

SLUŽEBNÍ PŘEDPISY A POMŮCKY ŽELEZNIČNÍ

D 1

NÁVĚŠTNÍ PŘEDPISY



PLATÍ OD ..... *1. XI* ..... 1939

V PRAZE 1939

NÁKLADEM MINISTERSTVA DOPRAVY

TISKEM DR. ED. GRÉGRA A SYNA V PRAZE



**SEZNAM A**  
**dodatků, oprav, výnosů a nařízení**  
**ministerstva dopravy.\*)**

Čís.	P r e d m ě t	Výnos (nař. věstníku m. d.)	
		rok	číslo
1	2	3	

\* ) Provedené dodatky a opravy zaznamenejte ve sloupci 1. postupně číslicemi římskými; výnosy a nařízení ministerstva dopravy číslicemi arabskými a mimo to je uvedět u příslušných článků (čísel) v předpisе.

Čís.	Předmět	Výnos (nař. věstníku m. d.)	
		rok	číslo
1	2	3	

Čís.	Předmět	Výnos (nař. věstníku m. d.)	
		rok	číslo
1	2	3	



**SEZNAM B**  
**služebních rozkazů, vydaných ředitelstvím st. drah**  
**v .....\*)**

Čís.	Předmět	Služební rozkaz (úř. list)	
		rok	číslo
1	2	3	

\*) Rozkazy zaznamenejte ve sloupci 1. postupně číslicemi arabskými; u příslušných článků (čísel) v předpisu je však neuvádějte.

Čís.	Předmět	Služební rozkaz (úř. list)	
		rok	číslo
1	2	3	

Čís.	Předmět	Služební rozkaz (úř. list)	
		rok	číslo
1	2	3	

Čís.	Předmět	Služební rozkaz (úř. list)	
		rok	číslo
1	2	3	

# O B S A H

	Strana
<b>I. Úvod</b>	13
Obecná ustanovení o návěstech a návěstidlech	14
Zacházení s návěstidly a jich udržování; odpovědnost za správnost návěsti nebo znamení	17
<b>I. Průběžné slyšitelné návěsti, dávané elektrickými přístroji zvonkovými</b>	18
Obecná ustanovení o slyšitelných zvonkových návěstech	19
Užití zvonkových návěstí staničními zaměstnanci	23
Užití zvonkových návěstí traťovými zaměstnanci	27
Užití zvonkových návěstí vlakovým mužstvem	29
<b>II. Návěsti traťových zaměstnanců</b>	35
Obecná ustanovení o návěstech traťových zaměstnanců	37
Návěst »Volno«	37
»Pomalu«	38
»Stůj«	40
»Výbuch třaskavek«	42
»Vlak se přetrhla«	45
<b>III. Nepřenosná návěstidla</b>	45
A. Předvěsti	45
B. Návěstidla oddílová, vjezdová, cestová a odjezdová	46
C. Návěstidlo pro stálou návěst »Pomalu« na trati	48
D. Seřadovací návěstidla	48
Obecná ustanovení o nepřenosných návěstidlech A, B, C a D	49
Předvěsti	50
Oddílová návěstidla	52
Vjezdová      »	53
Cestová       »	56
Odjezdová     »	56
Návěstidlo pro stálou návěst »Pomalu«	57
Seřadovací návěstidla	58
Zadní světla nepřenosných návěstidel	58
Postup při neplatnosti, poruchách (neosvětlení) nepřenosných návěstidel nebo když se tato návěstidla výjimečně neoobsluhují	59
E. Výměnová návěstidla	61
F. Návěstidlo na vodním jeřábu	63
G.       » na kolejové váze	64
H. Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci počíná nebo končí	64

<b>IV. Návěstidla na vozidlech . . . . .</b>	65
A. Návěstidla na vlačích . . . . .	65
Podrobná ustanovení o označení začátku a konce vlaků . . . . .	67
Obecná ustanovení o návěstidlech na vlačích . . . . .	69
B. Návěstidla na stroji seřadovacím, na vozících a drezích (kolech) a návěstidla pro výkony poštovní . . . . .	71
<b>V. Návěsti vlakového mužstva a návěsti zaměstnanců při posunu . . . . .</b>	73
A. Návěsti strojního mužstva, dávané parní pišťalou nebo jiným zařízením, které ji nahrazuje . . . . .	73
B. Návěsti průvodčích vlaků . . . . .	74
C.     » zaměstnanců při posunu . . . . .	75
D.     » průvodčích vlaků a návěsti zaměstnanců při posunu . . . . .	76
Obecná ustanovení o návěstech vlakového mužstva a o návěstech zaměstnanců při posunu . . . . .	77
<b>VI. Návěsti výpravkou . . . . .</b>	83
Obecná ustanovení o výpravě vlaků výpravkou . . . . .	84
<b>VII. Návěsti při zkouškách průběžných brzd . . . . .</b>	89
<b>VIII. Návěsti trubkou při posunu . . . . .</b>	91
<b>IX. Návěstidla vzdálenostní a návěstidla směrová . . . . .</b>	94
a) Návěstidla vzdálenostní . . . . .	94
b)     » směrová . . . . .	95
<b>Znamení . . . . .</b>	96
<b>XI. Upozorňovací znamení na tratích s elektrickým provozem pro strojvedoucí elektrických vozidel se sběrači . . . . .</b>	99
<b>XII. Místní návěstidla nepřenosná . . . . .</b>	100
Seřadovací návěstidla na spádovištích . . . . .	100
1. <b>příloha.</b> Příděl návěstidel . . . . .	104
2. <b>příloha.</b> Označení porouchaných a nesjízdných míst na trati . . . . .	110
3. <b>příloha.</b> Jak se mají zachovat staniční zaměstnanci, když očekávají vlak, a jak vlakové mužstvo, porouchá-li se, neobsluhuje-li se výjimečně nebo je-li neosvětleno nepřenosné návěstidlo vjezdové, odjezdové, cestové, směrové nebo vzdálenostní, anebo nepřenosné návěstidlo seřadovací, jež jako místní návěstidlo platí též pro vlaky . . . . .	115
4. <b>příloha.</b> Jak se zachová vlakové mužstvo, zpozoruje-li návěst »Stůj« nebo vybuchnou-li třaskavky . . . . .	118
5. <b>příloha.</b> Návěštní obrazce . . . . .	121

# **Úvod.**

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

Zaměstnanci, kteří jsou přímo zúčastněni na výkonu služby dopravní anebo na ni dozírají, musí si osvojiti úplnou znalost všech ustanovení těchto předpisů; ostatní zaměstnanci pak úplnou znalost všech návštětí a těch ustanovení, která mají jakýkoli vztah nejen k výkonu jejich služby, nýbrž i k obecné bezpečnosti dopravní, již hájiti je povinností každého zaměstnance, jakož i povšechnou znalost ustanovení zbyvajících.

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

(3) *Odhylná ustanovení pro vedlejší (místní) dráhy jsou vytisknána šíkmým písmem.*

(4) Slovem »návště« nebo »znamení« rozumíme určené slyšitelné nebo viditelné vyjádření jejich významu; »návěstidlo« je pomůcka, kterou se návště nebo znamení dává nebo která je ukazuje.

(5) Stanicí rozumíme obdobně i výhybnu.

(6) »Ředitelství státních drah« je označováno zkráceně názvem »ředitelství«.

(7) »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.

(8) Názvem »výhybkář« rozumíme i dozorce výhybek a všechny zaměstnance, kteří jsou pověřeni obsluhou výměn.

(9) »Strážníci trati« je společné pojmenování strážníků trati, hlásek a hradel, jakož i závorářů; obchůzkářů pak jen potud, pokud zvláštní povaha jejich služby je samozřejmě nevylučuje.

(10) Ruční návěštní terč červený s bílým okrajem, zelený s bílým okrajem a bílý s černým okrajem, označuje tento předpis zkráceně: ruční terč červený, zelený, bílý.

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

(12) 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, průmyslovou kolej, k odbočce a zpět a pod. nebo jízdu postrkového stroje, vracejícího se s trati.

## **Obecná ustanovení o návěstech a o návěstidlech.**

(13) 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 pak i k tomu, aby vzbudily pozornost i jiných osob v zájmu jejich osobní bezpečnosti.

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

(15) S lyšitelných 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 zpozorovati zřetelně na potřebnou vzdálenost návěsti denní.

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 se svého stanoviště rozsvítiti elektrická světla návěstidel na stroji, je povinen tak vždy učiniti za jízdy každým tunelem.

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

(17) Zpozoruje-li zaměstnanec zároveň návěsti od sebe odchylné, je povinen uposlechnouti té, která je pro bezpečnost dopravy důležitější (výjimky v čís. 164 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 vždy ve smyslu povážlivějším.

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

Místní návěsti nebo znamení, odlišné od návěstí nebo znamení všeobecně platných, nesmějí co do návěštního významu odporovati základním pojmem těchto předpisů.

Kde a jakých místních návěstí 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 návěstí, určených pro tmu (návěstidla kombinovaná a světelná).

(20) Na tratích, na kterých je doprava vlaků tak hustá, že nutno vlaky ustavičně očekávat, může ředitelství dovoliti, aby bylo upuštěno od návěštění mimořádných vlaků návěstmi 44 a 45.

(21) Předvěsti, návěstidla oddílová, vjezdová a cestová (vzdálenostní, směrová), jakož i návěstidla odjezdová, která

platí toliko pro určitou kolej, a návěstidla pro stálou návěst »Pomalu« bud'tež postavena zpravidla napravo ve směru jízdy a přímo vedle kolejí, pro kterou platí. Předvěst je třeba postaviti zpravidla na téže straně kolejí jako příslušné hlavní návěstidlo.

Odhylky od těchto pravidel, schválené ministerstvem dopravy, oznamuje ředitelství (čís. 2).

(22) Návěst 15 »Volno«, 16 »Pomalu« a 17 »Stůj«, jakož i svítílnu s číslem, označujícím rychlosť, dovolenou na místě, jež má býti pojízděno pomalu (čís. 84-I-b), je třeba postaviti:

- a) na jednokolejných 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 úsecích tratí s více než dvěma kolejemi (na př. na souběžných drahách) vždy napravo ve směru jízdy a vedle kolejí, pro niž platí.

Dojde-li v tomto případě k postavení návěsti 15, 16 nebo 17 mezi kolejemi a sahaly-li by terče tvaru kruhového do volné šíře dráhy, použije se návěstních terčů tvaru trojúhelníkového (náv. 15 a-2, 16 a-2 a 17 a-2). Celkový obrazec, vznikající v důsledku ustanovení čís. 85 nebo 93 umísťením 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. bud' jen terči kruhovými nebo jen terči trojúhelníkovými.

(23) Pro vedlejší (místní) dráhy může ministerstvo dopravy schváliti ve zvláštních případech ještě úlevy další (čís. 3); může však i nařídit, aby se užívalo návěstí (návěstidel), předepsaných pro dráhy hlavní.

(24) Světlem bílým je třeba rozuměti světlu svítílny se sklem průhledným, světlem mdle bílým světlu svítílny se sklem mléčným nebo podjímaným koštěným.

(25) Stran návěstí nebo znamení (návěstidel) na tratích a ve stanicích, používaných společně s drahami cizozemskými, platí zvláštní ujednání.

## **Zacházení s návěstidly a jich udržování; odpovědnost za správnost návěsti nebo znamení.**

(26) Ve službě jsou železniční zaměstnanci povinni užívat vždy návěstidel, předepsaných v 1. příloze a míti je podle povahy své služby bud' 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. 22c) určuje ředitelství, přihlížejíc k volné šíři dráhy mezi kolejemi.

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

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

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

(30) Za správnost návěsti nebo znamení slyšitelných nebo dávaných ručními návěštními pomůckami odpovídá zaměstnanec, jenž návěst nebo znamení dává, za správnost návěsti nepřenosných návěstidel pak zaměstnanec, který návěstidlo obsluhuje; za správnost návěsti na vlacích a na vozidlech odpovídají

- a) na stroji a u strojových vlaků bez průvodčích strojvedoucí,
- b) na konci vlaku návěštník,
- 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.

(31) 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 pak přímo nebo nepřímo spoluodpovědní za plnění hořejších ustanovení.

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

1 »Vlak pojede ke konci dráhy.«

• • • • •

Skupina o dvou úderech, dána třikráte.

2 »Vlak pojede k začátku dráhy.«

• • • • • • •

Skupina o třech úderech, dána třikráte.

3 »Vlak nepojede ke konci dráhy.«

• • • • • • • •

Skupiny o dvou a jednom úderu, dány třikráte.

4 »Vlak nepojede k začátku dráhy.«

• • • • • • • • •

Skupiny o třech a jednom úderu, dány třikráte.

5 »Vlak pojede po nesprávné kolejí ke konci dráhy.«

• • • • • • • • •

Dvě skupiny o dvou a skupina o sedmi úderech.

6 »Vlak pojede po nesprávné kolejí k začátku dráhy.«

• • • • • • • • •

Dvě skupiny o třech a skupina o sedmi úderech.

7 »Vlak pojede s trati ke konci dráhy.«

• • • • • • •

Skupina o sedmi a dvě skupiny o dvou úderech.

**8 »Vlak pojede s trati k začátku dráhy.«**

• • • • • • • • • • •

Skupina o sedmi a dvě skupiny o třech úderech.

**9 »Zastavte všechny vlaky.«**

• • • • • • • • • • • •

Skupiny o třech a dvou úderech, dány a s p o ř čtyřikrát.

**10 »Pošlete stroj.«**

• • • • • • • • •

Dvě skupiny o pěti úderech.

**11 »Pošlete stroj s dělníky.«**

• • • • • • • • • •

Skupiny o pěti a jednom úderu, dány dvakráte.

**12 »Pošlete stroj s dělníky a lékaři.«**

• • • • • • • • • •

Skupiny o pěti a dvou úderech, dány dvakráte.

**13 »Vozidla ujela.«**

• • • • • • • • • •

Skupina o čtyřech úderech, dána a s p o ř čtyřikrát.

**14 »Nařídte hodiny.«**

• • • • • • • • • •

Skupina o dvanácti úderech.

### **Obecná ustanovení o slyšitelných zvonkových návěstech.**

(32) Mimo zvonkové návěsti 1 až 14 lze užívat též místních zvonkových návěstí.

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

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

(35) Kde jsou blízko sebe zvonkové přístroje různých tratí, musí se lišti 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 návěstí jinou. 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, 2, 5 a 6 oznamují odjezd vlaku ze stanice.

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

Pohyby vlaku na trati mezi dvěma stanicemi s jednoho místa na druhé, jakož i výjimečné jízdy po kolejích uzavřené se nenávěstí.

(39) Každá jízdní návěst platí potud, dokud vlak jízdu nedokončil nebo dokud se jízda neodvolá návěstí 3 nebo 4 a nebo jiným způsobem.

