

D I-č

ČSD

Návěstní předpisy

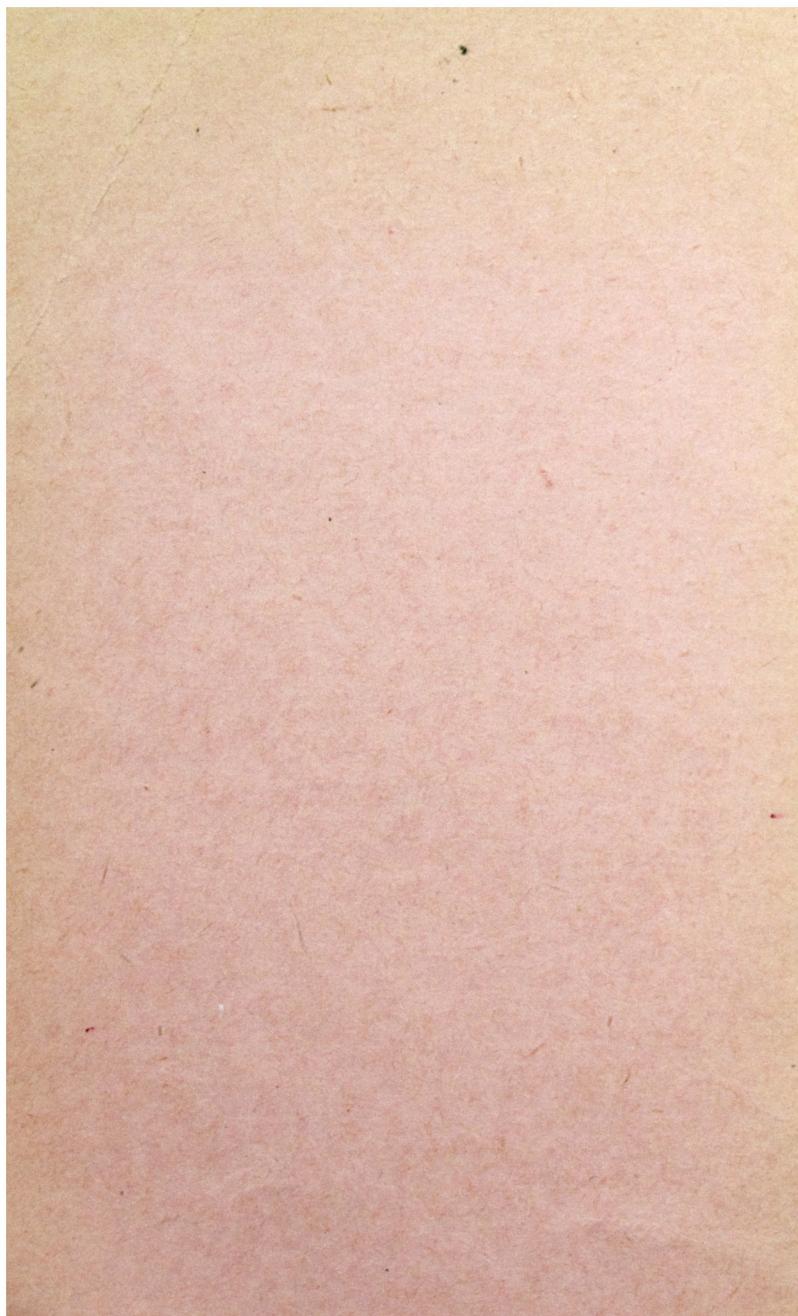
Platí od 1. 10. 1946



1 9 4 6

Tiskl „Cíl“ a. s., závod tiskařský a vydavatelský, Praha II, Hybernská ulice 7.

D I-č



D I - č

Č S D

Návěstní předpisy

Platí od 1. 10. 1946



1 9 4 6

Tiskl „CIL“ a. s., závod tiskařský a vydavatelský, Praha II, Hybernská ulice 7.

D I - č

Vedení: Ministerstvo dopravy (železniční správa).

Tisk: Ředitelství státních drah v Praze.

Rozdělovač:

Ministerstvo dopravy (železniční správa).

Ředitelství státních drah.

Všechny služebny.

Zavedeno výnosem ministerstva dopravy ze dne 10. prosince 1945 čís. 39087/1945 — VI/2 v dohodě s pověřenectvem dopravy a veřejných prací v Bratislavě.

Opravy:

O B S A H :

	Strana
Úvod	1
Obecná ustanovení o návěstech a o návěstidlech	2
Zacházení s návěstidly a jejich udržování. Kdo odpovídá za správnost návěsti a znamení	5
NÁVĚSTI.	
I. Zvonkové návěsti	6
Ustanovení o zvonkových návěstech	7
II. Návěsti traťových zaměstnanců	16
Obecná ustanovení o návěstech traťových zaměstnanců	21
Návěst »Volno«	21
» »Pomalu«	21
» »Stůj«	22
» »Výbuch traskavek«	25
» »Vlak se přetrhl«	27
III. Návěstidla pro pomalou jízdu	28
Obecná ustanovení o návěstidlech pro pomalou jízdu	29
IV. Nepřenosná návěstidla	30
A. Předvěsti	31
B. Hlavní návěstidla	36
C. Návěstidla pro stálou návěst »Pomalu«	40
D. Seřadovací návěstidla	41
Obecná ustanovení o nepřenosných návěstidlech A, B, C a D	43
Předvěsti	44
Vjezdová návěstidla	46
Odjezdová »	49
Cestová »	50
Oddílová »	50
Návěstidla pro stálou návěst »Pomalu«	51
Seřadovací návěstidla	51
Zadní světla nepřenosných návěstidel	53
Postup při neplatnosti, poruchách (neosvětlení) nepřenosných návěstidel nebo když se tato návěstidla výjimečně neobsluhují	53
E. Výměnová návěstidla	56
F. Návěstidlo na vodním jeřábu	61
G. » na kolejové váze	63
H. Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci počiná nebo končí	64
V. Návěsti na vozidlech	66
A. Návěsti na vlacích	66
Podrobná ustanovení o označení začátku a konce vlaků	75
B. Návěsti na jednotlivých vozidlech	77

VI. Návěsti vlakového mužstva a návěsti zaměstnanců při posunu	79
A. Návěsti strojního mužstva, dávané parní pišťalou nebo jiným zařízením, které ji nahrazuje	79
B. Návěsti průvodčích vlaků	80
C. Návěsti zaměstnanců při posunu	82
D. » průvodčích vlaků a návěsti zaměstnanců při posunu Obecná ustanovení o návěstech vlakového mužstva a o návěstech zaměstnanců při posunu	84
	87
VII. Návěsti výpravkou	93
Obecná ustanovení o výpravě vlaků výpravkou	95
VIII. Návěsti při zkouškách průběžných brzd	98
IX. Návěsti trubkou při posunu	102
X. Návěsti pro elektrický provoz	105
XI. Seřaďovací návěstidla na spádovištích	106
ZNAMENÍ	110
Z—1 Upozorňovadlo	110
Z—2 Vzdálenostní upozorňovadlo na předzvěst	110
Z—3 Označník	111
Z—4 Námezník	112
Z—5 Označení místa k zastavení vlaku v osobní zastávce	112
Z—6 Výstražný kolik	113
Z—7 Skloník	113
Z—8 Znamení omezující rychlosť	114
Z—9 Pomalu	115
Z—10 Tabule před zastávkou	116
Z—11 Výstražné znamení	117
Z—12 Označení překážek pro práci sněhového pluhu	117
Z—13 Zdvihنete krunýř a stáhněte křídla	117
Z—14 Spusťte krunýř a roztáhněte křídla	117
Z—15 Znamení neplatnosti	118
Přílohy	119
1. příloha. Příděl návěstidel	120
2. příloha. Krytí nesjízdného úseku kolejí	127
Krytí uváznuvšího vlaku nebo jiné překážky	128
Označení úseku kolejí, který je třeba pojížděti zmenšenou rychlostí	129
3. příloha. Jak si mají počínati zaměstnanci u návěstidel, když očekávají vlak, a jak vlakové mužstvo, porouchá-li se nebo neobsluhuje-li se výjimečně hlavní návěstidlo	131
4. příloha. Jak se zachová vlakové mužstvo, zpozoruje-li návěst »Stůj« nebo vybuchnou-li třaskavky	134
5. příloha. Kdo musí znáti návěstní předpisy	136
I. Přípojek: Návěsti, které se liší tvarem od návěstí, uvedených v návěstních předpisech D 1	138
II. Přípojek: Návěsti a znamení, které nejsou uvedeny v návěstních předpisech D 1	140

Úvod.

(1) Tyto návěstní předpisy platí pro hlavní a vedlejší (místní) dráhy s veřejnou přepravou, provozované československými státními drahami.

Zaměstnanci, kteří jsou přímo zúčastněni na výkonu dopravní služby nebo na ni dozírají, musí si osvojiti úplnou znalost všech ustanovení těchto předpisů; ostatní zaměstnanci musí si osvojiti úplnou znalost všech návěstí a těch ustanovení, která mají jakýkoli vztah k výkonu jejich služby a k obecné bezpečnosti (viz 5. přílohu).

(2) Podrobná doplňující ustanovení, která obsahují údaje pro určité trati nebo pro určité dopravny vzhledem k místním poměrům, oznamuje ředitelství v dodatku k dopravním předpisům, stanice ve staničním řádu, výtopny ve výtopenském řádu a všechny služebny podle potřeby též vývěskami ve služebních místnostech.

(3) *Odchylná ustanovení pro vedlejší (místní) dráhy jsou vytištěna šikmým písmem.*

(4) Slovem „návěst“ nebo „znamení“ rozumíme určené slyšitelné nebo viditelné vyjádření zprávy nebo rozkazu; „návěstidlo“ je pomůcka, kterou se návěst nebo znamení dává nebo která je ukazuje.

(5) „Ředitelství státních drah“ je označováno zkráceně názvem „ředitelství“.

(6) „Vlakové mužstvo“ je společné pojmenování průvodčích vlaků i strojvedoucího s topičem; všude, kde se mluví o strojvedoucím (strojním mužstvu), třeba rozuměti též řidiče motorových vlaků a motorových vozíků nebo drezin, jedoucích jako vlaky. Všeobecným názvem „průvodčí vlaků“ rozumíme průvodčí bez zřetele k druhu vykonaných zkoušek.

(7) Názvem „výhybkář“ rozumíme i dozorce výhybek a všechny zaměstnance, kteří jsou pověřeni obsluhou výměn.

(8) „Strážníci trati“ je společné pojmenování strážníků trati, hlásek a hradel, jakož i závorářů; ustanovení pro tyto zaměstnance mají platnost i pro obchůzkáče, pokud zvláštní povaha jejich služby je samozřejmě nevylučuje.

(9) Ruční návěstní terč červený s bílým okrajem, žlutý s černým orámováním a bílým okrajem a zelený s bílým okrajem označuje tento předpis zkráceně: ruční terč červený, žlutý, zelený.

(10) Kde je v předpisech zmínka o vlacích mimořádných, třeba jimi rozuměti též vlaky občasné a ony pravidelné vlaky, které je potřebí podle dopravních předpisů ohlašovati jako vlaky mimořádné ve dnech, ve kterých podle jízdního řádu nemají jeti.

(11) Pokud se v předpisech mluví o zvonkových návěstech jízdních 1 a 2, platí příslušná ustanovení obdobně i pro místní zvonkové návěsti, ohlašující jízdu vlaku na vlečku, k odbočce a zpět a pod. nebo jízdu postrkového stroje, vracejícího se z trati.

Obecná ustanovení o návěstech a o návěstidlech.

(12) Návěsti a znamení jsou všem železničním zaměstnancům prostředkem k vzájemnému, rychlému a spolehlivému dorozumění o dopravě, o stavu dráhy nebo zařízení a o zvláštních příhodách, jakož i k upozornění na určité úkony; některé návěsti a znamení jsou i k tomu, aby vzbudily pozornost i jiných osob v zájmu jejich osobní bezpečnosti.

(13) Návěsti a znamení je třeba dávat s rozvahou a přesně podle předpisů tak, aby je bylo lze postřehnouti včas, zřetelně a bez pochybností.

(14) Slyšitelných návěstí a znamení je třeba užívat za dne i za tmy. Viditelné návěsti a znamení nutno dávat tak, aby byly snadno patrné na potřebnou vzdálenost. Viditelných, pro tmu určených návěstí se užívá též v tunelech, jakož i za dne tehdy, nelze-li zřetelně zpozorovat denní návěsti na potřebnou vzdálenost.

Za jízdy v tunelech netřeba u vlaků rozsvěcovati světla viditelných, pro tmu určených návěstidel, netrvá-li jízda tunelem déle než 3 minuty.

Může-li však strojvedoucí ze svého stanoviště rozsvítiti elektrická světla návěstidel na stroji, je povinen tak učiniti za jízdy každým tunelem.

(15) Každý zaměstnanec je povinen uposlechnouti návěsti a znamení neprodleně a bez výjimky, není-li to na újmu bezpečnosti provozu nebo v rozporu s těmito předpisy.

(16) Zpozoruje-li zaměstnanec zároveň návěsti od sebe odchylné, je povinen uposlechnouti té, která je pro bezpečnost důležitější (výjimky v čís. 168 a v 3. příl.).

Nelze-li postřehnouti návěst zřetelně a bez pochybnosti, ukazuje-li návěstidlo pochybně, nebo není-li návěstidlo za tmy osvětleno, je třeba je chápati ve smyslu povážlivějším.

(17) Zvláštní místní návěsti nebo znamení (návěstidla), kterých vyžadují místní poměry v dopravních nebo na širé trati, musí být schváleny ministerstvem dopravy, pokud nejsou k tomu v určitých případech zplnomocněna ředitelství již těmito nebo jinými předpisy.

(18) Místní návěsti nebo znamení, odlišné od návěsti nebo znamení všeobecně platných, nesmějí co do návěstního významu odporovat základním pojmem těchto předpisů.

Kde a jakých místních návěsti nebo znamení (návěstidel) se užívá, jakož i jejich význam, oznamuje ředitelství (čís. 2).

(19) Se schválením ministerstva dopravy může být na nepřenosných návěstidlech užíváno i ve dne návěsti, určených pro tmu; jsou to návěstidla světelná.

(20) Předvěsti, návěstidla vjezdová, cestová a oddílová, jakož i ona návěstidla odjezdová, která platí jen pro určitou kolej, a návěstidla pro stálou návěst „Pomalu“ buďtež postavena zpravidla napravo ve směru jízdy a vedle kolejí, pro kterou platí, nebo nad ní. Předvěst je

třeba postaviti zpravidla na téže straně kolejí jako příslušné hlavní návěstidlo.

Odchylky schválené ministerstvem dopravy oznamuje ředitelství (čís. 2).

(21) Návěst 8 „Volno“, 9 „Pomalu“, 10 „Stůj“, 12 „Terč pro pomalou jízdu“, 13 „Začáteční terč“ a znamení Z—5 „Označení místa k zastavení vlaku v osobní zastávce“ je třeba postavit:

- a) na jednokolejových tratích vždy napravo ve směru jízdy;
- b) na dvoukolejných tratích i při jednokolejném provozu, jakož i na dvou souběžných tratích jednokolejných vždy na vnější straně kolejí, pro niž platí;
- c) v úsečích tratí s více než dvěma kolejemi vždy napravo ve směru jízdy a vedle kolejí, pro niž platí.

Dojde-li v tomto případě k postavení návěsti 8, 9 nebo 10 mezi kolejí a sahaly-li by terče tvaru kruhového do průjezdného průřezu, použije se návěstních terčů tvaru trojúhelníkového (náv. 8 a-2, 9 a-2 a 10 a-2). Celkový obrazec, vznikající v důsledku ustanovení čís. 83 umístěním více než jednoho terče na téže příčné čáře k ose kolejové, třeba však vyjádřiti vždy pro každý směr jízdy jednotným tvarem příslušných ručních terčů, t. j. buď jen terči kruhovými nebo jen terči trojúhelníkovými.

(22) Pro vedlejší (místní) dráhy může ministerstvo dopravy schváliti ve zvláštních případech ještě další úlevy; může však i nařídit, aby se používalo návěsti (návěstidel), předepsaných pro hlavní dráhy.

(23) Světlem bílým je třeba rozuměti světlu svítily s průhledným sklem, světlem mdle bílým světlu svítily se sklem mléčným nebo podjímaným kostěným.

(24) O návěstech a znameních (návěstidlech) na tratích a ve stanicích, používaných společně s cizozemskými drahami, platí zvláštní ujednání.

Zacházení s návěstidly a jejich udržování.

Kdo odpovídá za správnost návěstí a znamení.

(25) Ve službě jsou železniční zaměstnanci povinni uživati vždy návěstidel, předepsaných v 1. příloze, a mítí je podle povahy své služby buď u sebe, na svém stanovišti, nebo v přiděleném vozidle (obvodu).

Potřebný počet a druh návěstidel pro stanoviště strážníků trati a výhybkářů v úsecích trati s více než dvěma kolejemi (čís. 21c) určuje ředitelství, přihlízejíc k volnému prostoru mezi kolejemi.

(26) Za správné zacházení s návěstidly je odpověden především zaměstnanec, který jich užívá nebo je obsluhuje.

(27) Návěstidla musí být vždy po ruce v potřebném počtu a musí být úplně pro službu způsobilá; také spotřební hmota pro ně musí být v dostatečném množství.

(28) Každý zaměstnanec jest odpovědným za předepsaný počet a za upotřebitelnost návěstidel jemu přidělených, je povinen pečovati o to, aby byla udržována v dobrém stavu, a musí hlásiti představenému každou jejich vadu, kterou nemůže sám odstraniti.

(29) Za správnost návěstí nebo znamení slyšitelných nebo dávaných ručními návěstidly odpovídá zaměstnanec, jenž návěst nebo znamení dává, za správnost návěstí nepřenosných návěstidel pak zaměstnanec, který návěstidlo obsluhuje; za správnost návěstí na vlcích a na vozidlech odpovídají:

- a) na stroji a u strojových vlaků strojvedoucí,
- b) na konci vlaku návěstník,
- c) na motorovém vozidle řidič, na vozících a drezinách dozorce vozíku.

Je-li vlak sunut, odpovídá za správné označení začátku vlaku průvodčí na prvním sunutém voze.

(30) Zaměstnanci, kteří jsou pověřeni řízením výkonné služby, jakož i ti, kteří na službu shora uvedených zaměstnanců přímo dozírají,

nebo kteří jsou podle dopravních nebo jiných předpisů povinni bdít nad pořádkem a bezpečností v dopravě, jsou přímo nebo nepřímo spoluodpovědní za plnění hořejších ustanovení.

Návěsti.

I. Zvonkové návěsti.

1 „Vlak pojede ke konci dráhy.“

• • • • •

Skupina o dvou úderech, daná třikráte.

2 „Vlak pojede k začátku dráhy.“

• • • • • • •

Skupina o třech úderech, daná třikráte.

3 „Vlak nepojede ke konci dráhy.“

• • • • • • •

Skupiny o dvou a jednom úderu, dané třikráte.

4 „Vlak nepojede k začátku dráhy.“

• • • • • • • •

Skupiny o třech a jednom úderu, dané třikráte.

5 „Zastavte všechny vlaky.“

• • • • • • • • • • •

Skupiny o třech a dvou úderech, dané aspoň čtyřikráte.

6 „Vozidla ujela.“

• • • • • • • • •

Skupina o čtyřech úderech, daná aspoň čtyřikráte.

7 „Nařídte hodiny.“

• • • • • • • • •

Skupina o dvanácti úderech.

Ustanovení o zvonkových návěstech.

(31) Mimo zvonkové návěsti 1 až 7 lze užívat též místních zvonkových návěstí.

(32) Místní zvonkové návěsti určuje ředitelství podle zásad, stanovených ministerstvem dopravy (čís. 2).

(33) *Na vedlejších (místních) drahách nejsou zvonkové návěsti závazně předepsány.*

(34) Začátek a konec dráhy, určené ministerstvem dopravy, oznamí ředitelství (čís. 2).

(35) Kde jsou blízko sebe zvonkové přístroje různých tratí, musí se lišit zvukem a počtem zvonků, aby se návěsti nezaměňovaly.

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

(37) Návěst začatá nesmí být nikdy rušena jinou návěstí. Selže-li vlastní zvonkový přístroj nebo dává-li údery nepravidelně, je třeba pokračovati v dávání návěsti až do ukončení, jako kdyby poruchy nebylo.

(38) Jízdní návěsti 1 a 2 oznamují odjezd vlaku ze stanice.

(39) Jízdní návěst platí tak dlouho, dokud vlak jízdu nedokončil nebo dokud se jízda neodvolá.

(40) Výpravčí vlaků je odpovědný za to, aby byla dána správná jízdní návěst 1 a 2 podle ustanovení čísel 42 až 44 a 50.

(41) Je-li výpravčí vlaků zaneprázdněn jinými nutnými a důležitými výkony služebními a nemůže-li proto dátí sám jízdní návěst, smí pověřiti tímto výkonem jiného způsobilého zaměstnance. Je-li zvonkový přístroj v dopravní úřadovně porouchán, avšak zvonková linka v pořádku, vyzve výpravčí sousední stanici, aby dala zvonkovou návěst za něho; není-li s ní dorozumění možné, smí dátí zvonkovou návěst na rozkaz výpravčího vlaků příslušný výhybkář.

Výpravčí vlaků musí však dátí příslušné rozkazy pro každý jednotlivý případ zvlášť a tak jasně a včas, aby nenastala pochybnost a aby bylo vyhověno ustanovením čís. 4?

Za provedení je však odpovědný vždy výpravčí vlaků, jehož povinností je včas se přesvědčiti, zda byla návěst správně dána.

(41a) Není-li stanice v určité části dne obsazena výpravčím vlaků, může ředitelství pověřiti dáváním jízdních návěstí zaměstnance, který tam vykonává službu výhybkáře nebo strážníka hlásky.

(42) Jízdní návěsti nutno dátí zpravidla tři minuty, při ostrém křížování jednu minutu před odjezdem vlaku nebo před dobou, kdy vlak stanicí projede.

Pomocné vlaky a vlaky, jejichž jízdu nebylo lze oznámiti strážníkům trati nebo dozorcům vozíků (drezin), smějí být vypraveny až pět minut po dané návěsti.

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

(44) Nemůže-li vlak odjeti ze stanice do deseti minut po dané jízdní návěsti 1 nebo 2, nutno jízdu odvolati telefonicky, nebo je-li telefon porouchán, návěstí 3 nebo 4 a dátí znova jízdní návěst před skutečným odjezdem vlaku.

(45) Nemůže-li být dána jízdní návěst pro poruchu zvonkového zařízení nebo dává-li zvonkový přístroj údery nepravidelně (čís. 37), nutno o tom telefonicky zpraviti sousední stanici a strážníky trati a oznámiti jim předvídaný odjezd vlaku. Není-li to možné, zpraví se o tom vlaky písemně podle dopravních předpisů.

Výpravčí vlaků v obou stanicích zpraví vlastní staniční zaměstnance.

Obdobně je třeba postupovati, neprochází-li návěst všemi stanicemi až do nejbližší stanice.

(46) Zastavil-li výhybkář vlak proto, že neslyšel pro něj jízdní návěst, a zjistil-li pak, že zvonkový přístroj na jeho stanovišti selhal,

nebudiž návěst opakována; vlak může však odjeti jen se souhlasem výpravčího vlaků.

(47) Byla-li nedopatřením dána pro vlak jízdní návěst dvakrátnebo návěst nesprávná, anebo byla-li dána na jinou trať, je výpravčí vlaků povinen zpraviti o tom sousední stanici a návěst odvolati; nestalo-li se tak, má sousední stanice žádati, aby ona návěst byla odvolána.

(48) Dokud návěstěný vlak do stanice nepřijel anebo dokud nebyla návěst odvolána, nesmí býti vypraven vlak opačného směru na tutéž kolej, ani pro něj dána jízdní návěst.

Nelze-li návěst odvolati, smí býti vypraven vlak opačného směru po téže kolejí jen tehdy, když obě stanice nepochybňě zjistily, že trať jest volná. Vlakové mužstvo je třeba zpraviti Obecným rozkazem, že byla pro vlak dána návěst opačného směru, s příkazem, aby jelo se zvýšenou bdělostí se zřetelem k zaměstnancům, kteří snad pracují na trati, a k přejezdům (přechodům), když se k nim vlak blíží.

(49) Odvolacími návěstmi 3 a 4, jichž se používá, je-li telefon porouchán,

a) odvolávají se jízdní návěsti 1 a 2, nemůže-li vlak odjeti do 10 minut po dané návěsti, nebo byla-li dána návěst omylem anebo nesprávně;

b) oznamuje se traťovým zaměstnancům, že pravidelný vlak, jakož i vlak mimořádný, ohlášený písemně nebo telefonicky, nepojede.

(50) Nepojede-li pravidelný vlak, nebo vlak mimořádný traťovým zaměstnancům již oznámený, a nelze-li to včas oznámiti strážníkům trati telefonicky nebo písemně, dá výpravčí vlaků v době pravidelného odjezdu tohoto vlaku odvolací návěst 3 nebo 4.

(51) Návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“ nutno dátí ve všech případech, kdy je bezpečnost dopravy ohrožena, nebo když nebylo uposlechnuto návěsti „Stůj“, dané jedoucímu vlaku.

Návěst 5 nesmí býti dána, přetrhne-li se vlak, vyjma v případě, uvedeném v čís. 54 d).

(52) Byly-li vypraveny omylem dva vlaky proti sobě po téže kolejí, musí dáti zaměstnanec, který to zpozoruje, ihned návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“, nebo co nejrychleji zařídit, aby byla dána.

(53) Návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“ může býtí dána ze stanice též z jiných příčin, na př. odjel-li vlak bez vlakvedoucího, návěstníka nebo bez průvodčích, pro obsluhu brzd nevyhnutelně nutných, nebo byla-li po odjezdu vlaku zaslechnuta jízdní návěst pro vlak opačného směru, jedoucího na téže kolejí, dříve, než mohl dojeti do sousední stanice, atd.

(54) Strážník trati je povinen dáti návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“:

a) je-li trať někde ohrožena nebo nesjízdná.

Jakmile se stane trať opět sjízdnou, nutno o tom ihned zpraviti aspoň jednu ze sousedních stanic.

Stane-li se při dvoukolejném provozu nesjízdnou jen jedna kolej a bylo-li nesjízdné místo včas kryto, nedá strážník návěst 5, když podle jízdní návěsti nejde o jízdu vlaku po nesjízdné kolejí, anebo je-li možné o nesjízdnosti kolej zpraviti telefonicky nebo písemně včas ještě před odjezdem očekávaného vlaku obě sousední stanice a všechny strážníky trati;

b) uslyší-li dvě jízdní návěsti, které oznamují, že na téže kolejí jedou dva vlaky proti sobě;

c) uslyší-li jízdní návěst, oznamující jízdu na vyloučenou kolej;

d) zpozoruje-li na mimojedoucím vlaku nějakou poruchu nebo závadu, jež by mohly ohroziti bezpečnost tohoto nebo jiných vlaků, a když neměly ruční návěsti, před tím z téže příčiny dávané, výsledku.

Oddělí-li se vozidla od vlaku neb uslyší-li strážník trati návěst 6 „Vozidla ujela“ a hrozí-li nebezpečí, že vozidla pojedou za vlakem, smí dáti návěst 5 jen tehdy, zpozoruje-li na mimojedoucím vlaku poruchu těžšího druhu, na př. lom kola nebo nápravy, vyšinutí, požár a pod.;

e) ve všech případech, kdy je dávána bezvýsledně návěst „Stůj“.

(55) Zaslechne-li kterýkoli zaměstnanec návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“, je povinen ihned zastavit každý vlak, jakož i každé vozidlo na trati. Obsluhovaná nepřenosná návěstidla je třeba ponechat v poloze „Stůj“ („Výstraha“), nebo je ihned postavit zpět do této polohy; ze stanice nesmí být vypraven na trať žádný vlak ani vozík, dokud nebyla získána jistota, že jízdě není nic na překážku.

(56) Nebyl-li po dané jízdní návěsti vlak vypraven ze stanice proto, že zazněla návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“, anebo byl-li vlak zastaven z téže příčiny až za odjezdu, nutno jízdní návěst pro něj danou ihned odvolati a znovu ji dátí před pozdějším odjezdem.

(57) Není-li na trati vlak a zazní-li návěst 5, znamená to, že trať jest nesjízdná.

(58) a) Zastavil-li strážník trati vlak proto, že slyšel návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“, je vlakvedoucí povinen ihned telefonicky oznámiti oběma stanicím a všem strážníkům trati, že byl vlak po dané návěsti 5 zastaven; nato zjistí dotazem příčinu, pro niž byla návěst 5 dána, a vyzádá si od stanice, do niž jede, další pokyny.

Před nastoupením jízdy vlaku z trati oznámí vlakvedoucí telefonicky oběma stanicím a všem strážníkům trati dobu odjezdu vlaku.

b) Není-li dorozumění možné, dotáže se vlakvedoucí strážníka trati, jenž vlak zastavil, proč návěst 5 byla dána.

1. Byla-li dána proto, že byly zaslechnuty dvě jízdní návěsti, oznamující jízdy vlaků proti sobě po téže kolejti, budiž postupováno podle čísla 60.

2. Nebyla-li dána návěst 5 z této příčiny, musí vlakové mužstvo ihned prohlédnouti vlak.

Vlak nesmí pokračovati v jízdě do té doby, dokud nebylo zjištěno, že je v pořadku a že trať až do nejbližší stanice je sjízdná.

(59) Zastavil-li strážník trati vlak proto, že slyšel sice jen jednu jízdní návěst, avšak návěst, oznamující jízdu vlaku po téže kolejti opačným směrem, vyzádá si vlakvedoucí k další jízdě souhlas stanice, do niž jede.

Není-li dorozumění možné, nesmí vlak pokračovati v jízdě do té doby, dokud nebylo zjištěno, že trať až do nejbližší stanice je v o l n á.

(60) Byl-li vlak zastaven na trati proto, že jedou dva vlaky po téže kolejí proti sobě, což nutno předpokládati i tehdy, byly-li slyšeny dvě návěsti, znamenající jízdu vlaků proti sobě po téže kolejí, nařídí vlakvedoucí ihned krytí vlaku dopředu, a nebyla-li před tím dána nebo slyšena návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“, dá ihned tuto návěst nebo nařídí, aby byla dána.

Nato vlakvedoucí oznámí telefonicky oběma stanicím a všem strážníkům trati, že byl vlak zastaven, a vyžádá si další pokyny od jedné ze sousedních stanic.

Výpravčí vlaků této stanice rozhodne po dohodě se sousední stanicí, který z obou vlaků se vrátí do stanice. Vlakvedoucí tohoto vlaku si vyžádá pro zpětnou jízdu souhlas stanice, do níž jede.

Vlakvedoucí vlaku, který májeti dálé za couvajícím vlakem, pokračuje v jízdě, jakmile po uvolnění traťového oddílu couvajícím vlakem dostal k další jízdě svolení stanice, do níž jede.

Vlakvedoucí obou vlaků oznámí oběma stanicím a všem strážníkům trati dobu odjezdu svého vlaku z trati.

Za nemožného telefonického dorozumění dohodnou se vlakvedoucí ústně. Vlakvedoucí couvajícího vlaku jedná podle ustanovení dopravních předpisů o sunutí vlaků.

Vlakvedoucí vlaku, který má dálé jeti za couvajícím vlakem, pokračuje v jízdě za 10 minut po odjezdu couvajícího vlaku. Nařídí strojvedoucímu, aby jel tak opatrně, jako kdyby byl dostal pro jízdu Rozkaz k opatrné jízdě.

(61) Návěst 6 „Vozidla ujela“ budiž dána, zpozoruje-li se, že vozidla ujela ze stanice (nákladiště atd.), nebo že se na trati oddělila od vlaku, ať se pohybují nebo byla již zastavena, nebyla-li tato návěst již zaslechnuta.

(62) Ujedou-li ze stanice vozidla, je zaměstnanec, který to nejdříve zpozoruje, povinen ihned dátí návěst 6 „Vozidla ujela“, nebo co nejrychleji zařídit, aby byla dána. Mimo to budiž zpravena sousední

stanice, že vozidla ujela, zda jsou nebo nejsou na nich lidé, a na dvoukolejných tratích též po které kolejí vozidla jedou; o tom je třeba pokud možno zároveň zpraviti i strážníky trati.

(63) a) Uslyší-li strážník trati návěst 6 „Vozidla ujela“, musí ihned uzavřítí závory a učiniti opatření, aby vozidla zastavil, a jednat i jinak podle předpisů.

Byla-li vozidla na trati zastavena, budťež zajištěna a s obou stran kryta. Nato se dá návěst 6, nebyla-li již dána. Zastavení vozidel se oznámí sousedním stanicím. Stanice se postarájí o odvezení vozů.

b) Jakmile se uslyší ve stanici návěst 6 „Vozidla ujela“, musí se učiniti vhodná opatření, aby vozidla byla zastavena; je-li pochybnost, že se to podaří, je třeba dátí návěst 6 do sousední stanice a zpraviti ji a strážníky trati, jak shora řečeno.

Dokud nedošla spolehlivá zpráva, že trať je uvolněna a že kolej je sjízdná, nesmí býti vypraven vlak ani ze stanice, z které vozidla ujela, ani ze stanice, ke které ujela.

(64) Zpozoruje-li vlakové mužstvo, že se oddělila část vlaku za jízdy a že jede směrem od vlaku, musí zastaviti vlak u nejbližšího strážníka trati; nezaslechl-li strážník trati ještě návěst 6 „Vozidla ujela“ (čís. 61), dá vlakvedoucí tuto návěst nebo nařídí, aby byla dána.

Oddělila-li se část vlaku za jízdy, aniž to bylo na přední části vlaku zpozorováno, a zastavila-li se buď sama na trati nebo tu byla zastavena, třeba ji hned krýti [čís. 80 c), 83 c) a 93]; pak budiž dána s nejbližšího stanoviště návěst 6 „Vozidla ujela“, nebyla-li zde tato návěst již dříve zaslechnuta nebo dána. Zastavení vozidel se oznamí sousedním stanicím. Stanice se postarájí o odvezení vozů.

(65) Návěst 7 „Naříďte hodiny“ nutno dátí denně o 12. hodině, aby si zaměstnanci nařídili hodiny podle prvního úderu.

(66) Návěst 7 „Naříďte hodiny“ budiž dána z každé stanice směrem ke konci dráhy v okamžiku, kdy se objeví na proužku telegrafního psacího stroje značka hodinového znamení nebo kdy dozní hodinové znamení, dané rozhlasem. Nedojde-li hodinové znamení, dá každá stanice návěst 7 podle vlastních hodin, umístěných v telegrafní úrádovně.

