznámí v doplňku jízdního řádu.

Ředitelství ustanoví též v doplňku jízdního řádu, ve kterých stanicích se má užívat návěsti 72. až 74. Návěsti 75. a 76. dávají se ve všech stanicích. Za větru nebo za jiných nepříznivých okolností, buďtež dávány i návěsti 72. až 74. ve všech stanicích.

Poznámka: Mimo návěsti 74. až 76. dává hradlář vlaku trubkou návěst 63., „vlak se přetrhl“ a návěst 62., „stůj“.

1. příloha předp. č. XXII čl. 2.

Návěštní pomůcky.

Služební obor	má tyto návěštní pomůcky	
	za dne	za tmy
Výpravčí	pištalku	pištalku a ruční návěštní svítilnu se 4 bílými skly
Výměnář	pištalku, návěštní praporek a ruční návěštní terč na jedné straně červený na druhé bílý; mimo to jeden ruční návěštní terč na jedné straně bílý s černým okrajem, na druhé (zadní) straně celý bílý	pištalku a ruční návěštní svítilnu s jedním zeleným a třemi bílými skly. Mimo to svítilnu jen s jedním červeným sklem (tři stěny jsou plechem zacínány) na krytí nebezpečných míst. Ježto se tato svítilna rozžihá jen, je-li třeba, musí mít i obě svítily stejně rozměry, aby lampa mohla být vsunuta z jedné svítily i do svítily druhé. Mimo to 4 třaskavky. Každý výměnář ve stavědle má návěštní trubku.
Posunovač	pištalku a návěštní praporek	pištalku a ruční návěštní svítilnu se čtyřmi bílými skly.
Strážník tratí a hlídač závor	Ridič posunování v oněch stanicích, kde se stavějí výměny ústředně, návěštní trubku.	návěštní pištalku, na dvoukolejných tratích sedm, na jednokolejných pět ručních návěštních svítilek s jedním sklem, tak zařízených, aby se dala bílá, červená a zelená skla podle potřeby vystřídati. Náhradní skla. Mimo to 4 třaskavky.

Služební obor	má tyto návěští pomůcky	
	za dne	za tmy
Obcházkář	pišfalku a návěští praporek	pišfalku, ruční návěští svitilnu tak zařízenou, aby se dala bílá, zelená a červená skla po dle potřeby vystřídati. Pak nahradní skla.
Mimo to 4 třaskavky.		
Strážník u hradlových stanovišť a hlásek	pišfalku, návěští praporek a jeden návěští terc, na jedné straně bílý s černým okrajem, na druhé (zadní) straně celý bílý.	návěští pišfalku, na jedné kolejnýcn tratiči 2, na dvou kolejných tratičích dle potřeby 3 ruční svitiny s jedním sklem, tak zařízené, aby se dala bílá, červena a zelená skla podle potřeby vystřídati. Pak nahradní skla.
Mimo to 4 třaskavky.		
Vlakvedoucí a návěštík	pišfalku a návěští praporek	pišfalku a ruční návěští svitilnu se 4 bílými skly.
Mimo to 4 třaskavky. Vlakvedoucí vždy, návěštík jen u vlaku s postrkem, návěští trubku. Návěštík pak 2 návěští povlaky na nárazníky a potřebné množství bílých, zelených a červených nahradních skel.		
Průvodčí vlaků	pišfalku a návěští praporek	pišfalku a ruční návěští svitilnu se čtyřmi bílými skly; průvodčí u osobních vlaků, kteří prohližejí jízdenky, mimo to náprsní svitilnu.
Onen průvodčí, jenž brzdí místo vlakvedoucího první vůz za strojem, návěští trubku.		

Aby každá stanice mohla dávati kdykoli návěst „stůj“, musí býti opatřena vhodnými návěštními pomůckami (terči na jedné straně bílými, na druhé červenými, návěštními svítilnami, třaskavkami, skly atd., dále musí býti v dopravní úřadovně jedna svítilna s jedním červeným sklem, nebo svítilna, do níž lze zasunouti červené, vždy pohotově jsoucí, sklo.

Oni strážníci, kteří mají na určitém stanovišti očekávati mimojetoucí vlaky, nechť stojí obráceni čelem k boku vlaku, držice kolmo připažený návěštní praporek. Nejde-li o návěst „volno“, budiž svítilna s bílým světlem držena sklem proti boku vlaku. Třaskavky, uložené v pouzdře, dlužno míti u sebe.

Všechny terče, pokud nejsou překlopné, musejí míti v souhlase s barvou kotouče, červeně nebo zeleně natřené násady. Jedna strana terče, po obou stranách bílého, budiž opatřena černým okrajem, barevné plochy terčů bílým okrajem zšíří $\frac{1}{4}$ poloměru terče; zadní strany jsou celé bílé.

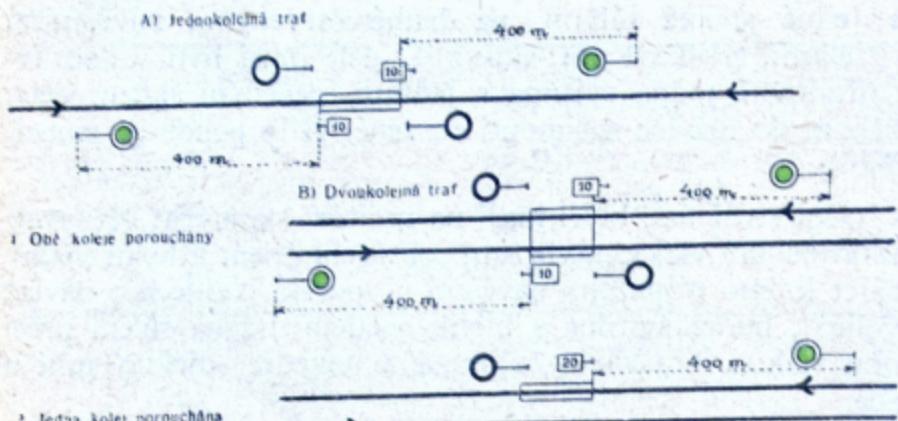
Terč u výpravny opatřte podstavcem (křížem) a skobou k zavěšení svítily.

Strážníci trati musí míti u svého stanoviště jeden terč červeno-bílý; ostatní červeno-bílé terče umístí na čelní stěně, zeleno-bílé a bílo-bílé na postranní stěně služební místnosti, obráceny barevnou plochou ke zdi.

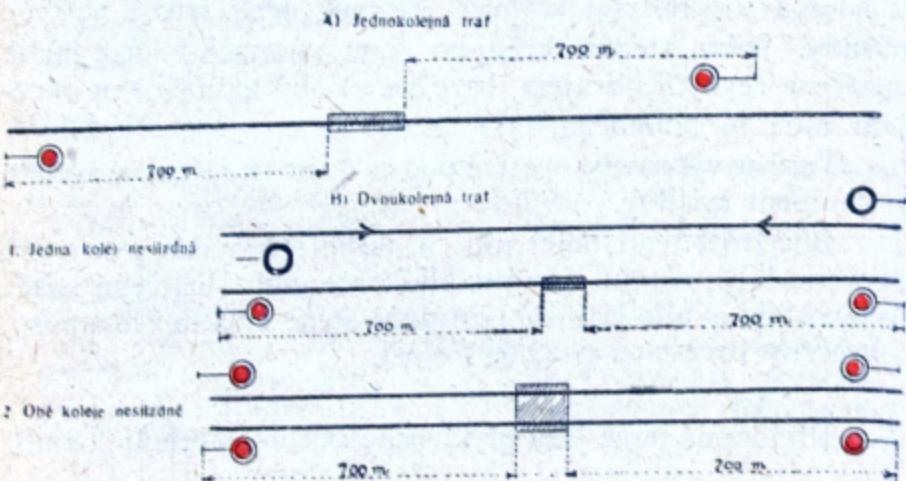
Překlopné terče jsou překlopeny zelenou plochou dovnitř.