(40) Odvolacími návěstmi 3 a 4

a) odvolávají se jízdní návěsti 1, 5, 7 nebo 2, 6, 8, nemůže-li vlak odjeti do 10 minut po dané návěsti, nebo byla-li dána návěst omylem anebo nesprávně;

b) oznamuje se, že vlak na trati zastavil;

c) oznamuje se traťovým zaměstnancům, že pravidelný vlak, jakož i vlak mimořádný, ohlášený písemně nebo telefonicky, nepojede, nebylo-li již možné odříci vlak jiným způsobem.

(41) Návěst 9 »Zastavte všechny vlaky« nutno dátí ve všech případech, kdy je dopravní bezpečnost ohrožena, nebo když nebylo uposlechnuto návěsti »Stůj«, dané jedoucímu vlaku.

Návěst 9 nesmí být dána, přetrhne-li se vlak, vyjma v případě, uvedeném v čís. 70 d).

Zaslechně-li kterýkoli zaměstnanec návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«, je povinen ihned zastaviti každý vlak, jakož i kaž-

dé vozidlo na trati. Obsluhovaná nepřenosná návěstidla je třeba ponechati v poloze »Stůj« (»Výstraha«), nebo je ihned postavit zpět do této polohy; ze stanice nesmí být vypraven na onu trať žádný vlak potud, dokud nebyla z dalších návěstí nebo jiným způsobem získána jistota, že jízdě vlaku není nic na překážku.

(42) Je-li potřebí dožadovati se pomoci, užívá se podle druhu nehody nebo poruchy návěsti 10 »Pošlete stroj«, 11 »Pošlete stroj s dělníky« nebo 12 »Pošlete stroj s dělníky a lékaři«.

Pomocná návěst 12 »Pošlete stroj s dělníky a lékaři« budiž dána i tehdy, přihodí-li se při pracích na trati větší nehoda, vyžadující rychle záchranných pomůcek a lékařské pomoci, jež nelze odjinud včas opatřiti.

Návěstí 10, 11 a 12 třeba opakovati v přestávkách aspoň tříminutových tak dlouho, dokud nepotvrdí jedna z obou sousedních stanic jednou skupinou téže návěsti (• • • • • •, • • • • • •, • • • • • •), že ji uslyšela; tuto skupinu je třeba dátí minutu po pomocné návěsti.

(43) Návěst 13 »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.

(44) Návěst 14 »Nařídte hodiny« nutno dátí denně o 12. hodině, aby si zaměstnanci nařídili hodiny podle prvního úderu.

(45) Dává-li zaměstnanec na některém stanovišti, opatřeném telefonem, zvonkovou návěst, vztahující se na mimořádnou událost, je povinen ihned událost blíže vysvětliti telefonicky oběma sousedním stanicím a těm strážníkům trati, jejichž stanoviště jsou do telefonního vedení zapojena.

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

(46) a) Ředitelství mohou dovoliti, aby se zvonkové návěsti 3, 4, 7, 8, 10, 11 a 12, jakož i všechny místní zvonkové návěsti (vyjma návěst pro postrkové stroje, vracející se s tratí) nahrazovaly telefonickou zprávou na tratích, kde je postaráno o telefonické dorozumění mezi stanicemi a strážníky trati (čís. 2).

b) Na tratích 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.

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

d) Trati, na nichž jest dovoleno nahrazovati zvonkové návěsti telefonem, dále která stanoviště nejsou trvale nebo občasně 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 3, 4, 7, 8, 10, 11 a 12, je nutné oznámiti oběma sousedním stanicím a vše m s t r á ž n í k ú m trati, kdežto zprávy, které nahrazují místní zvonkové návěsti, stačí oznámiti oběma stanicím a z e s t r á ž n í k ú trati j e n t ě m, j i c h ž s e j í z d a s k u t e č n ě d o t ý k á; kdyby i jen jedno z uvedených stanovišť (strážník trati nebo stanice) se ihned nehlásilo, nutno dátimimoto návěst zvonkovým přístrojem.

f) Aby se dalo zjistiti, zda se všichni strážníci trati ohlášili, je třeba vyvésiti 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 přítomen, 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 nebo zaměstnanec, který za jeho nepřítomnosti hlášení přijal, každé oznámení, nahrazující zvonkovou návěst, 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 návěsti (na př. řidič posunu, vrací-li se vlak s tratí do stanice, úpravčí tratí nebo četaři, pokud pracují se svými četami na dosah slyšitelnosti zvonkové návěsti, dozorci vozíků a pod.).

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

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

### **Užití zvonkových návěsti staničními zaměstnanci.**

(48) Výpravčí vlaků je odpovědný za to, aby byla dána správná jízdní návěst zvonková 1, 2, 5 nebo 6, jakož i zvonková návěst 3 a 4, a to podle ustanovení následujících čísel 50 až 53.

(49) Je-li výpravčí vlaků zaneprázdněn jinými nutnými a důležitými výkony služebními a nemůže-li proto uvedené zvonkové návěsti dáti sám, smí pověřiti tímto výkonem jiného oprávněného 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 dáti zvonkovou návěst na rozkaz výpravčího i příslušný výhybkář.

Výpravčí vlaků musí však dáti příslušné rozkazy pro každý jednotlivý případ zvláště a tak jasně a včas, aby nenastala pochybnost a aby bylo vyhověno ustanovením čís. 50.

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

(50) Zvonkové návěsti jízdní nutno dáti zpravidla tři minuty, při ostrém křížování však jen jednu minutu před odjezdem vlaku nebo před dobou, kdy vlak stanicí projede.

Pomocné vlaky a vlaky, jichž jízdu nebylo lze oznamiti

strážníkům trati nebo dozorcům vozíků (drezin), smějí býti vypraveny až pět minut po dané návěsti.

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

(52) Nemůže-li vlak odjeti ze stanice do deseti minut po dané jízdní návěsti 1, 2, 5 nebo 6, nutno jízdu odvolati návěstí 3 nebo 4 a dátí znova jízdní návěst před skutečným odjezdem vlaku.

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

Jede-li však v tu dobu mezi oběma stanicemi vlak, nesmí se jízda odvolati zvonkovou návěstí, nýbrž telefonicky, anebo písemně, byť i opožděně.

(54) Selže-li při návěštění zvonkový přístroj anebo dává-li údery nepravidelně (čís. 37), musí se výpravčí přesvědčiti, dříve než vlak vypraví, telefonickým nebo telegrafickým dotazem u sousední stanice, zda tam došla návěst správná; není-li tomu tak, nebo nelze-li se dorozuměti se sousední stanicí, zpraví o tom staniční zaměstnance, jakož i ústně a Obecným rozkazem strojvedoucího a vlakvedoucího. Mimoto je třeba, aby, je-li dorozumění možné, byli o tom zpraveni též dotčení staniční zaměstnanci ve stanici sousední [čís. 46 g), třetí odstavec].

Obdobně je třeba postupovati, nelze-li dátí zvonkovou návěst pro poruchu přístroje, anebo neprochází-li návěst všemi stanovišti až do nejbližší stanice.

Jde-li o vlak, který projízdí stanicí, je třeba zpraviti vlakvedoucího a strojvedoucího pokud možno již ve stanici, kde vlak naposledy zastavuje; není-li tak možné, zpraví výpravčí vlak ve vlastní stanici.

(55) Zastavil-li výhybkář vlak, protože jeho zvonkový přístroj selhal, nebudí návěst opakována; vlak může však odjeti jen se souhlasem výpravčího.

(56) Byla-li nedopatřením dána pro vlak jízdní návěst

dvakrát nebo návěst nesprávná, anebo byla-li dána na jinou trať, je výpravčí povinen zpraviti o tom sousední stanici a dátí odvolací návěst; nestalo-li se tak, má sousední stanice žádati telefonicky nebo telegraficky, aby ona návěst byla odvolána.

(57) Dokud návěštěný vlak do stanice nepřijel, nebo dokud nebyla slyšená návěst odvolána, nesmí býti ani vypraven vlak o 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 ústně a Obecným rozkazem, že byla pro vlak dána návěst opačného směru, s příkazem, aby jelo se zvýšenou bdělostí se zřetellem k zaměstnancům, kteří snad pracují na trati, a k přejezdům (přechodům), když se k nim vlak blíží.

(58) Uslyšíme-li po odjezdu vlaku, který májeti jen na určité místo trati, odvolací návěst 3 nebo 4, značí to zpravidla, že vlak již dojel na ono místo; poněvadž však odvolací návěst mohla býti dána i z jiného důvodu, je třeba dávat pozor, zda nezazní nato ještě jiná návěst.

(59) Byla-li žádána pomoc návěstí 11 »Pošlete stroj s dělníky« pro vlak s přepravou osob, který uvázl na trati, nutno předpokládati též poškození osobních vozů; pomocný vlak se tudíž sestaví nejen z vozů pro dělníky a nářadí, nýbrž i z vozů pro osoby, aniž je třeba vyčkávat podrobnější písemné zprávy z trati.

Dojde-li pomocná návěst 12 »Pošlete stroj s dělníky a lékaři«, je třeba s pomocným vlakem odeslati na místo neštěstí dělníky, nářadí, nosítka a záchranné skříně, jakož i osobní vozy; lékaře pak jen tehdy, nelze-li je dopraviti rychleji jinými prostředky.

(60) Uslyší-li stanice pomocnou návěst 10, 11 nebo 12, nebo potřebuje-li pomoci sama a musí-li pomocný stroj (vlak) požadovati od stanice jiné, je třeba, není-li stanicím možné se dorozuměti ani telefonicky, ani telegraficky, žádati pomocný

stroj (vlak) tak, že se dává návěst 10, 11 nebo 12 od stanice ke stanici (čís. 42).

(61) Pomocné návěsti se nesmějí dávat od stanice ke stanici:

a) jsou-li mezi stanicemi vlaky, jejichž jízda byla odvolána návěstí 3 nebo 4;

b) byla-li dána nebo slyšena návěst 13 »Vozidla ujela«.

V těchto případech mohla by vzniknouti domněnka, že pomoc je žádána pro vlak na trati zastavivší nebo pro odvezení vozidel, která ujela a byla na trati zastavena.

(62) Zazní-li z trati, odkud byla žádána pomoc, jízdní návěst 7 nebo 8 dříve, než byla uslyšena jízdní návěst pro pomocný vlak, znamená to, že vlak nebo jeho část odjízdí a nepotřebuje již pomoc vůbec ani nebo že ji bude potřebovat i teprve z nejbližší stanice.

(63) Byly-li vypraveny omylem dva vlaky proti sobě po téže kolejí, musí dáti zaměstnanec, který to zpozoruje, ihned návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«, nebo co nejrychleji zařídit, aby byla dána.

(64) Návěst 9 »Zastavte všechny vlaky« může být dána ze stanice též z jiných příčin, na př.: odjel-li vlak bez vlakvedoucího, návěštíka nebo bez průvodčích, pro obsluhu brzd nevyhnutelně nutných, nebo byla-li po odjezdu vlaku, a to dříve než mohl dojeti do sousední stanice, zaslechnuta jízdní návěst pro vlak opačného směru, jedoucího na téže kolejí, atd.

(65) Nebyl-li po dané jízdní návěsti vlak vypraven ze stanice proto, že zazněla návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«, anebo byl-li vlak zastaven z téže příčiny až za odjezd, nutno jízdní návěst pro něj danou ihned odvolati a znovu ji dáti před pozdějším odjezdem.

(66) Není-li na trati vlak a zazní-li návěst 9, znamená to, že trať jest nesjízdná.

(67) Ujedou-li ze stanice vozidla, je zaměstnanec, který to nejdříve zpozoruje, povinen ihned dáti návěst 13 »Vozidla

ujela«, nebo co nejrychleji zařídit, aby byla dána. Mimoto budiž zpravena sousední stanice telefonicky nebo telegraficky, 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.

Jakmile se uslyší ve stanici návěst 13 »Vozidla ujela«, musí se učiniti vhodná opatření, aby vozidla byla zastavena; je-li pochybnost, že se to podaří, je třeba dátí návěst 13 do sousední stanice a zpraviti ji a strážníky trati, jak shora řečeno, telefonicky nebo telegraficky.

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

(68) Návěst 14 »Nařídte hodiny« budiž dána z každé stanice směrem ke konci dráhy v okamžiku, kdy se objeví na proužku psacího stroje první značka hodinového znamení. Nejdôde-li hodinové znamení pro poruchu telegrafní linky, dá každá stanice návěst 14 podle vlastních hodin.

(69) V každé stanici zapisují se do návěštího zápisníku nebo dopravního a návěštího záznamníku ihned veškeré, jak došlé, tak i dané zvonkové návěsti, jakož i skupiny, předepsané u návěstí 10, 11 a 12, a to s udáním hodiny, minuty a směru. Návěsti, které došly, zaznamenávají se číslem návěsti, kdežto dané návěstí číslem návěsti a číslem vlaku, pro který byla návěst dána; byla-li 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.

### **Užití zvonkových návěstí traťovými zaměstnanci.**

(70) Strážník trati je povinen dátí návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«:

a) je-li trať někde ohrožena nebo n e s j í z d n á.

Uslyšel-li pak po návěsti 9 jízdní návěst 1, 2, 5 nebo 6 (též místní zvonkovou návěst, oznamující jízdu v dotčeném úseku trati), anebo po odvolací návěsti 3 nebo 4 návěst 7 nebo 8, musí dáti znova návěst 9 na znamení, že překážka na trati není dosud odstraněna.

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 9, když podle jízdní návěsti nejde o jízdu vlaku po nesjízdné kolejí, anebo je-li možné o nesjízdnosti kolejí zpraviti telefonicky nebo písemně včas ještě před odjezdem očekávaného vlaku nejen obě sousední stanice, nýbrž i 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) z pozoruje-li na mimojedoucím vlaku nějakou poruchu nebo závadu, jež by mohly ohroziti bezpečnost tohoto nebo jiných vlaků, a když neměly řuční návěsti, před tím z téže přičiny dávané, výsledku.

Oddělí-li se vozidla od vlaku neb uslyší-li strážník trati návěst 13 »Vozidla ujela« a hrozí-li v obou případech nebezpečí, že vozidla pojedou za vlakem, smí dáti návěst 9 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«.

(71) Strážník trati je povinen dáti návěst 13 »Vozidla ujela«, z pozoruje-li, že ujela vozidla ze stanice (nákladiště atd.), nebo že se na trati oddělila od vlaku, ať se pohybují nebo byla již zastavena, nezaslechl-li návěst 13 již před tím.

Uslyševše návěst 13 »Vozidla ujela«, musí strážníci trati

učiniti opatření, aby zastavili vozidla, a jednati i jinak podle svých předpisů.