(67) V každé stanici zapisují se do návěstního zápisníku nebo do dopravního a návěstního záznamníku ihned veškeré došlé i dané zvonkové návěsti, a to s udáním doby a směru. Došlá návěst zaznamená se číslem návěsti, daná návěst číslem návěsti a číslem vlaku, pro který byla dána; byla-li zaslechnutá zvonková návěst nesprávně seskupena, je třeba zapsati skupiny úderů arabskými čísly, oddelenými pomlčkami. Zvonkové návěsti zapisuje výpravčí vlaků, není-li k tomu ustanoven jiný zaměstnanec. Byly-li dány zvonkové návěsti podle předchozích ustanovení na stanovišti výhybkáře, je třeba je zaznamenati v předepsaném služebním záznamníku výhybkářově.

(68) Strážník trati je povinen dáti zvonkové návěsti i tehdy, když byl k tomu vyzván ústně nebo písemně vlakovým mužstvem; při písemné výzvě se zapíší zřetelně návěsti, jež má strážník trati dáti, s udáním jejich čísel a slovního označení do strážníkova služebního záznamníku nebo na lístek, který je třeba mu dodati. Čas, kdy tuto návěst dal, zapíše strážník trati do svého služebního záznamníku.

(69) Veškeré návěsti, které strážníci trati zaslechnou nebo dají, vyjma návěsti 1, 2 a 7, jakož i zaslechnuté návěsti nesprávně seskupené v jednotlivé údery, vyjma údery, jimiž se volají strážníci trati k telefonu, budtež zaznamenány podle čís. 67 v předepsaném služebním záznamníku.

Strážník trati je též povinen zaznamenati ve služebním záznamníku, neslyšel-li jízdní návěst pro vlak; rovněž zaznamená vypnutí a zapnutí zvonkových přístrojů, jakož i poruchy ve zvonkových vedeních a přístrojích.

(70) Nemůže-li vlakvedoucí na trati sám dáti zvonkové návěsti, musí nařídit strážníkovi trati nebo průvodčímu vlaku, aby je dal; je však povinen napsati čísla a slovní označení návěsti buď na lístek nebo do strážníkova služebního záznamníku. Vlakvedoucí je povinen zapsati do vlakopisu veškeré zvonkové návěsti, jež buď sám dal nebo nařídil dáti; zaznamená též čas a místo, kdy a kde byly návěsti dány.

(71) Dává-li zaměstnanec na některém stanovišti, opatřeném telefonem, zvonkovou návěst, vztahující se na mimořádnou událost,

je povinen ihned událost bliže vysvětliti telefonicky oběma sousedním stanicím a všem strážníkům trati.

Strážníky trati voláme k telefonu jedním zvonkovým úderem nebo oběžníkovou výzvou na telefonním budíku.

(72) a) Ředitelství určí, které místní zvonkové návěsti (vyjma návěst pro postrkové stroje, vracející se s trati) se nahrazují telefonickou zprávou na tratích, kde je postarano o telefonické dorozumění mezi stanicemi a strážníky trati (čís. 2).

b) Na trati s telefony jsou služební místnosti (budky) strážníků trati, vyjma služební místnosti strážníků hlásek a hradel, a skřínky (konsoly) s telefony, označeny černým písmenem T v bílém poli. Bílé šipky na telegrafních sloupech ukazují směr k nejbližšímu telefonu.

c) Klíče od neobsazených stanovišť strážníků trati jsou uloženy buď ve zvláštní skřínce, umístěné zvenčí na budec (domku), nebo v určeném strážním domku. Skřínky se uzavírají roubíkovým klíčem.

d) Stanoviště, která nejsou trvale nebo občasné obsazena, jakož i kde jest uložen klíč k nim, a která stanoviště mají jen zvonkové přístroje, oznamuje ředitelství (čís. 2).

e) Zprávy, které nahrazují návěsti 1 a 2 (čís. 45) a návěsti 3 a 4 (čís. 49), je nutné oznámiti oběma sousedním stanicím a všem strážníkům trati, kdežto zprávy, které nahrazují místní zvonkové návěsti, stačí oznámiti oběma stanicím a ze strážníků trati jen těm, jichž se jízda skutečně dotýká; kdyby i jen jedno z uvedených stanovišť (strážník trati nebo stanice) se ihned nehlásilo, nutno dátí mimo to zvonkovou návěst.

f) Aby se dalo zjistiti, zda se všichni strážníci trati ohlásili, je třeba vyvěsití seznam jejich stanovišť u telefonu na každém stanovišti.

g) Dojde-li do stanice telefonická zpráva, která nahrazuje zvonkovou návěst, je povinností výpravčího vlaků, nebo není-li právě přitomen, onoho zaměstnance, který zprávu přijal, aby ji ihned oznámil výhybkářům a strážníkům hlásek a hradel, jejichž stanoviště nejsou zapojata do průběžné traťové linky telefonní; pro odesílání těchto zpráv platí pravidla, stanovená předpisem o hlášení dopravy telefonem.

Ve stanici zapisuje výpravčí vlaků nebo zaměstnanec, který za jeho nepřítomnosti hlášení přijal, každé oznámení, nahrazující zvonkovou návště, do telefonního zápisníku, strážníci trati do předepsaného služebního zápisníku a vlakvedoucí do vlakopisu; připíší pak čas, jméno stanice nebo číslo stanoviště, odkud a s kterými bylo hovořeno.

Každý zaměstnanec, který obdržel příslušnou zprávu, je povinen se postarat o to, aby se o ní dověděl též každý zaměstnanec v jeho služebním obvodu, pokud má služební zájem na zvonkové návště (na př. řidič posunu, vrací-li se vlak z trati do stanice, úpravčí trati nebo četaři, pokud pracují se svými četami na dosah slyšitelnosti zvonkové návště, dozorci vozíků a pod.).

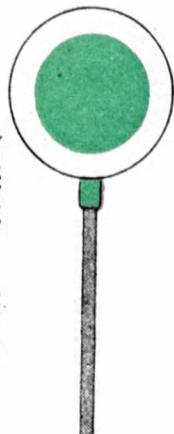
Obdobně nutno postupovat, jde-li o postrkové stroje, které se vracejí z trati, tehdy, když strážník trati nebo strojvedoucí pro poruchu zvonkového přístroje ohlásil telefonicky odjezd z trati.

II. Návěsti tratových zaměstnanců.

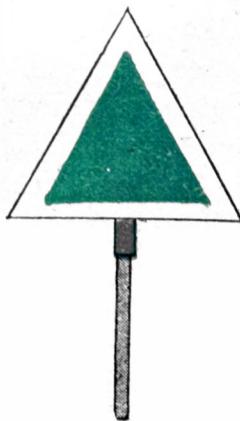
8 „Volno“.

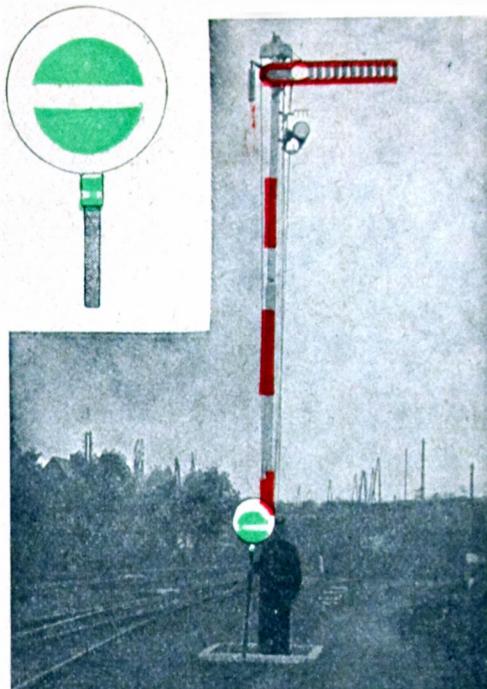
a) Za dne.

1. Zelený kruhový terč s bílým okrajem.
Zaměstnanec zabodne jej do stezky.



2. Zelený terč tvaru rovnostranného trojúhelníku s bílým okrajem, postavený na základně. Zaměstnanec zabodne jej do stezky.





3. Zelený kruhový terč s bílým okrajem a bílým vodorovným pruhem. Zaměstnanec drží terč v ruce.

b) Za tmy.

1. Zelené světlo návěstní svítily. Zaměstnanec svítílnu buď drží, nebo není-li třeba, aby byl přítomen, postaví ji na stezku, pokud není postaráno o umístění svítily jiným vhodným způsobem (závesem na terči, sloupu a pod.).

2. Návěstní svítila s jedním žlutým světlem, držená volně spuštěnou paží vstříc vlaku, se rychle pootočí v přestávkách jedné vteřiny okolo svíslé osy o 90 stupňů vpravo nebo vlevo a zpět tak, aby svítilo vstříc vlaku plné žluté světlo vždy po dobu jedné vteřiny. (Strážníci trati, uvedení v čís. 298, dávají tuto návěst způsobem podle čís. 78a).

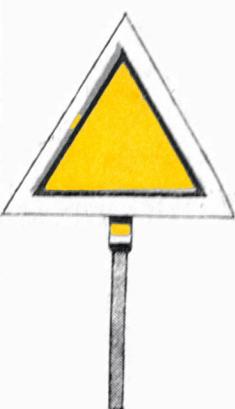
9 „Pomalu“.

a) Za dne.

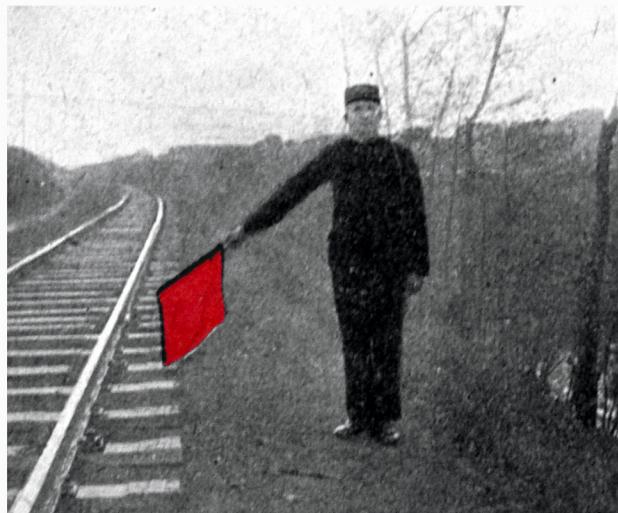
1. Žlutý kruhový terč s černým orámováním a bílým okrajem. Zaměstnanec terč buď drží, nebo nemůže-li dávat návěst osobně, nebo není-li třeba, aby byl přítomen, zabodne jej do stezky.



2. Žlutý terč tvaru rovnostraného trojúhelníku postaveného na základně s černým orámováním a bílým okrajem. Zaměstnanec zabodne jej do stezky.



3. Zaměstnanec drží buď praporek paží sklopenou šikmo dolů,



nebo obě paže upažené šikmo dolů.



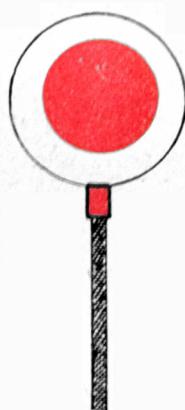
b) Za tmy.

Žluté světlo návěstní svítilny.

Zaměstnanec návěstní svítilnu buď drží, nebo nemůže-li dávat návěst osobně anebo není-li třeba, aby byl přítomen, postaví ji na stezku, pokud není postaráno o umístění svítilny jiným vhodným způsobem (závěsem na terči, sloupu a pod.).

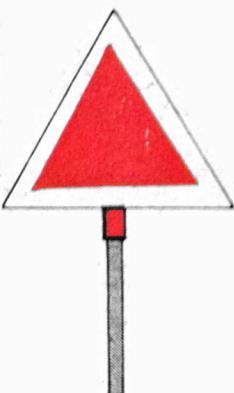
10 „Stůj“.

1. Červený kruhový terč s bílým okrajem.
Zaměstnanec terč buď drží, nebo nemůže-li dávat návěst osobně nebo není-li třeba, aby byl přítomen, zabodne jej do stezky.



a) Za dne:

2. Červený terč tvaru rovnostraného trojúhelníku s bílým okrajem, postavený na základně. Zaměstnanec zabodne jej do stezky.



3. Zaměstnanec zapískne několikrát krátce na píšťalku



a zároveň krouží rozvinutým návěstním praporkem; nemá-li praporku, krouží jiným předmětem nebo jen paží.

b) Za tmy.

1. Červené světlo návěstní svítily. Zaměstnanec návěstní svítílnu buď drží, nebo nemůže-li dávat návěst osobně anebo není-li třeba, aby byl přítomen, postaví ji na stezku, pokud není postaráno o umístění svítily jiným vhodným způsobem (závesem na terči, sloupu a pod.).



2. Zaměstnanec zapískne několikrát krátce na píšťalku



a zároveň krouží bílým nebo výjimečně jiným světlem.

11 „Výbuch třaskavek“.

Výbuch třaskavek má tentýž význam jako návěst 10a-3 nebo 10b-2 „Stůj“.

64 „Vlak se přetrhl“.

Viz část VI—D.

Obecná ustanovení o návěstech traťových zaměstnanců.

Návěst „Volno“.

(73) Návěstí 8a-1, 8a-2 a 8b-1 se označuje kolej, pro kterou neplatí návěst 10 „Stůj“, umístěná ve stejné výši na příčné čáře k ose kolejové (čís. 83).

Návěstí 8a-3 a 8b-2 se užívá jen u nepřenosných návěstidel, jsou-li porouchána, neosvětlena nebo neobsluhují-li se ve zvláštních případech; touto návěstí se dovoluje další jízda vlaku za předpokladu, že byla splňena ustanovení čís. 168d. Tam, kde jsou skupinová odjezdová návěstidla, dává se tato návěst vpravo vedle odjezdové koleje u námezníku.

Návěst „Pomalu“.

(74) Návěst 9 „Pomalu“ znamená, že vlak smíjeti v dalším průběhu jízdy nejvýše rychlostí 20 km/h. Tato návěst má býti viditelná aspoň na 100 m.

(75) Návěsti 9 „Pomalu“ se používá:

- dávají-li průvodčí vlaku návěst „Pomalu“,
- je-li třeba upozorniti na návěst 10 „Stůj“ již na určitou vzdálenost přední a
- je-li třeba, aby vlak vjízděl do dopravny zmenšenou rychlostí.

(76) Nastane-li náhle nutnost pojízděti poškozený úsek kolej zmenšenou rychlostí, musí býti tento úsek kryt podle čís. 83a) do té doby, dokud jej nelze označiti návěstmi 12, 13 a 14. Třaskavky se však nepoloží.

O poškození úseku kolej s přesným vyznačením polohy v km nutno uvědomiti v zájmu zpravení vlakových mužstev neprodleně sousední stanice, jež o tom zpraví též příslušné stanice výchozí a dispoziční.

Vlakové mužstvo budiž zpraveno Obecným rozkazem, aby před poškozeným místem vlak zastavilo a aby po odstranění návěsti 10 „Stůj“ s rázníkem trati vlak jel přes poškozené místo krokem.

Nebylo-li však již možné zpraviti vlakové mužstvo nejpozději v sousední stanici, je nutné zařídit, aby vlak byl po zastavení před porouchaným místem zpraven ústně strážníkem trati (čís. 81 i).

(77) O označení úseku kolej, na němž se nesmíjeti ze zvláštních důvodů a dočasně obvykle dovolenou největší rychlostí, pojednávají čís. 97 až 108; o označení úseku kolej, na němž se musí stále jezdit pomalu, pojednávají čís. 156 až 159.

(78) Ustanovení o návěstech traťových zaměstnanců platí obdobně i pro zaměstnance staniční s tím doplněním, že

a) návěst 8b-2 dávají takto: návěstní svítílna s jedním žlutým a dvěma bílými skly, držená volně spuštěnou paží vstříc vlaku, se rychle pootáčí v přestávkách jedné vteřiny okolo svislé osy o 90 stupňů vpravo nebo vlevo a zpět tak, aby svítilo vstříc vlaku střídavě plné bílé a plné žluté světlo, každé po dobu jedné vteřiny;

b) dávají návěst 10a-3 (10b-2) „Stůj“ a 64 „Vlak se přetrhl“ návěstní trubkou, je-li jim přidělena (1. příloha).

Návěst „Stůj“.

A. Návěst 10 „Stůj“.

(79) Návěst 10 „Stůj“ znamená, že vlak musí zastavit.

Podle toho, o jakou překážku jde nebo k jakému účelu je třeba vlak zastavit (čís. 80 a 81), anebo u kterého místa má vlak čelem zastavit, je třeba účelně umístiti nebo dávati bud'

návěst 10a-1, 10a-2, 10b-1, jež označuje místo, až ke kterému smí vlak dojeti, anebo

návěst 10a-3, 10b-2, která znamená, že vlak musí co nejdříve zastavit; tuto návěst dává zaměstnanec také mimojedoucímu vlaku nebo i za ním, když důvod pro jeho zastavení nastal později.

(80) Návěsti 10 „Stůj“ se používá:

a) ke krytí kolejí před nesjízdným místem na širé trati,

- b) ke krytí nesjízdné kolejí v dopravních,
- c) ke krytí překážek na širé trati, t. j. uváznuvšího vlaku, nebo části vlaků, zanechaných na trati, dále vozidel, která ujela ze stanice nebo se oddělila od vlaku a byla zastavena, jakož i ke krytí nesjízdné sousední kolejí na širé trati,
- d) ke krytí vozíků na širé trati,
- e) k označení místa v dopravně, kde musí vlak výjimečně zastaviti,
- f) ke krytí vozidel, která nesmějí býti uvedena do pohybu nebo na něž se nesmí najízděti,
- g) podle 3. přílohy při poruchách návěstidel, nebo neobsluhují-li se výjimečně anebo nejsou-li za tmy osvětlena.

(81) Nelze-li zastaviti vlak hlavním návěstidlem, je třeba použítí návěstí 10 „Stůj“ též v těchto případech:

- a) ohrožuje-li nějaká překážka vjezd vlaku do dopravny,
- b) zpozoruje-li se na vlaku něco nebezpečného pro další jízdu nebo dává-li vlakové mužstvo návěst „Stůj“,
- c) přijíždí-li vlak po téže kolejí z opačného směru než oznamila jízdní návěst,
- d) uslyší-li se dvě zvonkové návěsti, oznamující, že jedou dva vlaky po téže kolejí proti sobě,
- e) musí-li býti vlak zastaven proto, že byla slyšena návěst 5 „Zastavte všechny vlaky“,
- f) aby byl vlak zastaven po návěsti 6 „Vozidla ujela“, když podle směru větru nebo sklonových poměrů je nutné míti za to, že vozidla jedou proti vlaku,
- g) jede-li vlak po nesprávné kolejí, aniž o tom byl strážník zpraven,
- h) přijíždí-li vlak po vyloučené kolejí, aniž byl strážník o jízdě zpraven,
- i) je-li třeba dát vlaku důležité pokyny, na př. z důvodů určité zvláštní pozornosti nebo opatrnosti,

k) má-li vlak vpředu nesprávnou návěst nebo nehoří-li za tmy vpředu na vlaku aspoň jedno světlo,

I) jsou-li na kolejí lidé, jejichž život by mohl být ohrožen, nebo větší zvířata, jejichž těla by mohla ohrozit bezpečnost vlaku.

(82) Má-li zaměstnanec jakoukoli pochybnost o přípustnosti jízdy, zastaví vlak a zpraví vlakové mužstvo.

(83) a) Nesjízdný úsek kolejí na širé trati jednokolejně i dvoukolejně dráhy se kryje v obou směrech tak, že se postaví návěst 10 „Stůj“ na vzdálenost nejméně 50 m před začátkem nesjízdného místa. Přední na zábrzdnou vzdálenost, t. j. 1000 m nebo 700 m (čís. 2) — *na vedlejších (místních) drahách 400 m* — se postaví návěst 9 „Pomalu“ a položí se třaskavky.

Aby na tratích dvoukolejných a souběžných drah návěst 10a-1, 10a-2, 10b-1 „Stůj“, platná jen pro jednu kolej, nerušila vlakovou dopravu na kolejích volných, postaví se vedle těchto kolejí návěst 8 „Volno“ na příčné čáře k ose kolejové ve stejné výši s návěstí „Stůj“.

b) Týmž způsobem je třeba krýti nesjízdnou kolej v dopravně, není-li možné vjížděti na jinou kolej.

Lze-li však vjížděti na jiné kolejí, musí být výměny trvale uzamčeny v odvratné poloze tak, aby byl zamezen vjezd na nesjízdnou kolej. Není-li to možné, je třeba umístiti návěst 10 „Stůj“ doprostřed nesjízdné kolejí. Třaskavky se nepoloží. Na příčné čáře k ose kolejové se postaví pro sjízdné kolejí návěst 8 „Volno“ ve stejné výši s návěstí „Stůj“, a to těsně u kolejnice nesjízdné kolejí na té straně, na které s ní sousedí kolejí sjízdné.

c) Překážky na širé trati a vozíky se kryjí tak, že se položí třaskavky na vzdálenost 1000 m — *na vedlejších (místních) drahách 400 m* — před začátkem překážky. Pokud jen možno postaví se mimo to návěst 10 „Stůj“ na vzdálenost aspoň 50 m před začátkem překážky.

Jde-li o krytí vozíku, postaví se vždy návěst 10 „Stůj“.

d) Kde má býti postavena návěst 10 „Stůj“ v případě 80 e) a na jakou vzdálenost před vozidly v případě 80 f), určí zaměstnanec, jenž nařídil, aby byla návěst 10 „Stůj“ postavena.

e) Návěst 10 „Stůj“ v případech podle 81 nutno dávati pokud možno stejně jako při krytí nesjízdného místa na širé trati [83 a)]. Musí-li se však dátí návěst 10 „Stůj“ tak náhle, že nelze včas na ni upozorniti návěstí 9 „Pomalu“, postaví nebo dá se jen návěst 10 „Stůj“, v případě podle čís. 81 a) však co nejdále od nebezpečného místa.

(84) Návěst 10 „Stůj“ má býti viditelná aspoň na 200 m.

(84 a) Tam, kde se častěji opakuje nutnost krýti určitou část kolej v dopravnách, smí se použíti se schválením ředitelství pro dávání návěsti 10 „Stůj“ nepřenosného terče, jehož návěst „Stůj“ se zruší za dne otočením nebo sklopením terče o 90° ; v této poloze svítí na něm za tmy bílé světlo.

B. Návěst 11 „Výbuch třaskavek“.

(85) Návěst 11 „Výbuch třaskavek“ znamená, že vlak musí co nejdříve zastaviti (čís. 299). Možno-li, budiž vždy kromě návěsti 11 dána též viditelná návěst 10 „Stůj“.

(86) Třaskavek se používá:

a) ke krytí nesjízdného úseku kolej na širé trati podle čís. 83 a) a ke krytí nesjízdné kolej v dopravnách, není-li možné vjížděti na jinou kolej, podle čís. 83 b),

b) ke krytí překážek na trati a vozíků podle čís. 83 c),

c) v případech podle čís. 81 tehdy, když za mlhy, deště, sněžení a pod. nebo v tunelech je nebezpečí, že by návěst „Stůj“ mohla být přehlédnuta, anebo není-li viditelná na vzdálenost aspoň 200 m. V těchto případech se položí třaskavky pokud možno 200 m před návěst „Stůj“;

d) u nepřenosných návěstidel takto:

- (¹) Nelze-li pro omezený rozhled (mlhu, děšť, sněžení a pod.) viděti vjezdové nebo oddílové návěstidlo bez předvěsti (dočasná výjimka z ust. čís. 120) aspoň na 200 m a není-li jízda vlaku dovolena, položí se třaskavky aspoň 200 m před návěstidlem. Je-li nebezpečí v prodlení, položí se blíže; jde-li v tomto případě o oddílové návěstidlo, smějí se třaskavky položiti výjimečně až u stanoviště hradla nebo hlásky.
- (²) Je-li rozhled tak znesnadněn, že nelze viděti předvěst vjezdového návěstidla, a proto ani rozeznati, jakou návěst ukazuje, a není-li vjezd do stanice volný, nařídí výpravčí, aby byly položeny třaskavky u předvěsti. Je-li nebezpečí v prodlení, položí se mezi předvěst a vjezdové návěstidlo, avšak vždy aspoň 200 m před ním. Podle potřeby může být vyzván telefonicky i nejbližší strážník trati u předvěsti, aby vlak zastavil třaskavkami.
- (³) Výhybkáři, jakož i strážníci trati u předvěsti a vjezdových návěstidel, jsou povinni i bez výzvy oznámiti výpravčímu, že a jak je viditelnost těchto návěstidel omezena; v případě předchozích odst. (¹) nebo (²) musí za nemožného dorozumění s výpravčím sami včas položiti třaskavky podle hořejších ustanovení.

(87) Všichni zaměstnanci, určení k tomu, aby osobně dávali u nepřenosných návěstidel ruční návěsti [čís. 168d] a 3 příl.], jsou povinni vždy, kdy je třeba používat návěstí pro tmu určených, vzít s sebou též třaskavky.

(88) Třaskavky je třeba položiti tři 25 až 30 m od sebe na pravou kolejnici ve směru jízdy; nesmí se však klásti na přejezdech (přechodech) a v blízkosti obydlených budov.

(89) Třaskavky mají být uschovány v suché místnosti, kde není žíravin ani kyselin. Třaskavky, jež mají zaměstnanci ve službě u sebe, musí být v pouzdře a v něm vhodně utěsněny, není-li pouzdro upra-

veno tak, aby se třaskavky za chůze neotřásaly. Třaskavky, atž v pouzdře nebo volné, nebudtež nikdy vydány horku, slunečním paprskům nebo nárazům.

(90) Veškeré třaskavky budtež aspoň dvakráte do roka dobře prohlédnutý, aby se seznalo, zda se nepohybuje zápalná hmota, zda dobré účinkují zpruhy, zda není obal třaskavky poškozen atd. Vadné třaskavky budtež vyloučeny a zničeny.

(91) U třaskavek, které byly dodány před více než 20 lety, nutno vykonati kromě prohlídky též zkoušku jejich výbušnosti podle zvlášt-ních nařízení.

K A a B.

(92) Podrobná ustanovení o krytí nesjízdných úseků kolej a překážek, jakož i výjimky od hořejších pravidel, určují dopravní předpisy.

(93) Má-li zaměstnanec krýti překážku na obě strany návěstí „Stůj“, učiní tak nejprve na té straně, odkud očekává vlak dříve, a pak teprve s urychlením na druhé straně.

(94) Ustanovení A a B platí obdobně i pro zaměstnance staniční a pro vlakové mužstvo s tím doplněním, že výhybkář je povinen zastavit odjíždějící vlak, neslyšel-li pro něj zvonkovou návěst nebo slyšel-li návěst pochybnou anebo nesprávnou (čís. 46).

Návěst „Vlak se přetrhl“.

(95) Zpozoruje-li strážník trati nebo jiný zaměstnanec návěst 64 „Vlak se přetrhl“, nebo zjistí-li, že se oddělila na trati vozidla od vlaku anebo že chybí návěst na konci vlaku, je povinen dáti vlaku návěst 64 „Vlak se přetrhl“ (viz též čís. 61); návěst 10 „Stůj“ nesmí dáti vyjma případ, uvedený v druhém odstavci čís. 54 d).

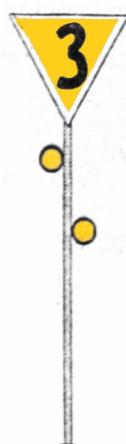
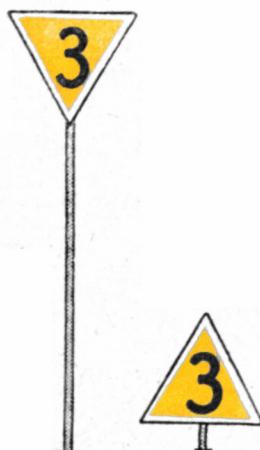
(96) Oddělila-li se vozidla od vlaku ve stanici, smí se dáti návěst „Stůj“ jen tehdy, je-li jisté, že oddělená vozidla stojí nebo že se pohybují opačným směrem.

III. Návěstidla pro pomalou jízdu.

12 „Terč pro pomalou jízdu“.

Za dne.

Trojúhelníkový žlutý terč s bílým okrajem, postavený na vrcholu, s černou poznávací číslicí rychlosti. Tam, kde je nedostatek místa, může být trojúhelník vrcholem nahoru.



Za tmy.

Trojúhelníkový terč je ozářen. Pod ním svítí žlutým světlem dvě návěstní svítílny, umístěné šikmo nad sebou tak, že levá je výše. Tam, kde je nedostatek místa, umístí se návěstní svítílny na zvláštním sloupu před trojúhelníkovým terčem.

13 „Začáteční terč“.

Za dne i za tmy.

Stojatý žlutý obdélníkový terč s bílým okrajem a s černým písmenem Z.



14 „Koncový terč“.

Za dne i za tmy.

Stojatý bílý obdélníkový terč s černým písmenem K.



Obecná ustanovení o návěstidlech pro pomalou jízdu.

(97) Návěsti pro pomalou jízdu oznamují, že jsou vydána zvláštní ustanovení o omezení největší dovolené rychlosti jízdy na určitých místech tratí.

(98) Návětidla 12, 13 a 14 jsou přenosná a směří býti postavena jen na rozkaz traťové stavební správy.

(99) Návěsti 12 „Terč pro pomalou jízdu“ se používá k označení úseku kolejí, na němž se ze zvláštních důvodů a dočasně nesmí jeti obvykle dovolenou největší rychlostí.

(100) Na terči pro pomalou jízdu se označí dovolená rychlosť poznávací číslicí. Jako poznávacích číslic se používá:

číslic	1	2	3	4	5	6 a	7
pro rychlosť	10	20	30	40	50	60 a	70 km/h.

Zadní strana terče je šedá.

(101) Na úseku kolejí, vymezeném návěstmi 13 „Začáteční terč“ a 14 „Koncový terč“, musí vlak od prvního do posledního vozidla zachovati vyznačenou rychlosť.

(102) Začíná-li jízda vlaků za terčem pro pomalou jízdu nebo po-kračují-li odtud vlaky v jízdě, je třeba postaviti druhý terč pro pomalou jízdu — za tmy bez žlutého světla, jen s ozářeným terčem — jako opakovací návěst. Služebna, která nařizuje pomalé jízdy, určí v každém jednotlivém případě stanoviště opakovacího terče.

(103) Terče s návěstí 12 se postaví podle ustanovení čís. 21 a), b) a c).

Musí-li se postaviti návětidlo 12 tam, kde je nedostatek místa, umístí se svítidlo nočního znaku na zvláštním sloupku asi 15 m před trojúhelníkovým terčem.

(104) Terč s návěstí 12 se postaví před návěst 13 aspoň na zá-brzdnou vzdálenost, t. j. 1000 m nebo 700 m (čís. 2.) — *na vedlejších (místních) drahách 400 m.*

(105) Za tmy se terč návěstidla 12 ozařuje svítelnou, zacloněnou proti strojvedoucímu.

Tam, kde se má poznati ze zadu, že svítí žlutá světla návěstních svítilek, ukazují svítily do zadu mdle bílé hvězdové světlo.

(106) Terč s návěstí 13 „Začáteční terč“ se postaví podle ustanovení čís. 21 a), b) a c), a to přímo vedle kolejí na začátku úseku, který má být pojízděn pomalu.

(107) Terč s návěstí 14 „Koncový terč“ se postaví na jednokolejně trati vlevo, na dvoukolejně trati a na dvou souběžných tratích jednokolejných podle ustanovení čís. 21 b) přímo vedle kolejí na konci úseku kolejí, který má být pojízděn pomalu.

Na jednokolejně trati je začáteční terč pro jeden jízdní směr zároveň koncovým terčem pro druhý směr.

(108) Za tmy se ozařují návěstidla 13 a 14 svítelnou zacloněnou proti strojvedoucímu, a to návěstidlo 13 vždy, návěstidlo 14 pouze na dvoukolejně trati, jsou-li na návěstidle 12 číslice 5, 6 nebo 7.

(108a) Návěstidel 13 a 14 se používá výjimečně též k označení úseku trati, na němž se musí stále jezdit pomalu (čís. 158).

IV. Nepřenosná návěstidla.

(109) Rozeznáváme návěstidla:

m) mechanická a

s) světelná, t. j. návěstidla jen se světelným označením základní polohy a jízdních směrů.

Stožáry nepřenosných návěstidel buďtež opatřeny vpředu nátěrem barvy bílé, střídající se u předvěstí a u návěstidel pro stálou návěst „Pomalu“ s barvou černou, u hlavních návěstidel s barvou červenou a u seřaďovacích návěstidel s barvou modrou, vzadu nátěrem barvy šedé.

Návěstidla s) sestávají ze stožáru a ze svítelnové desky s příslušným počtem elektrických svítilek. Svítelnová deska je natřena šedě.

U předvěstí má svítelnová deska tvar stojatého obdélníku, u hlavních návěstidel tvar stojatého obdélníku, nahoře doplněného půlkruhem, a u seřaďovacích návěstidel tvar stojatého obdélníku, nahoře doplněného rovnoramenným trojúhelníkem.

A. Předvěsti.

1. Předvěsti bez přidaného ramene.

15 „Výstraha“.

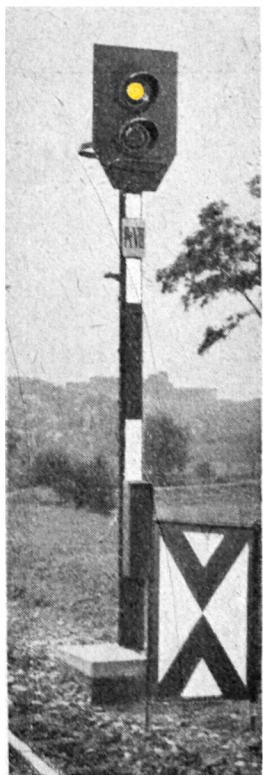
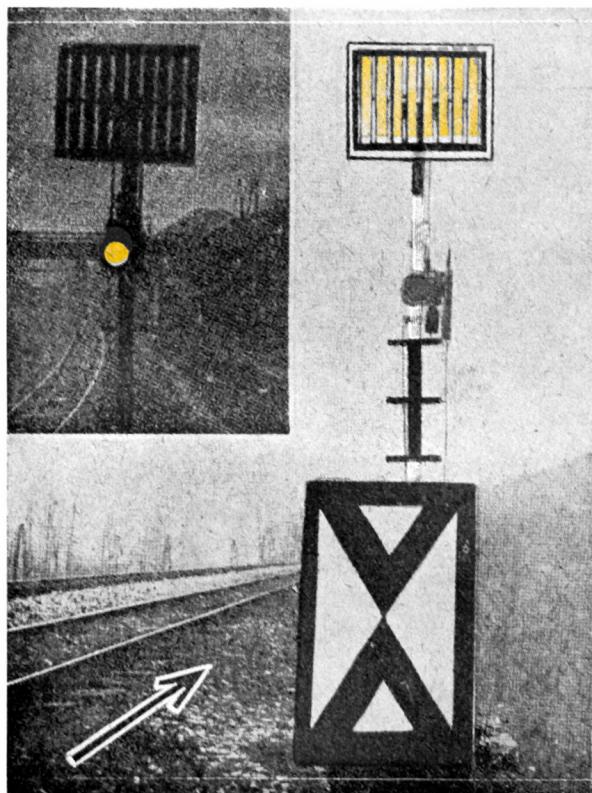
Za dne.