Jsou-li při službě, rozdělené na závorářskou a obchůzkářskou službu, stanoviště strážníků závor od sebe více než 4 km. vzdálena, nebo není-li téctho strážníků vůbec a vzdálenost stanic je větší nežli 4 km., budiž zřízena na trati jedna úschova návěštních pomůcek, předepsaných pro strážníky trati. Tato úschova budiž umístěna, pokud možno, při některém obydleném domku na trati. Udržováním uložených pomůcek návěštních, zvláště svítilem a materiálu osvětlovacího, budiž pověřen příslušný obchůzkář.

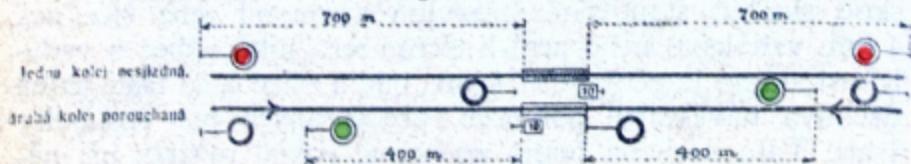
Označení porouchaných a nesjízdných míst na trati. I. Návěst „pomalu“.



II. Návěst „stůj“.



III. Návěst „pomalu“ a „stůj“.



Poznámka. Nemá-li strážník potřebných terčů, vyžádá si jich od traťmistra.

3. příloha k předp. čís. XXII. čl. 10.

**Jak mají se zachovati staniční zřízenci a vlakové mužstvo,
porouchá-li se návěstidlo vjezdové, směrové nebo
vzdálenostní.**

Vjezd do stanice je	Vlakové mužstvo			
	bylo zpraveno		nebylo zpraveno	
	o poruše návěstidla			
	Jaké návěsti dá zřízenec stojící u návěstidla?	Jak se zachová vlakové mužstvo?	Jaké návěsti dá zřízenec stojící u návěstidla?	Jak se zachová vlakové mužstvo?
zákázán	Zřízenec se nevysílá k návěstidlu; je-li však porouchané návěstidlo v poloze „volno“ vyšle se tam zřízenec, aby vlak zastavil	zastaví vlak u návěstidla	zřízenec dá návěst 17., „stůj“ a vyrozumí vlakové mužstvo o poruše návěstidla	zastaví vlak před návěstidlem
dovolen	dá návěst 15. „volno“	jede dále, aniž by vlak zastavilo, řídic se ručními návěstmi	dá návěst 17., „stůj“ a zpravi vlakové mužstvo, že návěstidlo je poroucháno a vjezd do stanice dovolen	zastaví vlak u návěstidla a pokračuje v jízdě teprve na ústní příkaz.

Světla porouchaných návěstidel musí být ihned zhasnuta a návěstidlo postaveno, možno-li tak učiniti bez poškození do základní polohy „stůj“.

Na tratích, opatřených telefony, smí výpravčí vlaku přikázati strážníkovi trati, jehož stanoviště nemí vzdáleno od návěstidla více než 50 m, aby dal ruční návěsti u porouchaného návěstidla vjezdového nebo vzdálenostního. Rozkaz musí být dán pro každý vlak zvlášť. Strážníci trati, jichž možno použítí k tomuto účelu, uvedeni jsou v doplňku jízdního řádu.

Poznámka: U odjezdových a oddílových návěstidel postupuje se týmž způsobem, je-li jízda dovolena.

Není-li jízda dovolena, dá zřízenec vždy návěst 17. „stůj“, beze zřetěl, zda bylo mužstvo vyrozuměno nebo ne.

Přídavek.

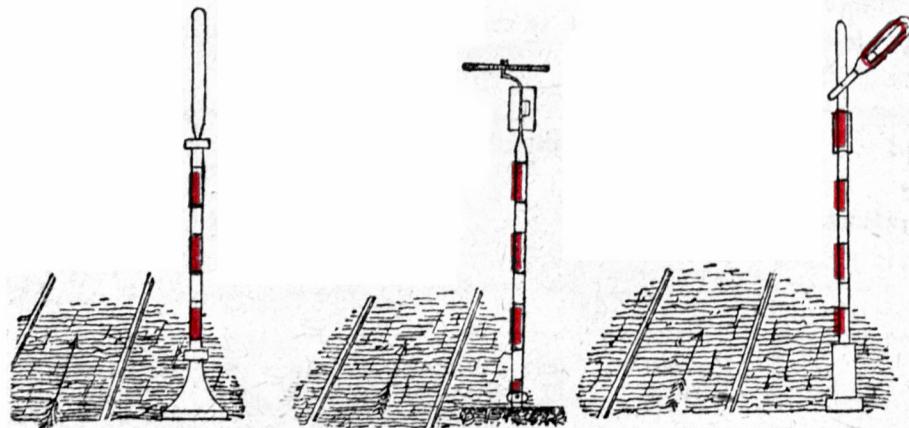
Ustanovení tohoto přídavku platí jen tam, kde není dosud návěstidel vjezdových s předzvěstmi.

I. Návěstidla vzdálenostní.

77. „Volno.“

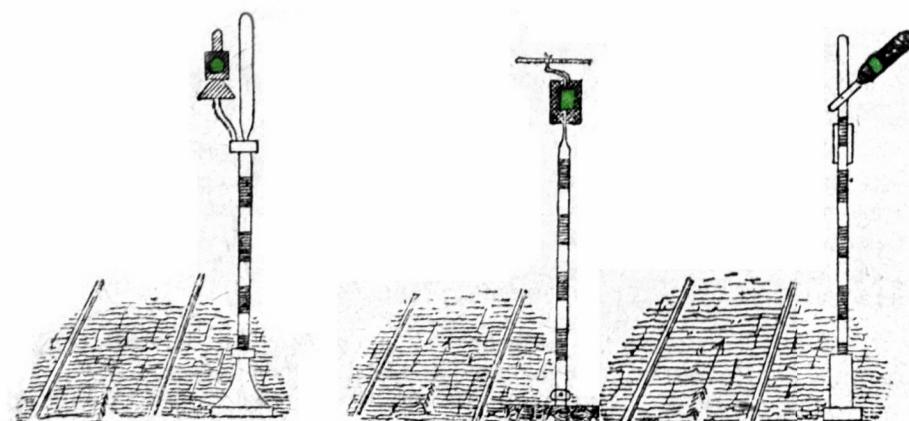
Zadne.

Plocha červeného terče buď obrážena ke kolejím, nebo položena vodorovně, nebo rameno stožárového návěstidla zdviženo v úhlu 45° ve směru jízdy v pravo.



Zatmy.

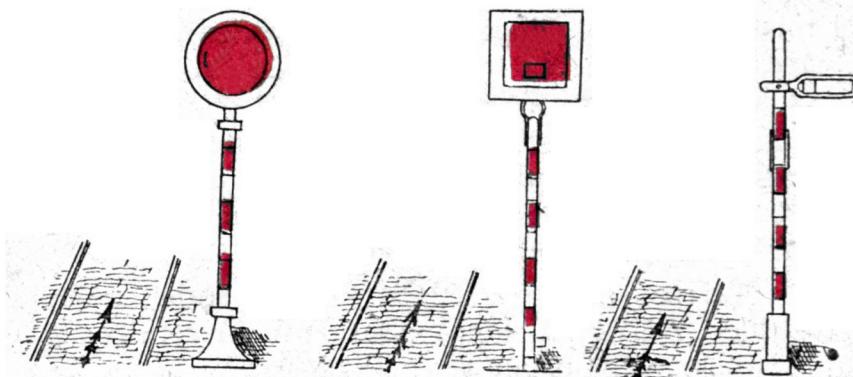
Zelené světlo vstříc vlaku.