Byla-li vozidla na trati zastavena, buďtež zajištěna a s obou stran kryta. Nato se dá návěst 13, nebyla-li již dána. Nelze-li se dohovořiti telefonicky, dá se jednu minutu nato pomocná návěst 10, 11 nebo 12 na znamení, že byla vozidla zastavena a že mohou býti odvezena.

(72) Strážník trati je povinen dátí zvonkové návěsti nejen v případech shora uvedených, nýbrž i tehdy, když byl k tomu vyzván ústně nebo písemně vlakovým mužstvem, nebo zaměstnancem odboru pro udržování dráhy tehdy, přihodil-li se úraz při práci na dráze; při písemné výzvě se zapíší zřetelně návěsti, jež má strážník trati dátí, s udáním jejich čísel a slovního označení do strážníkova služebního záznamníku nebo na lístek, který je třeba mu dodati. Čas, kdy tyto návěsti dal, zapíše strážník trati do svého služebního záznamníku.

Za nehod, je-li nebezpečí z prodlení, jsou strážníci trati povinni dožadovati se pomoci podle čís. 42 a 46 i bez výzvy.

(73) Veškeré návěsti, které strážníci trati zaslechnou nebo dají, vyjma návěsti 1, 2 a 14, jakož i zaslechnuté návěsti ne-správné nebo nesprávně seskupené a jednotlivé údery, vyjma údery, jimiž se volají strážníci trati k telefonu, buďtež zaznamenány podle čís. 69 s udáním doby v předepsaném služebním záznamníku.

Strážník trati je též povinen učiniti záznam ve služebním záznamníku, neslyšel-li jízdní návěst pro vlak, jakož i vypnutí a zapnutí zvonkových přístrojů.

### **Užití zvonkových návěstí vlakovým mužstvem.**

(74) Zastavil-li se vlak na trati, musí vlakvedoucí dátí zvonkové návěsti podle těchto ustanovení:

a) Vlak zastavil a musí se vrátit.

Vlakvedoucí dá návěst odvolací 3 nebo 4 a před o d j e z -d e m návěst 7 nebo 8 (výjimka v čís. 79 c). Vlak se smí vraceti

nejdříve tři minuty po dané jízdní návěsti 7 neb 8 se svolením stanice, do níž jede.

Neobdržel-li vlakvedoucí toto svolení, musí jít průvodčí před vracejícím se vlakem ve vzdálenosti 700 m; vlak smí následovat nejdříve za 15 minut po odeslání průvodčího.

*Na vedlejších (místních) drahách možno zmenšiti tuto vzdálenost na 400 m a dobu pro sled vlaku za předeslaným průvodčím na 10 minut.*

b) Vlak zastavil z důvodů, nepředvídaných jízdním řádem, a můžejeti dálé po době delší 10 minut, nebo vlak zastavil z důvodů předvídaných a můžejeti dálé po době, přesahující pobyt jízdním řádem stanovený nebo jinak přesně ohlášený o více než 10 minut.

Vlakvedoucí dá návěst odvolací 3 nebo 4 a krátce před odjezdem návěst 7 neb 8.

c) Vlak zastavil a můžejeti dálé jen po částech.

Vlakvedoucí dá návěst odvolací 3 nebo 4, a to i tehdy, zůstane-li vlak státi na trati méně než 10 minut, a krátce před odjezdem první části dá návěst 7 neb 8. Jízdy k odvezení zbylé části vlaku ohlašují se jízdními, příjezd k ní pak odvolacími návěstmi.

d) Vlak zastavil na trati a potřebuje pomocí.

Minutu po odvolací návěsti 3 nebo 4 budiž dána pomocná návěst 10, 11 nebo 12 a opakována v přestávkách tříminutových tak dlouho, až se zaslechně jedna skupina této návěsti, což znamená, že jí bylo porozuměno.

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

Po příjezdu pomocného stroje (vlaku) k vlaku nebo k části vlaku, nutno dátí návěst odvolací 3 nebo 4.

Před odjezdem pomocného stroje s vlakem nebo s částí vlaku budiž dána návěst jízdní 7 neb 8.

Nelze-li pro poruchu zvonkového zařízení přivolati pomocný stroj (vlak) ani zvonkovou návěstí, ani telefonicky, odešle

vlakvedoucí rychle písemnou zprávu do nejbližší stanice podle příslušných ustanovení dopravních předpisů.

Postup v případě, že vlak může odjeti bez pomoci již vyžadané, určují rovněž dopravní předpisy.

e) Vlak, jenž byl zaveden za určitým účelem na některé místo trati (pracovní vlak), zastavil na tomto místě.

Poje-de-li vlak, který má pracovati na jednom nebo na několika místech trati, po skončené práci dále do sou-sední stanice, a je-li doba pobytu na trati neb úhrnná doba všech předvídáných pobytů na trati větší než deset minut, budiž dána odvolací návěst 3 nebo 4 při prvním zastavení.

Zastavil-li na trati vlak, který se má vrátiti po skončené práci do stanice, budiž dána odvolací návěst 3 nebo 4 při prvním zastavení na pracovním místě bez zření na dobu pobytu na trati.

Krátkce před odjezdem s trati do stanice budiž dána návěst 7 neb 8.

(75) Zastavil-li strážník trati vlak, ježto slyšel návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«, je povinností vlakvedoucího, aby ihned odvolal svou jízdu návěstí 3 nebo 4, ať byla nebo nebyla pro ni dána jízdní návěst, čímž se oznamí traťovým i staničním zaměstnancům, že vlak byl po dané návěsti 9 zastaven. Nato zjistí vlakvedoucí dotazem u strážníka trati, proč byla dána návěst 9.

Byla-li dána návěst 9 proto, že byly zaslechnuty dvě jízdní návěsti, oznamující jízdy vlaků proti sobě po téže kolejti, budiž postupováno podle ustanovení čísla 77.

a) Nebyla-li dána návěst 9 z této příčiny, odešle vlakvedoucí průvodčího s příkazem, aby šel, pokud nezjistí překážku na trati a nedostane od něho cestou jiné pokyny, stále aspoň na 700 m před vlakem až do nejbližší stanice, prohlížeje trať a jsa připraven vlak krýtí.

Vlakové mužstvo musí ihned prohlédnouti vlak. Neshledá-li ani poruchy na vlaku a nezjistí-li ani jiné příčiny, pro niž

mohla býti dána návěst 9, nařídí vlakvedoucí, počítaje nyní již jen s poruchou na trati, další jízdu vlaku bez návěsti 7 neb 8, krokem a opatrně, nejdříve však za 15 minut po odeslání průvodčího.

*Na vedlejších (místních) drahách lze zmenšiti shora uvedenou vzdálenost na 400 m a zkrátili dobu pro sled vlaku za předeslaným průvodčím na 10 minut.*

b) Shledá-li však vlakové mužstvo při prohlídce vlaku nějakou poruchu, na př. rozpálené ložisko, prasklé kolo nebo prasklou nápravu a pod., anebo jinou závadu, na př. že návěst vpředu na vlaku chybí nebo je nesprávná, anebo že chybí některý průvodčí vlaků (čís. 64), a může se proto domnívat, že z té příčiny byla dána návěst 9, může vlak po odstranění závady pokračovati v jízdě, když byla dříve dána návěst 7 neb 8, a neuslyší-li se po této návěsti do pěti minut znova návěst 9.

Jede-li v tomto případě vlak dále, je povinen cestou znova zastaviti, aby se umožnilo předeslanému průvodčímu nastoupiti do vlaku.

Zazní-li však po návěsti 7 neb 8 znova návěst 9, musí vlakvedoucí danou jízdní návěst opět odvolati návěstí 3 nebo 4, načež smí vlakjeti dále bez jízdní návěsti za zaměstnancem, předeslaným podle a).

(76) Zastavil-li strážník trati vlak proto, že slyšel jen jednu jízdní návěst, a to návěst, oznamující jízdu vlaku po téže kolejí opačným směrem, nechť dá vlakvedoucí odvolací návěst 3 nebo 4, odpovídající vlastnímu směru jízdy.

Byla-li jízdní návěst, oznamující jízdu vlaku po téže kolejí opačným směrem, odvolána, a dala-li nejbližší stanice ve směru jízdy souhlas k další jízdě, pokračuje vlak v jízdě po návěsti 7 neb 8.

Nelze-li dosíci souhlasu stanice, odešle vlakvedoucí bez zretele, zda návěst, oznamující jízdu vlaku opačným směrem, byla odvolána nebo ne, průvodčího s příkazem, aby šel, pokud nedostane od něho cestou jiné pokyny, stále aspoň 700 m — *na vedlejších (místních) drahách 400 m* — před vlakem až do

nejbližší stanice, jsa připraven vlak krýti, a vyčkává do pěti minut po návěsti 7 nebo 8, zda nezazní návěst 9.

Neuslyší-li vlakvedoucí v této době návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«, může vlak nastoupiti další jízdu krokem a opatrně, až uplynula po odchodu předeslaného průvodčího doba, uvedená v čís. 75 a).

Uslyší-li však vlakvedoucí návěst 9, musí předpokládati, že je na trati vlak opačného směru, načež je třeba postupovati podle čís. 77.

(77) Vlak byl zastaven na trati, protože 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.

Vlakvedoucí nařídí ihned krytí vlaku dopředu a, nebyla-li před tím dána nebo slyšena návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«, dá ihned tuto návěst nebo nařídí, aby byla dána. Nato dá odvolací návěst 3 nebo 4.

Jeden z obou vlaků musí couvati, a to vlak méně důležitý; od tohoto pravidla lze upustiti jen tehdy, nemůže-li pro sklonové poměry couvati vlak méně důležitý, anebo lze-li pro blízkost stanice dosíci couváním důležitějšího vlaku rychlejšího odstranění dopravní překážky.

Vlakvedoucí dá návěst 7 neb 8 dříve, než nařídí zpětnou jízdu (čís. 74 a).

Kdyby couvající vlak musil z jakékoli příčiny a kdekoli znova zastaviti, musí býti po zastavení kryt dozadu ihned.

Vlakvedoucí vlaku, který má dálejeti za couvajícím vlakem, vyčká, až byla uslyšena jízdní návěst pro vlak couvající, načež dá po jedné minutě návěst 7 neb 8 a pokračuje v jízdě za 10 minut po této návěsti opatrně tak, jako kdyby byl dostal pro jízdu »Rozkaz k opatrné jízdě«.

Je proto třeba v případě, že výpravčí vlaků dal jízdní návěst omylem, aniž vypravil vlak, v době, kdy odjel na trať vlak opačného směru ze sousední stanice, aby vzhledem k okolnostem podle předchozího odstavce odvolal — a to až po zaslechnutí návěsti 9 a po návěsti 3 nebo 4 pro vlak opač-

něho směru — omylem danou jízdní návěstí 3 nebo 4 a aby ihned nato dal návěst 7 neb 8 pro směr do vlastní stanice. Tím výpravčí naznačí vlakovému mužstvu zastaveného vlaku, že vlak smí pokračovat v jízdě podle předchozího odstavce.

(78) Zpozoruje-li vlakové mužstvo, že se oddělila část vlaku za jízdy a že se pohybuje směrem od vlaku, musí vlak zastaviti u nejbližšího strážníka trati; vlakvedoucí dá návěst 13 »Vozidla ujela«, nebo nařídí, aby tato návěst byla dána, pokud nebyla již zaslechnuta (čís. 43).

Oddělila-li se část vlaku za jízdy, aniž to bylo na přední části vlaku zpozorováno, a zastavila-li se bud' sama na trati nebo tu byla zastavena, třeba ji ihned krýti (čís. 101 a 102); pak budiž bez zřetele, zda je na utržené části postrkový stroj nebo ne, dána s nejbližšího stanoviště návěst 13 »Vozidla ujela«, nebyla-li zde tato návěst již dříve zaslechnuta nebo dána. Poté budiž dávána podle potřeby pomocná návěst 10, 11 nebo 12.

(79) Zvonkovými návěstmi se neoznamuje:

a) že vlak zastavil před návěstidlem vjezdovým nebo vzdálenostním, ukazujícím »Stůj«, anebo před oddílovým návěstidlem z důvodu sledu vlaků;

b) že vlak zastavil na trati nebo u oddílového návěstidla z jiné než v a) uvedené příčiny, může-li celý pokračovati v jízdě dříve než v čase, vyplývajícím z čísla 74 b) ;

c) když byl vlak zastaven proto, že byla slyšena návěst »Vozidla ujela«, a jede-li zpět, ježto lze podle směru větru nebo sklonových poměrů předpokládati, že by vozidla mohlajeti proti vlaku;

d) jezdí-li vlak mezi dvěma stanicemi s místa na místo bud' pro skládání nebo nakládání vozů, anebo aby byl roztržený vlak spojen.

Nelze-li přímo před těmito pohyby zpraviti telefonicky zaměstnance, obsluhující závory na přejezdech (přechodech), musí býti vyslán před vlakem zaměstnanec s návěstidly tak včas, aby mohl podle okolností bud' vyzvatí

tyto zaměstnance k včasnému uzavření závor anebo včas sám přejezd (přechod) střežiti;

e) jde-li o jízdu nebo zastavení vlaku na vyloučené kolejí.

Výhybkáři a strážníci trati musí však býti o výjimečné jízdě vlaku na vyloučené kolejí dříve zpraveni; ustanovení předchozího odstavce d) platí i v tomto případě;

f) pokračuje-li vlak, zastavený pro návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«, v další jízdě tehdy, když nemohla býti zjištěna příčina, proč byla tato návěst dána (číslo 75 a);

g) zastavil-li postrkový stroj na místě trati, kde se postrk končí;

h) následuje-li postrkový stroj za vlakem, odděliv se na místě trati, kde se postrk končí.

(80) Nemůže-li vlakvedoucí na trati sám dát 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 dát, při čemž zaznamená čas a místo, kdy a kde byly návěsti dány.

## II. Návěsti traťových zaměstnanců.

### 15 »Volno«

a) Zadne.

1. Návěstní kruhový terč bílu plochou s černým okrajem vstříc vlaku. Zaměstnanec zabodne jej do stezky. (**Obr. 1.**)

2. Návěstní terč tvaru rovnostranného trojúhelníku, postaveného na základně, bílu plochou s černým okrajem vstříc vlaku. Zaměstnanec zabodne jej do stezky. (**Obraz 2.**)

3. Návěstní kruhový terč bílu plochou s černým okrajem a černým vodorovným pruhem drží zaměstnanec vstříc vlaku. (**Obraz 3.**)

b) Zatmy.

1. Bílé světlo návěstní svítily vstříc vlaku. Zaměstnanec

svítelu bud' drží, nebo, není-li třeba jeho přítomnosti, postaví ji na stezku, pokud není postaráno o umístění svítily jiným vhodným způsobem (závěsem na terči, sloupku a pod.).