U předvěsti m) žlutý obdélníkový nebo kruhový terč s černým orámováním a bílým okrajem,

u předvěsti s) žluté světlo.

Za tmy.

Žluté světlo.



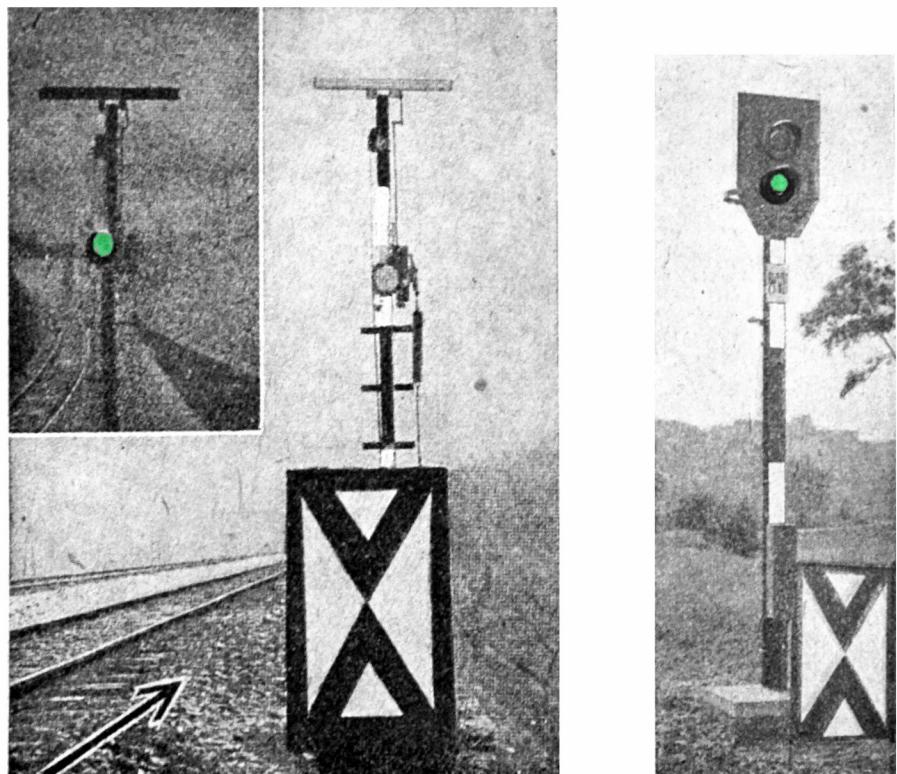
16 „Volno“.

Za dne.

U předvěsti m) plocha terče sklopena ve vodorovné poloze,
u předvěsti s) zelené světlo.

Za tmy.

Zelené světlo.



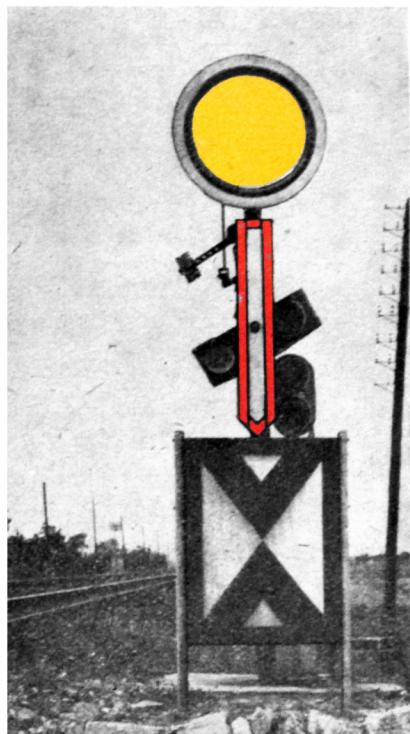
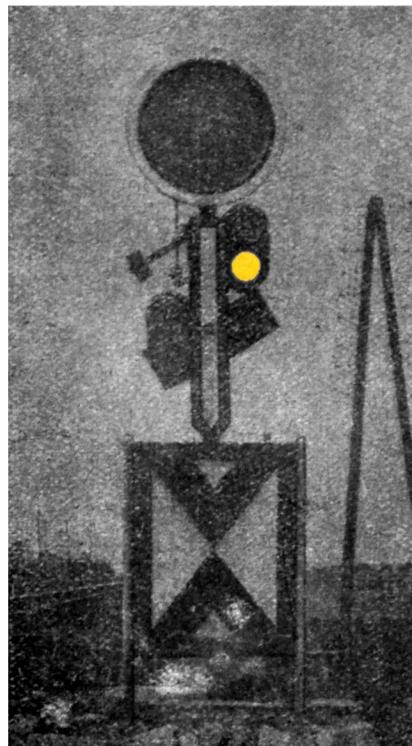
2. Předvěsti s přidaným ramenem.

15 p „Výstraha“.

Za dne.

U předvěsti m) žlutý obdélníkový nebo kruhový terč s černým

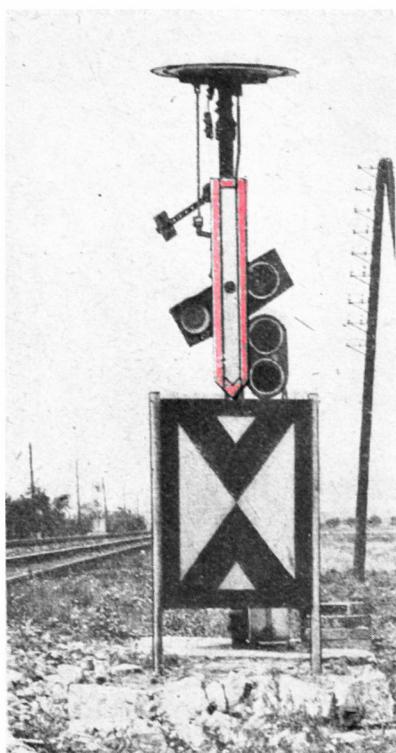
orámováním a bílým okrajem; pod ním bílé zahrocené rameno s červeným okrajem ve svislé poloze, u předvěsti s) žluté světlo.



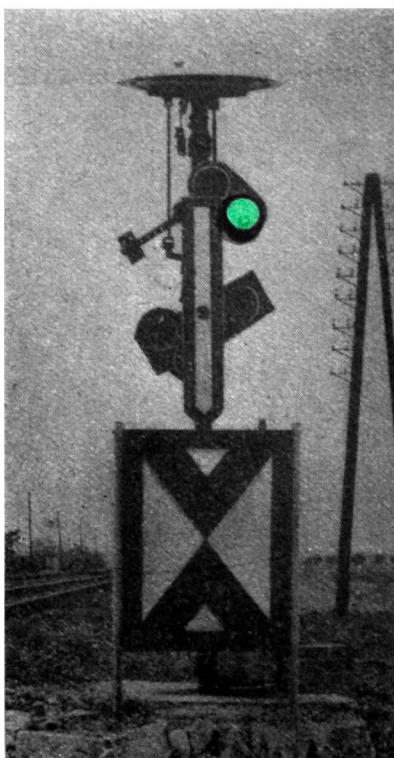
Za tmy.
Žluté světlo.

16 p „Volno přímým směrem“.

Za dne.



U předvěsti m) terč ve vodo-
rovné poloze; pod ním bílé za-
hrocené rameno s červeným okra-
jem ve svislé poloze,
u předvěsti s) želené světlo.



Za tmy.

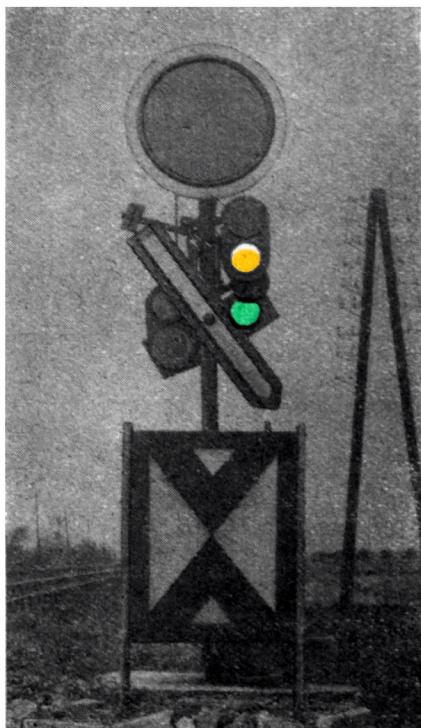
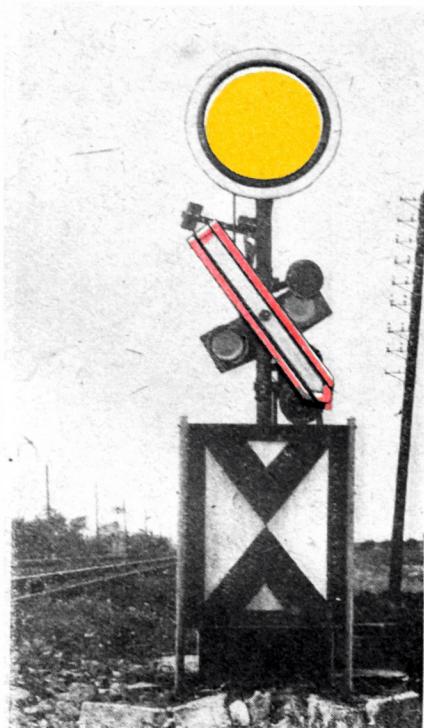
Zelené světlo.

17 p „Volno do odbočky“.

Za dne.

U předvěsti m) žlutý obdélníkový nebo kruhový terč s černým orámováním a bílým okrajem; pod ním bílé zahrocené rameno s červeným okrajem skloněno vpravo v úhlu 45^0 ,

u předvěsti s) jedno žluté světlo a svisle pod ním jedno zelené světlo.



Za tmy.

Jedno žluté světlo a svisle pod ním jedno zelené světlo

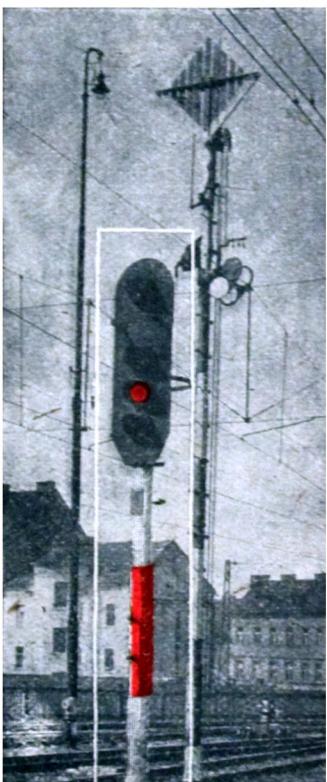
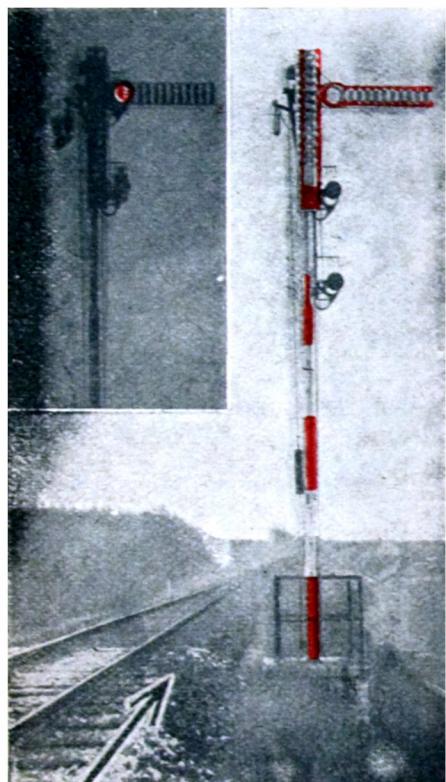
B. Hlavní návěstidla.

18 „Stůj“.

Za dne.

U návěstidel m) rameno návěstidla ve vodorovné poloze napravo ve směru jízdy,

u návěstidel s) červené světlo.



Za tmy.

Červené světlo.

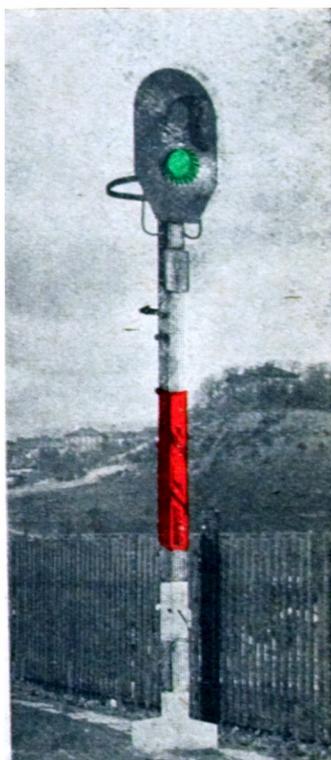
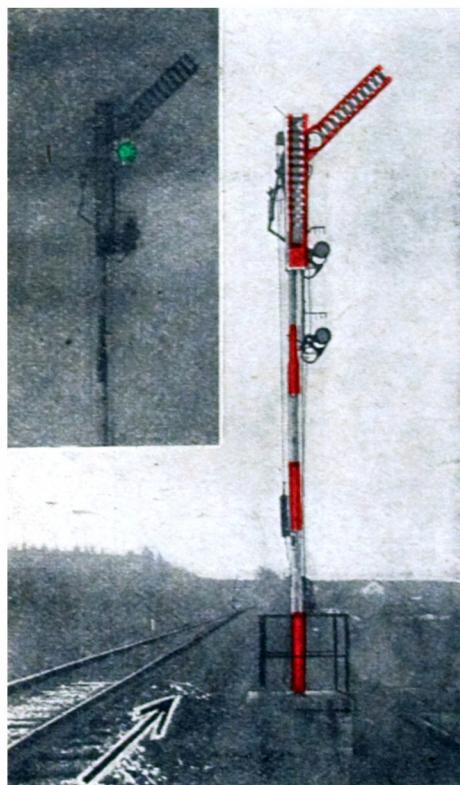
19 „Volno“ nebo „Volno přímým směrem“.

(U odjezdových návěstidel „Volno“ nebo „Volno na hlavní trať“.)

Za dne.

U návěstidel m) jedno rameno napravo ve směru jízdy vlaku šikmo vzhůru v úhlu 45° ,

u návěstidel s) jedno zelené světlo.



Za tmy.

Jedno zelené světlo.

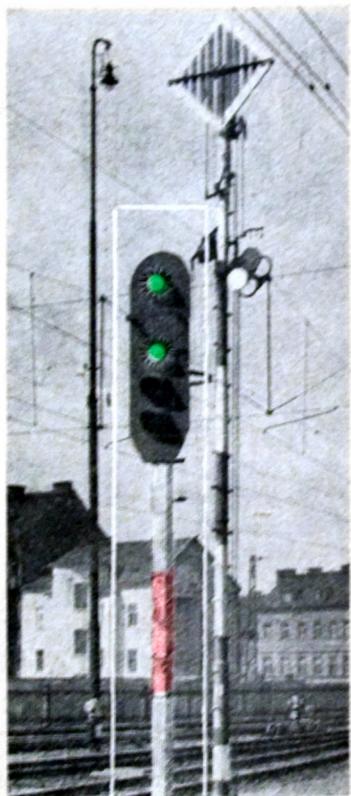
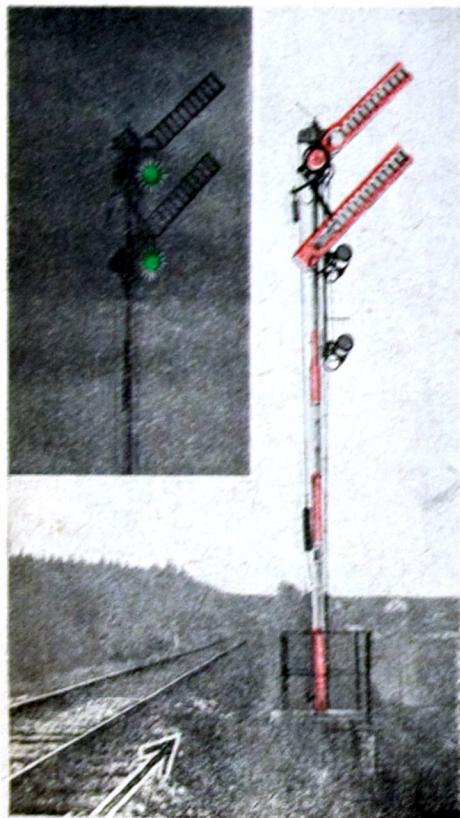
20 „Volno do odbočky“

(U odjezdových návěstidel „Volno na první odbočující trat“.)

Za dne.

U návěstidel m) dvě ramena napravo ve směru jízdy vlaku šikmo vzhůru v úhlu 45° ,

u návěstidel s) dvě zelená světla svisle pod sebou.



Za tmy.

Dvě zelená světla svisle pod sebou.

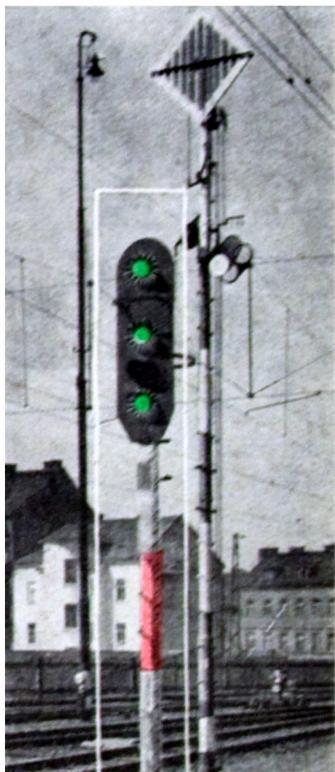
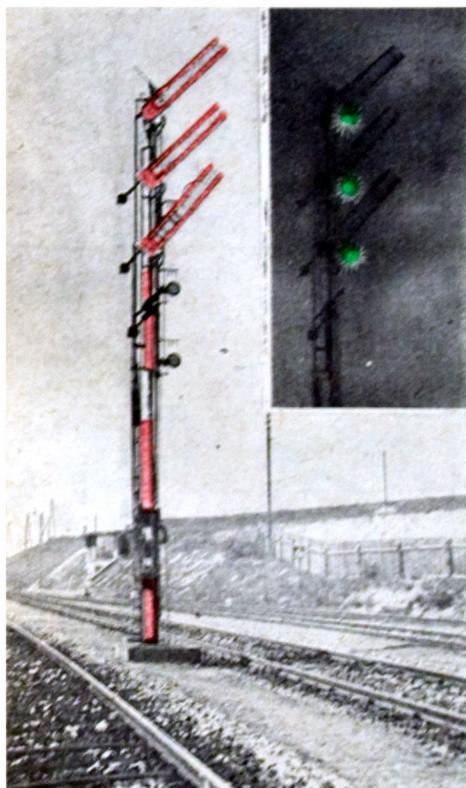
20a „Volno do druhé odbočky“.

(U odjezdových návěstidel „Volno na druhou odbočující trať“.)

Za dne.

U návěstidel m) tři ramena napravo ve směru jízdy vlaku šikmo vzhůru v úhlu 45° ,

u návěstidel s) tři zelená světla svisle pod sebou.



Za tmy.

Tři zelená světla svisle pod sebou.

20 b „Volno na třetí odbočující trat“.

Za dne i za tmy.

Čtyři zelená světla svisle pod sebou.

(110) Návěsti 20 b se používá jen u odjezdových návěstidel světel-ných.

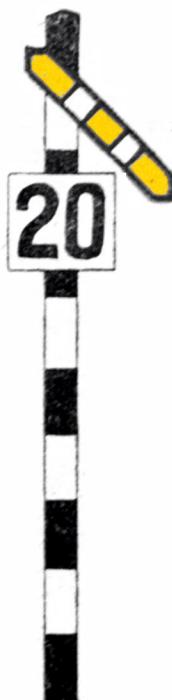
(111) Která trať se pokládá za hlavní nebo první a druhou odbočující trať, oznámí ředitelství (čís. 2). Jiné další úpravy návěštění určuje při zachování hořejších zásad ministerstvo dopravy.

C. Návěstidla pro stálou návěst „Pomalu“.

21 „Pomalu“.

Za dne.

Žluto-bílé rameno s černým okrajem na návěstním stožáru napravo ve směru jízdy skloněno v úhlu 45° . Na bílé desce, umístěné na témaž stožáru, je černými číslicemi, 30 cm vysokými a 5 cm silnými, vyznačena dovolená rychlosť.



Za tmy.

Žluté světlo; svítílna se zavěsí na stožár přímo pod desku s číslicí.

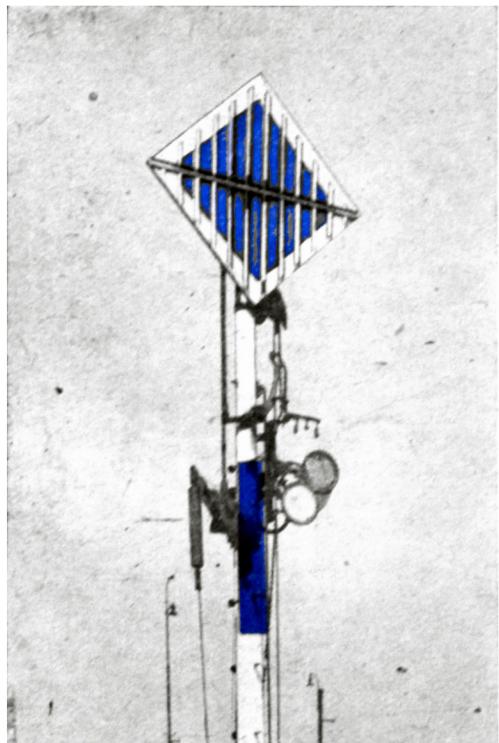
D. Seřadovací návěstidla.

22 „Posunování zakázáno“.

Za dne.

U návěstidel m) čtvercový, na hrotu postavený modrý terč s bílým okrajem,

u návěstidel s) modré světlo.



Za tmy.

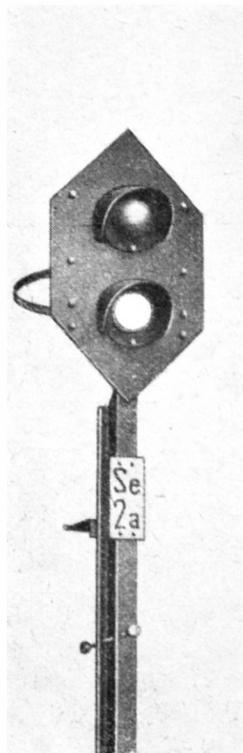
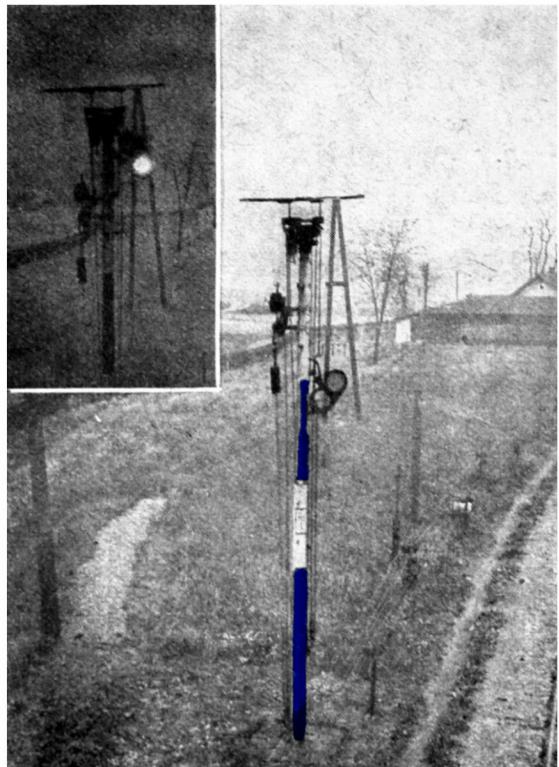
Modré světlo.

23 „Posunování dovoleno“.

Za dne.

U návěstidel m) plocha čtvercového terče sklopena do vodorovné polohy nebo obrácena ke kolejí,

u návěstidel s) mdle bílé světlo.



Za tmy.

Mdle bílé světlo.

Obecná ustanovení o nepřenosných návěstidlech A, B, C a D.

(112) Návěstidla A a B platí pro vlaky; v poloze „Volno“ však také zakazují posun na kolejích, po kterých pojede vlak, jakož i posun směrem k jízdní cestě vlaku.

Návěstidla C platí jen pro vlaky; návěstidla D pro vlaky neplatí.
(Výjimku viz v čís. 161 b.)

(112a) Aby návěst 18 „Stůj“ návěstidel B nerušila dopravu vlaků na sousedních kolejích, budiž postaveno pro tyto kolejové anulovací návěstidlo na přičné čáře k ose kolejové proti návěstidlu. Anulovací návěstidlo je hlavní návěstidlo, ukazující trvale návěst 19 „Volno“.

(113) Kdy je třeba dbát postavení návěstidel A a B, jede-li vlak na dvoukolejně dráze po nesprávné kolej, určují dopravní předpisy.

(114) Jakmile zpozoruje vlakové mužstvo hlavní návěstidlo v poloze „Stůj“, musí učiniti včas všechna opatření, aby mohlo zastavit vlak ještě před návěstidlem.

Vlak, stojící před návěstidlem, které je v poloze „Stůj“, smíjeti dálé buď až bylo návěstidlo postaveno na „Volno“, nebo až vlak obdržel spolehlivou zprávu, že můžejeti dálé.

(115) Návěsti 20 „Volno do odbočky“ se používají jen u návěstidel, která jsou závislá na výměnách; v tomto případě používají se jí též pro jízdy na kolej „hlavní“.

(116) Přestavují-li se výměny, závislé na návěstidlech, ústředně (na délku), musí být zařízen závěr výměn, který nelze zrušiti pouhým postavením návěstidla do polohy „Stůj“.

(117) Je-li ohrožena bezpečnost, musí být přestavena návěstidla B ihned z polohy „Volno“ do polohy „Stůj“, návěstidla A z polohy „Volno“ do polohy „Výstraha“ a návěstidla D z polohy „Posunování dovoleno“ do polohy „Posunování zakázáno“.

(118) Ministerstvo dopravy rozhoduje, kde je třeba na vedlejších (místních) drahách používat návěstidel A, B a D.

(119) Návěstidla A, B a D musí být v dopravních, dotčených za tmy vlakovou dopravou, osvětlena včas a trvale plným počtem svítilem. Výjimky povoluje ředitelství podle zvláštních nařízení ministerstva dopravy.

Předvěsti.

(120) Předvěsti musí být postaveny před všemi návěstidly vjezdovými a oddílovými, před návěstidly cestovými, určenými pro vjezd, a je-li toho třeba, i před odjezdovými návěstidly.

(121) Předvěst budiž postavena na skutečnou zábrzdnou vzdálenost před hlavním návěstidlem.

(122) I. Předvěst bez přidaného ramene před vjezdovým a cestovým návěstidlem, závislým na výměnách (čís. 2)

(¹) v poloze „Volno“ oznamuje, že příslušné hlavní návěstidlo je pro vlak v poloze „Volno přímým směrem“,

(²) v poloze „Výstraha“ připomíná vlaku nutnost zmenšení rychlosti, čehož je třeba proto, že

- příslušné hlavní návěstidlo je v poloze „Stůj“, nebo
- že vjezd bude uskutečněn po výměnách odbočkou.

II. Předvěst bez přidaného ramene před odjezdovým návěstidlem, závislá na výměnách (čís. 2)

(¹) v poloze „Volno“ oznamuje vlaku, že odjezdové návěstidlo je v poloze „Volno“ a že je postavena ona jízdní cesta, příčně jsou všechny výměny pojízděny přímým směrem,

(²) v poloze „Výstraha“ připomíná vlaku nutnost zmenšení rychlosti, čehož je třeba proto, že

- odjezdové návěstidlo je v poloze „Stůj“, nebo
- že odjezd ze stanice bude uskutečněn po výměnách odbočkou.

III. Předvěst bez přidaného ramene před vjezdovým a odjezdovým návěstidlem, nezávislým na výměnách (čís. 2), jakož i předvěst bez přidaného ramene před oddílovým návěstidlem, oznamuje vlaku v poloze „Volno“, že hlavní návěstidlo je v poloze „Volno“; v poloze „Výstraha“ připomíná vlaku nutnost zmenšení rychlosti, čehož je třeba proti, že hlavní návěstidlo je v poloze „Stůj“.

IV. Předvěsti s přidaným ramenem se používají jen před některými vjezdovými a cestovými návěstidly, závislými na výměnách (čís. 2).

(123) I. Závislost předvěstí na hlavních návěstidlech musí být upravena tak, aby se poloha ramen a terče nebo barva světel měnila na obou návěstidlech buď zároveň, nebo

a) aby muselo být postaveno hlavní návěstidlo do polohy pro dovolenou jízdu dříve, než předvěst, a

b) aby při stavění do základní polohy musela být předvěst dříve postavena do polohy „Výstraha“ než hlavní návěstidlo na „Stůj“.

II. Závislost předvěsti bez přidaného ramene na vjezdovém návěstidle, závislé na výměnách, jakož i závislost předvěsti odjezdového návěstidla na výměnách, musí být mimo to upravena tak, aby se dala předvěst uvést do polohy „Volno“ (návěst 16) jen při postavení oné jízdní cesty, při niž jsou všechny výměny pojízděny přímým směrem.

Závislost předvěsti s přidaným ramenem musí být mimo to upravena tak, aby se dala předvěst uvést do polohy „Volno přímým směrem“ nebo „Volno do odbočky“ teprve tehdy, když bylo napřed uvedeno příslušné hlavní návěstidlo do polohy, která odpovídá těmto návěstním znakům.

(124) Předvěsti mají být viditelné z vlaku aspoň na vzdálenost 150 m.

(125) Zjištění polohy předvěsti nezbavuje vlakové mužstvo povinnosti pozorovat hlavní návěstidlo.

(126) V základní poloze ukazují předvěsti návěst 15 (15 p) „Výstraha“.

U kolejových křižovatek (v úrovni kolejnic), u nákladišť, vleček, jakož i u osobních zastávek na dvoukolejných tratích s jednostranným nástupištěm, řídí se základní poloha předvěsti podle základní polohy hlavního návěstidla.

(127) Předvěst hlavního návěstidla, ukazujícího „Volno“, nemusí se postavit do polohy „Volno“, jestliže jí vlak již minul nebo když kolem ní vůbec nejede.

Předvěst budiž postavena do polohy „Výstraha“, jakmile jí celý vlak minul.

(128) a) Je-li předvěst v poloze „Výstraha“ (čís. 16 a 170), nutno jeti tak opatrně a takovou rychlostí, aby mohl být vlak zastaven u hlavního návěstidla, kdyby ukazovalo „Stůj“.

b) Ukazuje-li však předvěst „Výstrahu“ a vjezdové návěstidlo, závislé na výměnách, dovolenou jízdu, smí vlak vjížděti do stanice rychlostí nejvýše 30 km/h.

c) Ukazuje-li předvěst odjezdového návěstidla „Výstrahu“ a odjezdové návěstidlo dovolenou jízdu, smí vlak odjížděti ze stanice rychlostí nejvýše 30 km/h.

Hlavní návěstidla.

(130) Hlavních návěstidel se používá jako návěstidel vjezdových, odjezdových, cestových a oddílových.

Vjezdová návěstidla.

(131) Vjezdových návěstidel se používá před stanicemi, odbočkami dráhy a nákladišti, jakož i před osobními zastávkami na dvoukolejných tratích s jednostranným nástupištěm a před kolejovými křižovatkami (v úrovni kolejnic).

(132) Vjezdová návěstidla oznamují, zda vlak smí nebo nesmí vjeti do stanice, do nákladiště nebo p̄es odbočku dráhy a podle zabezpečení jízd, zda je jízdní cesta postavena do stanice směrem přímým nebo odbočným a p̄es odbočku na trať hlavní neb odbočnou; kromě toho oznamují, zda smí být přejízděno místo, které má být jimi kryto na kolejových křížovatkách (v úrovni kolejnic) a v osobních zastávkách na dvoukolejných tratích s jednostranným nástupištěm.

Vjezdové návěstidlo budíž postaveno pro každou železniční trať.

(133) Vjezdová návěstidla před stanicemi ukazují v základní poloze návěst 18 „Stůj“ a smějí být postavena na „Volno“ (návěst 19 nebo 20) pouze výpravčím vlaků nebo z jeho nařízení jiným oprávněným zaměstnancem, a to jen tehdy, když se očekává vlak a když byla učiněna všechna opatření pro jeho bezpečný vjezd do stanice.

(134) Není-li stanice za vlakové dopravy v určité části dne obsazena výpravčím vlaků, může ředitelství pověřit obsluhou hlavních návěstidel a jejich předvěstí zaměstnance, který tam vykonává službu výhybkáře nebo strážníka hlásky.

(135) Návěstidlo vjezdové musí být postaveno zpět do polohy „Stůj“, jakmile konec vlaku minul určené „místo za návěstidlem“ (čís. 2).

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

(136) Odbočky dráhy, jakož i vlečky na širé trati, do nichž vjízdějí vlaky, je třeba opatřiti vjezdovými návěstidly, jimiž se musí návěstiti každý směr jízdy.

Pro obsluhu těchto vjezdových návěstidel platí obdobně ustanovení čís. 133 a 135.

(137) Před vlečkami a nákladišti, kde se vozy pouze odstavují, musí být postavena pro jízdu na širé trati vjezdová návěstidla, jež jsou závislá na výměnách, výkolejkách atd.

Tato návěstidla, jakož i vjezdová návěstidla před osobními zastávkami na dvoukolejných tratích s jednostranným nástupištěm stojí v základní poloze „Volno“ (náv. 19).

(138) U odboček a kolejových křížovatek (v úrovni kolejnic) musí být vjezdová návěstidla uvedena pro každý jízdní směr do takové vzájemné závislosti, aby se nedala postavit zároveň na „Volno“ pro jízdy vlaků, které se vzájemně ohrožují.

Základní polohu vjezdových návěstidel před kolejovými křížovatkami (v úrovni kolejnic) určuje ředitelství případ od případu.