78. „Stůj!“

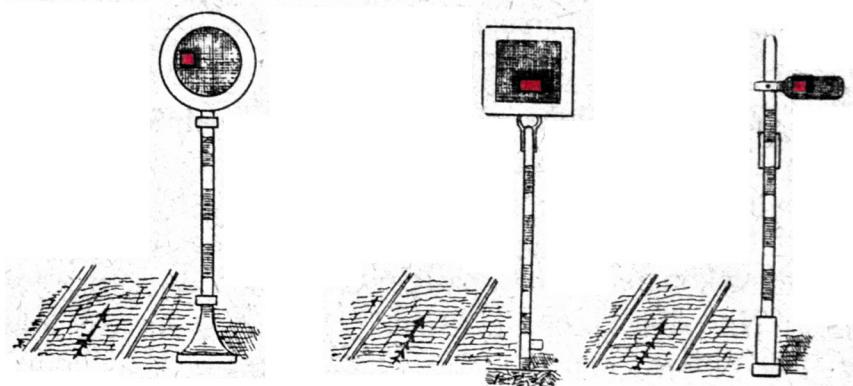
Z a d n e.

Plocha červeného terče vstříc vlaku, nebo rameno stožárového návěstidla vodorovně vpravo směrem jízdy.



Z a t m y.

C ě r v e n ě světlo vstříc vlaku.



C l á n e k 22.

Ustanovení o návěstidlech vzdálenostních.

- (1) Vzdálenostní návěstidla ukazují vlaku, zda smí vjeti do stanice, či nikoli; u odboček a křízovatek drah, zda smí nebo nesmí se přejeti místo, které toto návěstidlo kryje.
- (2) Návěstidla vzdálenostní jsou postavena před stanicemi, u křízovatek drah v úrovni kolejí a u odboček.

Ústí-li několik odboček do jedné trati, musí býti postaveno pro každou traf zvláštní návěstidlo před místem, kde se trati sbíhají.

(3) Vzdálenostní návěstidla jsou postavena zpravidla 500 m před nejkrajinjší vjezdovou výměnou staniční, nebo před místem stanice, odbočky dráhy nebo křižovatky, které má návěstidlo krýti. Na trati s větším stoupáním může se tato vzdálenost snížiti až na 300 m.

Vzdálenostní návěstidla mají býti viditelná s vlaku na vzdálenost 400 m. Nejsou-li viditelná na 400 m, budíz vzdálenost 500 m zvětšena nejméně o tolik, o kolik je viditelnost skutečně dosažitelná menší než 400 m.

(4) Potřeba zadního světla u vzdálenostních návěstidel a návěstidel směrových, která nahražují návěstidla vzdálenostní, řídí se podle ustanovení čl. 18.

(5) Pro vlečné (průmyslové) kolejí na širé trati platí ustanovení čl. 13. a 31.

(6) *Na místních drahách určuje ministerstvo železnic, zda se mají vzdálenostní návěstidla postaviti.*

Článek 23.

Základní poloha návěstidel vzdálenostních.

(1) Vzdálenostní návěstidla před stanicemi ukazují v základní poloze návěst 78., „stůj“, a přestavují se na „volno“ (návěst 77.) jen tehdy, očekává-li se příjezd vlaku a jsou-li vykonána nutná opatření pro jeho bezpečný vjezd.

(2) Na odbočkách a křižovatkách drah v úrovni kolejí platí pro vzdálenostní návěstidla ustanovení čl. 13., bodu 3.

(3) Jakmile vjízdějící vlak minul úplně vzdálenostní návěstidlo, musí býti postaveno na „stůj“.

Jsou-li před stanicemi, opatřenými stavěcím zařízením výměnovým a návěštním, postavena pouze směrová návěstidla na místě návěstidel vzdálenostních, smějí se uvésti v polohu „stůj“ teprve tehdy, když celý vlak minul výměny, ležící ve stavěcím obvodu, přes něž jede proti hrotu, nebo když minul posledním vozidlem návěstidlo a zastavil.

Článek 24.

Slyšitelná nebo viditelná dozorčí zařízení u návěstidel vzdálenostních.

(1) Vzdálenostní návěstidla musí být opatřena slyšitelným nebo viditelným, je-li nutno, obojím dozorčím zařízením podle ustanovení článku 13., bodu 5.

II. Návěstidla směrová.

Článek 25.

Ustanovení o návěstidlech směrových.

(1) Ve stanicích, jež jsou opatřeny stavěcím nebo uzávorovacím zařízením výměnovým, jsou předepsána mimo návěstidla vzdálenostní ještě návěstidla směrová, závislá na výměnách.

(2) Návěstidla směrová jsou stožárová návěstidla jednoramenná nebo i víceramenná, která jsou postavena pravidlem ve vzdálenosti 50 až 100 m před vjezdovou výměnou; zastupují-li však návěstidla vzdálenostní, musí být postavena ve vzdálenosti předepsané pro tato návěstidla.

(3) Pro návěštění návěstidly směrovými platí předpisy uvedené pod III B.

(4) Zastupují-li návěstidla směrová návěstidla vzdálenostní, musí ukazovati vlaku zelené světlo místo světla bílého.

(5) U odboček s jedné trati na druhou, jež následují na širé trati přímo za sebou, budiž návěštěn každý jízdní směr.

(6) *Na místních druhách určuje ministerstvo železnic, zda je při stavěcích zařízeních výměnových třeba návěstidel směrových a jejich závislosti na výměnách.*

Článek 26.

Základní poloha návěstidel směrových.

(1) Směrová návěstidla ukazují v základní poloze návěst „stůj“.

(2) Návěstidlo směrové smí se postaviti za vlakem do polohy „stůj“ teprve tehdy, když celý vlak minul všechny výměny, ležící ve stavěcím obvodu, přes něž jede proti hrotu, nebo když úplně zastavil.

Článek 27.

Povšechná ustanovení pro návěstidla vzdálenostní a směrová.

(1) Ustanovení o postupu a chování se mužstva vlaku u vjezdových návěstidel neosvětlených (čl. 32.), porouchaných (čl. 19.), nebo stojících v poloze „stůj“ (čl. 10., bod 3.), platí též pro návěstidla vzdálenostní a směrová.

(2) Uprostřed mezi první výměnou staniční a návěstidlem vzdálenostním musí být vždy umístěn označník. (Viz čl. 31!)

Návěštní předpisy.

II. díl.

Obsah dílu II.

	Strana
Článek 28. O užití zvonkových návěstí zřízenici staničními	63
29. Kdy a jak má užít zvonkových návěstí vlakové mužstvo	66
30. Ustanovení o předzvěstech	71
31. Ustanovení o návěstidlech vjezdových	72
32. Jak si počíná vlakové mužstvo, jsou-li nepřenosná návěstidla za tmy neosvětlena	73
33. Ustanovení o návěstidlech výměnových	73
34. Ustanovení o návěstidlech na vlacích	74
35. Odpovědnost za výzbroj návěstidly a za spránost návěstí na vlacích	75
36. Ustanovení o návěstech vlakového mužstva	76
37. Jaký je postup, selže-li parní píšťala	79
38. O návěštím provazci	79
39. Jak se zachová mužstvo vlakové, zpozorujeli návěsti	79

Článek 28.

O užití zvonkových návěstí zřizenci staničními.