2. Návěštní svítila s jedním zeleným světlem, držena 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 zelené světlo vždy po dobu jedné vteřiny. (Strážníci trati, uvedení v čís. 304, dávají tuto návěst způsobem podle čís. 88 a.)

## 16 »Pomalu«.

### a) Z a d n e.

1. Návěštní kruhový terč z e l e n o u plochou s bílým okrajem vstříc vlaku.

Zaměstnanec terč bud' drží, nebo, nemůže-li dávat návěst osobně, anebo není-li třeba jeho přítomnosti, zabodne jej do stezky. (**Obraz 4.**)

2. Návěštní terč tvaru rovnostranného trojúhelníku, postaveného na základně, z e l e n o u plochou s bílým okrajem vstříc vlaku. Zaměstnanec zabodne jej do stezky. (**Obraz 5.**)

3. Zaměstnanec drží vstříc vlaku bud' praporek paží skloňenou šikmo dolů (**obraz 6 a**), nebo obě paže upažené šikmo dolů. (**Obraz 6 b.**)

### b) Z a t m y.

**Z e l e n é** světlo návěštní svítily vstříc vlaku.

Zaměstnanec návěštní svítilnu bud' drží, nebo, nemůže-li dávat návěst osobně anebo není-li třeba jeho přítomnosti, postaví ji na stezku, pokud není postaráno o umístění svítily jiným vhodným způsobem (závěsem na terči, sloupku a pod.).

## 17 »Stůj«.

### a) Z a d n e.

1. Návěštní kruhový terč č e r v e n o u plochou s bílým okrajem vstříc vlaku.

Zaměstnanec terč bud' drží, nebo, nemůže-li dávat návěst osobně anebo není-li třeba jeho přítomnosti, zabodne jej do stezky. (**Obraz 7.**)

2. Návěstní terč tvaru rovnostranného trojúhelníku, postaveného na základně, červenou plochou s bílým okrajem vstříc vlaku.

Zaměstnanec zabodne jej do stezky. (Obraz 8.)

3. Zaměstnanec zapískne několikrát krátce na píšťalku



a zároveň krouží vstříc vlaku rozvinutým návěstním praporkem; nemá-li praporku, pak krouží jiným předmětem nebo jen paží. (Obraz 9.)

b) Z a t m y.

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

2. Zaměstnanec zapískne několikrát krátce na píšťalku



a zároveň krouží vstříc vlaku bílým nebo výjimečně jiným světlem.

### 18 »Výbuch třaskavek.«

Výbuch třaskavek má tentýž význam jako návěst 17a—3 nebo 17 b - 2 »Stůj«.

### 67 »Vlak se přetrhl.«

Viz část V—D.

## Obecná ustanovení o návěstech trafových zaměstnanců.

### Návěst »Volno.«

(81) Návěst 15 a - 1, 15 a - 2 a 15 b - 1 označuje:

(<sup>1</sup>) místo, odkud přestává platiti návěst 16 »Pomalu« (čís. 84-I), nebo

(<sup>2</sup>) kolej, pro kterou neplatí návěst 16 »Pomalu« nebo 17 »Stůj«, umístěná ve stejné výši na příčné čáře k ose kolejové (čís. 84 - II, 85, 92 b, 93).

Návěsti 15 a - 3 a 15 b - 2 se užívá jen u nepřenosných návěstidel, jsou-li porouchána, neosvětlena nebo neobsluhují se ve zvláštních případech; touto návěstí se dovoluje další jízda vlaku za předpokladu, že byla splněna ustanovení čís. 164 d. **(Obraz 3.)**

### Návěst »Pomalu«.

**(82)** Návěst 16 »Pomalu« znamená, že vlak musíjeti v dalším průběhu jízdy se zmenšenou rychlostí.

Tento rychlosti je třeba rozuměti nejvýše rychlost, která byla vlakovému mužstvu buď oznámena nebo která je zároveň též vyznačena číslicí na zvláštní svítilelně, postavené podle čís. 84-I-b na začátku místa, jež je třeba pojízděti pomalu. Nebylo-li vlakové mužstvo zpraveno o pomalé jízdě a není-li zároveň výjimečně ani rychlosť vyznačena svítilelnou, nebo je-li jakákoliv pochybnost o stanovené rychlosti, smí být označené místo pojízděno nejvýše rychlostí 20 km/hod.

Na tutéž míru (20 km/hod.) je třeba co nejdříve snížiti rychlosť vlaku, byla-li zpozorována jen návěst 16 a - 3 (16 b) »Pomalu«.

Návěst 16 a - 1, 16 a - 2 (16 b) »Pomalu« je třeba dáti ve vzdálenosti aspoň 500 m — *na vedlejších (místních) drahách aspoň 300 m* — před začátkem místa, které je třeba pojízděti pomalu. Tato návěst musí být viditelná aspoň na 100 m.

**(83)** Návěst 16 »Pomalu« budíz dávána:

a) vždy, ať je vlak očekáván nebo ne, kdykoli vyžaduje stav dráhy (poškození, opravy a přestavby železničního svršku a spodku, mostů, zdí, tunelů a pod.), aby se rychlosť zmenšila;

b) dávají-li průvodci vlaků návěst »Pomalu«;

c) je-li třeba předem upozorniti na návěst »Stůj«.

**(84)** I. Při zachování ustanovení čís. 22 budíz označeno místo, jež je třeba pojízděti zmenšenou rychlosťí, při jednokolejném provozu v obou směrech jízdy a při dvoukolejném provozu jen ve směru jízdy tak, že se postaví

a) návěst 16 a - 1, 16 a - 2 (16 b) »Pomalu« ve vzdálenosti pro ni předepsané před začátkem místa,

b) svítilna s číslem, označujícím dovolenou rychlosť, na začátku místa; bílé číslíce (vysoké 30 cm a silné 5 cm) v černém poli udávají rychlosť zaokrouhlenou na 5, 10, 20, 30 km atd. za hod.,

c) návěst 15 a - 1, 15 a - 2 a 15 b - 1 »Volno« přímo na konci místa.

*Na vedlejších (místních) drahách používá se svítileň s číslíciemi, označujícími rychlosť, dovolenou na místě, jež má býti pojízděno pomalu, jen tehdy, má-li vlak jeti přes takové místo rychlostí menší než 20 km; tyto svítily není třeba osvětlovati.*

II. Týmž způsobem se označuje místo na hlavní kolej ve stanici, jež je třeba pojízděti zmenšenou rychlosťí.

Jde-li o kolej vedlejší, uplatňuje se výjimka, že návěst 16 a - 1, 16 a - 2 (16 b) »Pomalu« se postaví nejdále do výše příslušného námezníku. Ředitelství rozhoduje podle místních a dopravních poměrů, zda je vůbec účelné takto označiti dotčené místo na vedlejší kolej a zda je pak nutné užiti i svítileň s číslíciemi a také návěsti 15 a - 1, 15 a - 2 (15 b - 1) »Volno«; v nepředvídaných případech rozhodují o tom místní dozorčí orgánové služby stavební a udržovací a služby dopravní.

Dojde-li k postavení návěsti »Pomalu« mezi kolejemi ve stanici, postaví se pro kolej, nedotčené pomalou jízdou, návěst 15 »Volno« podle čís. 81<sup>(2)</sup> ve stejně výši s návěstí »Pomalu«, a to jen u kolejí, které jsou přímo vedle kolejí, již je třeba pojízděti pomalu.

(85) Aby na tratích souběžných drah návěst 16 a - 1, 16 a - 2 (16 b) »Pomalu«, platná jen pro jednu kolej, nerušila vlakové dopravy na kolejích volných, budiž dávána vedle těchto kolejí návěst 15 »Volno« na příčné čáre k ose kolejové ve stejně výši s návěstí 16 »Pomalu«; tuto návěst »Volno« třeba umístiti rovněž podle ustanovení čís. 22.

(86) Nastane-li náhle nutnost pojízděti poškozené místo zmenšenou rychlosťí, je třeba o tom a, pokud možno, zároveň i o dovolené rychlosti uvědomiti v zájmu zpravení vlakových mužstev neprodleně sousední stanice, jež o tom zpraví též pří-

slušné stanice výchozí a dispoziční. Nebylo-li však již možné zpraviti vlakové mužstvo nejpozději v sousední stanici o pomalejší rychlosti menší než 20 km za hod., je nutné zařídit, aby vlak byl před porouchaným místem zastaven a ústně zpraven [čís. 90 i)].

(87) O označení míst na tratích, na nichž se musí stále jezdit pomalu, pojednávají čís. 153 až 155.

(88) Ustanovení této části platí obdobně i pro zaměstnance staniční s tím doplněním, že

a) návěst 15 b - 2 dávají takto: návěštní svítilna s jedním zeleným 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 zelené světlo, každé po dobu jedné vteřiny;

b) návěst 16 a - 3 (16 b) dávají též na vjezdové straně stanice vlaku, který vjíždí na kolej rovnou a projízdí stanicí, uskutečňuje-li se jeho odjezd po výměnách odbočkou, a to ve všech stanicích, vyjma ony, v nichž jsou předvěsti k odjezdovým návěstidlům; dále pak i v případě podle čís. 303 B) - b);

c) jsou-li vyzbrojeni návěštní trubkou, dávají návěst 17 a - 3 (17 b - 2) »Stůj« a 67 »Vlak se přetrhl« přednostně touto návěštní pomůckou.

### **Návěst „Stůj“.**

#### **A. Návěst 17 »Stůj«.**

(89) Návěst 17 »Stůj« znamená, že vlak musí zastavit.

Podle toho, o jakou překážku jde nebo k jakému účelu je třeba vlak zastavit (čís. 90), anebo u kterého místa má vlak čelem zastavit, je třeba účelně umístiti nebo dávati buď

návěst 17 a - 1, 17 a - 2, 17 b - 1, jež označuje místo, až ke kterému smí vlak dojeti, anebo

návěst 17 a - 3, 17 b - 2, která znamená, že musí vlak co nejdříve zastavit; tuto návěst dává zaměstnanec také mimo-jedoucímu vlaku nebo i za ním, když důvod pro jeho zastavení nastal později.

Návěst 17 a - 1, 17 a - 2, 17 b - 1 »Stůj« budiž umístěna nebo dávána před překážkou v jízdě aspoň na brzdovou vzdálenost, t. j. 700 m — *na vedlejších (místních) drahách 400 m* — a má být viditelná aspoň na 200 m.

(90) Návěst 17 »Stůj« budiž dána ve všech případech, kdy je bezpečnost provozu ohrožena, zejména:

- a) ohrožuje-li stav dráhy nebo jiná překážka vlakovou dopravu, ať se očekává vlak nebo ne;
- b) dává-li vlakové mužstvo návěst »Stůj«;
- c) zpozoruje-li se na vlaku něco nebezpečného pro další jízdu;
- d) uslyší-li se jen jedna jízdní návěst zvonková, oznamující jízdu po téže koleji, ale opačným směrem;
- e) uslyší-li se dvě zvonkové návěsti, oznamující, že jedou dva vlaky po téže kolejí proti sobě;
- f) uslyší-li se zvonková návěst 9 »Zastavte všechny vlaky«;
- g) uslyší-li se zvonková návěst 13 »Vozidla ujela« a když podle směru větru nebo sklonových poměrů je nutné počítati s tím, že vozidla jedou proti vlaku;
- h) byl-li vypraven vlak na vyloučenou kolej bez předchozího zpravení strážníků trati;
- i) je-li třeba dát vlakovému mužstvu důležité pokyny, na př. z důvodů nutnosti určité zvláštní pozornosti nebo opatrnosti;
- k) má-li vlak vpředu nesprávnou návěst;
- l) nehoří-li za tmy vpředu na vlaku aspoň jedno světlo;
- m) nebyl-li strážník trati na dvoukolejně trati zpraven o tom, že vlak jede po nesprávné kolejí, ani předepsanou zvonkovou návěstí, ani jiným způsobem;
- n) jsou-li na kolejí lidé, jejichž život by mohl být ohrožen, nebo větší zvířata, jejichž těla by mohla ohroziti bezpečnost vlaku.

(91) Má-li strážník trati jakoukoliv pochybnost o příпустnosti jízdy, zastaví vlak a zpraví vlakové mužstvo.

(92) a) Při zachování ustanovení čís. 22 budiž kryto nejsízdné místo jak na trati jednokolejně, tak i na trati dvou-

kolejné v obou směrech tak, že se postaví návěst 17 a - 1, 17 a - 2, 17 b - 1 »Stůj« ve vzdálenosti pro ni předepsané před začátkem nesjízdného místa.

Je-li mezi dvěma stanicemi kolej vyloučena pro jízdu vlaků, musí být i v obou těchto stanicích postavena uvedená návěst »Stůj«, která platí pro vyloučenou kolej a kterou je tam třeba ponechat, dokud překážka trvá, ať je vlak očekáván nebo ne.

b) Týmž způsobem je třeba krýti nesjízdnou kolej staniční, nelze-li přímo vjížděti najinou kolej.

V případě však, že lze přímo vjížděti najiné kolej, není-li však možno spolehlivě uzamknouti výměny na sjízdnou kolej, je třeba umístiti řečenou návěst 17 »Stůj« doprostřed nesjízdné koleje. Na příčné čáře k ose kolejové se postaví pro sjízdné kolejí návěst 15 »Volno« ve stejně výši s návěstí »Stůj«, a to těsně u kolejnice nesjízdné kolejí na té straně, na které s ní sousedi kolejí sjízdné.

(93) Aby na tratích dvojukolejných a soubežných dráh návěst 17 a - 1, 17 a - 2, 17 b - 1 »Stůj«, platná jen pro jednu kolej, nerušila vlakové dopravy na kolejích volných, budiž dávána vedle těchto kolejí návěst 15 »Volno« na příčné čáře k ose kolejové ve stejně výši s návěstí »Stůj«; tuto návěst »Volno« třeba umístiti rovněž podle ustanovení čís. 22.

Nastane-li nutnost umístiti na tratích těchto dráh zároveň návěst »Stůj« pro jednu kolej a návěst »Pomalu« pro druhou kolej, je třeba umístiti návěst »Volno« podle čís. 81 (2) tak, aby předčasně nerušila platnost návěsti »Pomalu« [čís. 81 (1)].

### B. Návěst 18 »Výbuch třaskavek«.

(94) Návěst 18 »Výbuch třaskavek« znamená, že vlak musí co nejdříve zastavit (čís. 305). Možno-li, budiž vždy kromě návěsti 18 dána též viditelná návěst 17 »Stůj«.

(95) Třaskavek se užívá:

- a) nemůže-li zaměstnanec dávat návěst 17 a - 1, 17 a - 2, 17 b - 1 »Stůj« osobně nebo
- b) je-li za mlhy, deště, sněžení a pod. anebo v tunelech

nebezpečí, že by tato návěst mohla být přehlédnuta, anebo není-li viditelná na vzdálenost aspoň 200 m.