(139) Vjezdová návěstidla s předvěstmi buděž postavena tak, aby vyhovovala místním poměrům, vždy aspoň 200 m před místem, které má jimi být kryto. Menší vzdálenost může povolit jen ministerstvo dopravy (čís. 2). Vjezdová návěstidla mají být z vlaku viditelná na vzdálenost aspoň 200 m.

Místem, které má být kryto, rozumíme:

- a) ve stanicích, v nákladištích, na odbočkách dráhy, jakož i na vlečkách, odbočujících na širé trati, hrot jazyku první výhybky, je-li pojízděna proti hrotu, nebo námezník první výhybky, je-li pojízděna po hrotu;
- b) v zastávkách začátek nástupiště;
- c) na kolejových křížovatkách (v úrovni kolejnic) střed křížovatky.

(140) Před stanicemi musí být vjezdová návěstidla mimo to postavena aspoň 50 m před označníkem.

(141) Vjezdová návěstidla musí být opatřena slyšitelným nebo viditelným dozorčím zařízením, které oznamuje, zda je návěstidlo v poloze „Stůj“.

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

Na zabezpečovacích zařízeních se pokládá za viditelné dozorčí zařízení červená clona okénka návěstního hradla na hradlovém přístroji

a u mechanických návěstidel bez hradlového závěru poloha stavěcí páky, je-li páka nablízku dopravní úřadovny.

Jsou-li stavěcí páky návěstidel, která výhybkář ze svého stanoviště na zhlaví stanice nevidí, poblíž dopravní úřadovny, musí se opatřiti stanoviště výhybkáře viditelným nebo slyšitelným dozorčím zařízením, a je-li třeba, též dopravní úřadovna dozorčím zařízením viditelným.

Svévolné vypětí slyšitelných zařízení dozorčích je zakázáno.

(142) Dovolují-li to místní a dopravní poměry, může být se schválením ministerstva dopravy použito ke krytí odboček a nákladišť, jakož i kolejových křižovatek (v úrovni kolejnic) návěstidel oddílových a odjezdových.

(143) *Ministerstvo dopravy rozhoduje, zda mají být vjezdová návěstidla na vedlejších (místních) drahách.*

Odjezdová návěstidla.

(144) Účelem odjezdových návěstidel je usnadnití řízení odjezdů vlaků.

V základní poloze „Stůj“ zakazují odjezd, v poloze „Volno“ oznamují, že je postavena jízdní cesta a na kterou tratí.

(145) Ve stanici má být tolik odjezdových návěstidel, kolik je odjezdových kolejí nebo skupin odjezdových kolejí (skupinové jízdy). Každé odjezdové návěstidlo musí mít za dne tolik ramen nebo světel a za tmy tolik světel, kolik je možných odjezdů na jednotlivé trati, které ze stanice vycházejí (čís. 2).

(146) Odjezdová návěstidla mají být umístěna tak, aby je vlakové mužstvo mohlo zpozorovat na vzdálenost aspoň 200 m.

(147) Odjezdové návěstidlo ukazuje v základní poloze návěst 18 „Stůj“ a smí být uvedeno do polohy „Volno“ buď výpravčím vlaků, nebo na jeho rozkaz jiným oprávněným zaměstnancem, avšak vždy až krátce před odjezdem vlaku a pro projíždějící vlak zpravidla dříve, než se uvolní vjezdové návěstidlo.

(148) Odjezdové návěstidlo musí být postaveno zpět do polohy „Stůj“, jakmile konec vlaku minul určené „místo za návěstidlem“ (čís. 2).

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

(149) Není-li stanice za vlakové dopravy v určité části dne obsazena výpravčím vlaků, řídí se obsluha odjezdových návěstidel podle čís. 166.

Cestová návěstidla.

(150) Cestová návěstidla oznamují ve stanicích jízdní cesty, jež nejsou vyznačeny přesně vjezdovým neb odjezdovým návěstidlem; musí být závislá na výměnách.

Cestová návěstidla s předvěstmi buděž postavena tak, aby vyhovovala místním poměrům, avšak vždy aspoň 100 m před hrotom jazyku výhybky, na niž se rozdělují jízdní cesty, vyjádřené cestovým návěstidlem.

Cestové návěstidlo bez předvěsti, určené pro odjezd (čís. 120), musí být závislé na odjezdovém návěstidle. Závislost musí být taková, aby se dalo postavit odjezdové návěstidlo do polohy „Volno“, jen když je cestové návěstidlo v poloze „Volno“.

Cestová návěstidla mají být z vlaku viditelná na vzdálenost aspoň 200 m.

(151) Cestová návěstidla ukazují v základní poloze návěst 18 „Stůj“.

Oddílová návěstidla.

(152) Oddílová návěstidla jsou postavena na začátku traťových oddílů a ukazují, zda vlak smí nebo nesmí vjeti do traťového oddílu.

(153) Oddílová návěstidla ukazují v základní poloze návěst 18 „Stůj“; není-li však hradlo nebo hláska dočasně (na př. v noci) strážníkem obsazena, ukazují po tuto dobu návěst 19 „Volno“.

(154) Oddílové návěstidlo musí být postaveno zpět do polohy „Stůj“, jakmile strážník hradla nebo hlásky zjistil, že celý vlak minul určené „místo za návěstidlem“.

(155) Oddílová návěstidla mají být viditelná na vzdálenost aspoň 200 m.

Návěstidla pro stálou návěst „Pomalu“.

(156) Návěstidla pro stálou návěst „Pomalu“ označují místa na trati, na nichž vlaky musí stále jezdit zmenšenou rychlostí, jakož i rychlosť dovolenou na těchto místech. Používá se jich zpravidla jen tam, kde omezení největší dovolené rychlosti na trati je 30% nebo větší.

(157) Návěstidla pro stálou návěst „Pomalu“ buďtež postavena ve vzdálenosti 500 m — *na vedlejších (místních) drahách 300 m* — před místem, na němž vlak májeti zmenšenou rychlosť. Návěst „Pomalu“ tohoto návěstidla musí být viditelná na vzdálenost aspoň 100 m.

(158) Tam, kde toho vyžadují místní poměry, postaví se mimo to návěst 13 „Začáteční terč“ na začátku úseku, který má být pojízděn pomalu, a návěst 14 „Koncový terč“ na konci úseku. Tato návěstidla se postaví podle čís. 106 a 107, jsou nepřenosná a za tmy se neozařují.

(159) *Na vedlejších (místních) drahách není třeba návěst 21 „Pomalu“ za tmy osvětlovat na tratích, na nichž nejezdí vlaky rychlosťí větší než 50 km/h, pokud nejde o pomalou jízdu rychlosťí menší než 20 km/h.*

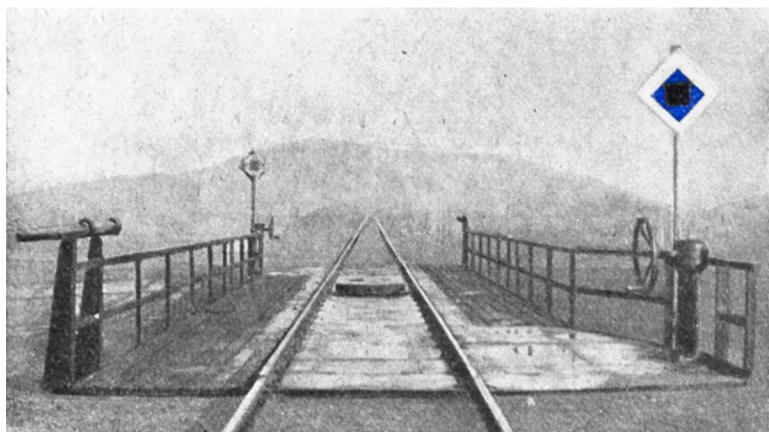
Seřaďovací návěstidla.

(160) Seřaďovací návěstidla oznamují, zda se smí nebo nesmí posunovati na kolejích, pro které platí. Kde je toho třeba, mají seřaďovací návěstidla návěstní znaky proti oběma směrům jízdy. V základní poloze ukazují návěst 22 „Posunování zakázáno“.

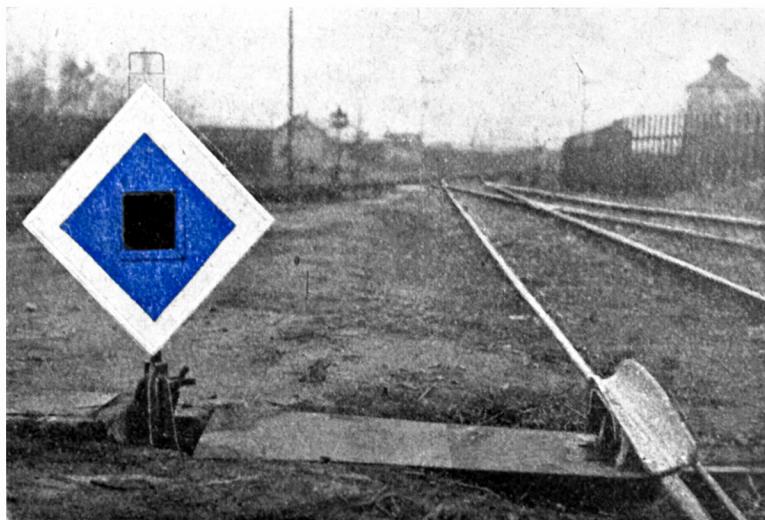
Ředitelství určí, pro které kolejí a v kterém směru seřaďovací návěstidla platí (čís. 2).

(161) Používá se jich též

a) na točnicích, na jejichž postavení a zajištění musí být závislá,



a na kolejích, opatřených výkolejkami (zábranami),



b) před stanicemi na vlečkách jako místních návěstidel, platných též pro vlaky (čís. 7),

c) na konci kusých kolejí, a to podle rozhodnutí ředitelství buď uprostřed, nebo po straně kusých kolejí, anebo na vozidlech tam odstavených, jakož i

d) zpravidla jako nepřenosných terčů se svítelnou podle potřeby k označení místa, kde mají stroje, jedoucí z výtopny nebo do výtopny, vyčkat převzetí staničními nebo výtopenskými zaměstnanci a pod. (čís. 2).

Ve všech těchto případech označují v poloze „Posunování zakázáno“ místo, přes které se nesmí posunovat.

(162) Ředitelství určí, zda nemusí být návěstidla podle 161 a), c) a d) osvětlena (čís. 2).

Zadní světla nepřenosných návěstidel.

(163) Aby u mechanických návěstidel A, B a D bylo viděti i ze zadu, že světla návěstních svítilem svítí, opatří se zadní stěna všech svítilem malým kruhovým výrezem, takže vzniká hvězdové světlo. Toho není třeba, vidí-li výpravčí vlaků, výhybkář nebo strážník trati návěstidlo zpředu.

(164). Je-li třeba u návěstidla vjezdového, aby se zjistila i ze zadu jeho poloha, musí svítitna za tmy ukazovati dozadu v poloze návěstidla na „Stůj“ jedno plné (velké kruhové) mdle bílé světlo, v poloze „Volno“ světlo hvězdové (čís. 163). Plné mdle bílé světlo je předepsáno jen tehdy, když návěstidlo nezávislé na výměnách není pod hradlovým závěrem anebo neobsluhuje-li je výpravčí vlaků sám.

Postup při neplatnosti, poruchách (neosvětlení) nepřenosných návěstidel nebo když se tato návěstidla výjimečně neobsluhují.

(165) Nejsou-li návěstidla A, B a D [netýká se návěstidel podle čís. 161 a), c), d)] ještě v činnosti, nebo byla vzata z činnosti, buďtež jako neplatná opatřena na přední straně znamením neplatnosti Z—15. Návěstidla A označí se tímto znamením v poloze „Výstraha“, návěstidla B v poloze „Stůj“ a návěstidla D v poloze „Posunování zakázáno“.

Tato návěstidla smějí být i vzata z činnosti jen na rozkaz ředitelství. Vjezdové návěstidlo smí však ředitelství vzít z činnosti jen tehdy, když zároveň dá do činnosti jiné je nahrazující vjezdové návěstidlo (výjimku viz v čís. 166).

Neplatná návěstidla se neosvětlují.

(166) a) Není-li stanice za vlakové dopravy po určitou část dne obsazena výpravčím vlaků, může ředitelství pověřiti obsluhou vjezdových návěstidel a jejich předvěstí zaměstnance, který tam vykonává službu výhybkáře; prohlásilo-li však ředitelství pro tuto dobu stanici za hlásku, obsluhují se buď jen vjezdová návěstidla s předvěstmi nebo jen odjezdová návěstidla. Ostatní návěstidla prohlásí ředitelství za neplatná; tato návěstidla se opatří znamením neplatnosti Z—15.

b) Není-li stanice v určité části dne obsazena ani výpravčím vlaků ani jiným dopravním zaměstnancem, neobsluhují se po tuto dobu hlavní návěstidla; ředitelství prohlásí tato návěstidla jakož i předvěsti k odjezdovým návěstidlům za neplatná s přesným vymezením období jejich neplatnosti. Tato návěstidla se rovněž označují znamením neplatnosti Z—15. Znamení Z—15 smí být na návěstidlo připevněno a s něho sňato jen na rozkaz výpravčího vlaků.

Předvěsti k neplatným vjezdovým návěstidlům zůstanou však v poloze „Výstraha“ a za tmy se osvětlují; upozorňují vlakové mužstvo na to, že se vlak blíží ke stanici neobsazené výpravčím vlaků.

S pravidelnou obsluhou návěstidel smí být započato až tehdy, když bylo vlakovému mužstvu zpožděného vlaku, zpravenému ještě podle čís. 167, dříve oznámeno Obecným rozkazem, že návěstidla již platí.

Pro vlaky zpožděné, které se blíží k předvěsti vjezdového návěstidla v poloze „Výstraha“ až po uplynutí doby neplatnosti návěstidel, uplatňuje se v plném rozsahu ustanovení čís. 128, i když nebylo vlakové mužstvo zpraveno, že návěstidla již platí.

(167) Vlakové mužstvo budiž vždy zpraveno o neplatnosti návěstidel A a B [návěstidel D jen v případě čís. 161 b)] Obecným rozkazem již ve stanici výchozí nebo dispoziční a v případě podle čís. 166 též s přesným časovým vymezením období jejich neplatnosti.

(168) a) Porouchá nebo neobsluhuje-li se výjimečně některé z platných návěstidel A, B a D, zůstane za tmy osvětleno, avšak neopatruje se znamením Z—15. Viz však čís. 296 b.

Za poruchu (viz 3. přílohu, případ 1) je třeba též považovati u návěstidel světelných jejich neosvětlení za dne i za tmy a u předvěsti zrušení její závislosti podle čís. 123-II.

b) Každé porouchané návěstidlo uvede se do základní polohy, možno-li tak učiniti bez jeho poškození.

c) Jsou-li návěstidla B porouchána nebo nelze-li je za tmy osvětliti, anebo když se výjimečně neobsluhují, nutno u nich dávati návěsti ručními návěstidly.

U předvěstí, jež jsou porouchány, nebo jež nelze za tmy osvětliti, anebo když se výjimečně neobsluhují a zůstávají proto v poloze „Výstraha“, nedávají se ruční návěsti, vyjma v případě podle čís. 297 B) - a).

U návěstidel D, vyjímaje ona, jež jako návěstidla místní platí i pro vlaky (čís. 161 b), nedávají se ruční návěsti.

Podrobná ustanovení a výjimky viz v 3. příloze.

d) O všech hořejších mimořádnostech je nutné v zájmu udělení příslušných rozkazů vlakovému mužstvu zpraviti stanici, kde vlak podle jízdního řádu naposled zastavuje, a nebylo-li to možné, stanici sousední, v níž nutno vlak zastaviti. Jde-li ve stanici o poruchu odjezdového návěstidla nebo cestového návěstidla, určeného pro odjezd, zpraví se vlakové mužsto vlaku, který ve stanici zastavuje, až v této stanici.

Stanice, která byla vyzvána, aby vlak o tom zpravila, je povinna ohlásiti oznamující stanici, že vlak byl skutečně zpraven. Nedošlo-li toto oznamení ani po upomenutí, musí stanice míti za to, že vlak nebyl zpraven a jednat podle 3. přílohy.

Bylo-li vlakové mužstvo zpraveno Obecným rozkazem, že návěstidlo je poroucháno, nebo za tmy neosvětleno, nebo že se návěstidlo výjimečně neobsluhuje, a že je třeba se řídit ručními návěstmi, nemusí vlak u hlavního návěstidla zastavit, stojí-li u něho zaměstnanec a dává-li ruční návěst 8a - 3 nebo 8b - 2 „Volno“.

e) O poruše, neosvětlení nebo neplatnosti návěstidel D nutno ve stanici zpraviti zaměstnance, kteří jsou na posunu zúčastněni; posun se pak provádí podle pravidel, platných pro stanice, v nichž není seřadovacích návěstidel.

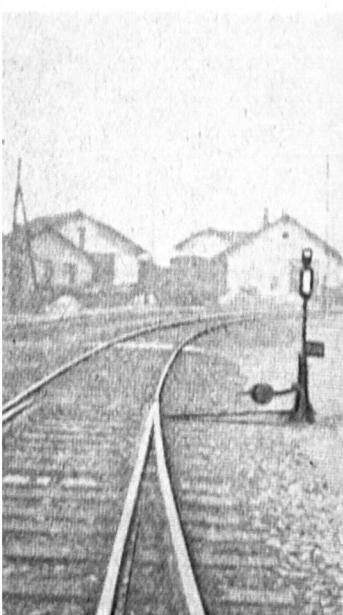
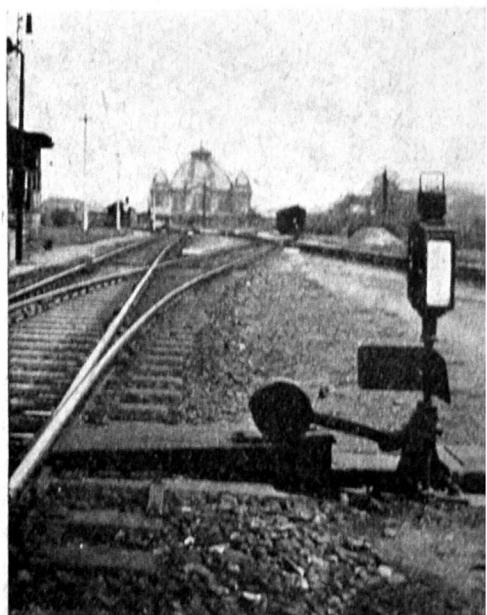
(169) Nebylo-li vlakové mužstvo zpraveno, že hlavní návěstidlo je za tmy neosvětleno a že je třeba se řídit ručními návěstmi, musí vlak před ním zastaviti. Vlak můžejeti dáljen tehdy, zjistí-li se bezpečně, že neosvětlené návěstidlo ukazuje „Volno“.

(170) Je-li předvěst za tmy neosvětlena nebo nelze-li bezpečně zjistiti, že stojí na „Volno“, jakož i bylo-li vlakové mužstvo zpraveno, že je předvěst porouchána, nutnojeti tak, jako když je v poloze „Výstraha“ (čís. 128).

E. Výměnová návěstidla.

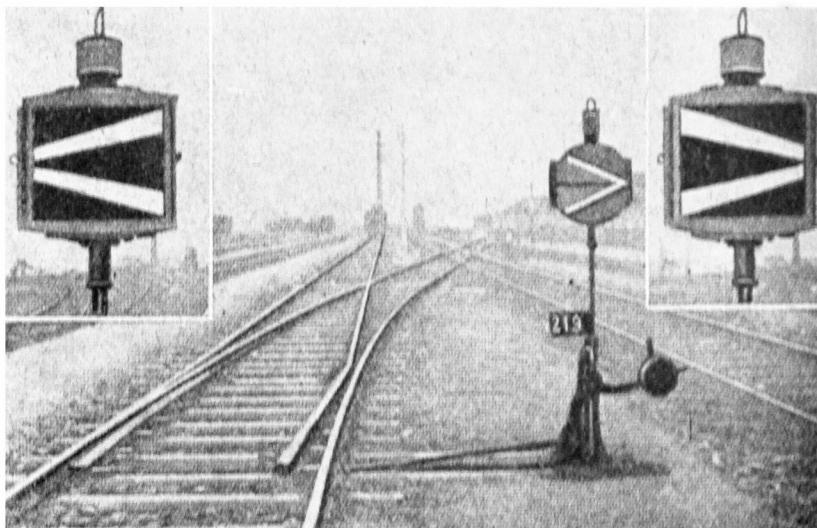
25 „Poloha výměny pro jízdu do přímého směru“.

Stojatý bílý obdélník proti oběma jízdním směrům.

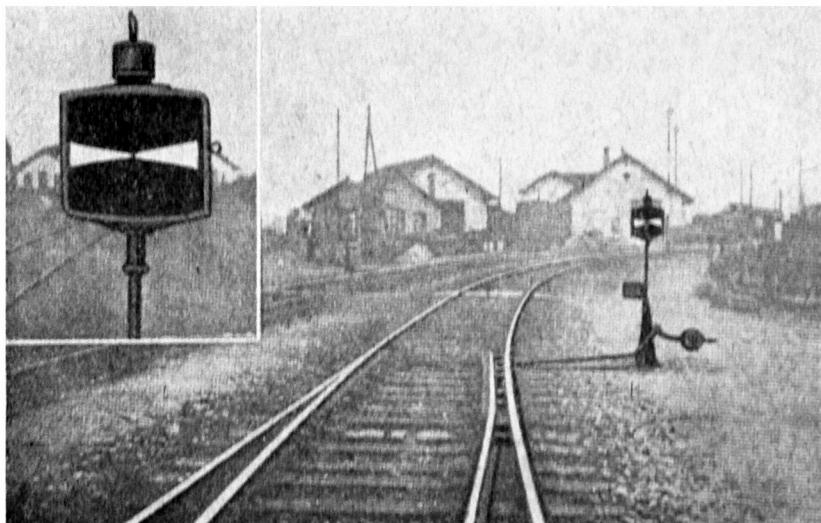


26 „Poloha výměny do odbočky“.

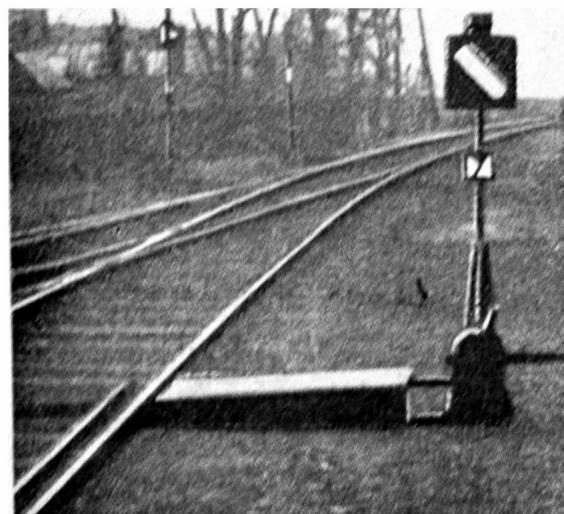
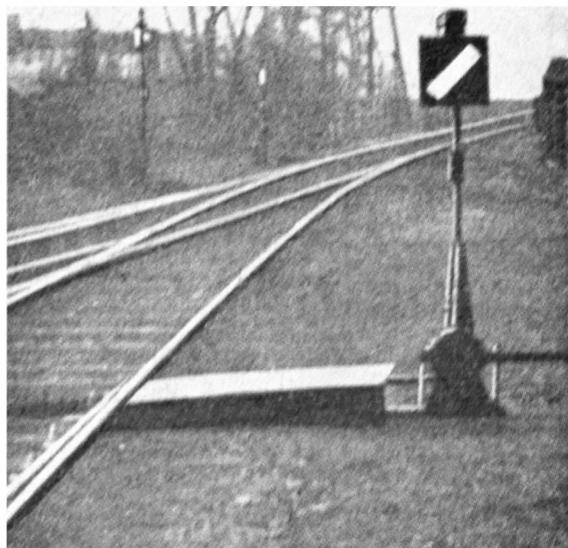
a) Pro jízdu proti hrotu: bílý šíp v černém poli; hrot šípu označuje směr, jímž kolej odbočuje.



b) Pro jízdu po hrotu: souměrný bílý obrazec v černém poli.

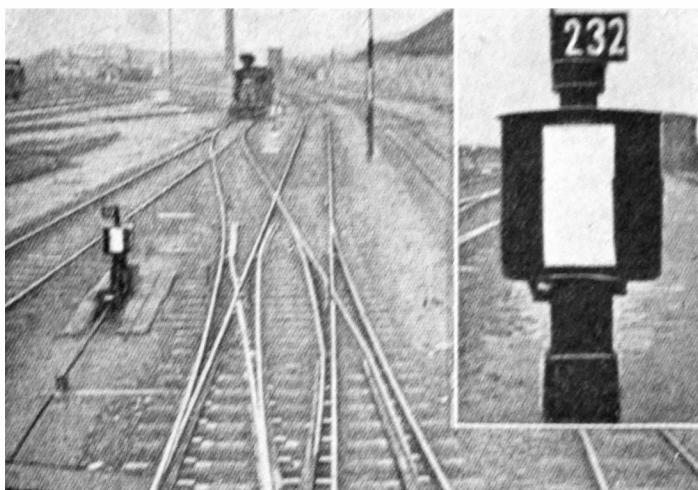


c) Pro jízdu po hrotu na výměnách výhybek oboustranných: bílý obdélník v černém čtvercovém poli, směřující v úhlopříčce z dolního levého do horního pravého rohu, označuje směr jízdy zleva, z dolního pravého do horního levého rohu směr jízdy zprava.



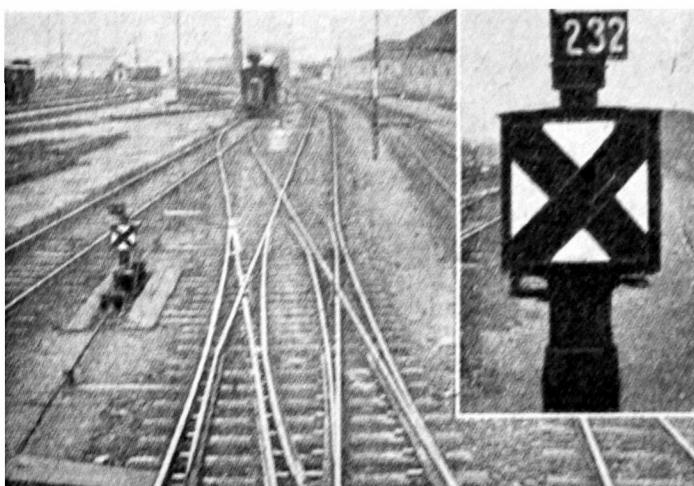
29 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlích pro jízdu do přímého směru hlavního“.

Stojatý bílý obdélník v černém poli.



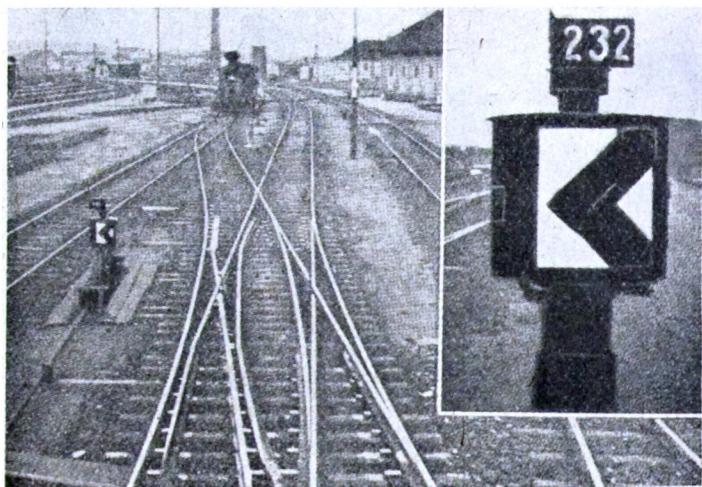
30 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlích pro jízdu do přímého směru vedlejšího“.

Černý ležatý kříž v bílém poli.



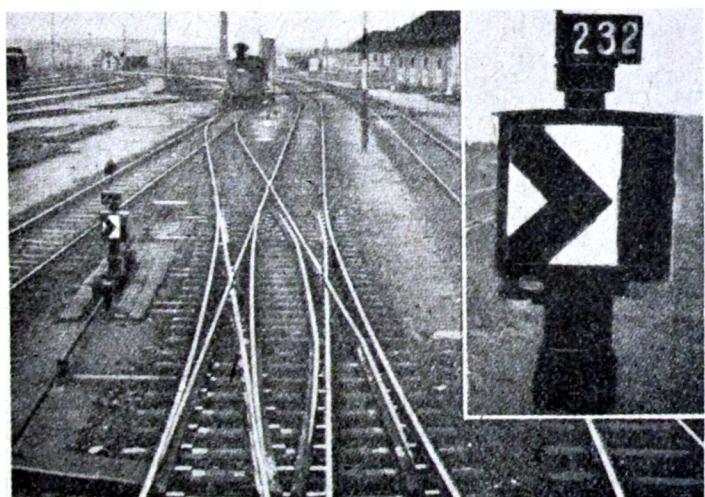
31 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky vlevo“.

Černý šíp hrotom nalevo v bílém poli.



32 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky vpravo“.

Černý šíp hrotom napravo v bílém poli.



(171) Návěstidla u výměn anglických výhybek mohou mít i návěsti 30 až 32 tež bílé obrazce v černém poli.

(172) Pro bílé obrazce výměnových návěstidel používá se v osvětlovatelných tělesech skla mléčného nebo podjímaného koštěného.

(173) U oboustranných výhybek budiž označen každý z obou směrů pro jízdu proti hrotu návěstí 26 a), pro jízdu po hrotu návěstí 26 c).

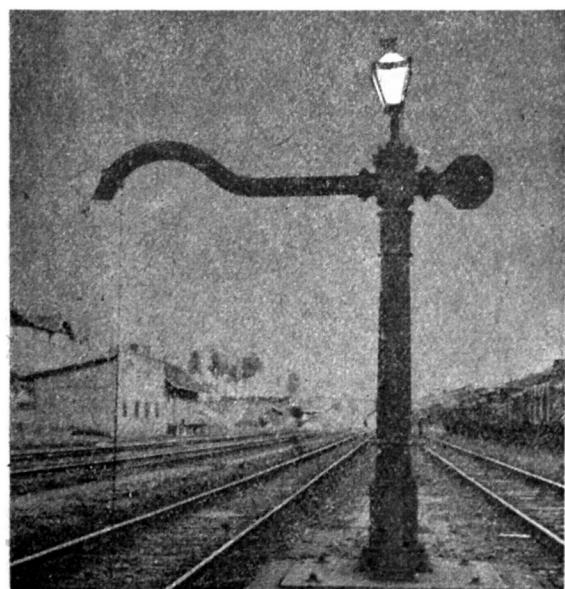
(174) Návěsti 29 se používá pro onen z obou přímých směrů, který je rovnoběžný se směrem hlavní kolej ve stanici, anebo který byl v pochybných případech zvláště určen.

(175) Které výměny musí být opatřeny návěstními tělesy, jež lze osvětliti, a které jen denními návěstními terči, jakož i které výměny není třeba vůbec opatřovati návěstními tělesy, určují dopravní předpisy.

(176) *Na vedlejších (místních) drahách stačí návěstní tělesa bez svítilem; které výměny nutno opatřiti tělesy, jež lze osvětliti, určuje ředitelství.*

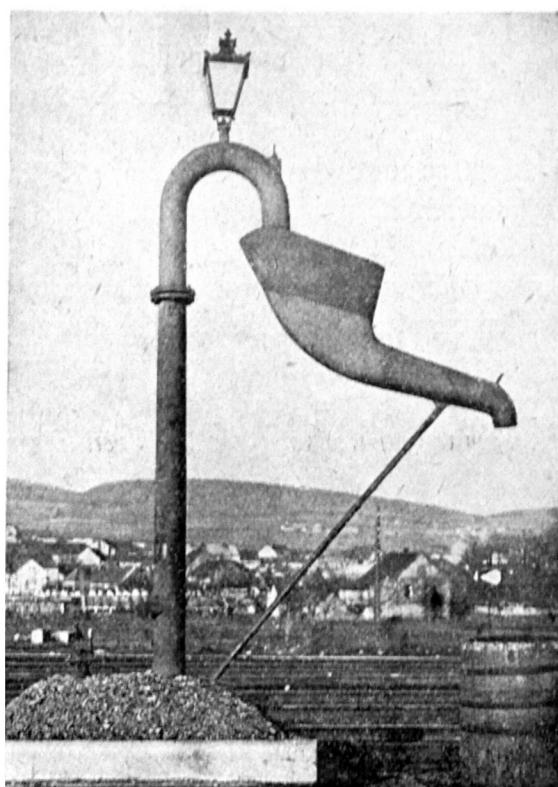
F. Návěstidlo na vodním jeřábu.

33 „Návěst na vodním jeřábu“



a) s otáčivým ramenem,

b) bez otáčivého ramene.



Za dne.

K a) a b). Žádná zvláštní návěst.

Za tmy.

Čtyřstěnná svítilna na vodním jeřábu svítí

k a): v základní poloze ramena (rovnoběžně s kolejí) bílým světlem oběma směry,

v příčné poloze ramena světlem mdle bílým oběma směry;

k b): všemi směry světlem bílým.

(177) Účel osvětlování vodních jeřábů je

a) označiti místo, kde jeřáb stojí a

b) ukazovati, zda otáčivé rameno jeřábu není vychýleno ze základní polohy a zda proto není překážkou.

(178) Jeřáby s otáčivým ramenem ve staničních obvodech se za tmy zpravidla osvětlují; výjimky stanoví ředitelství podle místních poměrů (čís. 2).

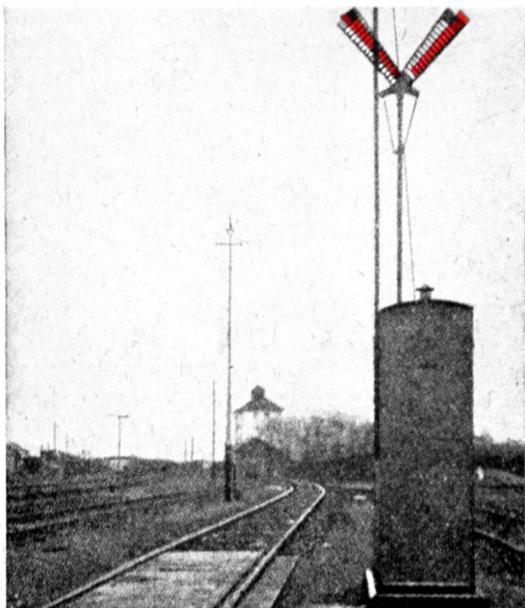
Jeřáby bez otáčivého ramene ve staničních obvodech se osvětlují jen tehdy, když se jich za tmy používá.