(1) Výpravčí je odpověden za to, aby byla dána správná a řádně seskupená jízdní návěst (1., 2., 5. nebo 6.) zpravidla tři minuty před odjezdem vlaku nebo před dobou, kdy vlak stanicí projede; při ostrém křížování však jednu minutu, pro pomocné a zvláštní vlaky (stroje), jichž jízdu nebylo lze oznámiti strážníkům, pět minut před odjezdem.

Dáti zvonkové návěsti současně pro několik vlaků není dovoleno.

(2) Pro následný vlak dá se zvonková návěst, až když došla odhláška a byla dána předhláška.

(3) Nemůže-li vlak pro nějakou příčinu odjeti ze stanice do deseti minut po dané jízdní návěsti 1., 2., 5. nebo 6., nutno jízdu odříci návěstí 3. nebo 4. a pak dáti znova návěst před skutečným odjezdem vlaku.

(4) Nepojede-li pravidelný, t. j. denně jezdící vlak, nebo vlak mimořádný, traťovým zřizencům již oznámený, a nelze-li jej odříci v čas strážníkům písemně nebo telefonicky, dá výpravčí v době pravidelného odjezdu tohoto vlaku odvolací návěst 3. nebo 4.

Jede-li však v tu dobu a na téže kolejí mezi oběma stanicemi vlak, nesmí se jízda ona odříci zvonkovou návěstí, nýbrž písemně nebo telefonicky, byť i opozděně.

(5) Selže-li při návěštění zvonkový přístroj, anebo dává údery nepravidelně, musí se výpravčí přesvědčiti dříve než vlak odešle, telefonickým nebo telegrafickým dotazem u sousední stanice, došla-li tam návěst správná; není-li tomu tak, výpravčí musí zpravit o tom strojvůdce, vlakvedoucího i staniční zřizence.

Týž postup je zachovati, nelze-li dátí zvonkovou návěst pro poruchu přístroje, nebo neprochází-li návěst všechna stanoviště až do nejbližší stanice.

Projízdí-li vlaky stanicemi, v nichž se závady toho druhu vyskytly, třeba vyrozuměti vlakové mužstvo v oné stanici, kde vlak podle jízdního řádu naposledy staví.

Zastavil-li výměnář vlak, protože jeho zvonkový přístroj selhal, nebudí návěst opakována; vlak může odjeti jen za souhlasu výpravčího.

(6) Byla-li dána pro vlak nedopatřením jízdní návěst dvakrátnebo návěst nesprávná, anebo byla-li dána na jinou trati, je výpravčí povinen zpraviti o tom sousední stanici a dátí odvolací návěst; nestalo-li se tak, má sousední stanice žádati telegraficky nebo telefonicky, aby návěst ona byla odřeknuta.

(7) Dokud návěštěný vlak do stanice nepřijel, nebo dokud nebyla slyšená návěst od volána, nesmí se ani dátí návěst jízdní pro opačný směr, ani vypraviti vlak opačného směru na téže kolejí.

Nelze-li odvolati návěst pro poruchu zvonkového přístroje, smí se vypraviti vlak opačného směru jen tehdy, když obě stanice nepochybň zjistily, že trať jest volna.

Mužstvu vlaku musí se nařídit, aby jelo se zvláštní opatrností, obzvláště přes přecestí a místa, kde dělníci pracují.

(8) Uslyší-li se pro vlak, který jel jen na určité místo trati, odvolací návěst 3. nebo 4., značí to zpravidla, že vlak již dojel na ono místo; poněvadž však není vyloučeno, že odvolací návěst byla dána i z jiného důvodu, je třeba dátí pozor, nezazněli po té ještě jiná návěst.

(9) Žádal-li vlak, dopravující osoby s tratí, pomoc návěsti 11., „pošlete stroj s dělníky“, nutno předpokládati též poškození osobních vozů; pomocný vlak sestaví se tudíž nejen z vozů pro dělníky a nástroje, nýbrž i z vozů pro osoby, aniž se vyckává podrobnější písemné zprávy s tratí.

Dojde-li pomocná návěst 12., „pošlete stroj s dělníky a lékaři“, musí se s pomocným vlakem odeslati na místo neštěstí dělníci, nástroje, nosítka a záchranné skříně, jakož i osobní vozy s lékaři.

(10) Uslyší-li stanice pomocnou návěst 10., 11. nebo 12., nebo potřebuje-li pomoci sama a musí pomocný stroj požadovati od stanice jiné, je třeba, není-li stanicím možno telegraficky nebo telefonicky se dorozuměti, žádati pomocný stroj tím způsobem, že se návěst 10., 11. nebo 12. dává od stanice ke stanici (viz čl. 4., bod 8!).

Pomocné návěsti nesmějí se dávat od stanice ke stanici:

- jsou-li mezi stanicemi vlaky, jichž jízda byla odvolána návěstí 3. nebo 4.;
- byla-li dána nebo slyšena návěst „vozidla ujela“.

V těchto případech mohla by vzniknouti domněnka, že pomoc je žádána pro vlak na trati zastavivší nebo pro ujedší vozidla.

(11) Zazní-li s trati, odkud se žádala pomoc, jízdní návěst 7. nebo 8. dříve, než byla uslyšena jízdní návěst pro pomocný stroj, znamená to, že vlak nebo jeho část odjízdí a nepotřebuje již pomocí vůbec nebo teprve z nejbližší stanice.

(12) Byly-li vypraveny omylem dva vlaky proti sobě po téže kolejí, má zřízenec, který to zpozoruje, ihned dátí návěst 9., „zastavte všechny vlaky“, nebo nařídit, aby byla návěst ta dána.

(13) Návěst 9. může být dána ze stanice též z jiných důvodů, na př.: odjel-li vlak bez vlakovůdce, návěstníka nebo bez brzdařů, pro obsluhu brzd nevyhnutelně nutných, nebo byla-li po odjezdu vlaku zaslechnuta jízdní návěst pro vlak opačného směru na téže kolejí dříve, než mohl vlak onen dojeti do sousední stanice atd.

Byl-li zastaven vlak pro návěst 9. ihned při výjezdu ze stanice, musí být jízdní návěst vlaku vždy odvolána a při pozdějším odjezdu znova dána.

(14) Není-li vlaku na trati a slyšíme návěst 9., znamená to, že trať jest nesjízdná.

(15) Ujedou-li ze stanice vozidla, je povinností toho zřízence, který to nejdříve zpozoruje, ihned dátí návěst 13., „vozidla ujela“, nebo zařídit, aby návěst ta byla dána; mimo to budiž zpravena sousední stanice telegraficky nebo telefonicky o ujetí vozidel, při čemž třeba též oznámiti, jsou-li na vozidlech lidé, a na dvoukolejných tratích, po které kolejí vozidla jedou.

Uslyší-li se však ve stanici návěst 13., „vozidla ujela“, musí se učiniti vhodná opatření, aby se vozidla zadržela, a je-li to pochybně, musí se dátí návěst 13. dále, a nutno zpraviti sousední stanici telegraficky nebo telefonicky o ujetí vozidel.

Dokud nedojde zpráva, že traf jest opětně volná, nesmí se vypraviti vlaky ani ze stanice, z které vozidla ujela, ani ze stanice, ke které jedou.

(16) Návěst 14., „nařídte hodiny“, budiž dána z každé stanice směrem ke konci dráhy v okamžiku, kdy se objeví na proužku psacího stroje první značka poledne. Nedojde-li poledne pro poruchu telegrafní linky, dá každá stanice návěst 14. podle vlastních hodin.