V případech a) a b) položí se třaskavky možno-li 200 m před viditelnou návěstí »Stůj«;

c) nemá-li zaměstnanec po ruce návěstidel pro řečenou návěst 17 »Stůj«; v tomto případě položí třaskavky aspoň na vzdálenost 900 m — *na vedlejších (místních) drahách aspoň na vzdálenost 600 m* — před začátkem místa, které má být kryto a mimoto pokud možno zpraví o položení třaskavek nejbližšího strážníka trati nebo výhybkáře a zároveň jej vyzve, aby dával osobně návěst 17 »Stůj«;

d) u nepřenosných návěstidel takto:

- (<sup>1</sup>) Nelze-li viděti vjezdové (vzdálenostní) nebo oddílové návěstidlo v poloze »Stůj« pro omezený rozhled (mlhu, dešť, sněžení a pod.) aspoň na 200 m, 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 hlásky (hradla).
- (<sup>2</sup>) Je-li rozhled tak znesnadněn, že není viděti předvěst vjezdového návěstidla nebo návěstidlo vzdálenostní a proto ani rozeznati, jakou návěst ukazují, a n e n í - l i v j e z d d o s t a n i c e v o l n ý , nařídí výpravčí, aby byly položeny třaskavky u předvěsti, nebo aspoň 200 metrů před návěstidlem vzdálenostním. Podle potřeby může být vyzván telefonem i nejbližší strážník trati u těchto návěstidel, aby vlak zastavil třaskavkami.
- (<sup>3</sup>) Výhybkáři, jakož i strážníci trati u předvěsti, vjezdových nebo vzdálenostních návěstidel, jsou povinni i bez výzvy podporovati výpravčího při zjišťování stupně viditelnosti těchto návěstidel a v případě předchozích odst. (<sup>1</sup>) nebo (<sup>2</sup>) při nemožné vzájemné dohodě s výpravčím jednat samostatně co do kladení třaskavek po uvážení všech okolností včas po rozumu hořejších ustanovení; je-li nebezpečí v pro-

dlení, položí též v případě (2) třaskavky podle okolnosti i blíže.

(96) Všichni zaměstnanci, určení k tomu, aby osobně dávali u nepřenosných návěstidel ruční návěsti [čís. 164 d) a 3. příl.], jsou povinni vždy, kdy je třeba užívat návěsti pro tmu určených, vzít s sebou též třaskavky.

(97) Třaskavky je třeba položiti aspoň dvě, a to 15 až 20 m od sebe na pravou kolejnici ve směru jízdy; nesmí se však klásti na přejezdech (přechodech) a v blízkosti obytných budov.

(98) Třaskavky mají býti uschovány v suché místnosti, kde není žíravin ani kyselin. Třaskavky, přenášené zaměstnanci ve službě, musí býti v pouzdře a v něm vhodně utěsněny, není-li pouzdro již trvale upraveno tak, aby se třaskavky za chůze a pohybů neotřásaly. Třaskavky, atž v pouzdře nebo volné, nebud'tež nikdy vydány horku, slunečním paprskům nebo nárazům.

(99) Veškeré třaskavky bud'tež aspoň dvakrát do roka dobře prohlédnutý, aby se seznalo, zda se nepohybuje zápalná hmota, zda účinkují zpruhy dobře, zda není obal třaskavky porouchán atd. Vadné třaskavky bud'tež vyloučeny a zničeny.

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

### K A a B.

(101) Za překážku třeba zásadně pokládati i vlaky, vozíky a dreziny, dále části vlaků, zanechané na trati, jakož i vozidla, která ujela ze stanice nebo se oddělila od vlaku a byla zastavena na trati.

Podrobná prováděcí ustanovení o krytí těchto překážek, jakož i výjimky od hořejších pravidel, určují služební (dopravní) předpisy.

(102) Má-li jediný zaměstnanec krýti překážku na obě strany návěsti »Stůj«, učiní tak nejprve na té straně, odkud očekává vlak dříve a pak teprve s urychlením na straně druhé.

(103) Ustanovení A a B platí obdobně i pro zaměstnance staniční a pro vlakové mužstvo s tím doplněním, že výhybkář je povinen zastaviti odjízdějící vlak, neslyšel-li pro něj zvonkové návěsti nebo slyšel-li návěst pochybnou anebo nesprávnou (čís. 55).

### Návěst »Vlak se přetrhl«.

(104) Zpozoruje-li strážník trati nebo jiný zaměstnanec návěst 67 »Vlak se přetrhl«, nebo zjistí-li, že se oddělila na trati vozidla od vlaku anebo že chybí na konci vlaku prostřední koncová svítílna (deska), je povinen dáti vlaku návěst 67 »Vlak se přetrhl« (viz též čís. 71); návěst 17 »Stůj« nesmí dáti vyjma případ, uvedený v druhém odstavci čís. 70 d).

(105) 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 směrem opačným.

## III. Nepřenosná návěstidla.

(106) Rozeznáváme návěstidla:

a) mechanická,

b) kombinovaná, t. j. návěstidla s mechanickým stavením jednoho ramene a se světelným označením jízdních směrů,

c) světelna, t. j. návěstidla se světelným označením základní polohy i jízdních směrů.

Stožáry nepřenosných návěstidel a) a b) buděž opatřeny vpředu nátěrem barvy bílé, střídající se s barvou návěstidla v základní poloze (červenou, zelenou nebo modrou), vzadu nátěrem barvy šedé. Stožárová nepřenosná návěstidla c) jsou vpředu i vzadu natřena šedě.

### A. Předvěsti.

19 »Volno«.

Za dne.

U předvěstí a) plocha terče sklopena ve vodorovné poloze

(obraz 10.), u předvěstí c) bílé klidné nebo kmitavé světlo vstříc vlaku.

Za t m y.

Bílé klidné nebo kmitavé světlo vstříc vlaku. (Obraz 10.)

## 20 »Výstraha«. (Obraz 11.)

Za d n e.

U předvěstí a) obdélníkový nebo kruhový terč zelenou plochou s bílým okrajem, u předvěstí c) zelené světlo vstříc vlaku.

Za t m y.

Zelené světlo vstříc vlaku.

## B. Návěstidla oddílová, vjezdová, cestová a odjezdová.

### 21 »Volno« nebo »Volno směrem rovným«.

(U odjezdových návěstidel: »Volno« nebo »Volno na hlavní trať.«)

Za d n e.

U návěstidel a): jedno rameno napravo ve směru jízdy vlaku, zdviženo v úhlu 45°. (Obraz 12. a 13.)

U návěstidel b): jedno rameno napravo ve směru jízdy vlaku, zdviženo v úhlu 45°, a jedno bílé klidné nebo kmitavé světlo vstříc vlaku. (Obraz 16.)

U návěstidel c): jedno bílé klidné nebo kmitavé světlo vstříc vlaku. (Obraz 18.)

Za t m y.

Jedno bílé klidné nebo kmitavé světlo vstříc vlaku. (Obrazy 13., 16. a 18.)

### 22 »Volno do odbočky«.

(U odjezdových návěstidel: »Volno na první odbočující trať.«)

### Za d n e.

U návěstidel a): dvě ramena napravo ve směru jízdy vlaku, zdvižena v úhlu 45°. (**Obraz 14.**)

U návěstidel b): jedno rameno napravo ve směru jízdy vlaku, zdviženo v úhlu 45°, a dvě bílá klidná nebo kmitavá světla svisle pod sebou vstříc vlaku. (**Obraz 17.**)

U návěstidel c): dvě bílá klidná nebo kmitavá světla svisle pod sebou vstříc vlaku. (**Obraz 19.**)

### Za t m y.

Dvě bílá klidná nebo kmitavá světla svisle pod sebou vstříc vlaku. (**Obrazy 14., 17. a 19.**)

(107) Vjezd do druhé odbočky nebo odjezd na druhou odbočující trať vyjadřuje se na témže stožáru

u návěstidel a): za dne třemi rameny, zdviženými v úhlu 45°, za tmy třemi bílými klidnými nebo kmitavými světly (**obraz 15.**),

u návěstidel b): za dne jedním ramenem a třemi bílými klidnými nebo kmitavými světly, za tmy třemi bílými klidnými nebo kmitavými světly, a

u návěstidel c): třemi bílými klidnými nebo kmitavými světly. (**Obraz 20.**)

Světla jsou řáděna svisle pod sebou.

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

### 23 »Stůj«.

### Za d n e.

Rameno stožárového návěstidla a) a b) ve vodorovné poloze napravo ve směru jízdy (**obrazy 21. a 22.**), u návěstidel c) červené světlo vstříc vlaku. (**Obraz 23.**)

### Za t m y.

Červené světlo vstříc vlaku.

## C. Návěstidlo pro stálou návěst „Pomalu“ na trati.

### 24 »Pomalu«.

Za dne.

Rameno zeleno - bílé na návěštním stožáru napravo ve směru jízdy skloněno v úhlu 45°. Na bílé desce, umístěné na též stožáru, je černými číslicemi, 30 cm vysokými a 5 cm silnými, vyznačena dovolená rychlosť. (Obraz 24.)

Za tmy.

Zelené světlo vstříc vlaku; svítilna se zavěší na stožár přímo pod desku s číslicí.

## D. Seřadovací návěstidla.

### 25 »Posunování dovoleno«.

Za dne.

U návěstidel a): plocha čtvercového terče sklopěna do vodorovné polohy nebo obrácena ke kolejti. (Obraz 25.)

U návěstidel c): m d l e bílé klidné světlo podle potřeby proti jednomu nebo proti oběma směrům jízdy.

Za tmy.

M d l e bílé klidné světlo podle potřeby proti jednomu nebo proti oběma směrům jízdy. (Obraz 25.)

### 26 »Posunování zakázáno«.

Za dne.

U návěstidel a): čtvercový, na hrotu postavený terč m o d r o u plochou s bílým okrajem podle potřeby proti jednomu nebo proti oběma směrům jízdy. (Obraz 28.)

U návěstidel c): m o d r é světlo podle potřeby proti jednomu nebo proti oběma směrům jízdy.

Za tmy.

M o d r é světlo podle potřeby proti jednomu nebo proti oběma směrům jízdy. (Obraz 28.)

**27 »Neplatnost návěstidla«, t. j. některého nepřenosného návěstidla III A, B a D.**

Ležatý dřevěný kříž na návěštním rameni nebo na terči.  
**(Obrazy 31. až 33.)**

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

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

Návěstidla A a B mají platnost pro posun jen potud, že v poloze »Volno« zakazují, aby se posunovalo na kolejích, po kterých vlak pojede, jakož i směrem k jízdní cestě vlaku.

Návěstidla seřaďovací (D) neplatí pro vlakovou dopravu.  
(Výjimku viz v čís. 157 b.)

**(109)** Aby na souběžných drahách

a) návěst 23 »Stůj« návěstidel B,

b) návěst 24 »Pomalu« návěstidla C

nerušila vlakové dopravy na kolejích volných, budiž dávána pro tyto koleje

k a) návěst 21 »Volno« na přičné čáře k ose kolejové proti návěstidlu,

k b) návěst 15 »Volno« podle ustanovení čís. 85.

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

**(111)** Jakmile zpozoruje vlakové mužstvo nepřenosné návěstidlo v poloze »Stůj«, musí učiniti včas všechna opatření, aby mohlo zastaviti vlak ještě před návěstidlem.

Vlak, stojící před návěstidlem, které je v poloze »Stůj«, smíjeti dále, bud' až bylo návěstidlo postaveno na »Volno« nebo až vlak obdržel spolehlivou zprávu, že můžejeti dále. Vznikne-li nevysvětlitelný nebo nepřiměřený průtah, je třeba ihned vyhledati styk se zaměstnancem, návěstidlo obsluhujícím.

**(112)** Návěsti 22 »Volno do odbočky« se užívá jen u návěstidel, která jsou v závislosti na výměnách; v tomto případě užívá se jí též pro jízdy směrem »tak zvaným rovným«.

(113) Přestavují-li se výměny, závislé na návěstidlech, ústředně (na dálku), musí být zařízen závěr jízdních cest, který nelze zrušiti pouhým postavením návěstidla do polohy »Stůj«.

(114) Je-li ohrožena bezpečnost, musí být nepřenosná návěstidla přestavěna ihned z polohy pro dovolenou jízdu do polohy »Stůj« (»Výstraha«, »Posunování zakázáno«).

(115) *Ministerstvo dopravy určuje, kde je třeba na vedlejších (místních) drahách užívat návěstidel A, B a D.*

(116) Návěstidla A, B a D musí být ve služebnách, dotčených za tmy vlakovou dopravou, osvětlena včas a trvale plným počtem příslušných svítilek. Výjimky povoluje ředitelství podle zvláštních nařízení ministerstva dopravy.

### Předvěsti.

(117) Předvěsti musí být postaveny před všemi návěstidly vjezdovými, a je-li toho třeba, i před jinými návěstidly nepřenosnými (odjezdovými, oddílovými), a musí být na nich závislé. Výjimku viz v čís. 143.

(118) Předvěst budiž postavena na skutečnou brzdovou vzdálenost před příslušným návěstidlem hlavním.

(119) Před každou předvěstí stojí ve vzdálenosti zpravidla 1,5 m »u pozornovadlo«, t. j. bílá deska tvaru stojatého obdélníku se zeleným okrajem a se zelenými pruhy, vycházejícími ze všech čtyř rohů a tvořícími obraz dvou šípů, hrotem se dotýkajících.

(120) I. Předvěsti v j e z d o v ý c h návěstidel, z á v i s l ý c h n a v ý m ě n á c h (čís. 2)

(<sup>1</sup>) v poloze »Volno« oznamují, že příslušné vjezdové návěstidlo stojí pro vlak v poloze »Volno směrem rovným«,

(<sup>2</sup>) v poloze »Výstraha« připomínají vlaku nutnost snížení rychlosti, čehož je třeba proto, že

a) příslušné vjezdové návěstidlo je v poloze »Stůj«,  
nebo

b) že vjezd do stanice bude uskutečněn po výměnách odbočkou.

II. Předvěsti o d j e z d o v ý c h návěstidel, z á v i s l ý c h n a v ý m ě n á c h (čís. 2)

(<sup>1</sup>) v poloze »Volno« oznamují vlaku, že příslušné odjezdové návěstidlo stojí v poloze »Volno« a že je postavena ona jízdní cesta, při níž jsou všechny výměny pojízděny rovným směrem,

(<sup>2</sup>) v poloze »Výstraha« připomínají vlaku nutnost snížení rychlosti, čehož je třeba proto, že

a) příslušné odjezdové návěstidlo je v poloze »Stůj«, nebo

b) že odjezd ze stanice bude uskutečněn po výměnách odbočkou.