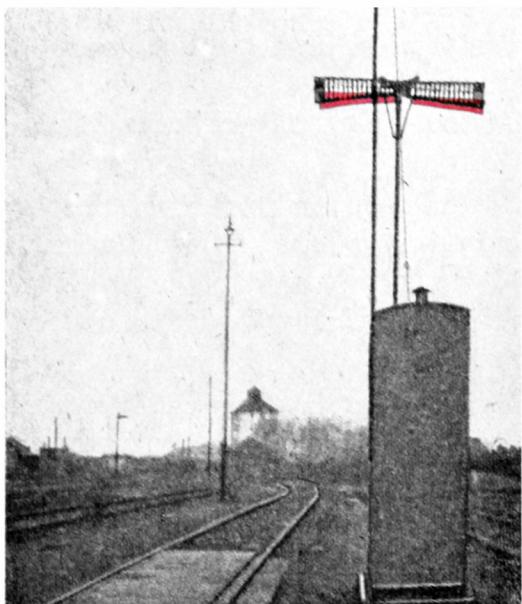
(179) Vodní jeřáby v obvodech, vyhrazených pro službu vozební (ve výtopnách, vozebních a strojových stanicích), se za tmy neosvětlují, jsou-li v místech tak osvětlených, že je lze zřetelně zpozorovat na žádoucí vzdálenost.

G. Návěstidlo na kolejové váze.

34 „Pohyb vozidel přes váhu dovolen“.

Ramena dvoukřídlového návěstidla šikmo nahoru.





35 „Pohyb vozidel na váhu a u váhy zakázán.“

Ramena dvoukřídlového návěstidla ve vodorovné poloze.

(180) Ramena návěstidla na kolejové váze jsou na obou stranách natřena podélně do polovice bíle a do polovice červeně.

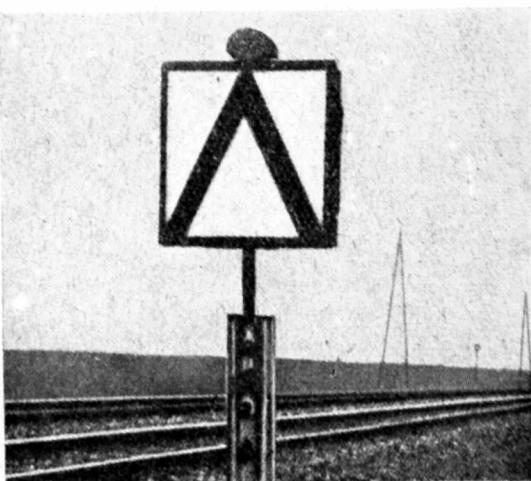
(181) Návěsti 34 a 35 se za tmy neosvětlují.

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

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

Černý šíp v bílém poli hrotem nahoru.

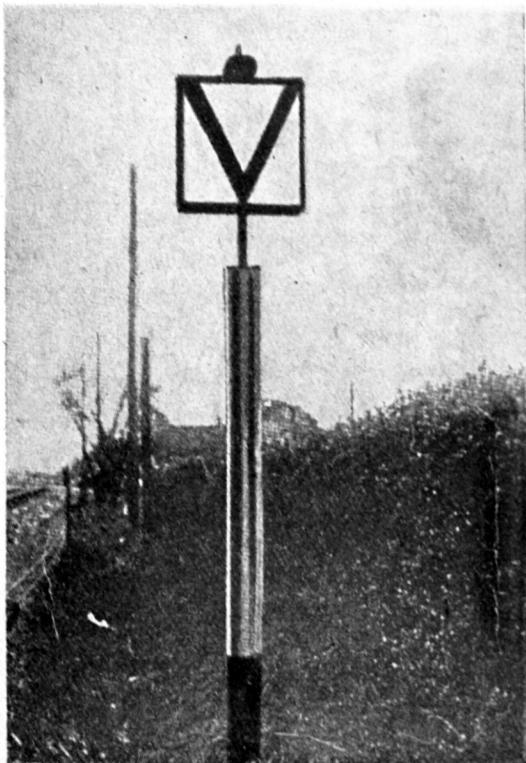
Deska umisťuje se ve výši skloníků 100 m před místem, kde se práce postrku počíná.



37 „Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci končí“.

Černý šíp v bílém poli hrotom dolů.

Deska umisťuje se ve výši skloníků tam, kde se práce postrkového stroje končí.



(182) Návěsti 36 a 37 se neosvětlují.

V. Návěsti na vozidlech.

A. Návěsti na vlačích.

38 „Označení začátku vlaku na dráze jednokolejně“.

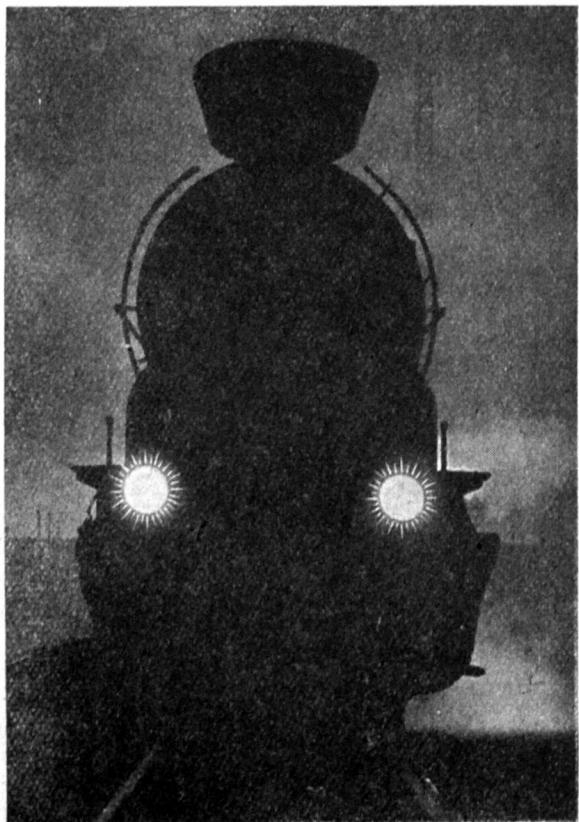
„Označení začátku vlaku na dráze dvoukolejné, jede-li vlak po správné kolejí“.

Za dne.

Žádná zvláštní návěst.

Za tmy.

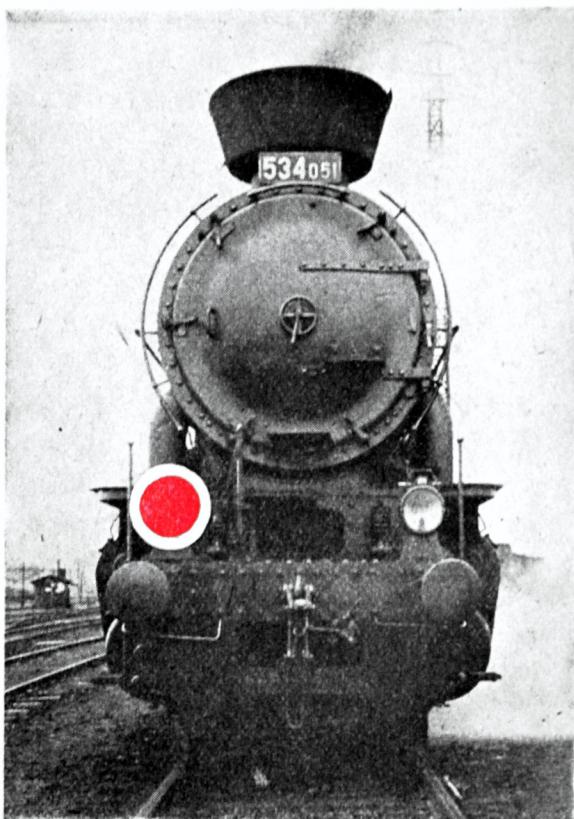
Dvě svítily s bílým světlem.



39 „Označení začátku vlaku na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po nesprávné kolejí“.

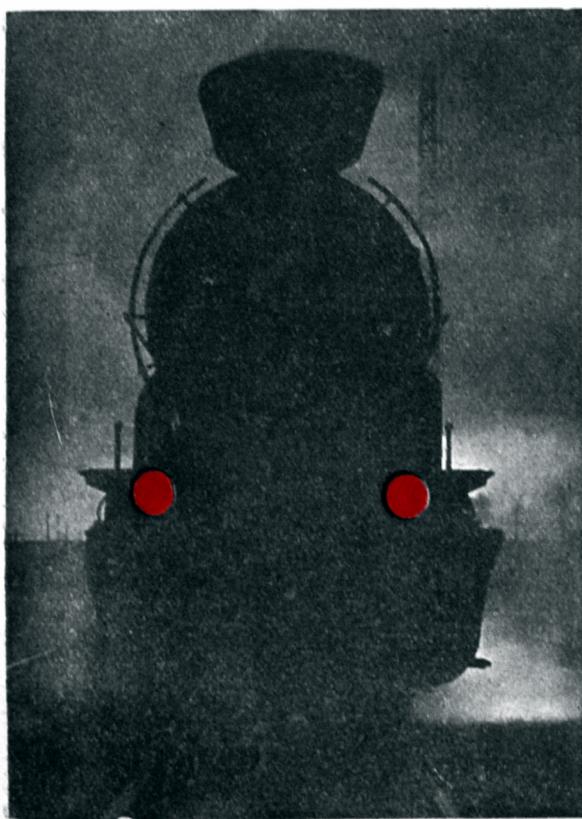
Za dne.

Červený terč.



Za tmy.

Dvě svítilny s červeným světlem.



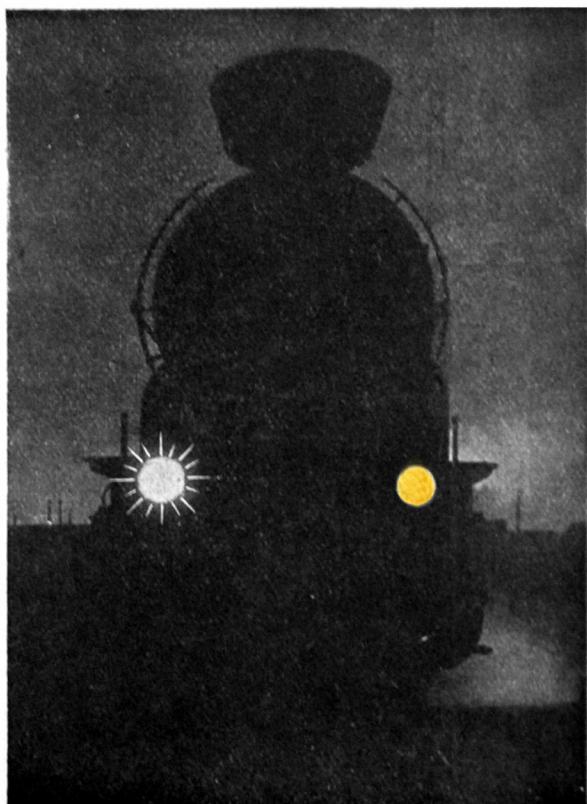
40 „Označení začátku vlaku na trati dvou souběžných drah, prohlášené za trať druhou“.

Za dne.

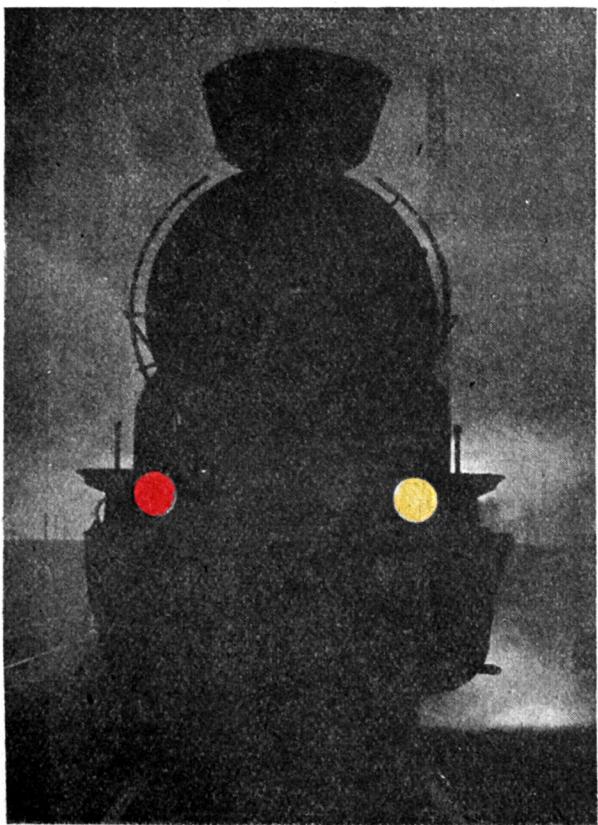
Návěst 38 nebo 39.

Za tmy.

Levá svítidla ve směru jízdy svítí světlem žlutým, pravá světlem a) bílým na dráze jednokolejně a na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po kolejí správné,



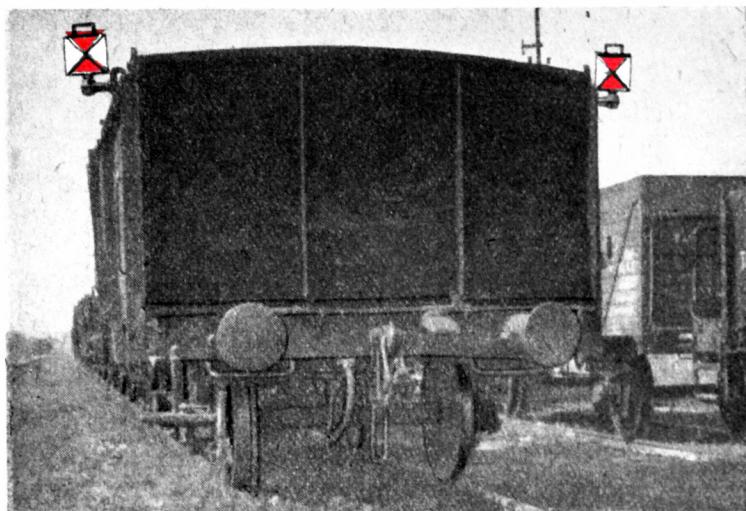
b) červeným na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po kolejí ne-správné.



41 „Označení konce vlaku na dráze jednokolejně i dvoukolejně“.

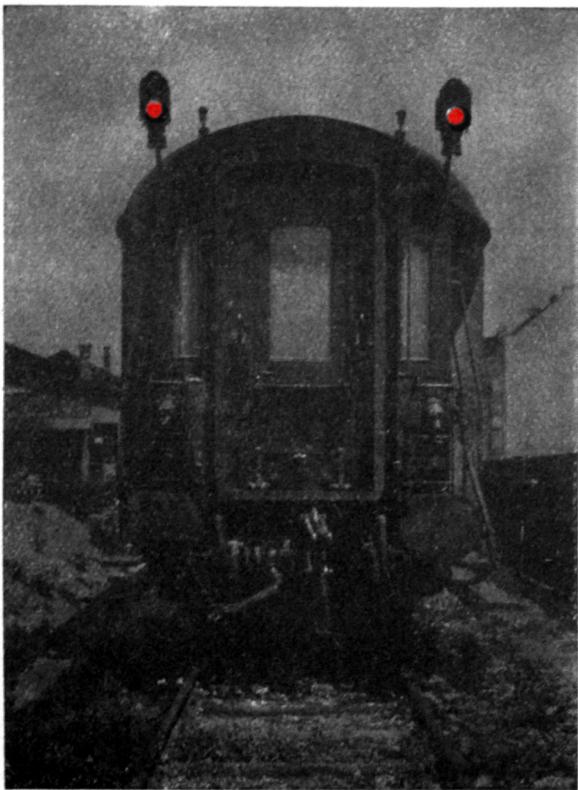
Za dne.

Na posledním vozidle na obou jeho podélných stranách ve stejné výši po jedné čtyřhranné červenobílé koncové desce nebo po jedné rozžaté svítelně s návěstí určenou pro tmu.



Za tmy.

Na posledním vozidle na obou jeho podélných stranách ve stejné výši po jedné svítelně, svítící dozadu světlem červeným a dopředu světlem bílým.



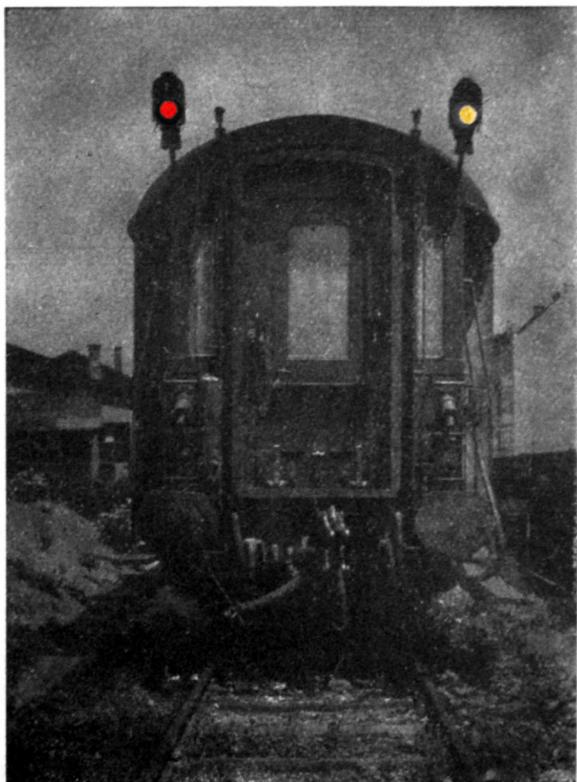
42 „Označení konce vlaku na jednokolejně nebo dvoukolejně trati dvou souběžných drah, prohlášené za trať druhou“.

Za dne.

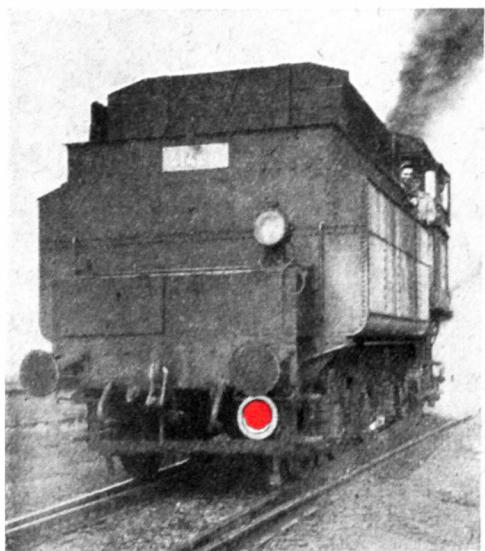
Návěst 41.

Za tmy.

Na posledním vozidle na obou jeho podélných stranách ve stejné výši po jedné svítílně, z nichž levá svítí dozadu červeným světlem, pravá žlutým světlem; obě svítí dopředu bílým světlem.



43 „Zjednodušené označení konce vlaku“.

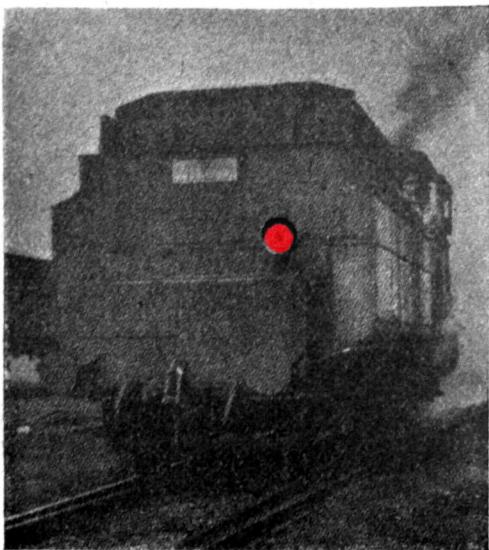


Za dne.

Na posledním vozidle
vzadu vpravo kruhový čer-
vený terč s bílým okrajem.

Za tmy.

Na posledním vozidle
vzadu vpravo svítílna s čer-
veným světlem.



Podrobná ustanovení o označení začátku a konce vlaků.

(183) Koncové desky jsou opatřeny červenobílým obrazcem na obou stranách.

(184) Místo koncových desek je dovoleno používat koncových svítileň, opatřených na obou bočních stěnách obrazcem koncových desek. Nastrčí se tak, aby obrazec byl viděti dozadu i dopředu.

(185) Strojové vlaky (i stroje, jedoucí samotny) musí mít v předu návěsti, předepsané pro vlaky, vzadu návěst 43, nebo je-li třeba, návěst 42.

(186) Motorové dreziny a samotně jedoucí motorové vozíky, jsou-li zavedeny jako vlaky, mají v předu i vzadu tytéž návěsti jako stroje, které jedou samotny.

(187) Pracovní vlaky na vyloučené kolejí dvoukolejně dráhy se označují za tmy na začátku jedním a na konci dvěma bílými světly.

(188) Vlaky, sestávající z motorových vozíků a vozíků přivěšených, označují se jako vlaky pracovní.

(189) Začátek motorových vlaků se označuje návěstí 38, 39 nebo 40. Konec motorových vlaků (motorových vozů s „přípojnými“ vozy i bez nich) označuje se na zadní stěně návěstí 41 nebo 42. Za tmy nemusí však svítit bílým světlem dopředu, je-li i poslední vůz průběžně brzděn a je-li kontrola osvětlení konce vlaku zaručena jiným zařízením.

(190) Jsou-li k motorovému vlaku přivěšeny jiné než „přípojné“ vozy, jakož i ve všech případech, kdy nelze pro poruchu použíti elektrických návěstních svítileň, je třeba označiti konec vlaku týmiž svítilnami jako u parních vlaků.

Obecná ustanovení o návěstech na vlacích.

(191) Návěstí 40 a 42, určených pro souběžné dráhy, budiž používáno tehdy, běží-li obě dráhy vedle sebe od stanice ke stanici. Ředitelství může prohlásiti trať za souběžnou, i když běží obě dráhy vedle sebe v kratším úseku. Souběžné dráhy, na nichž se používá návěstí 40 a 42, oznamuje ředitelství (čís. 2).

(192) Mění-li vlak směr jízdy, budť změněny návěsti na začátku a na konci vlaku pro nový směr jízdy, není-li nebezpečí v prodlení.

(193) Vlaky pracovní a vlečkové, které jedou při dvoukolejném provozu po nesprávné koleji, jakož i vlaky, jež se vracejí při dvoukolejném provozu po nesprávné koleji z trati do stanice, musí mít za tmy vpředu světla červená a vzadu světla bílá v předepsaném počtu.

(194) Návěsti 43 se používá též na konci sunutých vlaků, na postrkovém stroji a na pohotovém stroji, přivěšeném na konci vlaku.

Není-li postrkový stroj k vlaku přivěšen, musí mít za tmy vpředu jedno bílé světlo.

(195) Na postrkových strojích, které se vracejí z trati do stanice po nesprávné koleji dvoukolejně dráhy, se za tmy světla nezmění.

Má-li se vrátiti postrkový stroj na jednokolejně dráze nebo při dvoukolejném provozu po správné koleji, musí se změnit za tmy pro nový směr jízdy zadní světlo červené ve světlo bílé a přední světlo bílé ve světlo červené.

(196) Setkají-li se vlaky za tmy ve stanici předjížděním nebo dostížením anebo křížováním s vlakem jedoucím po nesprávné koleji, musí být všechna světla červená, svítící vstříc vjíždějícímu vlaku, změněna v bílá, jestliže by jej rušila v jízdě a není-li vlak, stojící ve stanici, překážkou vlaku vjíždějícímu.

(197) Světla musí změnití průvodčí vlaku (návěstník) a na strojích strojní mužstvo. Je-li předjíždění (dostížení) nebo křížování pravidelné, změní světla bez zvláštního rozkazu, je-li nepravidelné, jakož i jde-li o přípojné vlaky ve stanici přípojně, změní je na rozkaz výpravčího vlaků, který jej dá přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance.

(198) Musí-li být vlak za tmy přestaven na nesprávnou kolej, aby mimo stanici byl předjet jiným vlakem, smějí se změnit červená světla koncové návěsti v bílá teprve tehdy, když vlak vjel úplně na nesprávnou kolej. Krátce před zpětnou jízdou vlaku do stanice budť zadní bílá světla změněna zase v červená.

(199) Řidiči motorových vozů jsou povinni za vjezdu do stanice a za pobytu ve stanici, jakož i při setkání s vlaky na trati dvoukolejných

nebo souběžných drah, použiti za tmy pro bílá světla jen ztlumeného světla reflektorů.

(200) Zhasnou-li obě přední světla na začátku vlaku, musí strojvedoucí vlak ihned zastaviti a dáti je rozsvítiti; u vlaků sunutých jedná podobně průvodcí na prvním voze (čís. 81 k).

Zhasne-li však ze dvou předepsaných světel na začátku vlaku jen jedno, smí vlak pokračovati v jízdě až do nejbližší stanice, kde zastavuje; tam je třeba světlo znova rozsvítiti. Výpravčí vlaků zpraví mezilehlé stanice a pokud možno i strážníky trati o tom, že vlak jede jen s jedním světlem na začátku vlaku.

B. Návěsti na jednotlivých vozidlech.

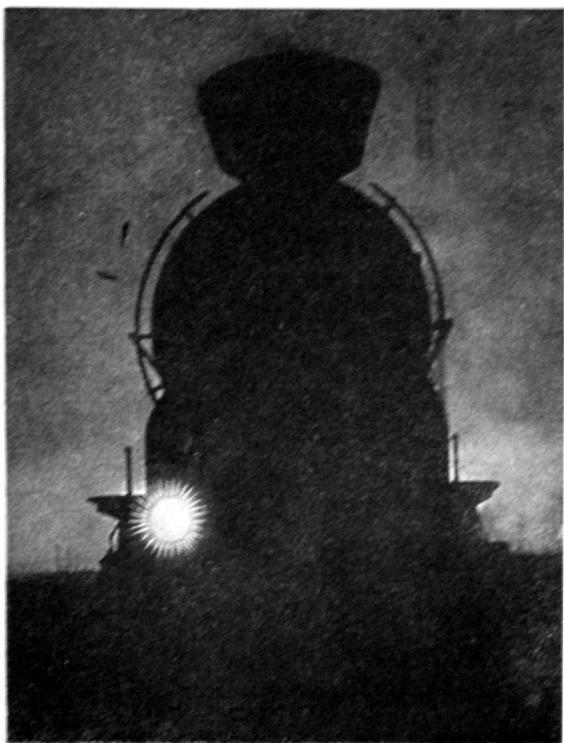
44 „Návěst na stroji seřadovacím a na stroji (motorovém voze), jedoucím z výtopny k vlaku nebo od vlaku do výtopny“.

Za dne.

Žádná zvláštní návěst.

Za tmy.

Vpředu i vzadu po jedné svítelně s bílým světlem.



45 „Návěst na vozících“.

Za dne.

Žádná zvláštní návěst.

Vozíky, naložené výbušinami, je třeba označiti černým praporcem.

Za tmy.

a) Na dvoukolejně dráze při jízdě po správné kolejí vpředu světlo bílé, vzadu světlo červené;

b) na dvoukolejně dráze při jízdě po nesprávné kolejí vpředu světlo červené, vzadu světlo bílé;

c) na jednokolejně dráze a na dvoukolejně dráze při jednokolejném provozu vpředu i vzadu světlo červené;

d) na dvoukolejně dráze při jízdě po vyloučené kolejí vpředu i vzadu světlo bílé.

(201) Změnu světel na vozících, setkají-li se s vlaky (čís. 196), nařizuje výpravčí vlaků.

(201a) Slovem „vozík“ se rozumí též drezina a kolo.

46 „Návěst pro výkony poštovní“.

Za dne.

Modrý praporek na podélné straně poštovního vozu.

Za tmy.

Trojsvitná svítidla s modrým světlem na podélné straně poštovního vozu.

(202) a) Této návěsti používá pošta ve stanicích a zastávkách na straně nástupu do vlaku po dobu svých výkonů, a to tak, aby návěst byla patrná i podél vlaku.

b) *Na vedlejších (místních) drahách se této návěsti nepoužívá.*

47 „Návěst na odstavených vozech, obsazených osobami“.

Žlutý praporek na obou podélných stranách vozu.

(203) Této návěsti se užívá k označení odstavených, osobami obsazených vozů jídelních, lůžkových, poštovních a poštovních přívěsných. Návěst nastrčí na vozy jídelní a lůžkové zaměstnanci těchto vozů, na poštovní a přívěsné poštovní vozy poštovní zaměstnanci.

(204) Odstavené vozy lůžkové, jídelní a poštovní, jsou-li obsazeny, osvětlí se za tmy uvnitř tak, aby osvětlení bylo patrné i zvenčí.

VI. Návěsti vlakového mužstva a návěsti zaměstnanců při posunu.

A. Návěsti strojního mužstva,

dávané parní píšťalou nebo jiným zařízením, které ji nahrazuje.

48 a) „Pozor“.

Dlouhý zvuk.

48 b) „Výstražná návěst“.

Střídavě vysoké a nízké zvuky.



49 a) „Zabrzděte úplně“.

Tři krátké zvuky rychle za sebou.



49 b) „Zastavte všemi prostředky“.

Krátké zvuky rychle za sebou, dávané nepřetržitě.



50 „Zabrzděte mírně“.

Krátký zvuk.



51 „Povolte brzdy úplně“.

Jeden dlouhý a dva krátké zvuky.



52 „Povolte brzdy mírně“.

Jeden dlouhý a jeden krátký zvuk.



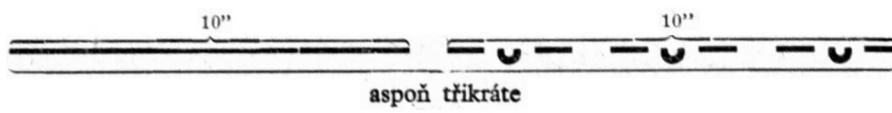
53 a) „Svolávání traťových zaměstnanců“.

Skupina dlouhého, krátkého a dlouhého zvuku, několikrát opakována.



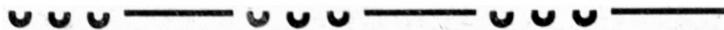
53 b) „Kryjte vlak“.

Dlouhý zvuk po dobu 10 vteřin, k němuž se připojí po krátké přestávce skupina dlouhého, krátkého a dlouhého zvuku, opakována třikrát v době 10 vteřin; obojí se dává aspoň třikrát.



53 c) „Svolávání záchranného sboru“.

Skupina tří krátkých a jednoho dlouhého zvuku, několikrát opakována.



53 d) „Požární poplach“.

Aspoň minutu trvající zvuk, podle potřeby několikrát opakován.



B. Návěsti průvodčích vlaků.

54 „Nastupte na místa“.

Mírně dlouhý zvuk na píšťalku



55 „Pohotovi k odjezdu“.

Za dne.

Zdvížení návěstního praporku nebo paže.

Za tmy.

Zdvížení návěstní svítily s bílým světlem.

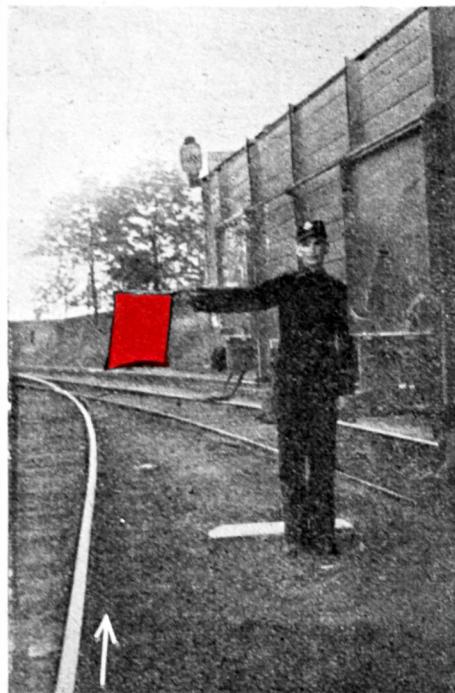
56 „Odjezd“.

Dlouhý zvuk na trubku.

57 „Stůj“.

Za dne.

Průvodčí, obrácen čelem k přijíždějícímu vlaku, drží rozvinutý praporek paží upaženou (vodorovně) kolmo ke kolejí.



Za tmy.

Červené světlo vstříc vlaku.

C. Návěsti zaměstnanců při posunu.

58 „Vpřed“.

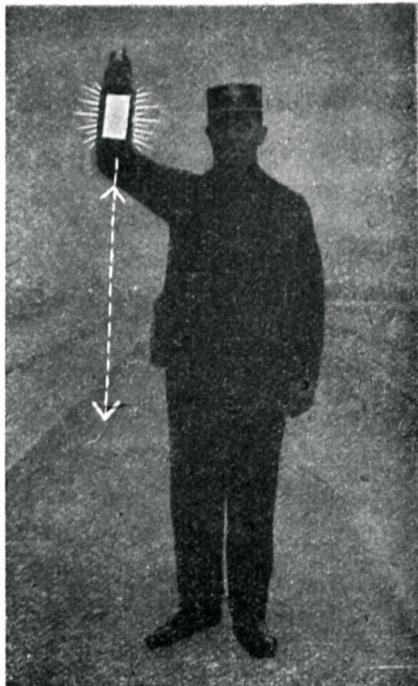
Dlouhý zvuk na píšťalku,



mimo to:

Za dne.

Návěstní praporek se zdvívá a spouští svisle.



Za tmy.

Návěstní svítidla s bílým světlem se zdvívá a spouští svisle.

59 „Vzad“.

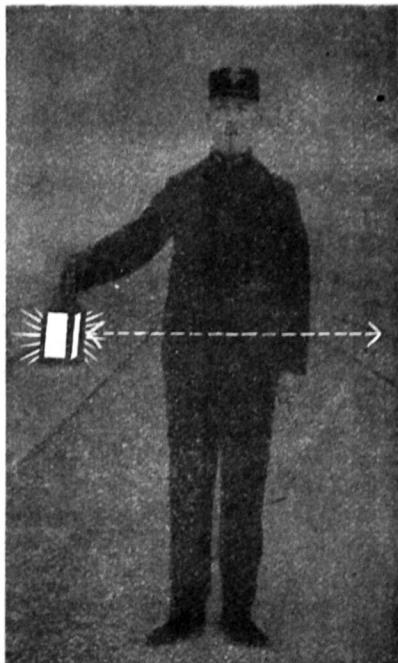
Dva mírně dlouhé zvuky na píšťalku,



mimo to:

Za dne.

Mávání návěstním praporkem vodorovně v dlouhých tazích sem a tam.



Za tmy.

Mávání návěstní svítílnou s bílým světlem vodorovně v dlouhých tazích sem a tam.

60 „Stlačit“.

Dva krátké zvuky na píšťalku rychle za sebou,



mimo to:

Za dne.