(17) V každé stanici zapisují se do návěštího zápisníku nebo dopravního a návěštího záznamníku veškeré, jak došle tak i dané zvonkové návěsti, jakož i skupiny předepsané u návěstí 10., 11. a 12., a to s udáním denní doby, hodiny, minuty a směru. U návěstí, které došly, zaznamená se číslo návěsti, u návěstí daných, číslo návěsti a vlak, pro který byla návěst dána; byla-li zvonková návěst nepravidelná, zapíší se skupiny úderů arabskými čísly.

Článek 29.

Kdy a jak má užítí zvonkových návěstí vlakové mužstvo.

(1) Zastaví-li vlak na trati, musí vlakvedoucí dátí zvonkové návěsti podle técto ustanovení:

a) vlak se zastavil a musí jeti zpět.

Vlakvedoucí dá návěst odvolací 3. nebo 4. a krátce před odjezdem návěst 7. nebo 8. (výjimku viz v bodu 6 c.)

Je-li špatný rozhled, smí vlak couvati teprve tři minuty po dané jízdní návěsti 7. nebo 8.

Před vracejícím se vlakem musí jít zřízenec ve vzdálenosti 700 m, jestliže stanice, do níž vlak couvá, nedala svolení k jízdě.

Na místní dráze možno snížiti tuto vzdálenost na 400 m.

b) Vlak zastavil a můžejeti dálé po dobu delší deseti minut.

Vlakvedoucí dej ihned návěst odvolací 3. nebo 4. a krátce před odjezdem návěst jízdní 7. nebo 8.

c) Vlak zastavil a můžejeti dálé jen po částech.

Vlakvedoucí dej ihned návěst odvolací 3. nebo 4., a to i tehdy, zůstane-li vlak státi na trati méně než 10 minut, a krátce před odjezdem první části jízdní návěst 7. nebo 8. Pro jízdy k odvezení zbylé části vlaku dávají se příslušné návěsti zvonkové 1. až 8.

d) Vlak zastavil na trati, a potřebuje pomocí.

Minutu po odvolaci návěsti 3. nebo 4. buď dáná pomocná návěst 10., 11. nebo 12. a opakována v přestávkách tříminutových tak dlouho, až se zaslechně jedna skupina této návěsti na důkaz, že bylo ji porozuměno.

Odjezd stroje pro vlak nebo zbylou část vlaku oznamí se ze stanice jednou z návěstí jízdních 1., 2., 5. nebo 6.

Přijede-li stroj k vlaku nebo části vlaku, nutno dátí návěst odvolací 3. nebo 4.

Před odjezdem pomocného stroje s vlakem nebo s částí vlaku buď dáná návěst jízdní 7. nebo 8. Ostatně jedná vlakvůdce podle dopravních předpisů č. XX čl. 130.

Nemůže-li se zavolati pomocný stroj pro poruchu zvonkového zařízení ani zvonkovou návěstí ani telefonicky, nechť odešle vlakvedoucí písemnou zprávu do nejbližší stanice po strážnících. Tito jsou povinni pospišiti si, aby zpráva došla do stanice co nejdříve.

e) Vlak, jenž byl zaveden za určitým účelem na některé

místo nebo s některého místa trati (pracovní vlak), tam zastavil.

Po jedě-li vlak, který má pracovati na jednom nebo na několika místech trati, po skončené práci do sousední stanice týmž směrem ležící, a činí-li zastávka nebo souhrn před vydaných zastávek více než deset minut, budiž dána odvolací návěst 3. nebo 4. ihned při první zastávce.

Zastaví-li na trati vlak, který se má vrátiti po skončené práci do své výchozí stanice, budiž dána návěst odvolací 3. nebo 4. ihned při prvním zastavení bez zření na dobu zastavení.

Přímo před odjezdem s trati do stanice budiž dána jízdní návěst 7. nebo 8.

(2) Zastavil-li strážník vlak, ježto slyšel návěst 9., „zastavte všechny vlaky“, je povinností vlakvedoucího, aby ihned odvolal svou jízdu návěstí 3. nebo 4., ať již byla dána jízdní návěst pro vlak čili nic, čímž se trafoví i staniční zřizenci uvědomí, že vlak byl po dané návěsti 9. zastaven.

Byla-li návěst 9. dána proto, že strážník slyšel dvě jízdní návěsti, oznamující jízdy vlaků proti sobě po téže kolejti, budiž postupováno podle ustanovení bodu 4.

Neslyšel-li strážník dvou jízdních návěstí, oznamujících jízdy vlaků proti sobě po téže kolejti, musí vlak ovládat mužstvo ihned prohlédnuti vlak. Neshledá-li ani poruchy na vlaku ani jiné příčiny, proč byla návěst 9. dána, nechť pošle vlakvedoucí zřizence ve vzdálenosti 700 m před vlakem a jede opatrně dále, a níž dáňavěst 7. nebo 8. Vzdálenost 700 m budiž vlakem stále zachovávána.

U místních drah může se tato vzdálenost snížiti na 400 m.

Shledá-li však vlakové mužstvo na vlaku poruchy nebo závady, na př.: hořící ložisko, nesprávné návěsti na vlaku, nebo že chybí některý průvodčí vlaku (viz čl. 28., bod 13.) a nabude tím přesvědčení, že některý strážník nebo stanice dali proto návěst 9., může vlakjeti dále po odstranění této

závady, když byla napřed dána jízdní návěst 7. nebo 8. a neuslyší se poté znovu návěst 9. Uslyší-li však vlakvedoucí zase návěst 9., „zastavte všechny vlaky“, musí svou jízdní návěst odříci, načež jede dál bez jízdní návěsti, vyslav zřízence před vlakem, jak výše uvedeno.

(3) Zastaví-li strážník vlak na trati, ježto slyšel jednu jízdní návěst, oznamující jízdu vlaku po téže kolejí opačným směrem, nechť dá vlakvedoucí návěst odvolací 3. nebo 4., odpovídající vlastnímu směru jízdy; nemá-li v tu dobujeti podle jízdního řádu a dotazu žádný vlak opačného směru, dá po jedné minutě návěst 7. nebo 8.

Neuslyší-li vlakvůdce poté do pěti minut návěst 9., „zastavte všechny vlaky“, můžejeti dál, poslav před vlakem muže na 700 m. Posla není třeba vysílati, byla-li návěst, znamenající jízdu opačným směrem, odvolána, nebo dala-li nejbližší stanice, ležící ve směru jízdy vlaku, svolení k další jízdě. Pakliže však se uslyší návěst 9., musí se mít za to, že je na trati vlak opačného směru a nutno postupovat podle bodu 4.

(4) Vlak byl zastaven na trati, protože jede dva vlaky po téže kolejí proti sobě, což nutno vždy i tehdy předpokládati, byly-li slyšeny dvě návěsti, znamenající jízdy vlaků proti sobě.

Nebyla-li před tím dána nebo slyšena návěst 9., „zastavte všechny vlaky“, je vlakvedoucí povinen dátihned tuto návěst nebo nařídit, aby byla dána. Nato dá návěst odvolací 3. nebo 4. Jeden z obou vlaků musí couvat; bude to buď vlak méně důležitý nebo vlak, který má blíže do stanice, nebo může bezpečněji couvat vzhledem ke spádu trati.

Než vlakvedoucí nastoupí zpětnou jízdu, dá návěst 7. nebo 8.

Vlakvedoucí onoho vlaku, který má dáljeti za couvajícím vlakem, musí dátihned návěst 7. nebo 8. pro svou jízdu teprve tehdy, když byla uslyšena jízdní návěst pro vlak couvav-

jící, a může ho následovat i opatrně po deseti minutách.