III. Předvěsti v j e z d o v ý c h a o d j e z d o v ý c h návěstidel, n e z á v i s l ý c h n a v ý m ě n á c h (čís. 2), jakož i předvěsti návěstidel oddílových, oznamují vlaku v poloze »Volno«, že příslušné hlavní návěstidlo stojí v poloze »Volno«; v poloze »Výstraha« připomínají vlaku nutnost snížení rychlosti, čehož je třeba proto, že příslušné hlavní návěstidlo je v poloze »Stůj«.

(121) 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 na vjezdovém návěstidle, závislém na výměnách, jakož i závislost předvěsti odjezdového návěstidla na výměnách, musí být mimoto upravena tak, aby se dala předvěst uvést do polohy »Volno« (návěst 19) jen při postavení oné jízdní cesty, při níž jsou všechny výměny pojízděny rovným směrem.

(122) Předvěsti mají býti viditelné z vlaku aspoň na vzdálenost 150 m.

(123) V základní poloze ukazují předvěsti návěst 20 »Výstraha«.

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

(124) Předvěst budiž postavena do polohy »Výstraha«, jakmile ji celý vlak minul.

(125) a) Je-li předvěst v poloze »Výstraha« (čís. 17 a 166), nutno jeti tak opatrně a takovou rychlostí, aby mohl býti vlak zastaven u příslušného hlavního návěstidla, kdyby ukazovalo »Stůj«.

b) Ukazuje-li však při postavení předvěsti v poloze »Výstraha« vjezdové návěstidlo, závislé na výměnách, dovolenou jízdu, smí vlak vjížděti do stanice nejvýše rychlostí, která je stanovena pro jízdu po výměnách proti hrotu do odbočky. Toto omezení vjezdové rychlosti se neuplatňuje jen tehdy, když vlakové mužstvo může zadané bez vší pochybnosti zjistiti, že vjezdové návěstidlo stojí v poloze »Volno směrem rovným«.

c) Ukazuje-li při postavení předvěsti v poloze »Výstraha« odjezdové návěstidlo dovolenou jízdu, smí vlak odjížděti ze stanice nejvýše rychlostí, která je stanovena pro jízdu po výměnách proti hrotu do odbočky.

(126) Se schválením ministerstva dopravy nemusí býti postaveny předvěsti na vedlejších (místních) drahách.

### Oddílová návěstidla.

(127) Oddílová návěstidla jsou postavena na začátku traťových oddílů, aby ukazovala, zda vlak smí nebo nesmí do nich vjeti.

(128) Oddílová návěstidla ukazují v základní poloze návěst 23 »Stůj«; není-li však hradlo nebo hláska dočasně (na př.

v noci) strážníkem obsazena, ukazují po tuto dobu návěst 21 »Volno«.

(129) Oddílové návěstidlo musí být postaveno zpět do polohy »Stůj«, jakmile strážník hradla nebo hlásky zjistil, že celý vlak je minul.

(130) Oddílová návěstidla mají být viditelná na skutečnou brzdovou vzdálenost.

(131) Nelze-li dosíci viditelnosti těchto návěstidel na skutečnou brzdovou vzdálenost, nutno před ně postaviti předvěsti.

### Vjezdová návěstidla.

(132) Návěstidel vjezdových (náv. 21 až 23) se užívá před stanicemi, odbočkami dráhy a nákladišti, jakož i před osobními zastávkami na dvoukolejných tratích s jednostranným nástupištěm a před křižovatkami drah v úrovni kolejové.

(133) Vjezdová návěstidla oznamují, zda vlak smí nebo nemí vjeti do stanice, do nákladiště nebo přes odbočku dráhy, podle zabezpečení jízd pak, zda je jízdní cesta postavena do stanice směrem rovným neb odbočným a přes odbočku na trať hlavní neb odbočnou; kromě toho oznamují též, zda smí být přejížděno určité místo v dotčených služebnách, které má být jimi kryto, což se vztahuje i na křižovatky v úrovni kolejové a na osobní zastávky na dvoukolejných tratích s jednostranným nástupištěm.

Pro každou železniční trať budiž postaveno zvláštní návěstidlo.

(134) Vjezdová návěstidla před stanicemi ukazují v základní poloze návěst 23 »Stůj«, a směří být postavena na »Volno« (návěst 21 nebo 22) 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.

(135) Není-li stanice za vlakové dopravy obsazena výpravčím vlaků, řídí se obsluha vjezdových návěstidel zvláštními předpisy.

(136) Návěstidlo vjezdové musí býti postaveno zpět do polohy »Stůj«:

a) ve stanicích s ústředně stavěnými neb ústředně uzávorenými výměnami, ať závislými nebo nezávislými na návěstidlech, když vlak minul všechny výměny, ležící za vjezdu v jízdní cestě, nebo když minul vjezdové návěstidlo a úplně zastavil;

b) ve stanicích s místně stavěnými a neuzávorenými výměnami, jakmile vjíždějící vlak minul úplně vjezdové návěstidlo, pokud jeho souvislost s traťovým zabezpečovacím zařízením nevyžaduje, nebo pokud není ředitelstvím z jiných příčin nařízeno (čís. 2), aby se postupovalo podle a).

Ustanovení a) platí též pro zpětné postavení stavěcí páky nebo řadiče do základní polohy u návěstidel, jež se stavějí působením vlaku samočinně na »Stůj«.

(137) Odbočky dráhy, jakož i vlečky (průmyslové kolejí) na širé trati, do nichž přímo vjíždějí celé vlaky, je třeba opatřiti vjezdovými návěstidly, jimiž se musí návěstiti každý směr jízdy.

Pro obsluhu těchto vjezdových návěstidel platí obdobně ustanovení čís. 134. a 136.

(138) Před vlečkami (průmyslovými kolejemi) a nákladišti, kde se vozy pouze odstavují, musí býti postavena pro jízdu na hlavní kolejí vjezdová návěstidla, jež jsou v závislosti na výměnách, výkolejkách atd.

Tato návěstidla, jakož i vjezdová návěstidla před osobními zastávkami na dvoukolejných tratích s jednostranným nástupištěm stojí v základní poloze »Volno« (návěst 21).

(139) U odboček a křižovatek drah v úrovni kolejové buďtež vjezdová návěstidla uvedena pro každý jízdní směr do takové vzájemné závislosti, aby se nedala postavit zároveň na »Volno« pro jízdy vlaků, vzájemně se ohrožující.

Základní polohu vjezdových návěstidel před křižovatkami v úrovni kolejové určuje ředitelství případ od případu.

(140) Vjezdová návěstidla s předvěstmi bud'tež postavena tak, aby vyhovovala místním poměrům, a to aspoň 200 m před místem, které má jimi býti kryto. Menší vzdálenost může povo-

liti jen ministerstvo dopravy. Vjezdová návěstidla mají být z vlaku viditelná na vzdálenost aspoň 200 m.

Místem, které má být kryto, rozumíme:

a) ve stanicích, nákladištích, na odbočkách dráhy, jakož i na vlečkách (průmyslových kolejích), odbočujících na širé trati, první pojížděnou výhybku, a to její hrot, je-li výměna pojížděna proti hrotu, nebo příslušný námezník, je-li pojížděna po hrotu;

b) v zastávkách začátek nástupiště;

c) na křižovatkách dráhy v úrovni kolejové střed křižovatky.

(141) Před stanicemi musí být vjezdová návěstidla s předvěstmi mimoto postavena aspoň 50 m před označníkem.

(142) Návěstidla vjezdová musí být opatřena bud' slyšitelným nebo viditelným, anebo obojím zařízením dozorčím, které oznamuje, zda je návěstidlo v poloze »Stůj«.

Slyšitelná zařízení dozorčí (zvonítka) bud'tež ve stanicích zapíata tak, aby zvonila, když je vjezdové návěstidlo v poloze »Stůj«.

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

Jsou-li stavěcí páky návěstidel, která výhybkář se svého stanoviště nevidí, poblíž dopravní úřadovny, je třeba opatřiti stanoviště výhybkářů viditelným nebo slyšitelným dozorčím zařízením, a je-li třeba, též dopravní úřadovnu dozorčím zařízením viditelným.

Svévolné vypětí slyšitelných zařízení dozorčích je zakázáno.

(143) Dovolují-li to místní a dopravní poměry, může být v případech podle čís. 137 až 139 upuštěno se schválením ministerstva dopravy od předvěstí k vjezdovým návěstidlům a na tratích s hradly i od vjezdových návěstidel vůbec; není-li postavena předvěst, pak musí být vjezdové návěstidlo postaveno

aspoň na skutečnou brzdovou vzdálenost před místem, které má býti kryto (čís. 140).

(144) *Ministerstvo dopravy nařizuje, zda mají býti postavena vjezdová návěstidla na vedlejších (místních) drahách.*

*Není-li tam před vjezdovým návěstidlem předvěsti (čís. 126), musí býti vjezdové návěstidlo postaveno ve skutečné brzdové vzdálenosti před místem, které má býti kryto, avšak vždy aspoň na takovou vzdálenost, aby byl označník uprostřed mezi návěstidlem a krajní vjezdovou výměnou staniční (čís. 140 a).*

### Cestová návěstidla.

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

Závislost musí býti upravena tak, aby se dalo postaviti návěstidlo vjezdové neb odjezdové do polohy »Volno« jen při poloze návěstidla cestového na »Volno«.

(146) Cestová návěstidla ukazují v základní poloze návěst 23 »Stůj«.

### Odjezdová návěstidla.

(147) 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 trať.

(148) Ve stanici budiž postaveno tolik odjezdových návěstidel, kolik je odjezdových kolejí nebo skupin odjezdových kolejí. Každé odjezdové návěstidlo musí mít za dne tolik ramen nebo světel a za tmy tolik světel, kolik je možných odjezdů z příslušné kolejí nebo ze skupiny kolejí na jednotlivé trati, které ze stanice vycházejí (čís. 2).

(149) Návěstidla odjezdová buďtež postavena tak, aby je vlakové mužstvo mohlo včas zpozorovati.

(150) Odjezdové návěstidlo ukazuje v základní poloze ná-

věst 23 »Stůj« a smí býti uvedeno do polohy »Volno« buď výpravčím vlaků, nebo na jeho rozkaz jiným oprávněným zaměstnancem, vždy však bez zřetele na uvolnění návěstidla až krátce před odjezdem vlaku, u projíždějících vlaků pak zpravidla před uvolněním návěstidla vjezdového.

(151) Návěstidlo odjezdové musí býti postaveno zpět do polohy »Stůj«:

a) ve stanicích s ústředně stavěnými neb ústředně uzávorenými výměnami, ať závislými nebo nezávislými na návěstidlech, když vlak minul všechny výměny, ležící za odjezdu v jízdní cestě;

b) ve stanicích s místně stavěnými a neuzávorenými výměnami, jakmile odjíždějící vlak minul úplně odjezdové návěstidlo.

Ustanovení a) platí též pro zpětné postavení stavěcí páky nebo řadiče do základní polohy u návěstidel, jež se stavějí působením vlaku samočinně na »Stůj«.

(152) Není-li stanice za vlakové dopravy obsazena výpravčím vlaků, řídí se obsluha odjezdových návěstidel zvláštnimi předpisy.

#### Návěstidlo pro stálou návěst »Pomalu«.

(153) Návěstidla pro stálou návěst »Pomalu« označují místa na trati, na nichž vlaky musí stále jezdit zmenšenou rychlostí, jakož i rychlosť na těchto místech dovolenou.

(154) Návěstidla pro stálou návěst »Pomalu« buďtež postavena zpravidla ve vzdálenosti 500 m — *na vedlejších (místních) drahách* 300 m — před místem, na němž vlak májeti zmenšenou rychlosť. Větší vzdálenosti jsou dovoleny tehdy, když toho vyžadují zvláštní poměry. Návěst »Pomalu« tohoto návěstidla musí býti viditelná na vzdálenost aspoň 100 m.

(155) *Na vedlejších (místních) drahách není třeba návěst »Pomalu« tohoto návěstidla za tmy osvětlovati na tratích, na nichž nejezdí vlaky rychlosť větší než 50 km za hod., pokud nejde o pomalou jízdu rychlosť menší než 20 km za hod.*

## **Seřaďovací návěstidla.**

**(156)** Seřaďovací návěstidla oznamují, zda se smí nebo nesmí posunovati na kolejích, pro které platí. V základní poloze ukazují návěst 26 »Posunování zakázáno«.

Ředitelství určují, pro které kolejje a v kterém směru plati návěstidla seřaďovací (čís. 2).

**(157)** Užívá se jich též

a) na točnicích, na jejichž postavení musí být závislá (**obrazy 27. a 30.**), a na kolejích, opatřených výkolejkami (zábranami (**obrazy 26. a 29.**), kde v postavení »Posunování zakázáno« označují místo, přes které se nesmí posunovati,

b) před stanicemi na vlečkách jako místních návěstidel (**obrazy 25. a 28.**), platných též pro vlaky (čís. 18),

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) podle potřeby k označení místa, kde mají stroje, jedoucí z výtopny nebo do výtopny, vyčkat převzetí staničními nebo výtopenskými zaměstnanci a pod. (čís. 2).

**(158)** Ředitelství určují, zda nemusí být návěstidla podle 157 a), c) a d) osvětlena (čís. 2).

## **Zadní světla nepřenosných návěstidel.**

**(159)** Je-li třeba, aby u návěstidel, uvedených pod A a B, bylo viděti i ze zadu, že světla návěštních svítilem svítí, opatří se zadní stěna všech svítilem malým kruhovým výřezem (hvězdové světlo). Tohoto opatření není třeba, vidí-li výpravčí nebo výhybkář anebo strážník trati atd. návěstidlo zpředu nebo nevidí-li je vůbec.

**(160)** 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) m dle bílé světlo, v poloze »Volno« světlo h věz dové (čís. 159). Plné mdle bílé světlo je předepsáno jen tehdy, vidí-li výpravčí nebo výhybkář vjezdové návěstidlo ze zadu. Není ho

však potřebí, je-li návěstidlo závislé na výměnách, je-li pod hradlovým závěrem anebo obsluhuje-li je výpravčí sám.

Výjimky určuje ředitelství.

### Postup

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

(161) Nejsou-li návěstidla, uvedená pod A, B a D [netýká se návěstidel podle čís. 157 a), c), d)], ještě v činnosti, nebo byla vzata z činnosti, buďtež jako neplatná opatřena na přední straně návěstí 27, t. j. dřevěným křížem v ležaté poloze, složeným ze dvou latěk, zkřížených v pravém úhlu a přesahujících znatelně rameno, terč nebo tvarovou část světelného návěstidla. Návěstidla, uvedená pod A, označí se touto návěstí v poloze »Výstraha«, návěstidla, uvedená pod B, v poloze »Stůj« a návěstidla, uvedená pod D, v poloze »Posunování zakázáno«.

Tato návěstidla smějí být vzata z činnosti jen na rozkaz ředitelství.

Neplatná návěstidla se za tmy neosvětlují.