V předpažení se pohybují ruce s praporkem nebo bez něho v krátkých tazích k sobě a od sebe.

Za tmy.

Jako za dne, se svítlnou s bílým světlem v ruce.

61 „Odraz“.

Jeden krátký a jeden dlouhý zvuk na píšťalku,



mimo to:

praporkem nebo svítelnou se rychle dává návěst 58 „Vpřed“ nebo 59 „Vzad“.

D. Návěsti průvodčích vlaků a návěsti zaměstnanců při posunu.

62 „Pomalu“.

Několik dlouhých zvuků na píšťalku,



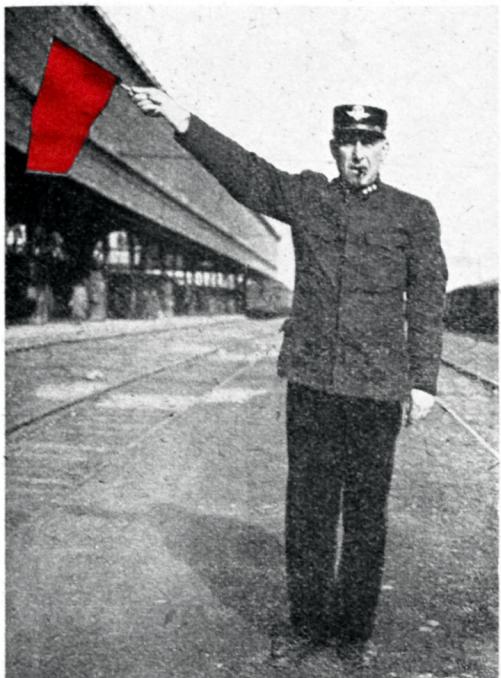
mimo to:

Za dne.

Návěstní praporek se drží klidně paží nataženou šikmo vzhůru.

Za tmy.

Návěstní svítilna s bílým světlem se drží ve výši.



63 „Stůj“.

Několik krátkých zvuků na píštalku nebo na trubku,



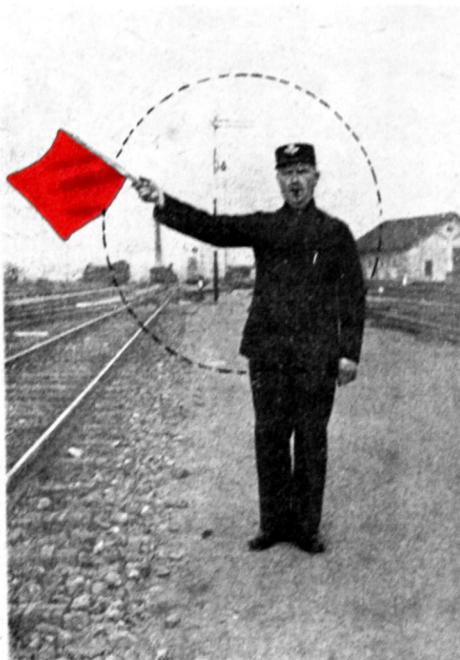
mimo to:

Za dne.

Krouží se rozvinutým návěstním praporkem.

Za tmy.

Krouží se návěstní svítelnou s bílým světlem.



64 „Vlak se přetrhl“.

- a) Ve staničním obvodě se několikráté opakuje střídavě dlouhý a krátký zvuk na pišťalku nebo na trubku.
- b) Na trati se několikráté opakuje střídavě dlouhý a krátký zvuk na pišťalku nebo na trubku



a mimo to se zdvívá a spouští svisle za dne návěstní praporek a za tmy svítilna s bílým světlem.

Obecná ustanovení o návěstech vlakového mužstva a o návěstech zaměstnanců při posunu.

(205) Strojvedoucí je povinen dáti návěst 48 a) „Pozor“ vždy, když je toho třeba z důvodů bezpečnostních, a to:

a) před předvěstí vjezdového návěstidla před stanicí a před návěstidlem seřadovacím, které jako místní návěstidlo na vlečce před stanicí platí i pro vlaky.

Toto zapísknutí má býti krátké a tlumené;

b) *na vedlejších (místních) drahách, kde není návěstidel před stanicí, vždy před vjezdem;*

c) po zastavení vlaku u vjezdového a oddílového návěstidla. Tato návěst „Pozor“ sama o sobě není však důkazem, že vlak stojí u vjezdového návěstidla, jde-li o opatření, jež je stanice podle dopravních předpisů oprávněna učiniti teprve po zastavení vlaku u vjezdového návěstidla;

d) dříve než uvede stroj (motorový vůz) do pohybu v krytých prostorách výtropských a než vjede na točnici;

e) na výstrahu osobám, které jsou v kolejí nebo blízko kolejí, jakož i za vjezdu vlaku s přepravou osob do služebny, v níž je stanoven pobyt jen podle potřeby;

f) při vjezdu do tunelu, a to tak, že ji začne dávati krátce před vjezdem do tunelu a ukončí po vjezdu do něho; mimo to ji dává častěji za jízdy nepřehledným tunelem;

g) jede-li při posunování — na dvoukolejně dráze i po správné kolejí — přes označník;

h) zpozoruje-li, že se vlak přetrhl, nebo postřehne-li návěst 64 „Vlak se přetrhl“;

i) v zářezech, v nepřehledných zatáčkách, před každým stanovištěm strážníka trati, hradla nebo hlásky a před každým přejezdem (přechodem), a to:

- (1) u vlaku, který jede s náskokem anebo se vrací před pravidelným nebo smluvným odjezdem z trati,
- (2) u pracovního vlaku, který jede na vyloučené kolejí,
- (3) u vlaku, který byl zpraven, že pro něj nebyla dána jízdní návěst (čís. 45),
- (4) u vlaku, který jede po nesprávné kolejí,
- (5) u mimořádného vlaku, který nemohl být ohlášen zaměstnancům na trati telefonicky nebo písemně,
- (6) u vlaku, který byl zpraven podle dopravních předpisů, že nedošla odhláška;

j) před další jízdou jako výzvu k nastoupení, když vlak na trati zastavil a cestujícím bylo dovoleno vystoupiti z vozů;

k) byl-li na dvoukolejných tratích zpraven o jízdě (manipulaci) pracovního vlaku na sousední kolejí, před příslušným pracovním úsekem;

l) v případech, kdy je tak nařízeno v jiných ustanoveních těchto předpisů nebo ustanoveními dopravních předpisů, jakož i ve všech případech, kdy je tak zvláště nařízeno z místních důvodů (čís. 2);

m) kromě uvedených případů je strojvedoucí povinen dávati často za jízdy návěst 48 a) „Pozor“, je-li hustá mlha, sněží-li silně, nebo prší-li hustě,

- (1) aby upozornil na vlak dělníky a jiné zaměstnance na trati,
- (2) na tratích, na nichž přejezdy (přechody) nejsou opatřeny závory, aby uživatelé cest byli upozorněni na blížící se vlak, a
- (3) jede-li vlak za sněhovým pluhem, aby se mimo to udržoval vzájemný styk vlakových mužstev,

n) když to sám uzná za nutné.

(206) a) Strojvedoucí je povinen dáti „Výstražnou návěst“ 48 b) v přiměřené vzdálenosti před výstražnými kolíky (znamení Z—6), a to tak, aby „Výstražná návěst“ byla ukončena u výstražného kolíku.

b) Není-li vozidlo opatřeno zařízením, jež umožňuje dávati vysoké a nízké zvuky, je povinen dávati místo „Výstražné návěsti“ 48 b) návěst 48 a) „Pozor“.

(207) Zpozoruje-li strojvedoucí návěst „Stůj“ anebo zjistí-li okolnosti, jež by jízdě překážely nebo ji ohrožovaly, dá buď návěst 49 a) „Zabrzděte úplně“, mají-li býti utaženy jen ručně obsluhované brzdy, nebo návěst 49 b) „Zastavte všemi prostředky“, mají-li býti utaženy i ruční brzdy vozů průběžně brzděných a má-li býti též uvedena v činnost záchranná brzda.

(208) Návěsti 50 „Zabrzděte mírně“ se používá k úpravě rychlosti jízdy vlaků.

(209) Návěsti 51 „Povolte brzdy úplně“ nebo 52 „Povolte brzdy mírně“ se dávají, je-li třeba uvolnit brzdy docela nebo mírně.

(210) Návěsti 49 a), 49 b), 50, 51 a 52 budtež dány tehdy, je-li třeba pro obsluhu brzd součinnosti průvodčích vlaků.

(211) Návěst 53 a) „Svolávání traťových zaměstnanců“ budí dáná na vyzvání vlakvedoucího, zastaví-li vlak na trati nebo před návěstidlem a je-li třeba u vlaku pomoci strážníků trati nebo jiných traťových zaměstnanců. Této návěsti se nesmí používat ve stanicích.

(212) Návěst 53 b) „Kryjte vlak“ dá strojvedoucí na výzvu vlakvedoucího, má-li býti vlak kryt podle dopravních předpisů, a nemůže-li vlakvedoucí pro ztížení vzájemného ústního styku rychle zařídit krytí ústním rozkazem.

(213) O návěstech 53 c) a 53 d) jednají zvláštní předpisy.

(214) Strojů, jejichž parní píšťala nepíská, nesmí se používat ve službě.

Selže-li parní píšťala za jízdy na trati, musí strojvedoucí vlak ihned zastavit.

V jízdě se smí pokračovat jen tehdy, když jest dobrý rozhled a když bylo vlakové mužstvo zpraveno o poruše píšťaly. Vlak musíjeti s největší pozorností celého vlakového mužstva a tak pomalu, aby mohl podle potřeby ihned zastavit. Při příjezdu do nejbližší stanice budíz postarano o náhradní stroj.

Je-li rozhled tak omezen, že není vidět na vzdálenost 200 m, jakož i za tmy, smí vlak pokračovat v jízdě krokem do nejbližší stanice,

pokud není výhodnější, žádati pomocný stroj; před vlakem musí jít zaměstnanec na takovou vzdálenost, aby strojvedoucí mohl bezpečně zpozorovati jím dávané návěsti a vlak zastaviti.

Tentýž postup třeba zachovati i při poruše oněch zařízení, která nahrazují parní píšťalu.

(215) Když vlakvedoucí dostal rozkaz k odjezdu, zapíská na píšťalku návěst 54 „Nastupte na místa“. Průvodčí u nákladních vlaků dávají tuto návěst od muže k muži až k návěstníkovi.

Jsou-li průvodčími vykonány přípravy k odjezdu vlaku a přesvědčil-li se návěstník u vlaků s postrkovým strojem též o pohotovosti postrkového stroje, dají všichni návěst 55 „Pohotovi k odjezdu“ od muže k muži, návěstníkem počínajíc až k vlakvedoucímu, a zaujmou místa ve vozech. Nato zatroubí vlakvedoucí návěst 56 „Odjezd“. Nemá-li strojvedoucí pochybností, že tato návěst platí pro něho, uvede vlak do pohybu; u vlaků s postrkovým strojem dá strojvedoucí vlakového stroje po návěsti 56 „Odjezd“ návěst 48 a) „Pozor“. Když strojvedoucí postrkového stroje uslyšel tuto návěst, dá návěst 51 „Povolte brzdy úplně“ a uvede pozvolna svůj stroj do pohybu. Když to zpozoroval strojvedoucí vlakového stroje, uvede i on svůj stroj do pohybu.

Výpravčí vlaků udělí u nezpožděných vlaků svolení k odjezdu dříve o dobu, potřebnou pro tyto návěsti.

U vlaků osobní dopravy dává návěst 54 jen vlakvedoucí.

U vlaků, kde koná službu jen vlakvedoucí, nedávají se návěsti 54 a 55.

(216) Neví-li strojvedoucí určitě, zda se týká návěst „Odjezd“ jeho vlaku, uvede vlak v pohyb teprve tehdy, až si zjednal jistotu způsobem, který vylučuje každou pochybnost.

(217) Zaujme-li vlakvedoucí u tažených vlaků místo na posledním brzděném voze, zapíská, když dostal rozkaz k odjezdu, návěst 54 „Nastupte na místa“ a dá hned nato návěst 55 „Pohotovi k odjezdu“. Když vykonali průvodčí veškerá opatření k odjezdu, opakují obě tyto návěsti (u vlaků osobní dopravy jen návěst 55) od muže k muži dopředu až

k průvodčímu, který je na prvním brzděném voze za strojem, načež tento dá návěst 56 „Odjezd“.

Obdobně se postupuje tehdy, zaujme-li vlakvedoucí u sunutých vlaků místo na prvním brzděném voze.

(218) Je-li vlak s postrkovým strojem vypravován výpravkou, dá strojvedoucí v čele vlaku, když byla dána návěst 66 „Rozkaz k odjezdu“, a je-li na stroji vše pro odjezd připraveno, návěst 48 a) „Pozor“. Když strojvedoucí postrkového stroje uslyšel tuto návěst, dá návěst 51 „Povolte brzdy úplně“ a uvede pozvolna svůj stroj do pohybu. Když to zpozoroval strojvedoucí vlakového stroje, uvede i on svůj stroj do pohybu.

(218a) Jsou-li u vlaku s postrkovým strojem vpředu dva stroje, dává návěst 48 a) „Pozor“ stroj první; jsou-li vzadu dva postrkové stroje, dá návěst 51 stroj poslední.

(219) Vlak mimořádně zastavený u vjezdového nebo oddílového návěstidla pokračuje v jízdě bez návěstí 54, 55 a 56, jakmile bylo návěstidlo postaveno do polohy „Volno“. U vlaku s postrkovým strojem dají strojvedoucí dříve návěsti 48 a) a 51 podle čís. 218. Byl-li vlak zastaven na jiném místě na trati, musí se dátí před další jízdou návěsti 54, 55 a 56 podle čísel 215 až 217.

(220) U vlaků, které přepravují stroje k službě pohotové na konci, postupuje se rovněž podle ustanovení čís. 218 a 219.

(221) Podrobná ustanovení o postupu před odjezdem vlaků, vypravených výpravkou, určuje část VII.

(222) Návěst 57 „Stůj“ dává průvodčí vlaku na tratích se zjednodušenou výpravou vlaků pro krytí zastaveného námezníku při setkání vlaků, jakož i k určení stanoviště vlaku s přepravou osob; tuto návěst, určenou pro den, dává jen tehdy, nemůže-li včas použít ručního návěstního terče.

(223) Pro použití návěsti 58 „Vpřed“ nebo 59 „Vzad“ rozhoduje
a) u parních strojů (parních motorových vozů) směr jízdy komínem vpřed nebo komínem vzad,

b) u motorových vozů (elektrických strojů) písmena P (vpřed) a Z (vzad) na čelních stěnách vozu.

(224) Návěst 60 „Stlačit“, již dává zaměstnanec, který má svěsit nebo rozvěsit vozidla, znamená krátký pohyb směrem k tomuto zaměstnanci, nutný jen pro svěšení nebo rozvěšení.

(225) Návěst 62 „Pomalu“ se dává, má-li být zmenšena rychlosť jízdy anebo je-li třeba předem upozorniti na návěst „Stůj“; návěst 63 „Stůj“ se dává tehdy, je-li třeba zastaviti jízdu z důvodů bezpečnosti nebo podle potřeb pracovních výkonů, kdy se obdobně uplatňují i ustanovení čísel 79 až 81.

(226) Zjistí-li u vlaku, u něhož pro malý počet průvodčích není možný rychlý ústní styk, průvodčí (i vlakvedoucí) za jízdy na trati nebo po zastavení,

- a) že je závada na vlaku, nebo
- b) že je nesjízdná nebo ohrožena sousední kolej, ať vlastním vlastním nebo z jiných příčin, a že není ještě kryta,
dá ihned po zastavení vlaku

v případě a) bez rušení vlaků, jedoucích po sousedních kolejích, návěst 10 a - 3 (10 b - 2) „Stůj“ tak, že krouží praporkem (svítilnou) týmž směrem (t. j. směrem pohybu hodinových ručiček nebo opačně) tak dlouho, až návěst převezmou a opakují sousední průvodčí (vlakvedoucí);

v případě b) návěst 10 a - 3 (10 b - 2) „Stůj“ tak, že střídá praporkem (svítilnou) úplný kruh v pravo s úplným kruhem vlevo tak dlouho, až návěst převezmou a opakují sousední průvodčí (vlakvedoucí).

Nastanou-li zároveň případy a) a b), dá průvodčí nejdříve návěst „Stůj“, určenou pro případ b), a po jejím opakování všemi průvodčími (vlakvedoucím) ihned návěst, určenou pro případ a).

(227) Přetrhne-li se za jízdy vlak, budiž dávána návěst 64 „Vlak se přetrhl“ tak dlouho, až dá strojvedoucí návěst 48 a) „Pozor“ na znamení, že ji postřehl. Další postup určují dopravní předpisy. (Viz též čís. 95 a 96.)

VII. Návěsti výpravkou.

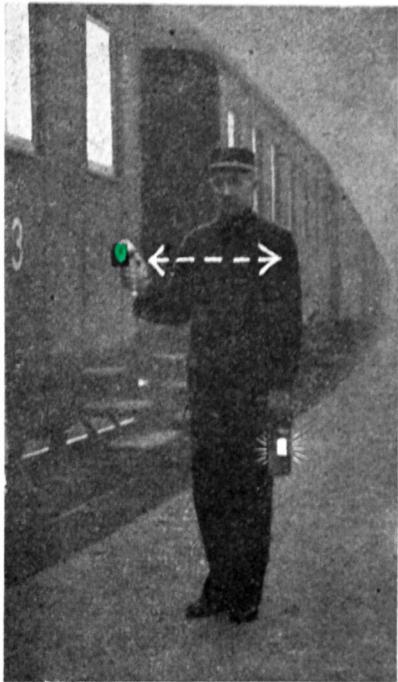
65 „Výzva k pohotovosti“.

Za dne.

Výpravčí vlaků drží výpravku za konec násady vodorovně, plochou s návěstním obrazem k zemi tak, že paže a násada výpravky v jedné přímce směřují kolmo ke kolejí.

Za tmy.

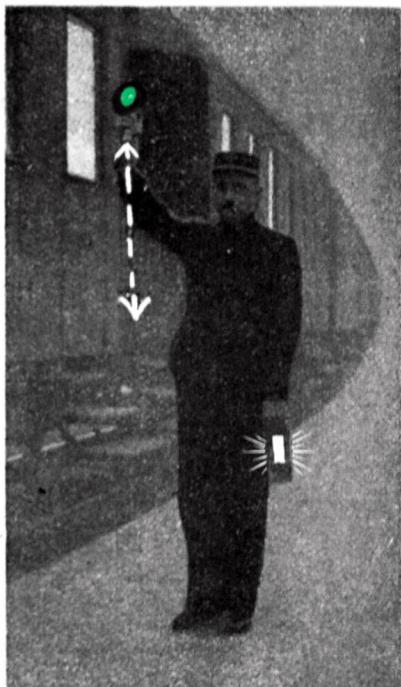
Výpravčí vlaků pohybuje několikrát noční výpravkou vodorovně ve výši prsou nepříliš rychle sem a tam, při čemž nadloktí, přiložené k tělu, zůstává v klidu.



66 „Rozkaz k odjezdu“.

Za dne.

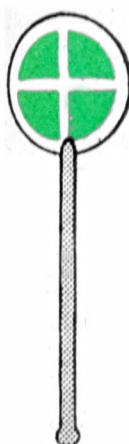
Výpravčí vlaků drží ve vzpažené ruce výpravku vzhůru, obrácenou návěstním obrazcem ke stroji v čele vlaku.



Za tmy.

Výpravčí vlaků zvolna zdvívá a spouští noční výpravku, obrácenou zeleným světlem ke stroji v čele vlaku.

Obecná ustanovení o výpravě vlaků výpravkou.



(228) Denní výpravka je kruhový terčík, jehož návěstní strana je zelená s bílým okrajem a bílým křížem; zadní strana je šedá.

Noční výpravka je elektrická svítílna s jedním zeleným světlem. Používá-li se jí zároveň jako ruční svítílny pro výpravčího, musí být upravena tak, aby svítila buď jen zeleným světlem v jednom směru nebo jen bílým světlem.

(229) Výpravky smí používat jen výpravčí vlaků při výpravě vlaků, určených dopravními předpisy.

(230) U vlaků, vypravovaných výpravkou, se nedává návěst 56; návěsti 54 a 55 se dávají u vlaků, vypravovaných výpravkou, jen v případech podle čísel 238 a 245.

(231) a) Denní výpravka neznamená žádný návěstní pojem, je-li v „klidu“, t. j. je-li držena za rukojet, návěstním obrazcem k tělu pod paží tak, že rukojet vyčnívá vpředu nahoru a terčík vzadu dolů. Noční výpravka je v „klidu“, není-li rozsvícena.

b) Výpravčí vlaků, očekávaje vlak, který stanicí projíždí nebo má ve stanici jen krátký pobyt, musí mítí výpravku v „klidu“. Při delším pobytu vlaku, kdy má dost času dojít si do dopravní úřadovny pro výpravku později, může za dne očekávati vlak bez výpravky.

(232) Krátce před rozkazem k odjezdu dá výpravčí vlaků návěst 55 „Výzva k pohotovosti“.



Tuto návěst je třeba dávat tak, aby ji mohlo vlakové mužstvo snadno viděti a aby byla patrna také cestujícím; dává se na straně nástupu do vlaku. Zaujal-li výpravčí vlaků místo mezi čelem a koncem vlaku, dává návěst 65 za tmy střídavě směrem dopředu a dozadu vlaku.

Na tuto návěst, která znamená výzvu k ukončení odjezdové pohotovosti a nástupu cestujících, jsou průvodčí povinni zaujmouti místa ve vozech.

(233) Návěst 66 „Rozkaz k odjezdu“ dává výpravčí vlaků v pozoru a obrácen čelem ke stroji vpředu vlaku. Když se vlak dal do pohybu, spustí výpravčí denní výpravku svislým pohybem a uvede ji do „klidu“, za tmy výpravku zhasne.

Udilí-li výpravčí vlaků podle dopravních předpisů projíždějícímu vlaku svolení k průjezdu, dává návěst 66 „Rozkaz k odjezdu“ proti přijíždějícímu vlaku tak dlouho, až stroje v čele vlaku minou jeho stanoviště.

(234) Výpravčí vlaků smí dátí návěst „Rozkaz k odjezdu“, jsou-li splněny všechny podmínky pro odjezd.

(235) Průvodčí vlaků i vlakvedoucí jsou odpovědni za to, aby vlak byl včas připraven k odjezdu a jsou povinni tehdy, když by pohotovost vlaku k odjezdu nebyla včas uskutečněna vlivem okolností, na něž nemají někdy přímého vlivu (na př. sestavení nebo doplnění vlaku, odstavení vozů, obsluha stroje, motorového vozu atd.), zamezití návěst „Rozkaz k odjezdu“ nebo odjezd vlaku nejpozději v čas, kdy výpravčí vlaků dává návěst 65 „Výzva k pohotovosti“.

(236) Výpravčí vlaků je povinen býti u vlaku včas a zaujmouti pokud jen možno takové místo, aby jej mohlo viděti vlakové mužstvo a aby mohl sám vlak přehlédnouti.

Vlakvedoucí se musí odebrati bez výzvy nebo neprodleně na výzvu k výpravčímu, má-li co hlásiti, nebo aby přijal rozkazy, není-li to na překážku takovým jeho povinnostem, na nichž rovněž spočívá včasná výprava vlaku.

(237) Blíží-li se čas k odjezdu vlaku, jsou průvodčí povinni, neče-kajíce až na návěst 65 „Výzva k pohotovosti“, pobídnouti otálející cestující hlasitým „Nastoupit“.

Vlakové mužstvo, jemuž je potřebí při zpoždění vlaku oznámiti krácení pobytu nebo předvídanou dobu odjezdu, je povinno věnovati úplnou pozornost výpravčímu vlaků, jakmile se čas chýlí k odjezdu.

(238) Stojí-li vlak v oblouku nebo je-li mlha anebo je-li rozhled jinak omezen, dá výpravčí vlaků kromě návěsti 65 „Výzva k po-hotovosti“, výjimečně též návěst 54 „Nastupte na místa“.

(239) „Rozkaz k odjezdu“ smí výpravčí vlaků v tomto přípa-dě dátí teprve, až obdržel návěst 55 „Pohotovi k odjezdu“, již jsou všichni průvodčí vlaku povinni dátí směrem k výpravčímu vlaků.

(240) První průvodčí za strojem je povinen se vždy přesvědčiti, zda byla dána návěst „Rozkaz k odjezdu“ způsobem nepochybným; podle potřeby si musí zjednat jistotu.

(241) Je-li připraveno k odjezdu několik vlaků, dá výpravčí vlaků „Rozkaz k odjezdu“ s takového místa a tak, aby byla vyloučena každá pochybnost, a zároveň označí hlasitým voláním číslo vlaku, pro který rozkaz platí, na př.: „Vlak 410, odjezd!“

(242) Nebylo-li návěst „Rozkazu k odjezdu“ ihned uposlechnuto, je výpravčí vlaků povinen, dávaje zpravidla stále návěst „Rozkaz k od-jezdu“, rychle se odebrati směrem ke stroji, a je-li třeba i hlasitým zvoláním „Odjezd“ vyzvat strojní mužstvo k odjezdu.

(243) Nemůže-li strojní mužstvo beze všech pochybností seznati, že rozkaz platí pro jeho vlak, smí strojvedoucí uvést vlak do pohybu teprve tehdy, až si zjednal naprostou jistotu.

(244) Má-li býti odvolána návěst „Rozkaz k odjezdu“, je třeba dátí ruční návěst „Stůj“, k čemuž může výpravčí vlaků použít buď ruční svítílny s bílým světlem nebo výpravky tak, že jí krouží přede-psaným způsobem.

(245) Zamezil-li některý průvodčí vlaku návěst „Rozkaz k od-jezdu“ nebo odjezd vlaku návěstí „Stůj“ a pod., je povinen, když byla

překážka odstraněna, dáti ihned návěst 55 „Pohotoví k odjezdu“, již opakují průvodčí až k výpravčímu vlaku, který pak dá návěst „Rozkaz k odjezdu“.

(246) Porouchá-li se výpravka, je třeba před odjezdem vlaku dáti návěsti 54, 55 a 56 podle ustanovení čísel 215 až 217.

Aby se předešlo všem pochybnostem, je výpravčí vlaků povinen uvědomiti o poruše výpravky ústně prvního průvodčího za strojem a strojvedoucí v čele vlaku přímo nebo prostřednictvím prvního průvodčího.

(247) Ve stanicích tratí se zjednodušenou dopravní službou, kde není výpravčích vlaků, dále v zastávkách a nákladištích, jakož i při nahodilém zastavení na trati postupuje se při výpravě vlaků podle čísel 215 až 220.

(248) Výpravčí vlaků musí mít kromě noční výpravky též ruční svítilnu se 4 bílými skly, není-li výpravka zařízena tak, aby se jí dalo používat též jako svítily se 4 bílými skly.

VIII. Návěsti při zkouškách průběžných brzd

a) prohlížitelů vozů:

67 „Odbrzdit“.

Jeden úder kladivem na nárazník.

68 „Vykonat zkoušku rychlobrzdnou“.

Dva údery kladivem na nárazník.

69 „Závada na brzdě“.

Tři údery kladivem na nárazník.

b) průvodčích vlaků a prohližitelů vozů:

70 „Zabrzdit“.

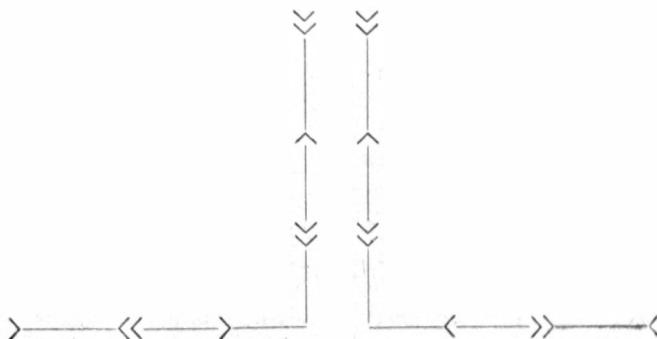
Za dne.

Při natažených pažích sepnou se rychlým pohybem obě ruce bez návěstního praporku nad hlavou.



Za tmy.

Počínaje zdola vpravo nebo vlevo, opisují se několikrát svitilnou s bílým světlem ramena pravého úhlu v co nejdelších, ne příliš rychlých tazích tam a stejnou cestou zpět, a to tak, že k vodorovnému ramenu, vedenému ve výši pasu, se připojí nad hlavu jdoucí rameno kolmé.



71 „Odbrzdit“.

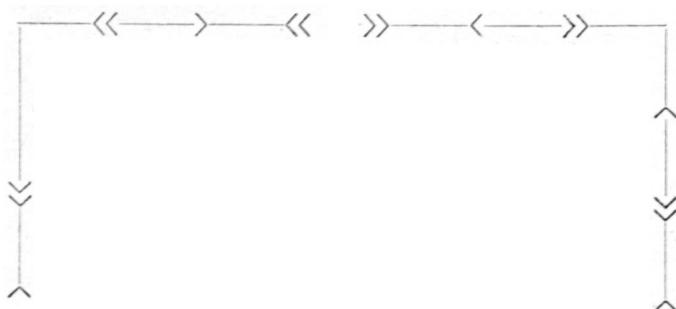


Za dne.

Obě natažené paže se upaží (vodorovně) bez návestního praporu.

Za tmy.

Opisují se několikrát svítelnou s bílým světlem ramena pravého úhlu v co nejdelších, nepříliš rychlých tazích tam a stejnou cestou zpět, a to tak, že ke kolmému ramenu, vedenému zdola nahoru nad hlavu, se připojí vpravo nebo vlevo jdoucí rameno vodorovné.



72 „Brzda v pořádku“.

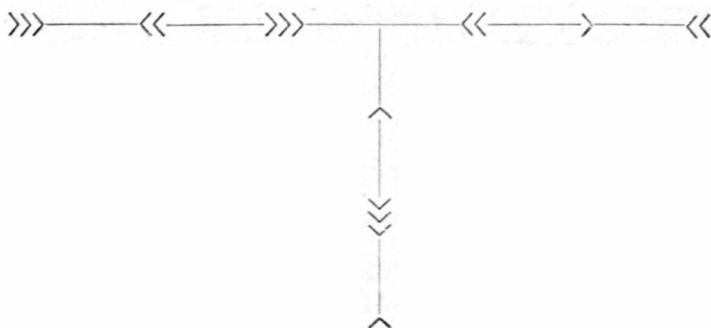
Za dne.

Natažená paže bez návěstního praporku se drží šikmo vzhůru.



Za tmy.

Opisuje se svítelnou s bílým světlem několikrát veliké písmeno T v co nejdelších, nepříliš rychlých tazích tak, že ke kolmému ramenu, vedenému zdola nahoru nad hlavu, se připojí nejdříve vodorovný pohyb pravo (vlevo) a pak vodorovně zpět přes kolmé rameno vlevo (vpravo), načež vodorovně zpět jen ke kolmému ramenu a tímto zpět dolů.



(249) Význam návěsti 67 až 72 a jak se jich užívá uvádějí příslušná ustanovení dopravních předpisů. Návěsti 70 až 72 třeba dávat bez zřetele na stanoviště strojvedoucího zpravidla buď na vnitřní straně oblouku, nebo na té straně vlaku, kde je přijímací budova (nástupiště).

IX. Návěsti trubkou při posunu.

A. Návěsti dávané řidičem posunu.

73 „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

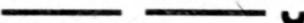


atd.

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 jeden krátký zvuk



kolej čís. 12: tři dlouhé a dva krátké zvuky



kolej čís 13: tři dlouhé a tři krátké zvuky



atd.

kolej čís. 20: čtyři dlouhé zvuky



(250) Bylo-li by podle hořejšího návodu třeba používat pro označení kolejí zpravidla více než pěti zvuků, může ředitelství tam, kde se nepoužívá elektrických ukazatelů kolejí, předepsati pro označení těchto kolejí zvláštní místní návěsti nebo upravit i jich označení jiným vhodným způsobem (čís. 2).

74 „Vozidla minula námezník“.

Dva krátké zvuky



B. Návěsti dávané výhybkářem.

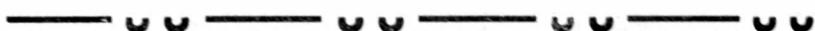
75 „Výměny jsou přestaveny“.

Jeden krátký zvuk.



76 „Zastavte posunovaná vozidla“.

Jeden dlouhý a dva krátké zvuky, čtyřikrát opakovány.



77 „Uvolněte pro vlak vjezdovou (odjezdovou) kolej a ukončete posun“.

Jeden dlouhý zvuk



dává výhybkář na stanovišti směrem k začátku dráhy před příjezdem nebo odjezdem vlaku.

Dva dlouhé zvuky



dává výhybkář na stanovišti směrem ke konci dráhy před příjezdem nebo odjezdem vlaku.

V přípojných stanicích stanoví ředitelství, počínajíc začátkem určené, zpravidla důležitější trati, počet dlouhých zvuků pro každou trať podle zásady, že počet zvuků pro trati na témže zhlaví stanice má jít v číselném pořadí za sebou a v pořadí podle důležitosti tratí (čís. 2).

(251) Návěst 76 „Zastavte posunovaná vozidla“ má pro posun tentýž význam jako návěst „Stůj“ a nutno jí použíti místo návěsti „Stůj“, nemá-li býti zároveň zastavena jízda vlaků, vozíků a pod.

Tato návěst platí i pro zastavení pohybu samotně jedoucích strojů seřaďovacích, jakož i strojů (motorových vozů), jedoucích k vlakům z výtopen nebo od vlaků do výtopen.

(252) Návěst 77 „Uvolněte pro vlak vjezdovou (odjezdovou) kolej a ukončete posun“ upozorňuje zaměstnance, zúčastněné na posunu, na očekávaný vlak, i když se nekonají pohyby s posunovanými vozidly a připomíná jim nutnost neodkladného uvolnění vjezdové (odjezdové) kolejí a po uvolnění zá pověď vyjížděti do jízdní cesty vlaku, jakož i zpravidla zá pověď posunovati po kolejích, sbíhajících se s kolejí, po níž má očekávaný vlakjeti.

(253) Návěstí 73 až 77 se používá ve všech stanicích s ústředně stavěnými výměnami; návěsti 73 se používá jen tehdy, když se řidi posunu nemůže pro přechodné překážky ústřně nebo jiným způsobem spolehlivě dorozuměti s výhybkářem, a návěstí 74 a 75 jen tehdy, když dočasně nepříznivé poměry zamezuji výhybkářovi rozhled na námezny nebo řidiči posunu na výhybkáře.

Stanice, ve kterých je třeba používat návěsti 73 až 75 pro trvale nepříznivé poměry, určuje ředitelství (čís. 2).