(5) Jestliže se utrhne část vlaku za jízdy a zastaví se samota na trati nebo byla zastavena, a nespozoruje-li se to na první části, která odjela, budiž dána z nejbližšího stanoviště návěst 13., „vozidla ujela“, nebyla-li tato návěst již dříve slyšena nebo dána. Poté budiž dávána podle potřeby pomocná návěst 10., 11. nebo 12. tak dlouho, až se uslyší jedna skupina na znamení, že bylo rozuměno pomocné návěsti.

Je-li však na utrženém díle postrkový stroj, který je s to, aby dopravil utržený díl do příští stanice, dá návěštník v za-stoupení vlakvůdce návěst 13., „vozidla ujela“ a minutu poté návěst 7. nebo 8. a jede dále, předeslav zřízence na 700 m.

a) (6) Zvonkových návěstí se neužívá:

Zastaví-li vlak před návěstidlem vjezdovým nebo vzdálenostním, ukazujícím „stůj“, nebo před oddílovým návěstidlem, nebyl-li předchozí vlak odhlášen, a jsou-li oddílová zařízení i telefony v pořádku;

- b) zastaví-li vlak na trati a může-li celý jeti dále do deseti minut;
- c) je-li vlak zastaven proto, že byla slyšena návěst „vozidla ujela“, a jede zpět, ježto se musí očekávat, že vozidla pojedou podle spádu a větru proti vlaku;
- d) jezdí-li vlak mezi dvěma stanicemi s místa na místo pro skládání nebo nakládání vozů, nebo, aby byl roztržený vlak spojen.

Při těchto pohybech musí však jít zřízenec před vlakem s návěstidly a upozorniti strážníky, aby včas zavřeli závory. Zřízence není třeba napřed posílati, mohou-li být strážníci trati, hradel, hlásek i výměnáři o pohybech vlaku předem zpraveni telefonicky.

- e) Jede-li vlak výjimečně na uzavřenou kolej. Výměnáři a strážníci trati, hradel a hlásek musejí byti o jízdě předem zpraveni;
- f) byl-li vlak zastaven pro návěst 9., „zastavte všechny

vlaky“, a nemohla být zjištěna příčina, proč byla návěst ta dána (viz bod 2.) ;

- g) zastaví-li postrkový stroj na místě, kde se postrk končí;
- h) následuje-li postrkový stroj za vlakem, odděliv se na trati po ukončení postrku od vlaku.

(7) Nemůže-li vlakvedoucí na trati sám dát zvonkové návěsti, musí nařídit strážníkovi nebo průvodčímu vlaku, aby návěst dal; tu však je povinen napsati na lístek číslo a význam návěsti nebo zapsati zvonkovou návěst do strážníkovy služební knihy.

Vlakvedoucí je povinen zapsati do vlakopisu veškeré zvonkové návěsti, jež bud sám dal nebo nařídil dát, přičemž zaznamená čas i místo, kde a kdy byla návěst dána.

Článek 30.

Ustanovení o předzvěstech.

(1) Předzvěsti musí být postaveny před všemi návěstidly vjezdovými (návěst 21. až 23.), a je-li toho třeba, před jinými návěstidly nepřenosnými (odjezdovými, oddílovými atd.), ale musí být na nich závislé. Výjimky viz čl. 31, bod 1. a 2.

(2) Předzvěst budiž postavena na skutečnou brzdovou vzdálenost před příslušným návěstidlem hlavním, aby mohl vlak vždy před tímto bezpečně zastavit.

(3) Závislost předzvěsti na hlavním návěstidle musí být vždy upravena tak, aby se poloha ramen nebo terče měnila na obou návěstidlech buď současně, nebo

- a) aby muselo být postaveno návěstidlo hlavní na „volno“ (návěst 21., 22.) dříve než předzvěst (návěst 19.),
- b) aby při stavění do základní polohy byla předzvěst dříve postavena na „pomalu“, než hlavní návěstidlo na „stůj“.

(4) Předzvěsti mají být viditelnny z vlaku aspoň na vzdálenost 150, m.

(5) U odboček a křižovatek druh v úrovni kolejové řídí se základní poloha předzvěstí podle základní polohy návěstidla hlavního.

(6) Zpozoruje-li vlakové mužstvo předzvěst v poloze „pomalu“, musí užiti všech prostředků, aby zastavilo vlak před příslušným návěstidlem hlavním, je-li teto v poloze „stůj“.

Rovněž tak počinají si průvodčí vlaku, byli-li vyrozuměni, že je předzvěst porouchána, stojí-li pochybně nebo je-li za tmy neosvětlena a nelze určiti, zda ukazuje návěst 19., „volno“, či návěst 20., „pomalu“.

(7) Nesouhlasí-li poloha předzvěsti s polohou vjezdového návěstidla, je vlakvůdce povinen, oznámiti to poznámkou ve vlakopise, strojvůdce v záZNAMNÍ knize domovské stanice.

(8) Se schválením ministerstva železnic nemusí být předzvěsti na místních drahách postaveny.

Článek 31.

Ustanovení o návěstidlech vjezdových.

(1) Vjezdová návěstidla buděž postavena tak, aby vyzhovovala místním poměrům, a to aspoň 200 m před nejkrajnější vjezdovou výměnou staniční, nebo před místem stanice, odbočky dráhy, křižovatky drah v úrovni kolejové nebo nákladiště, které se má kryti, a mají být aspoň na 200 m viditelná.

Seráduje-li se na vjezdové kolejí, musí být vjezdová návěstidla postavena aspoň 50 m za označníkem.

Označník je 150 cm vysoký sloupek, natřený nahoře modře, dole bíle, který označuje místo, až po které se smí pravidlem posunovati; umístituje se na dráze jednokolejně ve směru jízdy ze stanice vpravo, na dráze dvoukolejně na vnější straně při vjezdové kolejí.

(2) U odboček a vleček (průmyslových kolejí), na které vjíždějí celé vlaky přímo, musí se návěstiti každý směr jízdy.

Před vlečkami a nákladišti, kde se vozy pouze odstavují, musí být postavena pro jízdu na hlavní kolejí vjezdová návěstidla, jež jsou v závislosti na výměnách, výkolejkách atd.

Pro každou železniční trať budíž postaven zvláštní návěští stožár.

U odboček a křižovatek drah v úrovni kolejové buďtež vjezdová návěstidla zařízena tak, aby se nedala postavit v tutéž době na „volno“ pro jízdy vlaků, vzájemně se ohrožujících.

Ministerstvo železnic může vzhledem k místním a dopavním poměrům určiti, kde předzvěsti, a kde na trati s hradly vjezdová návěstidla nemusí být postavena.

Není-li před vlečkou (průmyslovou kolejí) postavena předzvěst, pak musí být vjezdové návěstidlo postaveno na brzdovou vzdálenost před odbočnou výměnou nebo před místem (na př. námezníkem), které se má krýti.

(3) Ministerstvo železnic nařizuje, mají-li se postaviti vjezdová návěstidla na místních drahách.

Není-li tam před vjezdovým návěstidlem předzvěsti (viz čl. 30.), musí být vjezdové návěstidlo postaveno ve skutečné brzdové vzdálenosti před místem (označníkem), které jmenované návěstidlo kryje.

Článek 32.

Jak si počíná vlakové mužstvo, jsou-li nepřenosná návěstidla za tmy neosvětlena.

(1) Zastihne-li vlak oddílové, vjezdové, cestové nebo odjezdové návěstidlo za tmy neosvětleno, musí před ním zastaviti. Vlak můžejeti dále jen tehdy, zjistí-li se bezpečně, že neosvětlené návěstidlo ukazuje „volno“.

Byla-li však vlakové mužstvo již předem vyrozuměno ústně a obecným rozkazem, že je návěstidlo neosvětleno, nemusí vlak zastaviti, stojí-li u návěstidla zřízenec a dává-li ruční návěsti k další jízdě (viz čl. 10., bod 3.).