(162) Je-li nutné pro neobsazení stanic výpravčími vlaků v určité denní době, aby se předvěsti k o d j e z d o v ý m návěstidlům a návěstidla B (D v případě čís. 157 b) neobsluhovala, prohlásí je ředitelství pro tuto dobu za neplatná s přesným časovým vymezením období jich neplatnosti a označují se pak rovněž návěstí 27. Ležatý dřevěný kříž smí být na návěstidlo připevněn a s něho sňat jen na rozkaz výpravčího vlaků.

Předvěsti k neplatným v j e z d o v ý m návěstidlům zůstanou však v poloze »Výstraha«, za tmy se osvětlují a pak upozorní vlakové mužstvo jen na to, že se vlak bliží ke stanici, neobsazené výpravčím vlaků.

S pravidelnou obsluhou návěstidel smí být započato až tehdy, když bylo vlakové mužstvo z p o ž d ě n ē h o vlaku, zpravené ještě podle čís. 163, dříve uvědoměno ústně a Obecným rozkazem, že návěstidla již platí.

Pro vlaky zpozděné, které se blíží k předvěsti vjezdového návěstidla v poloze »Výstraha« až po uplynutí doby neplatnosti

návěstidel, uplatňuje se v plném rozsahu ustanovení čís. 125, i když nebylo vlakové mužstvo zpraveno, že návěstidla již platí.

(163) Vlakové mužstvo budiž vždy zpraveno o neplatnosti návěstidel A a B (D jen v případě čís. 157 b) ústně a Obecným rozkazem již ve stanici výchozí nebo disposiční a v případě podle čís. 162 též s přesným časovým vymezením o b d o b í j i c h n e p l a t n o s t i .

(164) a) Porouchá nebo neobsluhuje-li se výjimečně některé z platných návěstidel A, B a D, zůstane za tmy osvětleno, avšak neopatřuje se návěstí 27.

Za poruchu (viz 3. přílohu, případ 1) je třeba též považovati u návěstidel s kmitavým světlem selhání kmitače a u návěstidel kombinovaných a světelních jejich neosvětlení za dne i za tmy; u předvěsti pak zrušení její závislosti podle čís. 121 - II.

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

c) Jsou-li návěstidla B porouchána nebo za tmy neosvětlena, anebo když se výjimečně neobsluhují, nutno dávat u nich ve dne i za tmy návěsti ručními návěstidly.

U předvěstí, jež jsou porouchány, nebo jež nelze pro poruchu za tmy osvětliti, anebo když se výjimečně neobsluhují a zůstávají proto v poloze »Výstraha«, nedávají se ruční návěsti, vyjma v případě podle čís. 303 B) - a).

U návěstidel D, vyjímaje ona, jež jako návěstidla místní platí i pro vlaky (čís. 157 b), nedávají se ruční návěsti.

Podrobná ustanovení a výjimky viz v 3. příloze.

d) O všech hořejších mimořádnostech je nutné v zájmu udelení 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. Stanice, která byla vyzvána, aby vlak o tom zpravila, je povinna ohlásiti oznamující stanici, že vlak byl skutečně zpraven. Nedošlo-li toto oznámení ani po upomenutí, musí stanice míti za to, že vlak zpraven nebyl a jedná pak podle 3. přílohy.

Bylo-li vlakové mužstvo zpraveno ústně a Obecným rozkazem, že návěstidlo je poroucháno, nebo za tmy neosvětleno, ne-

bo že se určité návěstidlo výjimečně neobsluhuje, a že je třeba se řídit ručními návěstmi, nemusí vlak u hlavního návěstidla zastavit, stojí-li u návěstidla zaměstnanec a dává-li ruční návěst 15 a - 3 nebo 15 b - 2 »Volno«.

e) O poruše, neosvětlení nebo neplatnosti návěstidel D nutno v příslušné stanici zpraviti vhodným způsobem zaměstnance, kteří jsou na posunu zúčastněni, načež se posunuje podle pravidel, platných pro stanice, v nichž se řádovacích návěstidel není.

(165) Nebylo-li vlakové mužstvo zpraveno, že vjezdové, cestové, odjezdové nebo oddilové 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«.

(166) 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, nutno jeti tak, jako když je v poloze »Výstraha« (čís. 125).

## E. Výměnová návěstidla.

### 28 »Poloha výměny pro jízdu směrem rovným.«

U výměn úplně zabezpečených nebo spolehlivě uzamčených: stojatý bílý obdélník proti oběma jízdním směrům (**obrazy 34. a 36.**);

u výměn neúplně zabezpečených nebo spolehlivě neuzamčených: pro jízdu proti hrotu stojatý obdélník zelený (**obraz 35.**), pro jízdu po hrotu stojatý obdélník bílý (**obraz 36.**).

Které výměny je třeba pokládati za úplně zabezpečené a které za spolehlivě uzamčené, určují dopravní předpisy.

### 29 »Poloha výměny do odbočky.«

a) Pro jízdu proti hrotu: bílý šíp v černém poli; hrot šípu označuje směr, jímž kolej odbočuje. (**Obraz 37.**)

b) Pro jízdu po hrotu: souměrný bílý obrazec v černém poli. (**Obraz 38.**)

c) Pro jízdu po hrotu na výměnách výhybky k obou stranám nebo symetrických: bílý obdélník v černém poli, směřující v úhlopříčce z dolního levého do horního pravého rohu, označuje směr jízdy zleva, z dolního pravého do horního levého rohu pak směr jízdy zprava. (Obraz 39.)

**30 »Poloha výměny anglické výhybky o jednom přestavovadle ve směrech rovných.«**

U výměn úplně zabezpečených nebo spolehlivě uzamčených stojatý bílý obdélník proti oběma jízdním směrům (jako na obraze 34. a 36.);

u výměn neúplně zabezpečených nebo spolehlivě neuzamčených stojatý zelený obdélník proti oběma jízdním směrům. (Obraz 40.)

**31 »Poloha výměny anglické výhybky o jednom přestavovadle do obou odboček.«**

Bílý dvojitý šíp v černém poli proti oběma jízdním směrům. (Obraz 41.)

**32 »Poloha výměny anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu rovným směrem hlavním.«**

Stojatý bílý obdélník v černém poli. (Obraz 42.)

**33 »Poloha výměny anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu rovným směrem vedlejším.«**

Černý ležatý kříž v bílém poli. (Obraz 43.)

**34 »Poloha výměny anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky vlevo.«**

Černý šíp hrotom nalevo v bílém poli. (Obraz 44.)

**35 »Poloha výměny anglické výhybky o dvou přestavovadlech pro jízdu do odbočky vpravo.«**

Černý šíp hrotom napravo v bílém poli. (Obraz 45.)

**(167) Návěstidla u výměn anglických výhybek mohou mít i u návěstí 33 až 35 též bílé obrazce v černém poli.**

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

(169) Návěstí 28, 30, 32 a 33 budiž označena jízda na kolej rovnou, návěstí 29, 31, 34 a 35 pak jízda do odbočky.

(170) U symetrických a oboustranných výhybek budiž označen každý z obou směrů pro jízdu proti hrotu návěstí 29 a), pro jízdu po hrotu návěstí 29 c).

(171) Návěsti 32 se užívá pro onen z obou rovných směrů, který je rovnoběžný se směrem hlavní koleje ve stanici, anebo který byl v pochybných případech zvláště určen.

(172) Které výměny musí být opatřeny návěstními tělesy osvětlovatelnými a které jen denními návěstními terči, jakož i které výměny netřeba návěstními tělesy vůbec opatřovati, určují dopravní předpisy.

(173) *Na vedlejších (místních) drahách stačí návěstní tělesa bez svítilem; které výměny nutno opatřiti osvětlovatelnými tělesy, určuje ředitelství.*

## F. Návěstidlo na vodním jeřábu.

### 36 »Návěst na vodním jeřábu«

- a) s otáčivým ramenem (**obraz 46.**),
- b) bez otáčivého ramene (**obraz 47.**).

Z a d n e.

K a) a b). Žádná zvláštní návěst.

Z a t m y.

Čtyřstěnná svítilna 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.

(174) Účel osvětlování vodních jeřábů je dvojí:

a) označiti místo, kde jeřáb stojí a

b) ukazovati, zda není otáčivé rameno jeřábu ze základní polohy vychýleno a netvoří tak překážku.

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

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

(176) 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 pozorovat na žádoucí vzdálenost.

## G. Návěstidlo na kolejové váze.

37 a) »Váha spuštěna«.

(Pohyb vozidel přes váhu dovolen.)

Ramena dvoukřídlového návěstidla šikmo nahoru. (Obraz 48.)

37 b) »Váha zdvižena«.

(Pohyb vozidel na váhu a u váhy zakázán.)

Ramena dvoukřídlového návěstidla ve vodorovné poloze. (Obraz 49.)

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

(178) Návěsti 37 a) a 37 b) se za tmy neosvětlují.

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

38 a) »Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci počíná«.

Černý šíp v bílém poli hrotem nahoru. (Obraz 50.)

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

**38 b)** »Označení místa na trati, kde postrkový stroj práci končí.«

Černý šíp v bílém poli hrotem dolů. (**Obraz 51.**)

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

(179) Návěsti 38 a) a 38 b) se neosvětlují.

## IV. Návěstidla na vozidlech.

### A. Návěstidla na vlacích.

**39** »Označení začátku vlaku na dráze jednokolejně.«

»Označení začátku vlaku na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po správné kolejti.«

Zadne.

Žádná zvláštní návěst. (**Obraz 52.**)

Zatmy.

Dvě svítily s bílým světlem. (**Obraz 53.**)

**40** »Označení začátku vlaku na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po nesprávné kolejti.«

Zadne.

Červený terč. (**Obraz 54.**)

Zatmy.

Dvě svítily s červeným světlem. (**Obraz 55.**)

**41** »Označení začátku vlaku na trati dvou souběžných drah, prohlášené za trať druhou.«

Zadne.

Návěst 39 nebo 40.

### Z a t m y.

Levá svítilna ve směru jízdy, svítící světlem z e l e n ý m, pravá světlem

- a) b í l ý m na dráze jednokolejně a na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po kolejí správné (**obraz 56.**),
- b) č e r v e n ý m na dráze dvoukolejně, jede-li vlak po kolejí nesprávné (**obraz 57.**).

### 42 »Označení konce vlaku na dráze jednokolejně i dvoukolejně«.

#### Z a d n e.

Uprostřed zadní stěny posledního vozidla a na obou jeho podélných stranách po jedné svítilně; postranní svítilny jsou výše nebo níže než svítilna prostřední. (**Obraz 58.**)

#### Z a t m y.

Uprostřed zadní stěny posledního vozidla jedna svítilna se světlem č e r v e n ý m a výše nebo níže na obou podélných stranách po jedné svítilně, svítící dozadu světlem č e r v e n ý m (**obraz 60.**) a dopředu světlem b í l ý m.

### 43 »Označení konce vlaku na jednokolejně nebo dvoukolejně trati dvou souběžných drah, prohlášené za trať druhou«.

#### Z a d n e.

Návěst 42.

#### Z a t m y.

Uprostřed zadní stěny posledního vozidla jedna svítilna se světlem č e r v e n ý m a výše nebo níže na podélných stranách vozu napravo svítilna, svítící dozadu světlem b í l ý m a nalevo svítilna, svítící dozadu světlem č e r v e n ý m (**obraz 61.**). Obě postranní svítilny ukazují dopředu světlo b í l é.

### 44 »Označení konce vlaku, oznamující, že pojede mimořádný vlak týmž směrem«.

#### Z a d n e.

Kromě návěsti 42 nebo 43 ještě na zadní stěně posledního

vozidla červený terč, nebo kruhový povlak s nátěrem bílých a červených kruhových výsečí na levém nárazníku (1. příloha, pozn. 15). (**Obraz 62.**)

#### Z a t m y.

Levá postranní svítilna koncové návěsti ukazuje dozadu zelené světlo. (**Obrazy 63. a 64.**)

**45 »Označení konce vlaku, oznamující, že pojede mimořádný vlak směrem opačným«.**

#### Z a d n e.

Kromě návěsti 42 nebo 43 ještě dva červené terče na zadní stěně posledního vozidla, nebo kruhové povlaky s nátěrem bílých a červených kruhových výsečí na obou náraznících (1. příloha, pozn. 15). (**Obraz 65.**)

#### Z a t m y.

Levá postranní svítilna koncové návěsti ukazuje dozadu bílé světlo. (**Obrazy 66. a 67.**)

**46 »Návěst na stroji postrkovém«.**

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

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

(180) Návěsti 46 se užívá i na stroji k službě pohotovém, přivěšeném na konci vlaku.

### **Podrobná ustanovení o označení začátku a konce vlaků.**

(181) a) Není-li třeba se obávat mlhy, je možno užít u vlaků, které jezdí jen za dne, místo koncových svítilem obdélníkových koncových desek o velikosti návěstních svítilem, z nichž postranní desky jsou opatřeny červenobílým obrazcem na obou stranách, prostřední deska však jen na jedné straně. (**Obraz 59.**)

b) Postranní svítily (deskы) mohou být výjimečně na předposledním voze, nelze-li je upevniti na posledním voze.

(182) Stroje, jedoucí samotny, musí mítí vpředu návěsti, předepsané pro vlaky, vzadu dvě svítily, jež za tmy svítí světlem červeným, a to jednu uprostřed zadní stěny a druhou výše nebo níže na jeho podélné straně, na straně strojvedoucího. Výjimky povoluje ministerstvo dopravy (viz též čís. 202).

(183) *Na vedlejších (místních) drahách označuje se konec vlaku jen dvěma svítily nebo deskami (výjimky v čísle 186, 187 a 191) a to uprostřed zadní stěny posledního vozidla a na podélné straně, na straně strojvedoucího.*

(184) Ustanovení čís. 183 platí i pro označení konce vlaků, které jezdí na hlavních i vedlejších (místních) drahách na vlečky, jež odbočují ve stanici.

(185) Pokud jsou u vlaků (strojů) předepsány vzadu jen dvě svítily, užívá se pro návěsti 44 a 45 za tmy svítily, umístěné na příslušné podélné straně vozidla.

(186) *Jedou-li stroje na vedlejší (místní) dráze samotny a není-li potřebí jimi ohlašovati jízdu mimořádného vlaku návěsti 44 nebo 45, stačí, mají-li vzadu jednu svítilnu se světlem červeným.*

(187) Jde-li o jízdu na trati dvou souběžných drah, prohlášené za trať druhou, mají samotné stroje na hlavních i vedlejších (místních) drahách, jakož i vlaky na vedlejších (místních) drahách, nejen vpředu, nýbrž i vzadu návěsti, předepsané pro vlaky na hlavních drahách.