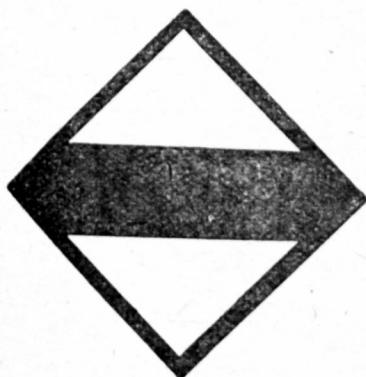
(254) Je-li toho třeba vzhledem k místním poměrům ve stanicích, jakož i k organisaci služby posunovačů, je ředitelství povinno nařídit, aby se užívalo v zájmu zvýšení bezpečnosti dopravy a posunu návěsti 76 a 77 též ve stanicích s místně stavěnými výměnami (čís. 2).

(255) Výhybkáři používají pro návěsti 63 „Stůj“ a 64 „Vlak se přetrhl“ návěstní trubky, je-li jim přidělena (1. příloha).

X. Návěsti pro elektrický provoz.

78 „Sběrač dolů“.

Vodorovný pruh.



79 „Sběrač nahoru“.

Svislý pruh.



80 „Předvěstná návěst“ pro „Sběrač dolů“.

Dva vodorovné pruhy, z nichž horní je posunut doprava a spodní doleva od svislé osy, avšak tak, že se počátky nepatrně přesahují.

(256) Návěsti 78 až 80 označují konec traťového vedení nebo poškozené úseky elektrického traťového vedení; jsou provedeny černou barvou v bílém poli.



(257) Návěstí 78 „Sběrač dolů“ se označuje začátek traťového úseku, jenž má být projížděn se staženými sběrači, nebo konec traťového vedení, není-li totožný s koncem příslušné kolejí.

Této návěsti se však nepoužívá pro označení místa, kde odbočuje kolej bez vrchního vedení z kolejí s vrchním vedením.

(258) Návěstí 79 „Sběrač nahoru“ se označuje konec traťového úseku, jenž musí být projízděn se staženými sběrači.

(259) Návěsti 78 až 80 se umisťuje v přímé blízkosti konců dotčeného traťového úseku (asi 20 m před začátkem nebo před koncem).

(260) Předvěstná návěst 80 pro „Sběrač dolů“ je umístěna jen tam, kde je to nutné, a to asi 250 m před návěstí 78.

(261) Návěsti 78 až 80, při jichž umisťování je třeba přihlížet i k místním poměrům, se upevňují vhodnými svorkami na stojany traťového vedení ve výši asi 1 m nad temenem kolejnice.

(262) V noci musí být návěsti 78 až 80 osvětleny.

XI. Seřadovací návěstidla na spádovištích.

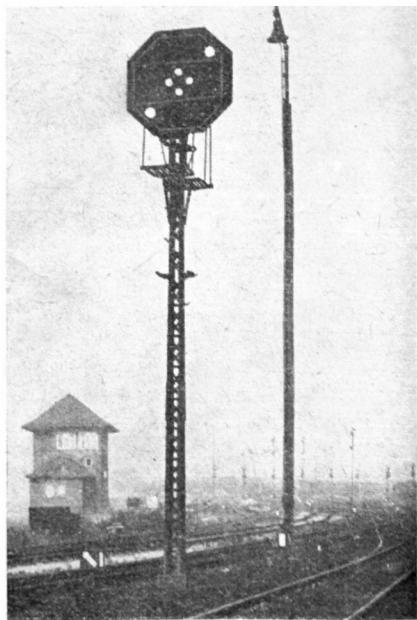
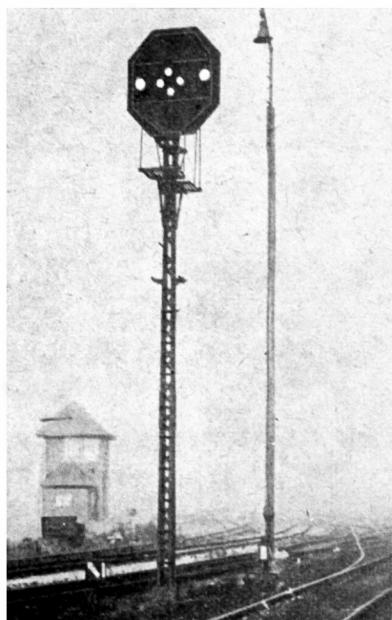
A. Světelné návěstidlo.

81 „Zákaz sunouti“.

Tři bílá světla vodorovně vedle sebe.

82 „Pomalu sunouti“.

Tři bílá světla vedle sebe v úhlu 45° .



83 „Rychle sunouti“.

Tři bílá světla svisle pod sebou.



84 „Zastavte sunutí a popojed'te“.

Pět bílých světel ve tvaru
stojatého kříže.

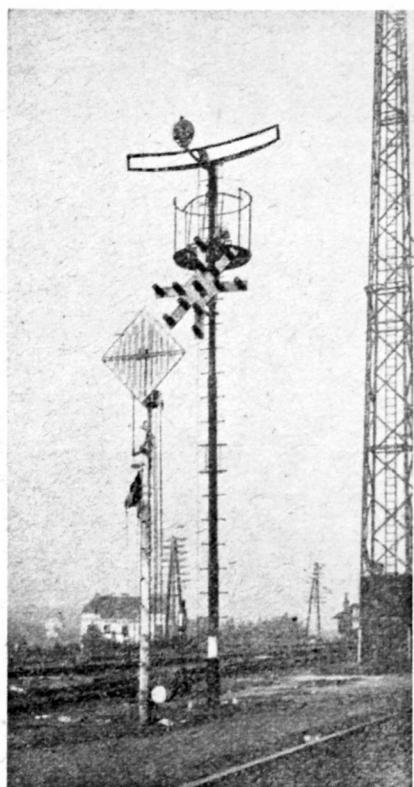


B. Parabolické návěstidlo.

Parabolické návěstidlo je stožár s bílým parabolickým trámcem s černým okrajem, otáčivým kolem středu. Za tmy je trámcem ozářen.

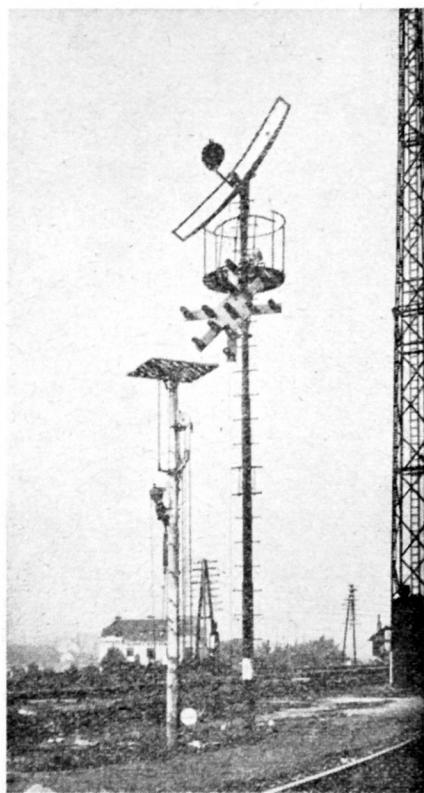
81 p „Zákaz sunouti“.

Trámec vodorovně.



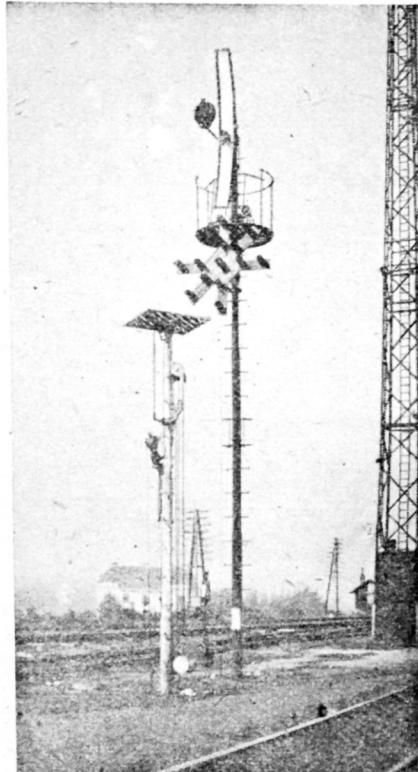
82 p „Pomalu sunouti“.

Trámec v úhlu 45 stupňů.



83.p „Rychle sunouti“

Trámeč svisle.



(263) Seřadovací návěstidla na spádovištích ukazují v základní poloze návěst 81 (81 p).

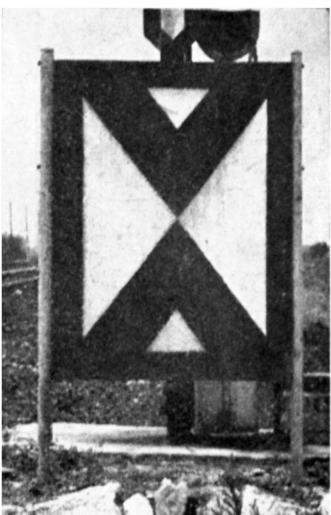
(263a) Před každým přestavením světelného návěstidla (návěsti 81 až 85) zazní dlouhý zvuk, daný houkačkou, bzučákem, zvonkem a pod., na znamení, že bude návěstidlo přestaveno.

Znamení.

Z — 1 „Upozorňovadlo“.

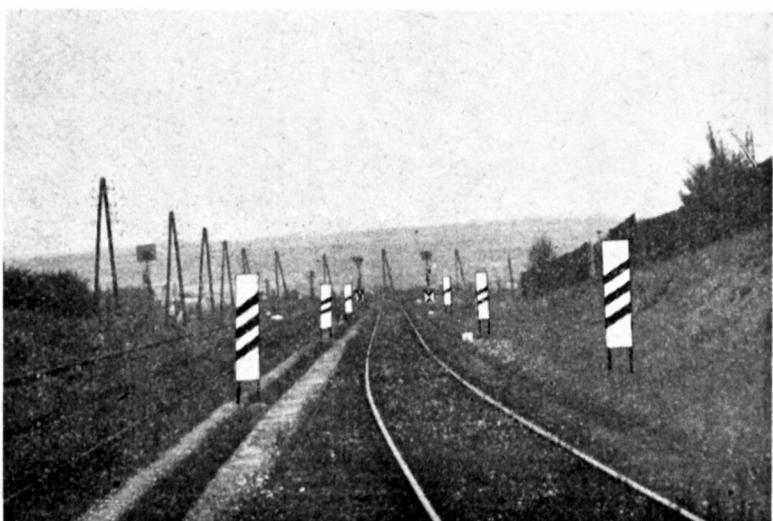
Upozorňovadlo je bílá deska tvaru stojatého obdélníku s černým okrajem a s černými pruhy, vycházejícími ze všech čtyř rohů a tvořícími obraz dvou šípů, hrotom se dotýkajících.

(264) Upozorňovadlo stojí před každou předvěstí, a to zpravidla ve vzdálenosti 1.5 m.



Z — 2 „Vzdálenostní upozorňovadlo na předvěst“.

Několik čtyřúhelníkových bílých tabulí za sebou s černými šikmými pruhy, směřujícími vpravo vzhůru, jejichž počet se ve směru jízdy zmenšuje.



(265) Znamení Z — 2 jsou postavena na hlavních drahách před předvěstmi, aby bylo vlakové mužstvo upozorněno, že se vlak blíží k předvěsti; jsou postavena přímo vedle kolejí na téže straně jako předvěst.

Znamení Z — 2 se nepoužívá

- a) před předvěstmi odjezdových návěstidel,
- b) před předvěstmi, které jsou umístěny na předchozím hlavním návěstidle.

(266) Používá se zpravidla tří, nejvíce však pěti vzdálenostních upozorňovadel, jež jsou vzdálena od předvěsti a jedno od druhého po 75 m, a mají jeden až tři nebo až pět šikmých pruhů.

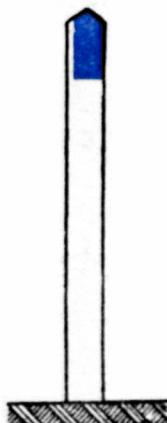
(267) Stojí-li předvěst v tunelu nebo těsně za tunelem, upraví se vzdálenostní upozorňovadla, umístěná v tunelu, jako transparenty a a osvětlují se. Jinak se vzdálenostní upozorňovadla za tmy neosvětlují.

(268) Tam, kde nelze umístiti obdélníková vysoká vzdálenostní upozorňovadla, použije se nízkých, čtvercových vzdálenostních upozorňovadel.

Z — 3 „Označník“.

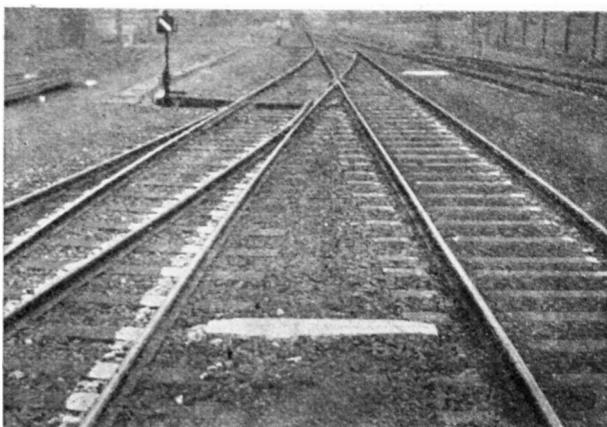
Označník je 150 cm vysoký sloupek, natřený do kola na horním konci v šíři 25 cm modře, v ostatní části bíle.

(269) Označníku se používá ve stanicích s vjezdovými návěstidly (čís. 140 a 143). Umístí se na dráze jednokolejně ve směru jízdy ze stanice vpravo, na dráze dvoukolejně na vnější straně při vjezdové kolejí a to na onom místě, až ke kterému se zpravidla posunuje a přes něž je dovoleno posunovati jen za podmínek, stanovených dopravními předpisy.



Z—4 „Námezník“.

Námezník je bíle natřený trámeč (dřevěný, kamenný, betonový nebo železny), vyčnívající ze štěrkového lože. Je umístěn zpravidla tam, kde vzdálenost os dvou se sbíhajících kolejí je 3500 mm.



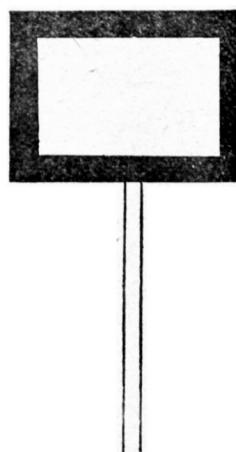
(270) Námezník označuje místo na obou kolejích, až ke kterému je dovoleno čelníkem postaviti na jedné kolejí vozidlo, aby jím nebyla ohrožena jízda po kolejí sousední.

Námezníky vymezují zároveň užitečnou délku kolejí.

Z—5 „Označení místa k zastavení vlaku v osobní zastávce“.

Bílá tabulka tvaru ležatého obdélníku s černým okrajem.

(271) a) Tabulka je vzadu šedá. Je umístěna podle ustanovení čís. 21 v osobních zastávkách zpravidla na konci nástupiště ve výši 2 m. Označuje povšechně místo, před nímž má čelem zastaviti vlak osobní dopravy, jenž má v zastávce pobyt podle jízdního řádu, aby se umožnilo bezpečné nastupování a vy-



stupování cestujících a aby nebyl zastaven přejezd (přechod).

- b) Znamení Z — 5 se za tmy neosvětluje.
- c) Znamení Z — 5 může být doplněno nápisem „Krátký vlak“ nebo podobně, anebo číslicí, jež oznamuje, při jakém počtu náprav musí vlak čelem zastavit před tabulkou. Pro vlaky různých délek se může postavit za sebou několik tabulek.
- d) Znamení Z — 5 není třeba dbát tehdy, když vzhledem k délce vlaku je jisté, že aspoň vozy s cestujícími budou stát podél upraveného nástupiště, jakož i tehdy, je-li třeba, aby vlak zastavil ze zvláštních důvodů na určitém místě, označeném před ním nebo za ním ruční návěstí „Stůj“.

Z — 6 „Výstražný kolík“.

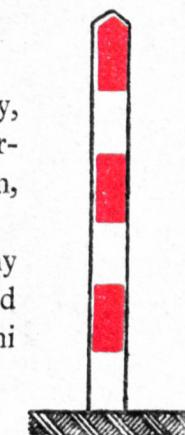
Výstražné kolíky jsou 150 cm vysoké sloupky, natřené na straně vstříc vlaku shora dolů střídavě červeně a bíle ve vodorovných pásech, širokých 25 cm, na zadní straně šedě.

(272) Výstražné kolíky mají být postaveny zpravidla napravo ve směru jízdy a na vzdálenost před přejezdem (přechodem), která je stanovena zvláštními předpisy.

Z — 7 „Skloník“.

Skloník je obdélníková tabule, na níž jsou obrazně i číselně v metrech a promilech vyjádřeny sklonové poměry jednotlivých úseků trati.

(273) Skloníky jsou umístěny na hranici mezi dvěma různými sklony trati.



Z — 8 „Znamení omezující rychlosť“.

Bílá, na vrcholu postavená trojúhelníková tabulka s černým okrajem a s černou číslicí, označující rychlosť. Tam, kde je nedostatek místa, může být trojúhelník vrcholem nahoru.

(274) Znamení Z — 8 je nepřenosné; za tmy se neosvětluje. Zadní strana tabulky je šedá.

(275) Znamení Z — 8 jsou postavena

a) u převěsti vjezdových návěstidel s jedním ramenem

1. před stanicemi,
2. před odbočkami pro směr jízdy, při kterém je odbočná výhybka pojížděna po hrotu odbočkou,

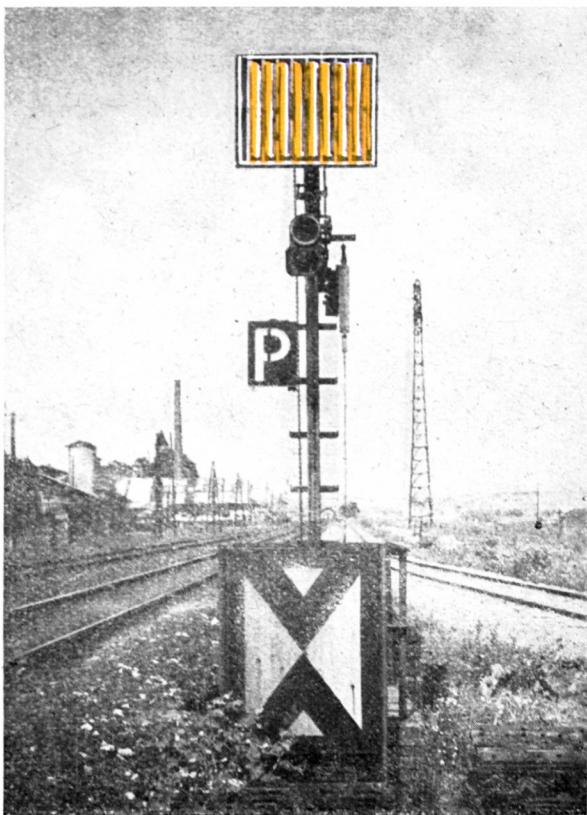
b) u vjezdových návěstidel, závislých na výměnách, před stanicemi, v nichž vlaky, vjíždějící na rovnou kolej, odjíždějí odbočkou (odsun osy, hlavní kolej, přechod z dvoukolejněho provozu v provoz jednokolejný);

znamení Z — 8 upozorňuje na nutné zmenšení rychlosti za vjezd za odjezdu.

(276) Pokud není třeba určiti z místních důvodů menší rychlosť, používá se v případě čís. 275 a) 1. znamení Z — 8 pro rychlosť 40 km/h a v případě čís. 275 a) 2. a b) znamení Z — 8 pro rychlosť 30 km/h.

Z — 9 „Pomalu“.

Svítilna s bílým, za tmy osvětleným velkým písmenem P v černém poli.



(277) a) Tato svítilna je umístěna na stožáru předvěsti k vjezdovému návěstidlu nad upozorňovadlem.

b) Znamení Z — 9 upozorňuje vlakové mužstvo na ohlášenou mimořádnost a z ní plynoucí předepsané omezení rychlosti.

Touto mimořádností je třeba rozuměti

(1) předvídané vypnutí zabezpečovacího zařízení, trvající déle než 24 hodiny,

- (²) předvídanou jízdu vlaku ze stanice po nesprávné kolejí při výluce traťové koleje.
- c) Pokud nebyla při zachování nebo zjednání závislosti vjezdového návěstidla na výměnách ředitelstvím dovolena a vlakovému mužstvu oznamena jiná rychlosť pro jízdu přímým směrem, smí vlak pojížděti výměny nejvýše rychlosťí 30 km/h.

d) Byla-li ponechána při zachování nebo zjednání závislosti vjezdového návěstidla na výměnách též závislost stavědlového přístroje na staničním (řídícím) přístroji, není třeba umisťovati znamení Z — 9, když případné změny ve způsobu zajištění výměn nevyžadují omezení rychlosťi jízdy.

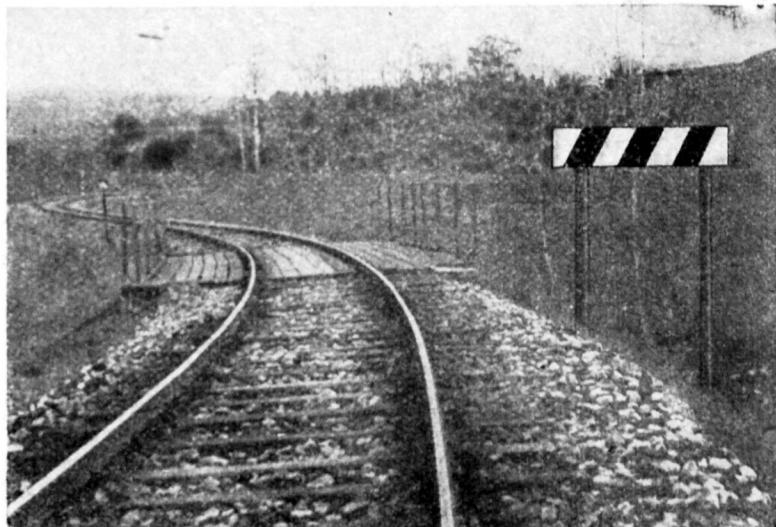
(278) Znamení Z — 9 se používá též

a) od začátku pracovního zásahu příslušné traťové stavební správy k odklízení překážek, z nichž vzešla na dvoukolejně dráze nepředvídaná výluka traťové kolejí,

b) byl-li na dvoukolejně dráze zaveden dočasný jednokolejný provoz.

Z — 10 „Tabule před zastávkou“.

Šikmo ke kolejí postavená ležatá bílá tabule s třemi černými pruhy.



(279) Znamení Z — 10 upozorňuje strojvedoucího, že se vlak blíží k osobní zastávce.

(280) Znamení Z — 10 se postaví podle rozhodnutí ředitelství jen tam, kde rozhledové poměry toho nezbytně vyžadují, na př. leží-li osobní zastávka v zářezu a v oblouku, nebo na velkém spádu a pod.

Postaví se na hlavních drahách na zábrzdnou vzdálenost, *na vedených (místních) drahách 150 m* před začátkem nástupiště.

(281) Znamení Z — 10 se za tmy neosvětluje. Zadní strana je šedá.

Z — 11 „Výstražné znamení“.

Dlouhé a krátké, nepravidelně seskupené, ostré zvuky na návěstní píšťalku nebo houkačku (píšťalu).



(282) Toto znamení dává při jízdách vozíků a drezin dozorce vozíků a při jízdách motorových vozíků a drezin řidič za spoluodpovědnosti dozorce vždy, kdy je toho třeba z důvodů bezpečnostních, jakož i v případech podle čís. 205 e), i), k) až n) a podle čísla 206; za jízdy tunelem je třeba dávat toto znamení nepřetržitě.

Z — 12 „Označení překážek pro práci sněhového pluhu“.

Šikmé černé kříže.

(283) Tyto kříže jsou upevněny na sloupcích, umístěných po straně na trati ve vzdálenosti 5 až 10 m před překážkou a oznamují místo, před nímž se musí krunýř zdvihnouti a křídla stáhnouti.

Znamení Z — 12 se staví včas před příchodem zimy.

Z — 13 „Zdvihнete krunýř a stáhněte křídla“.

Zdvihnutí praporku ve směru svislému nebo dlouhý zvuk na trubku nebo na píšťalku.



Z — 14 „Spusťte krunýř a roztahněte křídla“.

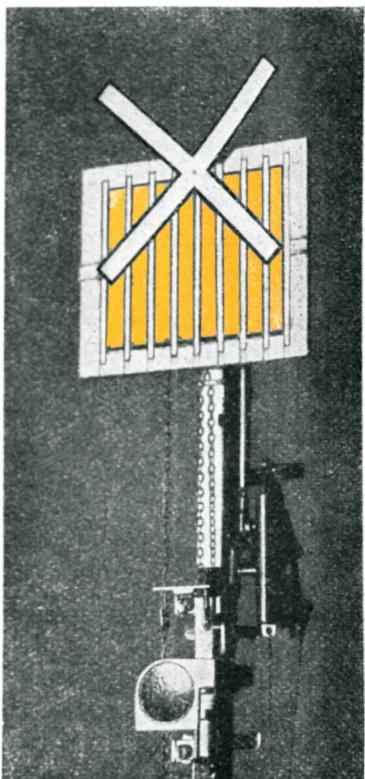
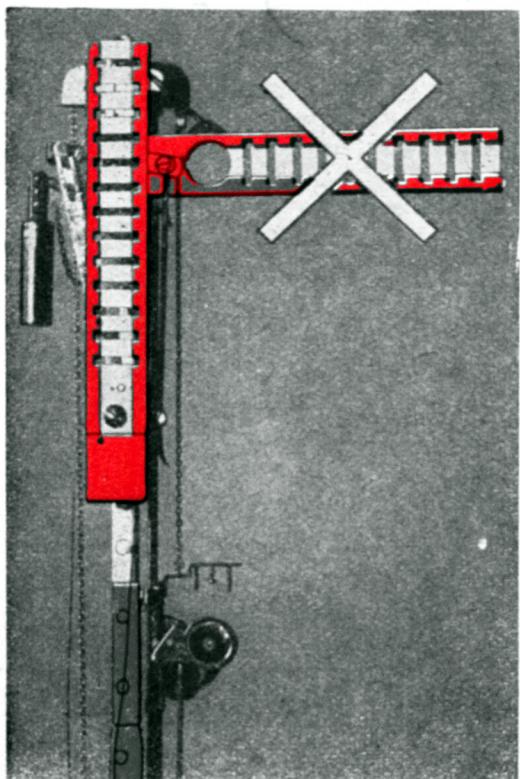
Vysunutí praporku ve směru vodorovném nebo dva dlouhé zvuky na trubku nebo na píšťalku.



(284) Znamení Z — 13 a Z — 14 dává za jízdy a práce se sněhovým pluhem soustavy Marin vůdce pluhu na stroji.

Z — 15 „Znamení neplatnosti“.

Ležatý bílý kříž s černým okrajem.



(284a) Toto znamení se umístí na neplatných návěstidlech (viz čís. 165) tak, aby ramena kříže přesahovala co nejvíce rameno mechanického návěstidla, nebo aby horní ramena kříže přesahovala co nejvíce terč mechanického návěstidla anebo svítilnovou desku světelného návěstidla.

Přílohy

Příděl návěstidel

(vyjma návěstidla, určená pro označení začátku a konce vlaků a strojů).

		musí mít při výkonu služby		na stanoviště, v přiděleném vozidle (obvodu)		Poznámka	
		za dne	u sebe	za dne	za tmy		
Výpravčí v laku	příslušek	1 ruční návěstní svítidlo se čtyřmi bílými skly)	denní výpravku!, červený terč ^{a)}	noční výpravku!, aspoň 1 ruční návěstní svítidlo s jedním červeným sklem nebo svítidlu, do níž lze zasunout červené sklo. Náhradní skla pruce.		1) Viz čís. 228 a 229 1a) Viz čís. 285	
Výhybka	1 návěstní praporek	1 ruční návěstní svítidlo s jedním žlutým a třemi bílými skly)		1 červený terč, 1 zelený terč s bílým vodorovným pruhem ^{t)}	1 svítidlo Jen s jedním červeným sklem (3 steny jsou zacionány) ba) Náhradní skla.	2) O návěstní trubce viz část IX. 3) Pro stanoviště výhybkáře ve stanici s ústředně stavenými (uzávěrovanými) výměnami obou zhlaví z jednoho místa je třeba určit dvojnásobný pojet návěstních svítidel, terčů a třískavek. 4) Jen na stanovištích poblíž nepřenosných návěstidel pro dávání ručních návěstí v případě jejich pochodu. 5) Místo ruční návěstní svítidly s jedním žlutým a třemi bílými skly mají ve stanici s nepřenosnými návěstidly výhybkáři, kteří jsou povinni u nich dávat návěst 8-b-2 ruční svítidlu s jedním žlutým a dvěma bílými skly, upravenou tak, aby proti žlutému sklu byl reflektor. Steinčův upravenou svítidlu je třeba uložit na vhodné místo (na stanoviště výhybkáře, dozorce výhybek, posuvnací a pod.) v blízkosti nepřenosných a pod.	

nosných návěstidel v onéch stanicích, kde je určen vzhledem k místním poměrům pro dávání návěsti 8-0-2 kromě výhybkáře nebo místo něho jiný stanici zaměstnanec.

a.) Ježto se svítidla rozdílají jen v případě nebezpečí (krytí nebezpečných míst atd.), a je proto obava, že by možl knot ztvrdnouti, je potřebí používat její lampy občas v druhé svítidlo. Obě svítidly musí mít stejně rozměry nejen z toho důvodu, abyž i proto, aby v případě rychlé potřeby mohla být hořící lampa neprodleně vysunuta do svítidly s červeným sklem.

Dozorce výhybek	1 návěstní praporek	píštalku 1 ruční návěstní svítidlu s jedním žlutým a třemi bílými skly		•) Jen Fidér posunu.
Posunovač	1 návěstní praporek	píštalku návěstní "trubku" 1 ruční návěstní svítidlu s jedním žlutým a třemi bílými skly.		*) V případě podle č. 288 ještě jeden zelený terč s bílým vodorovným pruhem a jedním návěstním svítidlu s jedním žlutým a dvou bílými skly, upravenou proti žlutému sklu byl reflektor.
Strážník trati	1 návěstní praporek	píštalku 1 ruční návěstní svítidlu s jedním sklem, aby se dalo bělé žluté a červené sklo podle potřeby vystřidat	6 traskavek na jedinokolejně na jedinokolejně trati 2 žluté a 2 červené, aby se dalo bělé, žluté a červené sklo podle potřeby vystřidat	6 traskavek na jedinokolejně na jedinokolejně trati 2, na dvoukolejně trati 4 žluté a 2 červené, aby se dalo bělé, žluté a červené sklo podle potřeby vystřidat

Příděl návěstidel

(vyjma návěstidla, určená pro označení začátku a konce vlaku a strojů).

				Poznámka
musí mít při výkonu služby		na stanoviště, v přiděleném vozidle (obvodu)		
Strážník trati - obchůz- kář	za dne přistávku 6 traskavek	za tmy	za " dne za tmy	
	1 návěstní svitilnu s jed- ním sklem, za- řízenou tak, aby se dala bílá, žlutá a červená skla podle po- třeby vystřídati. Náhradní skla.			8) Na tratích, kde bývají časté mlhy, může být podle rozhodnutí ředi- telství přiděl traskavek přiměre- ně zvětšen.
Strážník trati - strážník hradia (hlásky)	1 návěstní svitilnu s jed- ním sklem, tak zarizenou, aby se dalo bílé, žluté a červené sklo podle po- třeby vystřídati	6 traskavek	1 návěstní terč zeleny s bílým vodorovným pruhem a mi- mo to na jed- no kolejné trati 1, na dvouko- lejně trati 2 červené terče skla podle po- třeby vystřídati. Náhradní skla.	6 traskavek na jedno kolejné trati 1, na dvou- kolejně trati 2 ruční návěstní svitilny s jed- ním sklem, tak zarizené, aby se dala zelená žlu- ta a červená skla podle po- třeby vystřídati. Náhradní skla
Vla- ve do u c i	pištáku návěstní trubku 1 návěstní praporek	6 traskavek	1 ruční návěstní svitilnu se čtyř- mi bílými skly(10)	6 traskavek Náhradní skla do ruční svitilny. Ná- hradní skla čer- vená do ruční svitilny nebo červenou clonu
Návěst- ník	pištáku 1 návěstní	6 traskavek	1 ruční návěstní	Náhradní skla těž do konco

praporek ^{9b)}	svítitnu se čtyřmi bílými skly ^{b)}	vých svítitlen. Náhradní skla červená do ruční svítitlny nebo červenou clonou			
Průvodci	přistalku návěstní trubku ¹³⁾ 1 návěstní praporek 3b)	1 ruční návěstní svítitnu se čtyřmi bílými skly ¹⁴⁾	Náhradní skla do ruční svítitlny		
Stroje vedoucí a řidič motorového vozidla			přistalku 6 třaskavek		
Dozorce vozíků (dreziny, kolá)		1 kruhový červený terč pro návěst 43, 1 návěstní praporek ¹⁵⁾	1 ruční návěstní svítitlu se čtyřmi bílými skly ¹⁶⁾ Náhradní skla		
Průvodce vlažného nebo studeného stroje	přistalku 6 třaskavek ¹⁶⁾ 1 návěstní praporek	1 ruční návěstní svítitnu se čtyřmi bílými skly ¹⁷⁾	přistalku 2 svítitlny s jedním bílým sklem ¹⁸⁾ a červenou clonou ¹⁹⁾ Náhradní skla červená a bílá 1 pro svítitlu podle pozn. ²⁰⁾		
Traťmistr					

13) Jen průvodčí, který je místo vlažedoucho na prvním brzde-ném voze.

14) Je-li použit pro prohlídku jízdenek, má místo návěstní svítitlnu se 4 bílými skly návěstní svítitlnu náprsní.

15) Jen na vozíku a na drezině. Těto svítitly s potřebnými červenými skly se použijí pro označení začátku i konce (návěst 45) na kole výhybky, na vozíku a drezině pak jen při současném krytí pomocí svítitlu podle pozn. 20).

16) Jen na vozíku.

17) Jen při přepravě výbušin, označení vozíku (dreziny) a ke krytí.

18) Jen na jednokolejně tratí dvě, na dvojkolejně tratí čtyři, soupravy návěstidel III. „Návestidla pro pomalou jízdu“²¹⁾

21) Ředitelství zvýší příček tam, kde toho vyžadují místní poměry.

(285) Červený terč, předepsaný pro dopravní úřadovnu, je třeba opatřiti podstavcem a skobou k zavěšení svítilny, pokud není o upevnění těchto návěstních pomůcek postarano jiným vhodným způsobem.