Je-li předzvěst za tmy neosvětlena, řídí se zřízenci podle čl. 30., bod 6.

Článek 33.

Ustanovení o návěstidlech výměnových.

(1) U výměn budíž užíváno místo průhledného skla vždy skla mléčného.

(2) Návěstí 28., 30., 32. a 33. (poloha výměny do směru přímého), budiž užíváno pro jízdu na rovnou kolej, a není-li jí, pro jízdu na kolej směru přímému nejbližší. (Směr příznivější.)

(3) Návěstí 29., 31., 34. a 35. (poloha výměny do odbočky) budiž užíváno pro jízdu do směru nepříznivějšího.

(4) Při jízdě s kolejí matečné na jednotlivé kolej, z ní odbočující, budiž vždy užíváno návěstí 29., 31., 34. nebo 35. bez zření k tomu, zda se odbočuje směrem rovným nebo směrem nepříznivějším. Za matečnou kolej pokládáme jen onu, z níž odbočuje několik rovnoběžných kolejí, stejně od sebe vzdálených.

Na místních drahách je přípustno nahraditi výměnová návěstidla osvětlovatelná terci bez svítilem. Výjimky určí ředitelství.

Cílánek 34.

Ustanovení o návěstidlech na vlacích.

(1) Návěstí 40., 42., 43. a 44., určených pro souběžné dráhy, budiž užíváno jen tehdy, běží-li obě dráhy vedle sebe od stanice ke stanici. Výjimky povoluje ministerstvo železnic; ředitelství oznámí je v doplňku jízdního řádu.

(2) Setkají-li se vlaky nebo stroje ve stanici, nechť spolu křížují nebo jedou stejným směrem, buďtež všecka světla červená a zelená, svítící vstříc vjíždějícímu vlaku, proměněna v bílá, jestliže by jej rušila v jízdě a není-li vlak, ve stanici stojící, překážkou vlaku právě vjíždějícímu. Záměny světel musí provéstí průvodčí vlaku (návěstník), na strojích strojní mužstvo, a to: při pravidelném křížování nebo předjízdění bez zvláštního rozkazu, při nepravidelném křížování nebo předjízdění na rozkaz výpravčího vlaku.

(3) Mění-li vlak směr jízdy, buďtež změněny návěsti na počátku a na konci vlaku pro nový směr jízdy, není-li nebezpečí v prodlení.

(4) Musí-li se vlak přestaviti na nesprávnou kolej a čekati mimo stanici na předjízdění jiného vlaku, smí zaměnit červená světla koncové návěsti v bílá teprve tehdy, když vjel úplně na nesprávnou kolej. Krátce před odjezdem vlaku na správnou kolej buďtež zadní bílá světla proměněna zase v červená.

(5) Vlaky, jež se vracejí při dvoukolejném provozu po nesprávné kolejí s trati do stanice, musí mítí vpředu jedno světlo červené a vzadu tři světla bílá.

(6) Postrkové stroje, které se vracejí s trati do stanice po nesprávné kolejí dvoukolejně dráhy, mají světla nezměněna.

Vrací-li se postrkový stroj na dráze jednokolejně nebo při provozu dvoukolejném po správné kolejí, musí se zadní světlo červené proměnit pro nový směr jízdy ve světlo bílé a přední světlo bílé ve světlo červené.

Článek 35.

Odpovědnost za výzbroj návěstidel a za správnost návěstí na vlacích.

(1) Stanice výchozí nebo dispoziční a mezilehlé, i výtopny, dále strojvedoucí, vlakvedoucí a návěstník jsou za to odpovědni, aby vlak nebo stroj byl vpředu i vzadu náležitě vyzbrojen návěstidly a opatřen předepsanými návěstmi.

Jede-li stroj sám, ručí za správné návěsti na stroji strojvedoucí, který je zároveň vlakvedoucím; jede-li spolu několik strojů, ručí za správnou návěst na konci vlaku strojvedoucí posledního stroje.

(2) Zhasnou-li přední světla stroje na začátku vlaku, musí strojvůdce ihned zastavit a dátí je rozsvítiti.

(3) Stroje, jedoucí z výtopny k vlakům nebo do výtopny od vlaků, mějtež za tmy vpředu i vzadu světlo bílé.

(4) Výpravčí vlaků jsou povinni přesvědčiti se, zda vlak, který má návěstiti mimořádný vlak, skutečně má předepsanou návěst a musí nařídit, aby se odstranila návěst s vlaku, který návěstil následný vlak, předjízdí-li ve stanici jiné vlaky,

a aby se zase umístila na vlaku, který odjíždí ze stanice přímo před mimořádným vlakem, jenž se má návěstiti.

(5) Má-li se hlásiti za dne u vlaku s postrkovým strojem, jenž se s trati vrátí, mimořádný vlak návěstí 43. nebo 44., umístí se na posledním voze jeden nebo dva terče, vypůjčené s tendru vlakového stroje a mimo to na stroji postrkovém návěst 43. nebo 44.

Článek 36.

Ustanovení o návěstech vlakového mužstva.

(1) Strojvedoucí nechť dá návěst 50., „pozor“ parní píšťalou vždy, když je toho třeba z důvodů bezpečnostních, zvláště:

a) před stanicí, a to před předzvěstí a vzdálenostním návěstidlem; kde není předzvěstí, před návěstidly vjezdovými, dále před návěstidly seřaďovacími a směrovými, která nahražují návěstidla vjezdová nebo vzdálenostní. Toto zapísknutí má být krátké a dušené, slyšitelné jen vlakvedoucím.

Nedá-li strojvůdce této návěsti při poloze předzvěsti na „pomalu“, uvede vlakvedoucí parní píšťalu v činnost zatažením za návěstní provazec, nebo je-li důvod, zastaví vlak průběžnou brzdou.

- b) Dříve, než uvede stroj v pohyb v krytých prostorách výtopenských anebo než vjede na točnu;
- c) na výstrahu osobám, jsoucím v kolejí nebo blízko kolejí;
- d) při vjezdu do tunelu a za jízdy tunelem, jímž není průhledu;
- e) jede-li při posunování přes označník.

Na místních drahách, kde není žádných krycích návěstidel před stanicí, budiž dávána návěst „pozor“ vždy před vjezdem, dále u stálých návěstidel „pomalu“ a výstražných kolíků, postavených před přecestími.

- f) Zpozoruje-li strojvedoucí, že se vlak přetrhl, nebo návěst 63., „vlak se přetrhl“;
- g) u mimořádného vlaku, který nemohl být návěštěn zvonkovou návěstí nebo ohlášen písemně (telefonem),

v zářezech, v zatáčkách, před každým stanovištěm strážníka trati, hradla nebo hlásky a před každým přecestím. Kromě uvedených případů jsou strojvedoucí povinni dávat často za jízdy návěst „pozor“, je-li hustá mlha a sněží-li silně, aby upozornili na vlak dělníky a zřízence na trati a jede-li vlak za sněhovým pluhem, aby se mimo to udržoval stálý vzájemný styk vlakových mužstev.

Dále musí strojvedoucí dáti návěst „pozor“ před další jízdou jako výzvu k nastoupení, když vlak na trati zastavil a cestujícím bylo dovoleno vystoupiti z vozů.

(2) Strojvedoucí musí dáti návěst 51., „zabrzděte úplně“ z pozoruje-li návěst „stůj“ anebo něco, co by jízdě překáže lo nebo ji ohrožovalo.

(3) Návěsti 52., „přitáhněte brzdy mírně“ užívá se k úpravě rychlosti jízdy vlaků.