(286) Každá stanice musí mít stálou zálohu náhradních návěstních pomůcek, přiměřenou počtu přidělených zaměstnanců a místním poměrům a potřebám (viz též čís. 83), která musí být výpravčímu vlaků kdykoli snadno a rychle přístupná.

(287) Příděl návěstních pomůcek stanicím dopravně neobsazeným, obsazeným zastávkám (nákladištěm) a stanicím na tratích se zjednodušenou dopravní službou stanoví ředitelství vzhledem k místním poměrům, organizaci služby, jakož i ke služebním povinnostem a potřebám zaměstnanců tam činných.

(288) Co do umístění návěstních terčů výhybkáře platí obdobně ustanovení následujícího čís. 289 c).

(289) a) Strážníkům trati na odbočkách je třeba přiděliti tytéž návěstní pomůcky jako strážníkům hradel (hlásek), jenže obdrží vždy o 3 třaskavky více.

Strážník trati, který vykonává službu na odbočce a kromě obsluhy výměn a příslušného zabezpečovacího zařízení koná službu závoráře, nebo dozírá na určitý traťový úsek, obdrží však návěstní pomůcky, určené pro strážníky trati, a mimo to 1 zelený terč s bílým vodorovným pruhem a 3 třaskavky, a na jednokolejných tratích ještě 1 zelený terč.

b) Návěstní pomůcky pro strážníky trati obdrží též ti strážníci hlásek (hradel), kteří obsluhují závory.

c) Strážníci trati musí mít u svého stanoviště jeden červený terč; druhý červený terč se umístí na vnější čelní stěně, žluté a zelené na vnější postranní stěně strážního domku, obráceny návěstní plochou ke stěně.

d) Strážník trati, který má na určitém stanovišti očekávat mimo-jedoucí vlaky, nechť stojí obrácen čelem k boku vlaku a drží v připažení vztyčený návěstní praporek, neotvírá-li právě tažné závory na přejezdu (přechodu), který již vlak minul; míjí-li jej vlak při obchůzce trati, stojí vedle kolejí. Za tmy má strážník trati rozžatou svítílnu s bílým světlem. Blíží-li se vlak, otáčí jí v ruce stejnomořně, ne příliš pomalu (kmitavé světlo) tak dlouho, až jej stroj minie; toto ustanovení neplatí pro strážníky trati na zastávkách, na hradlech (hláskách) a na stavědlech. Třaskavky, uložené v pouzdře, musí mítí strážník trati u sebe za tmy nebo špatného rozhledu vždy a za dobrého rozhledu jen tehdy, není-li stanoviště, kde očekává vlaky, v přímé blízkosti služební místnosti anebo je-li cesta do této služební místnosti ztěžena překážkami.

e) Je-li služba strážníků trati rozdělena na službu závorářskou a obchůzkářskou a jsou-li stanoviště závorářů od sebe vzdálena více než 4 km, nebo není-li těchto strážníků vůbec a vzdálenost stanic je větší než 4 km, třeba zřídit na trati jedno uložiště návěstních pomůcek, předepsaných pro závoráče a obchůzkáře.

Toto uložiště budiž umístěno pokud možno při některém obydleném strážním domku na trati. Uložená návěstidla, zvláště svítílny a svítivo, udržuje a opatruje příslušný obchůzkář.

(290) Všechny terče musí mítí natřeny krčky v souhlase s barvou příslušné návěsti červeně, žlutě s černými okraji nebo zeleně. Návěstní strana zeleného a červeného terče budiž opatřena bílým, návěstní strana žlutého terče bílým a černým okrajem; zelený terč s bílým okrajem, určený pro návěst 8 a — 3, budiž opatřen ve středu terče bílým vodorovným pruhem zšíří okraje; zelený krček tohoto terče musí mítí uprostřed bílý proužek. Zadní strany všech terčů jsou šedé. Pro zlepšení trvanlivosti násad terčů je potřebí je natírat karbolinem.

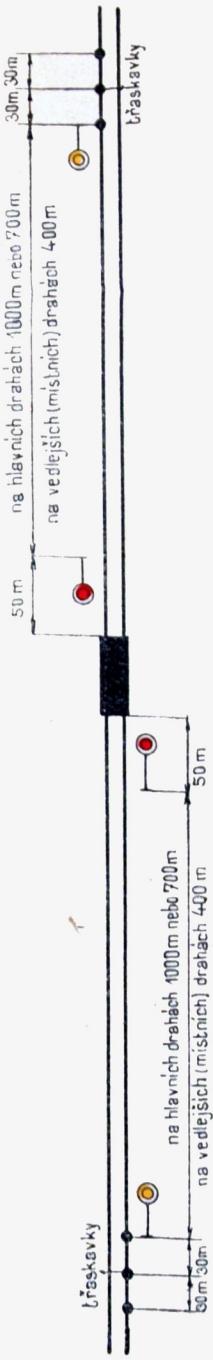
(291) Menších červených terčů o rozměru aspoň denní výpravky smí být používáno jen k označení místa, u něhož má vlak čelem zastavit se zřetelem k vlakům, s nimiž se ve stanici setkává, a jen jde-li o vlak, který má ve stanici pobyt, stanovený jízdním řádem.

(292) U krátkých vlaků osobní dopravy je dovoleno, aby návěstník, určený pro přehlídku jízdenek, si uložil třaskavky a ruční svítílnu se 4 bílými skly ve služebním voze u vlakvedoucího tehdy, nemá-li ve svém voze (obvodě) k tomu určenou uzamykatelnou skřínku; v případě potřeby odešle vlakvedoucí urychlěně tyto návěstní pomůcky návěstníkovi prostřednictvím průvodčích vlaků.

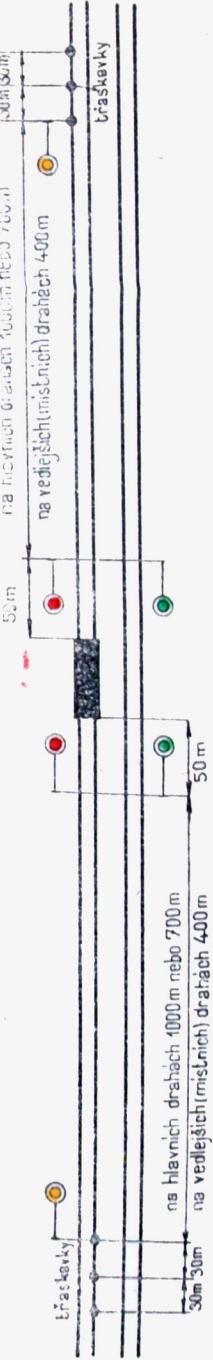
Krytí nesjízdného úseku kolejí.

[čís. 80 a) a b), 83 a) a b)]

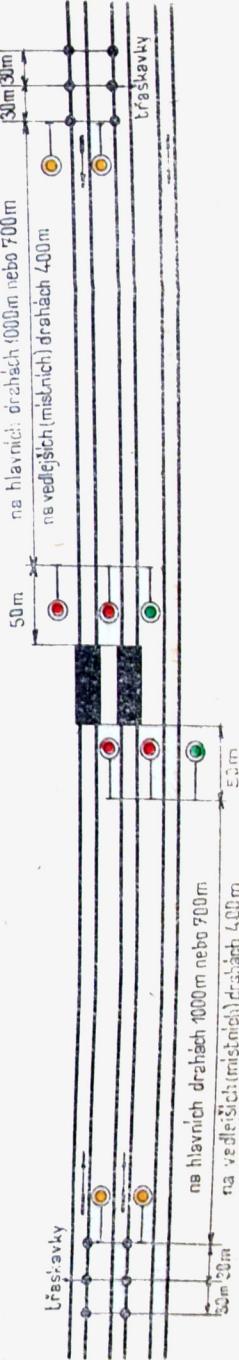
Na jednokolejně trati



Na dvoukolejně trati nebo na dvou souběžných tratích jednokolejných



Na dvoukolejně trati se souběžnou tratí jednokolejnou



Krytí uvažnouvšího vlaku nebo jiné překážky

[čís. 80 c) a d), 83 c)]

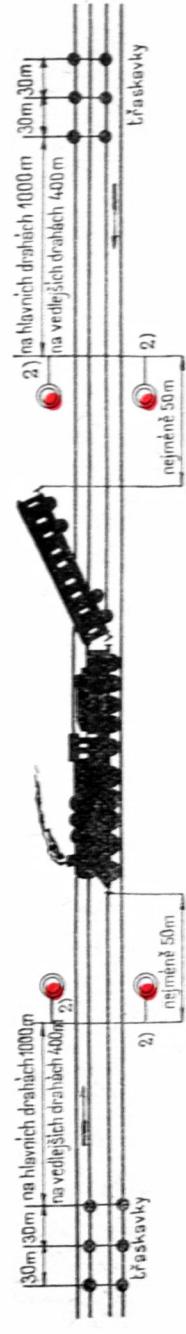
Na jednokolejně trati



Na dvoukolejně trati, je-li jedna kolej nesjízdná



Na dvoukolejně trati, jsou-li obě kolejí nesjízdné



Poznámky:

1) Jen je-li třeba podle dopravních předpisů krýti i dopředu.

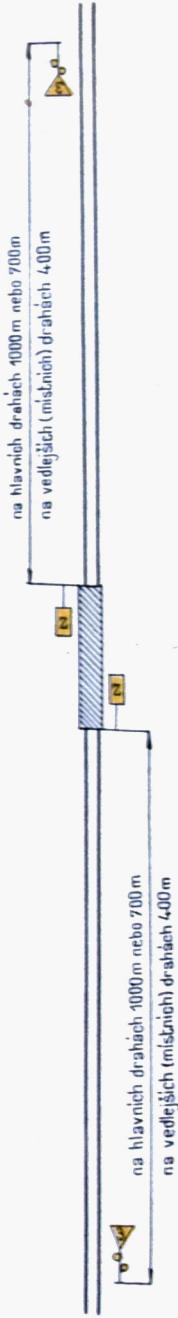
2) Nemá-li zaměstnanec červený terč, dává návštěv „Stupeň“ praporkem.

Vozík se kryje s jedné strany vždy červeným terčem, na druhé straně dává zaměstnanec návštěv „Stupeň“ praporkem.

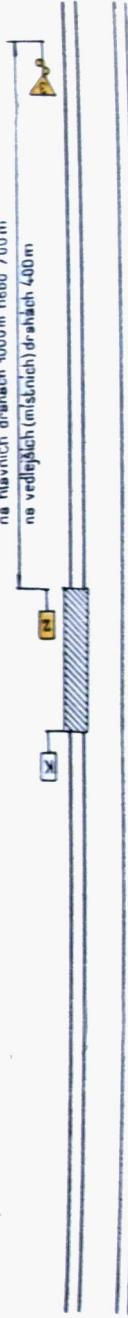
Označení úseku kolejí, který je třeba pojížděti zmenšenou rychlostí.

[Čls. 97 až 108.]

Na jednokolejné trati



Na dvoukolejné trati nebo na dvou souběžných tratích jednokolejných



(293) Potřebuje-li strážník trati více terčů, než má přiděleno anebo použije-li některé ze svých návěstních svítilem ke krytí nesjízdného úseku kolejí nebo k náhlému označení úseku kolejí, který musí být pojízděn pomalu, jest povinen ihned telefonicky nebo písemně si vyžádati neodkladné zaslání potřebných terčů nebo náhradních svítilem z uložiště neb od představeného traťmistra.

Nastane-li náhle nutnost pojízděti poškozený úsek kolejí zmenšenou rychlostí, jsou strážníci trati a výpravčí vlaků povinni ihned zpravit příslušnou traťovou stavební správu (traťmistra) o poruše, aby byly dodány co nejdříve potřebné návěstní pomůcky k označení zmíněného úseku podle čís. 97 až 108.

Jak si mají počinat zaměstnanci u návěstidla, když očekávají vlak, a jak vlakové mužstvo, porouchá-li se nebo neobsahuje-li se výjimečně hlavní návěstidlo.

Další jízda okolo návěstidla je	Vlakové mužstvo			
	bylo zpraveno		nebylo zpraveno	
	podle ustanovení čís. 168 d.			
	Jaké návěsti osobně dá a co zafidí zaměstnanec u návěstidla?	Jak se zachová vlakové mužstvo?	Jaké návěsti osobně dá a co zafidí zaměstnanec u návěstidla?	Jak se zachová vlakové mužstvo?
zakázána	Zaměstnanec se nevysílá k návěstidlu; je-li však porouchané návěstidlo v poloze „Volno“ nebo nelze-li návěstidlo za tmy osvětlit, nutno neprodleně splnit ustanovení čís. 295 b a 296.	Zastaví vlak před návěstidlem.	Zaměstnanec se nevysílá k návěstidlu; je-li však porouchané návěstidlo v poloze „Volno“ nebo nelze-li návěstidlo za tmy osvětlit, nutno neprodleně splnit ustanovení čís. 295 b a 296.	Zastaví vlak před návěstidlem.
dovolena	Zaměstnanec dává návěst 8 — a — 3 nebo 8 — b — 2 „Volno“ tak dlouho, až celý vlak míne návěstidlo, v případech podle čís. 295 b a 296 po odstranění návěsti 10 „Stůj“.	Jede okolo návěstidla bez zastavení tehdy, když zaměstnanec u návěstidla dává návěst 8 — a — 3 nebo 8 — b — 2 „Volno“.	Zaměstnanec zpravidla vlivem vedoucího a strojvedoucího u vjezdového návěstidla písemně, u ostatních hlavních návěstidel ústně, že další jízda je dovolena; v případech podle čís. 295 b a 296 odstraní návěst 10 „Stůj“.	Zastaví vlak před návěstidlem a pokračuje v jízdě okolo vjezdového návěstidla na písemný rozkaz, okolo ostatních hlavních návěstidel na ústní rozkaz.

(294) Shora uvedený postup platí i pro seřaďovací návěstidla, která jako místní návěstidla platí i pro vlaky (čís. 161 b).

(295) a) Porouchaná návěstidla nepřenosná je nutno pořastaviti, možno-li tak učiniti bez poškození, do základní polohy, v níž za tmy musí být osvětlena.

b) Nelze-li uvésti porouchané hlavní návěstidlo do polohy „Stůj“, je třeba

(¹) krýti kolej návěstí 10 „Stůj“ před návěstidlem,

(²) spustiti za tmy návěstní svítily hlavního návěstidla tak, aby na něm byla návěst 18 „Stůj“, nebo není-li to možné, zhasnouti světla návěstidla, a

(³) ponechati za dne i za tmy předvěst v poloze „Výstraha“.

c) Nelze-li uvésti do polohy „Posunování zakázáno“ seřaďovací návěstidlo, které jako místní návěstidlo platí i pro vlaky (čís. 161 b), uplatňuje se ustanovení odstavce b (¹) a obdobně i odstavce b (²).

(296) Nelze-li za tmy osvětliti hlavní návěstidlo, je třeba uplatnit ustanovení hořejší tabulky a kromě toho krýti kolej před tímto porouchaným návěstidlem návěstí 10 b „Stůj“.

(297) Nebylo-li vlakové mužstvo zpraveno

A. o poruše předvěsti, již nelze uvésti do polohy „Výstraha“, a je-li vjezd

a) do stanice,

b) do hradlového (hláskového) oddílu zakázán, je nutno položiti třaskavky, a to v případě a) pokud možno u předvěsti, v případě b) pokud možno 200 m před oddílovým návěstidlem, nebo není-li to možné, blíže nebo až před stanovištěm strážníka hradla (hlásky), který je mimo to povinen dávat ruční návěst „Stůj“ podle č. 85;

B. o poruše předvěsti

- a) vjezdového návěstidla, závislého na výměnách,
- b) odjezdového návěstidla,

již nelze uvést do polohy „Výstraha“ a je-li vjezd vlaku do stanice nebo odjezd projíždějícího vlaku dovolen odbočkou, je třeba dávat ruční návěst 9 a - 3 (9b)

v případě a) pokud možno u předvěsti, vždy však aspoň 200 m před vjezdovým návěstidlem,

v případě b) projíždějícímu vlaku na vjezdové straně stanice;

C. o poruše předvěsti

- a) vjezdového návěstidla, závislého na výměnách, v tom případě, kdy jde jen o zrušení závislosti podle čís. 123-II,

musí se ponechat předvěst v základní poloze [čís. 168a) a b)] a dávat vlaku za vjezdu odbočkou ruční návěst 9 a - 3 (9b) aspoň 200 m před vjezdovým návěstidlem;

b) odjezdového návěstidla v případě a za předpokladů podle a), je třeba dávat projíždějícímu vlaku návěst 9 a — 3 (9b) na vjezdové straně stanice.

(298) Na tratích s telefony smí výpravčí vlaků nařídit strážníkovi trati, jehož stanoviště není vzdáleno od návěstidla zpravidla více než 50 m, aby dal ruční návěsti u porouchaného vjezdového návěstidla a aby položil třaskavky u předvěsti nebo aby tam dával návěst 9 „Pomalu“ podle čís. 297 B. Rozkaz musí být dán pro každý vlak zvlášť. Strážníky trati, jež možno tímto úkolem pověřiti, je nutno určiti v dohodě s příslušnou traťovou stavební správou a uvést je ve staničním řádu (čís. 2).

4. příloha.

Jak se zachová vlakové mužstvo, zpozoruje-li návěst „Stůj“ nebo vybuchnou-li třaskavky.

(299) Zpozoruje-li kdokoli z vlakového mužstva ruční návěst „Stůj“ 10 a - 3 nebo 10 b - 2, dávanou na trati, ze stanice nebo z vlaku, anebo vybuchne-li třaskavka, učiní bez prodlení všechna opatření, aby byl vlak co nejdříve zastaven. Průvodčí mimo to opakují návěst „Stůj“.

(300) Jde-li o návěst „Stůj“ hlavního návěstidla aneb o návěsti „Stůj“ 10 a - 1, 10 a - 2 nebo 10 b - 1, musí vlakové mužstvo učiniti včas všechna opatření, aby mohlo zastaviti vlak ještě před návěstidlem. Aby návěstidlo nebylo projeto, musí strojvedoucí upraviti rychlosť vlaku, třeba-li za součinnosti průvodčích. Průvodčí dávají však návěst „Stůj“ jen tehdy, je-li nebezpečí, že by návěstidlo bylo projeto, a nečekají s obsluhou brzd, až dá strojvedoucí návěst 49 a) nebo 49 b).

(301) Dal-li návěst 10 „Stůj“ přítomný zaměstnanec, nechť se ho vlakvedoucí otáže, proč návěst „Stůj“ dal; další jízdu smí pak nařídit jen po ústní zprávě zaměstnancově, že jízda je bez závady možná.

(302) Zastavil-li vlak před viditelnou návěstí 10 „Stůj“ a není-li u ní zaměstnanec, musí vlakvedoucí ihned vyslati průvodčího k nejbližšímu strážníku trati, aby se otázal, proč byla návěst dána.

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

b) Vybuchnou-li třaskavky za okolnosti podle ustanovení čís. 86 d) a zastavil-li vlak ještě před vjezdovým návěstidlem, smí pokračo-

vati v jízdě podle ustanovení předchozího odstavce a) až k vjezdovému návěstidlu, a vyčká bez zřetele, jak návěstidlo ukazuje, stejně jako když toto návěstidlo projel, zprávu ze stanice o dovolené další jízdě. Mimo to vyšle vlakvedoucí zaměstnance do stanice pro bližší zjištění stavu věci. Jde-li za těchto okolností o návěstidlo oddílové, postupuje se stejně až na to, že vlakvedoucí zjistí stav na místě dotazem u strážníka hradla (hlásky).

Kdo musí znát návštětní předpisy.

Zaměstnanci, kteří

- a) vykonávají službu výpravčího vlaku, telegrafisty, výhybkáře (Uvod 7), nádražního, dozorce posunu, posunovače, průvodčího vlaků (Uvod 6), strojnímistra, strojvedoucího, strojního topice, řafmistra, mostnímistra, návštětního zaměstnka, telegrafistu, dozorce strážníka trati (Uvod 8), dělnistra, dozorce vozíků a úpravčího trati,
- b) dozraří na službu dopravní, zabezpečovací, dorozumívací, stavební, udržovací, vozební a dilenskou, v to počítaje 1 cvičné a vyšetřující úředníky,

musí znát všechna ustanovení návštětního předpisu.

Ostatní zaměstnanci musí si osvojiti znalost všech návštětní (znamenat) a ustanovení čísel 1 až 30; kromě toho musí znati:

	ustanovení číslo			
řádní pomocník	73 až 75, 78, 79, 80b, c, h, g, 81, 82, 83a, b, 85 až 88, 93, 95, 96	97 až 101	109, 110, 112, 138, 135, 136, 150, 151, 156, 165, 168, 169, 177	119, 122, 130, 140, 144, 147, 160, 161, 163, 164,
čistič vozů, lampař	31 až 35, 38, 39, 42, 49 až 53, 55, 61, 62, 65	73 až 75, 78, 79, 80b, c, f, g, 81, 82, 85 až 88, 95, 96	99, 100, 101, 106, 107	109, 110, 119, 132, 133, 144, 156, 160, 161, 160, 161, 165, 169, 177
zaměstnanec pověřený technickou problédkou vozů; mazací vozů				109, 110, 112, 144, 147, 148, 150, 152, 156,
skladník				160, 161, 165, 168, 169, 177
transiter, brutista				109, 110, 122, 156, 160, 165,
zapisovač vozů				180, 132, 144, 168, 177

3. a 5. přílohu

ustanovení čísel	
staniční pomocník	183 až 188, 191 až 194, 196, 197, 203, 204 čistič vozů, lampář
zaměstnanec pověřený technickou prohlídkou vozů; mazac vozů	205c, e, g, h, 206, 218, 223 až 225 205e, h, 206, 207 až 210, 215, 217, 218, 223 až 225
skladník	183 až 188, 191, 192, 203 až 204
transiter, brutista	205c, h, 206, 207 až 210, 223 až 225
zapisovač vozů	265, 266, 269, 270, 272, 273, 282

I. Přípojek.

Návěsti,

kteřé se liší tvarem od návěstí, uvedených v návěstních předpisech D 1.

K části II. Návěsti traťových zaměstnanců.

10 „Stůj“

a) Za dne.

1. Červený obdélníkový terč s bílým okrajem.

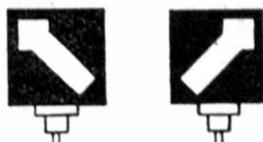


(403) Návěsti 10a-2, 10a-3 a 10-b viz část II. návěstních předpisů D 1.

K části IV E Výměnová návěstidla.

26 „Poloha výměny do odbočky“

a) Pro jízdu proti hrotu: Šíp podle směru odbočky buď vlevo nebo vpravo šikmo vzhůru.



b) Pro jízdu po hrotu: Bílý kruhový terč v černém poli.



c) Pro jízdu po hrotu na výměnách výhybek oboustranných z levé kolej: vlevo otevřený srpek na bílém kruhovém terči v černém poli.



z pravé koleje: vpravo otevřený srpek na bílém kruhovém terči v černém poli.



29 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do přímého směru zprava doleva.“

Dva hrotom do středu směřující bílé šípy v černém poli leží v přímce vlevo vzhůru.



30 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do přímého směru zleva doprava.“

Dva hrotom do středu směřující bílé šípy v černém poli leží v přímce vpravo vzhůru.



31 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky zleva doleva.“

Dva hrotom do středu směřující bílé šípy v černém poli tvoří pravý úhel otevřený vlevo.



32 „Poloha výměn anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky zprava doprava.“

Dva hrotom do středu směřující bílé šípy v černém poli tvoří pravý úhel otevřený vpravo.



(404) Pro pojem vlevo a vpravo u návěstí 29 a 32 je rozhodné místo v ostrém úhlu obou se křižujících kolejí.

(405) Pro každou anglickou výhybku je postaveno vedle středu křižovatky jen jedno návěstní těleso. Na tomto tělese se zobrazuje dvěma šípy jízdní cesta, postavená na výhybce. Spodní šíp vyznačuje jízdní cestu po bližší výměně, horní šíp po výměně vzdálenější.

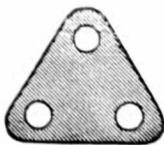
II. Přípojek.

Návěsti a znamení,

které nejsou uvedeny v návěstních předpisech D 1.

a) Náhradní návěstidlo.

101 „Náhradní návěst Volno“.



Tři bílá světla, seskupená v tvar trojúhelníku, postaveného na základně.

(406) Náhradní návěstidlo je světelné návěstidlo. Vlaku, který byl zastaven před vjezdovým návěstidlem, ukazujícím „Stůj“, uděluje se náhradní návěst „Volno“ rozkaz k další jízdě bez písemného rozkazu, nelze-li návěstidlo uvésti do polohy „Volno“.

(407) Světla náhradního návěstidla nesvítí trvale, nýbrž jen případ od případu krátkou dobu, asi $1\frac{1}{2}$ minuty. Platí jen tehdy jako rozkaz k další jízdě bez písemného rozkazu, když se rozsvítí za pobytu vlaku před návěstidlem. Ukáže-li se náhradní návěst „Volno“ dříve, neplatí pro tento vlak. Vlak musí pak čekati před návěstidlem tak dlouho, až světlo náhradního návěstidla zhasne a znova se rozsvítí.

(408) Náhradní návěstidlo je umístěno zpravidla na stožáru vjezdového návěstidla, pro něž platí.

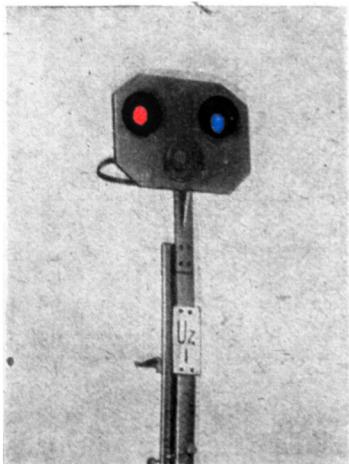
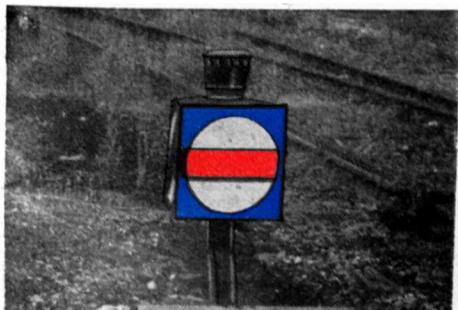
(409) Selže-li náhradní návěstidlo, musí se sepsati písemný rozkaz k další jízdě vlaku okolo vjezdového návěstidla, jež ukazuje „Stůj“.

b) Návěstidlo pro uzávěru koleje.

102 „Stůj! Kolej je uzavřena“.

U návěstidla m) vodorovný červený pruh na kruhovém bílém terči,

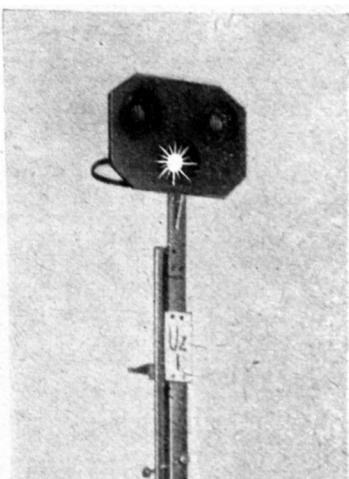
u návěstidla s) červené světlo a vpravo vedle něho modré světlo.



103 „Uzávěra kolej je zrušena“.

U návěstidla m) červený pruh na kruhovém bílém terči šikmo vpravo vzhůru,

u návěstidla s) bílé světlo.



c) Návěstidla pro posun.

104 „Vyčkejte rozkazu k posunu“.

Modré písmeno V s bílým okrajem.



105 „Popojedte“.



Tři bílá světla, seskupená v tvar trojúhelníku postaveného na hrotu.

(410) Návěst 102 „Stůj! Kolej je uzavřena“ oznamuje, že jízdy vlaků a posunu za návěstidlo jsou zakázány; u kolejových vah a u točnic oznamuje, že nesmějí být popojízděny.

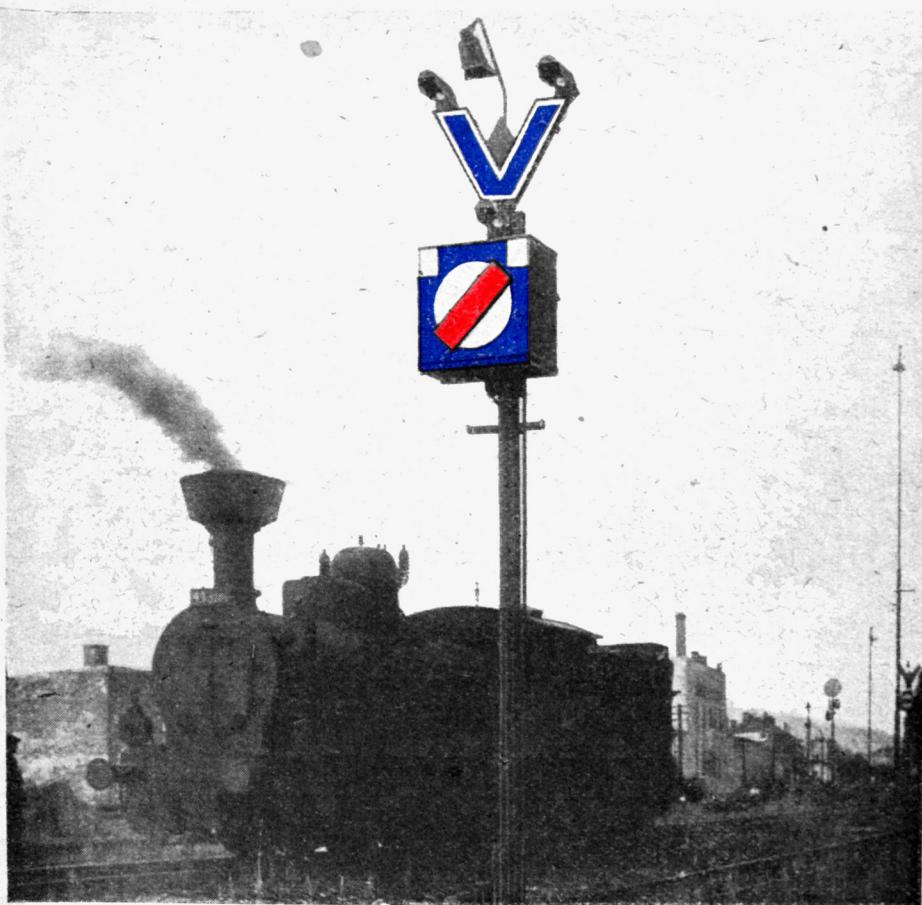
(411) Návěst 103 „Uzávěra kolej je zrušena“ neznamená rozkaz k jízdě. Není-li dán pro posun rozkaz k jízdě jednou provždy staničním ráděm, musí jej dáti řidič posunu po každé zvláště.

(412) Dostala-li posunovaná část rozkaz k jízdě, pak dovoluje návěst 103 „Uzávěra kolej je zrušena“ jízdu za návěstidlo, i když tato jízda byla přechodně přerušena návěstí 102 „Stůj! Kolej je uzavřena“.

(413) Je-li návěstidlo pro uzávěru kolej doplněno návěstidlem 104 „Vyčkejte rozkazu k posunu“ a ukazuje-li návěst 103 „Uzávěra kolej je zrušena“, musí podle čís. 414 posunovaná část vždy vyčkat ještě zvláštního rozkazu k další jízdě od příslušného výhybkáře ve stavědle nebo výhybkáře.

(414) Je-li návěstidlo pro uzávěru kolej doplněno návěstidlem 104 „Vyčkejte rozkazu k posunu“ a zároveň též návěstidlem, jímž se dává návěst 105 „Popojedte“, a ukazuje-li návěst 103 „Uzávěra kolej je zru-

šena“, musí posunovaná část vyčkat, až se rozsvítí návěstidlo k popojetí a pak teprve smíjeti za návěstidlo.



(415) Vlaky smějíjeti za návěstidlo pro uzávěru kolejí jen když je v poloze „Uzávěra kolejí je zrušena“, a to když obdržely svolení k vjezdu, odjezdu nebo k projetí. Návěstidlo, jímž se dává návěst 104 „Vyčkejte rozkazu k posunu“, a návěst 105 „Popojedte“ — i když jsou sdruženy s návěstidlem pro uzávěru kolejí — neplatí pro vlaky.

(416) Návěstidla pro uzávěru kolejí se používá též k označení konce kusových kolejí; ukazují pak jen návěst 102 „Stůj! Kolej je uzavřena“.

(417) Tam, kde se má poznati i ze zadu, v jaké poloze je návěstidlo pro uzávěru kolejí, ukazuje jeho svítilna dozadu dvě mdle bílá hvězdová světla vodorovně vedle sebe, je-li kolej uzavřena (náv. 102), a vpravo vzhůru, je-li uzávěra kolejí zrušena (náv. 103). Je-li třeba, ukazuje svítilna nepřestavitelného návěstidla pro uzávěru na konci kusých kolejí dozadu mdle bílé hvězdové světlo.

(418) Návěstí 104 „Vyčkejte rozkazu k posunu“ se označuje místo, kde je třeba vyčkat zvláštního rozkazu výhybkáře ve stavědle nebo výhybkáře k zahájení nebo k pokračování posunu. Tento rozkaz lze uděliti jen

návěstí 58 „Vpřed“ nebo 59 „Vzad“,
ústně (zavoláním) nebo telefonicky, anebo
návěstí 105 „Popojedte“.

(419) Návěsti 104 „Vyčkejte rozkazu k posunu“ se může používat buď samotného nebo ve spojení s návěstidlem pro uzávěru kolejí, anebo s návěstidlem, jímž se dává návěst 105 „Popojedte“ anebo s návěstidlem pro uzávěru kolejí a zároveň s návěstidlem, jímž se dává návěst 105 „Popojedte“.

(420) Návěsti 104 „Vyčkejte rozkazu k posunu“ se používá samotného bez návěstidla pro uzávěru kolejí nebo zároveň s návěstidlem, jímž se dává návěst 105 „Popojedte“ tam, kde smějí lokomotivy popojížděti jen na zvláštní rozkaz, na př. pro řízení jízd z výtopny nebo pro zajištění vzájemně se ohrožujících jízd lokomotiv a posunu atd.

d) Znamení.



Z — 116 „Lichoběžníková tabulka“

Bílý lichoběžník s černým okrajem na sloupku pruhovaném šikmo černě a bíle.

(421) Znamení Z — 116 se používá na vedlejších (místních) drahách a označuje místo před stanicí bez vjezdového návěstidla, kde mají určité vlaky zastaviti podle zvláštního příkazu dříve, než vjedou do stanice.