(4) Návěst 53. nebo 54., „povolte brzdy“ a „povolte brzdy mírně“, se dává, je-li třeba uvolniti brzdy mírně nebo docela.

(5) Návěsti 51., 52., 53. a 54. buďtež dány jen tehdy, je-li třeba součinnosti průvodčích vlaků, aby se brzdy uvedly v činnost.

(6) Návěst 55., „svolávání traťových zřízenců“, budíž dána na vyzvání vlakvedoucího, zastaví-li vlak na trati nebo před návěstí a je-li třeba u vlaku pomoci strážníků dráhy nebo traťových dělníků.

Ve stanicích se nesmí užívat této návěsti.

(7) Když výpravčí vlaku dovolil vlakvedoucímu, aby odejel, zapíská vlakvedoucí na ústní píšťalku návěst 56., „nastupte místa“. Průvodčí dávají návěst tu od muže k muži až k návěštníku.

Jsouli průvodčími vykonány přípravy k odjezdu vlaku, dejtež všichni návěst 57., „pohotovi k odjezdu“, od muže k muži, počínajíc návěštníkem až po vlakvedoucího. Po té zatroubí vlakvedoucí návěst 58., „odjezd“ a strojvůdce uvede vlak do pohybu.

Není-li vlakvedoucí na prvním voze za strojem, postupuje se tímž způsobem; návěst 58., „odjezd“ musí však

opakovati zřízenec, umístěný na nejbližším obrzděném voze u stroje. Teprve návěsti „odjezd“ tohoto průvodčího budiž uposlechnuto strojvůdcem jako rozkazu k odjezdu.

Neví-li strojvedoucí určitě, týká-li se ho návěst „odjezd“, nechť uvede vlak v pohyb teprve tehdy, až se s vlakvedoucím nebo s průvodčím na prvním obrzděném voze dorozuměl, že návěst ta platí proň, anebo až se o tom sám přesvědčí způsobem, který vylučuje každou pochybnost.

(8) Při jízdách vlaku se strojem postrkovým budiž zachován tento postup:

Když je postrk přistaven na konec vlaku, a je-li to předepsáno, též přivěšen k poslednímu vozu, a když výpravci vlaku dal vlakvedoucímu svolení k odjezdu, nechť dá tento nebo průvodčí na prvním obsazeném voze vlaku návěst 56., „nastupte na místa“ a hned po té návěst 57., „pohotoví k odjezdu“. Vykonalí-li průvodčí veškerá opatření k odjezdu, nechť opakují obě tyto návěsti od muže k muži dozadu až po návěstníka, čímž dají na jevo, že nic nepřekáží odjezdu vlaku.

Návěstník pak dá návěst 58., „odjezd“. Po té zapíská strojvedoucí postrkového stroje návěst 53., „povolte brzdy“, a pak strojvedoucí vlakového stroje návěst 50., „pozor“.

Strojvedoucí postrkového stroje uvede svůj stroj v činnost ihned, jakmile uslyšel návěst 50., „pozor“. Na to teprve uvede strojvedoucí vlakového stroje svůj stroj do chodu.

Jsou-li činny vpředu na vlaku dva stroje, nechť dává návěsti stroj první; jsou-li vzadu na vlaku dva postrkové stroje, nechť píská návěsti stroj poslední.

(9) Postup, stanovený v bodu 7. a 8., platí též pro případ, zastavil-li vlak na trati nebo před nepřenosným návěstidlem.

(10) Chce-li průvodčí dát za jízdy nějakou návěst, nechť zatáhne za návěstní provazec a pak teprve dá návěst. Návěst budiž ostatními průvodčími opakována.

Selže-li návěstní provazec, nebo není-li ho vůbec, budiž příslušná návěst dána jinými návěstidly a rovněž opakována ostatními průvodčími.

(11) Přetrhne-li se za jízdy vlak, budiž dávána návěst 63., „vlak se přetrhl“. Další postup ustanoven je článkem 9. těchto předpisů, čl. 139. dopravních předp. č. XX. a čl. 178. doprav. předp. č. XIX.

Článek 37.

Jaký je postup, selže-li parní píštala.

(1) Strojů, jejichž parní píštala nepíská, nemůže se užívat ve službě.

Selže-li parní píštala za jízdy na trati, musí strojvedoucí ihned zastaviti vlak. V jízdě smí se pokračovati jen tehdy, když jest dobrý rozhled a vlakové mužstvo bylo vyrozuměno o poruše píštaly. Vlak musíjeti s největší pozorností tak pomalu, aby mohl podle potřeby ihned zastavit. Po příjezdu do stanice budiž postaráno o náhradní stroj.

Za mlhy nebo sněží-li hustě, budiž žádán stroj pomocný.

Článek 38.

O návěstním provazci.

(1) Pro umístění návěstního provazce platí předpisy dopravní.

Článek 39.

Jak se zachová vlakové mužstvo, zpozoruje-li návěsti.

(1) Jakmile vlakové mužstvo zpozoruje ruční návěst „stůj“, dávanou na trati, ze stanice nebo s vlakem, anebo výbuchne-li třaskavka, nechť strojvedoucí bez prodlení zastaví vlak; je-li k tomu třeba součinnosti průvodčích, vyzve je návěstí 51., „zabrzděte úplně“.

Spatří-li strojvůdce červený terč, červené světlo nebo nepřenosné návěstidlo v poloze „stůj“, má upraviti rychlosť vlaku tak, aby vlak nepřejel místo, kde návěst ta stojí.

(2) Zazní-li parní píštala, poněvadž někdo zatáhl za návěstní provazec, nechť strojvedoucí pozoruje, jaké návěsti dávají průvodčí vlaku. Nedává-li po zapísknutí parní píštaly

nikdo z průvodčích návěstí, musí strojvůdce pokládati návěst parní píšaly za pochybnou a zastaviti vlak.

(3) Zpozorují-li průvodčí vlaků za jízdy návěst „stůj“, musejí ihned utáhnouti brzdy a opakovati návěst; nikdy nesmějí průvodčí čekati, až dá strojvedoucí návěst 51., „zabrzďte úplně“.

(4) Dal-li návěst „stůj“ přítomný zřízenec, nechť se ho vlakvedoucí otáže, proč návěst „stůj“ dal, a pak zařídí další jízdu jen po ústní zprávě zřízencově, že jízda je bez závady možna.

Zastavil-li vlak u viditelné návěsti „stůj“ a není-li přítomen zřízenec, vlakvedoucí musí vyslati průvodčího k nejbližšímu strážníku trati, aby se otázal, proč byla návěst dána. (Viz též předp. XIX., čl. 131., bod 17. a předp. XX., čl. 104., bod 17.)

(5) Byl-li vlak zastaven výbuchem třaskávek bez viditelné návěsti „stůj“ a není patrné překážky, nechť vyšle vlakvedoucí průvodčího, opatřeného návěstními pomůckami, před vlakem až k nejbližšímu strážníku, aby se otázal, proč byly třaskavky položeny. Vlak jede za ním tak opatrne, aby mohl každou chvíli zastaviti. Teprve když se zjistí, že není další jízda ohrožena, smí vlakjeti rychlostí podle jízdního řádu.

(6) Zpozoruje-li se návěst 16., „pomalu“, musí strojvedoucí snížiti rychlosť jízdy na polovinu rychlosti stanovené jízdním řádem nebo na rychlosť vynáčenou na počátku špatného místa. (Viz čl. 7., bod 1. a 3. a předpis čís. XX., příl. 7., bod 17.)

Zpozoruje-li se návěst „pomalu“ na předzvěsti, budíž postupováno podle čl. 30., bodu 6. těchto předpisů.