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

(189) Pracovní vlak na vyloučené kolejí dvoukolejně dráhy musí mítí za tmy na začátku jedno a na konci tři bílá světla, aby nerušil jízdy vlaků na volné kolejí.

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

(191) Začátek motorových vlaků se označuje návěstmi 39, 40 a 41. Konec motorových vlaků (motorových vozů s »připoj-

nými« vozy i bez nich) označuje se na hlavních a *vedlejších (místních)* drahách návěstmi 42 a 43 s tou výjimkou, že boční svítily nemusí vrhati bílé světlo dopředu, je-li i poslední vůz průběžně brzděn a je-li kontrola osvětlení konce vlaku zaručena jiným zařízením. Za koncovou svítily pokládají se i svítily posíční (P, Z), jsou-li zařízeny pro osvětlení červeným světlem.

Jsou-li k motorovému vlaku přivěšeny jiné než »připojené« vozy, jakož i ve všech případech, kdy nelze pro poruchu užiti elektrických návěstních svítilek, třeba označiti konec vlaku týmiž svítilymi jako u vlaků parních.

### **Obecná ustanovení o návěstidlech na vlacích.**

(192) Návěsti 41 a 43, určených pro souběžné dráhy, budiž užívány tehdy, běží-li obě dráhy vedle sebe od stanice ke stanici. Ředitelství může prohlásiti trať za souběžnou, i když nevyhovuje tomuto ustanovení. Souběžné dráhy, na nichž se užívá shora uvedených návěstí, oznamuje ředitelství (čís. 2).

(193) Mění-li vlak směr jízdy, bud'tež změněny návěsti na začátku a na konci vlaku pro nový směr jízdy, není-li nebezpečí v prodlení.

(194) Vlaky pracovní a vlečkové, které jedou při dvoukolejném provozu po nesprávné kolejí, jakož i vlaky, jež se vraťejí při dvoukolejném provozu po nesprávné kolejí s tratí do stanice, musí míti za tmy vpředu světla červená a vzadu světla bílá v předepsaném počtu.

(195) Mimořádné vlaky (čís. 11) ohlašují se zaměstnancům návěstmi na vlacích. K tomu se užívá zpravidla vlaku, který jede stejným směrem přímo před vlakem, jenž má býti ohlášen. Výjimečně smí se též užít vlaku směru opačného (čís. 20).

(196) Rychlíků a spěšných vlaků budiž užíváno jen pro ohlašování přímo následujících mimořádných rychlíků nebo spěšných vlaků.

(197) Motorových drezin a motorových vozíků, i když jedou jako vlaky, se neužívá k návěštění mimořádných vlaků.

(198) Návěstmi 44 a 45 se neohlašují vlaky, jedoucí ze stanice jen na určité místo trati.

(199) Mimořádný vlak, který nebylo lze ohlásiti návěstí 44 nebo 45, musí býti zpraven Obecným rozkazem, že jede bez předchozího ohlášení těmito návěstmi a mezi kterými stanicemi. [Viz též čís. 208 h<sup>(5)</sup>.]

(200) Vlaků s postrkovým strojem, který se vrací s trati, nebudiž za dne užíváno k ohlašování mimořádných vlaků návěstmi 44 a 45 mezi oněmi dvěma sousedními stanicemi, mezi nimiž leží místo, odkud se postrkový stroj vrací.

K ohlašování mimořádných vlaků návěstmi 44 nebo 45 v tomto úseku je potřebí užiti vlaků jiných.

(201) Výpravčí vlaků jsou povinni se přesvědčiti, zda vlak, který má návěstiti vlak mimořádný, má skutečně předepsanou návěst. Musí nařídit, aby tato návěst byla sňata s vlaku, který předjíždí ve stanici jiné vlaky, a aby byla zase umístěna na vlaku, který odjíždí ze stanice přímo před mimořádným vlakem, jenž má býti návěštěn.

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

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

(203) a) Setkaji-li se vlaky za tmy ve stanici křižováním, předjízděním nebo dostížením, bud'tež všecka světla č e r v e n á a z e l e n á, svítící vstříc vjíždějícímu vlaku, p r o m ě n ē n a v b í l á, jestliže by jej rušila v jízdě, a není-li vlak, stojící ve stanici, překážkou vlaku právě vjíždějícímu.

Nelze-li u motorových vozů provésti záměnu světla též na prostřední koncové svítilně, která je umístěna nahoře, je třeba zhasnouti nejen světlo této svítily, nýbrž i světlo jedné z bočních návěstních svítilem; červené (zelené) světlo druhé koncové svítily se zamění na světlo bílé.

Záměny světel musí provésti průvodčí vlaku (návěstník), na strojích strojní mužstvo, a to p r i p r a v i d e l n ē m k r i-

žování nebo předjízdění (dostižení) bez zvláštního rozkazu, při nepravidelném setkání, jakož i při setkání vlaků přípojných ve stanici přípojné, na rozkaz výpravčího vlaků, který jej dává přímo nebo prostřednictvím jiného zaměstnance.

b) Musí-li být vlak za tmy přestaven na nesprávnou kolej, aby mimo stanici byl předjet jiným vlakem, smí zaměnit červená světla koncové návěsti v bílá teprve tehdy, když vjel úplně na nesprávnou kolej. Krátce před zpětnou jízdou vlaku do stanice buďtež zadní bílá světla proměněna zase v červená.

(204) 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, užiti za tmy pro bílá světla jen ztlumeného osvětlení reflektorů.

(205) Zhasnou-li obě přední světla na začátku vlaku, musí strojvedoucí ihned zastaviti a dáti je rozsvítiti; u vlaků sunutých jedná podobně průvodčí na prvním voze (čís. 901).

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. Mezilehle stanice a pokud možno i strážníky trati zpraví výpravčí o tom, že vlak jede jen s jedním světlem na začátku vlaku.

## B. Návěstidla na stroji seřadovacím, na vozících a drezinách (kolech) a návěstidla pro výkony poštovní.

### 47 a) »Návěst pro stroj seřadovací.«

Z a d n e.

Žádná zvláštní návěst.

Z a t m y.

Vpředu i vzadu po jedné svítivně s modrým světlem. (Obraz 68.)

### 47 b) »Návěst pro stroje (motorové vozy), jedoucí z výtopny k vlaku nebo od vlaku do výtopny.«

Z a d n e.

Žádná zvláštní návěst.

Z a t m y.

Vpředu i vzadu po jedné svítile s bílým světlem. (Obraz 69.)

**48 »Návěst na vozících a drezinách (kolech).**

Z a d n e.

Žádná zvláštní návěst.

Vozíky, naložené snadno vybuchujícími látkami výbušnými a snadno vybuchující munici, je třeba označiti černým praporkem.

Z a t m y.

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

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

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

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

(206) Záměnu světel na vozících a drezinách (kolech), setkají-li se s vlaky [čís. 203 a)], nařizuje výpravčí vlaků.

**49 »Návěsti pro výkony poštovní«.**

Z a d n e.

Modrý praporek na podélné straně poštovního vozu.

Z a t m y.

Trojsvitná svítile s modrým světlem na podélné straně poštovního vozu.

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

b) Na vedlejších (místních) drahách se této návěsti neuzívá.

## V. Návěsti vlakového mužstva a návěsti zaměstnanců při posunu.

### A. Návěsti strojního mužstva,

dávané parní píšťalou nebo jiným zařízením, které ji nahrazuje.

50 a) »Pozor«.

Dlouhý zvuk



50 b) »Výstražná návěst«.

Střídavě vysoké a nízké zvuky



51 a) »Zabrzděte úplně«.

Tři krátké zvuky rychle za sebou



51 b) »Zastavte všemi prostředky«.

Krátké zvuky rychle za sebou, dávané nepřetržitě



52     »Přitáhněte brzdy mírně«.

Krátký zvuk



53     »Povolte brzdy úplně«.

Jeden dlouhý a dva krátké zvuky



54     »Povolte brzdy mírně«.

Jeden dlouhý a jeden krátký zvuk



55 a) »Svolávání traťových zaměstnanců«.

Skupina dlouhého, krátkého a dlouhého zvuku, několikrát opakovaná



**55 b) »Kryjte vlak«.**

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



**55 c) »Svolávání záchranného sboru«.**

Skupina tří krátkých a jednoho dlouhého zvuku, několikrát opakovaná



**55 d) »Požární poplach«.**

Aspoň minutu trvající zvuk, podle potřeby několikrát opakovaný



## B. Návěsti průvodčích vlaků.

**56 »Nastupte na místa«.**

Mírně dlouhý zvuk na píšťalku



**57 »Pohotovi k odjezdu«.**

Z a d n e.

Zdvížení návěstního praporku nebo paže.

Z a t m y.

Zdvížení návěstní svítily se světlem bílým.

**58 »Odjezd«.**

Dlouhý zvuk na trubku



**59 »Pozor«.**

Zatažení za návěstní provazec, čímž zapískne parní píšťala.

## **60 »Stůj«.**

Z a d n e.

Průvodčí, obrácen čelem k přijízdějícímu vlaku, drží rozvinutý praporek paží, upaženou (vodorovně) kolmo ke kolejí. (Obraz 70.)

Z a t m y.

Č e r v e n é světlo vstříc vlaku.

## **C. Návěsti zaměstnanců při posunu.**

### **61 »Vpřed«.**

Dlouhý zvuk na píšťalku,

mimoto:

Z a d n e.

Návěstní praporek se zdvihá a pouští svisle. (Obraz 71.)

Z a t m y.

Návěstní svítilna s bílým světlem se zdvihá a spouští svisle. (Obraz 72.)

### **62 »Vzad«.**

Dva mírně dlouhé zvuky na píšťalku,

mimoto:

Z a d n e.

Mávání návěstním praporkem vodorovně v dlouhých tazích sem a tam. (Obraz 73.)

Z a t m y.

Mávání návěstní svítelnou s bílým světlem vodorovně v dlouhých tazích sem a tam. (Obraz 74.)

### **63 »Stlačit«.**

Dva krátké zvuky na píšťalku, rychle za sebou,



mimoto:

Z a d n e.

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

Z a t m y.

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

**64 »Odraz«.**

Jeden krátký a jeden dlouhý zvuk na píšťalku,



mimoto:

praporkem nebo svítilnou se rychle dává návěst 61 »Vpřed« nebo 62 »Vzad«.

**D. Návěsti průvodčích vlaků a návěsti zaměstnanců při posunu.**

**65 »Pomalu«.**

Několik dlouhých zvuků na píšťalku,

mimoto:

Z a d n e.

Návěštní praporek se drží klidně paží skloněnou šikmo dolů.  
**(Obraz 75.)**

Z a t m y.

Návěštní svítilna se světlem bílým se drží ve výši.  
**(Obraz 76.)**

**66 »Stůj«.**

Několik krátkých zvuků na píšťalku nebo na trubku,



mimoto:

Z a d n e

Krouží se rozvinutým návěštním praporkem. **(Obraz 77.)**

Z a t m y.

Krouží se návěštní svítilnou s bílým světlem. **(Obraz 78.)**

**67 »Vlak se přetrhl«.**

a) Ve staničním obvodě se vícekráté opakuje střídavě dlouhý a krátký zvuk na píšťalku nebo na trubku.

**b) Na trati se vícekráte opakuje střídavě dlouhý a krátký**

zvuk na píšťalku nebo na trubku a mimo to se zdvihá a spouští svisle za dne praporek a za tmy svítílna s bílým světlem.

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

(208) Strojvedoucí je povinen dáti návěst 50 a) »Pozor« vždy, když je toho třeba z důvodů bezpečnostních, zvláště:

a) před stanicí, a to před předvěstí a vzdálenostním návěstidlem; kde není předvěsti, pak před návěstidly vjezdovými, dále před návěstidly seřadovacími, která jako místní návěstidla na vlečkách před stanicemi platí i pro vlaky, jakož i před návěstidly směrovými, která nahrazují návěstidla vzdálenostní. Toto zapísknutí má být krátké a tlumené, slyšitelné jen vlakvedoucímu.

Nedá-li strojvedoucí tuto návěst při poloze předvěsti »Výstraha«, uvede vlakvedoucí parní píšťalu v činnost zatažením za návěštní provazec (návěst 59);

b) po zastavení u vjezdového (vzdálenostního) návěstidla za omezeného rozhledu do stanice pro upozornění staničních zaměstnanců na toto zastavení;

c) dříve, než uvede stroj (motorový vůz) do pohybu v krytých prostorách výtropských anebo než vjede na točnici;

d) na výstrahu osobám, které jsou v koleji nebo blízko kolejí, jakož i za vjezdu vlaku s přepravou osob do služebny, v níž je stanoven pobyt jen podle potřeby pro vystupování a nastupování cestujících;

e) při vjezdu do tunelu, jakož i častěji za jízdy tunelem, jímž není průhledu;

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

g) zpozoruje-li strojvedoucí, že se vlak přetrhl, nebo postřehne-li návěst 67 »Vlak se přetrhl«;

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

- (<sup>1</sup>) u každého vlaku, který jede s náskokem anebo se vrací před pravidelným odjezdem s trati,
- (<sup>2</sup>) u pracovního vlaku, který jede na vyloučené kolejí,
- (<sup>3</sup>) u vlaku, který nemohl být návěštěn zvonkovou návěstí,
- (<sup>4</sup>) u vlaku, který jede po nesprávné kolejí ať předvídaně nebo nepředvídaně,
- (<sup>5</sup>) u mimořádného vlaku, který nemohl být ohlášen zaměstnancům na trati telefonicky (písemně) anebo návěstmi 44 nebo 45;

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

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

k) ve všech případech, kdy je tak zvláště nařízeno (čís. 2);

l) kromě uvedených případů je strojvedoucí povinen dávat č a s t o za jízdy návěst 50 a) »Pozor«, je-li hustá mlha, sněží-li silně, nebo prší-li hustě,

- (<sup>1</sup>) aby upozornil na vlak dělníky a zaměstnance na trati,
- (<sup>2</sup>) na tratích pak, na nichž přejezdy (přechody) nejsou opatřeny závorami, aby uživatelé cest byli upozorněni na blížící se vlak, a
- (<sup>3</sup>) jede-li vlak za sněhovým pluhem, aby se mimoto udržoval vzájemný styk vlakových mužstev;

m) na vedlejších (místních) drahách, kde není návěstidel před stanici, uvedených v odstavci a), vždy před vjezdem.

(209) a) Strojvedoucí je povinen dáti »Výstražnou návěst 50 b) v přiměřené vzdálenosti před návěstidly pro stálou návěst »Pomalu«, postavenými před přejezdy (přechody), a před vý-

stražnými kolíky, a to tak, aby »Výstražná návěst« byla ukončena u návěstidla neb u výstražného kolíku.

b) Není-li vozidlo opatřeno zařízením, jež umožňuje dávat vysoké a nízké zvuky, je povinen dávat místo »Výstražné návěsti 50 b) návěst 50 a) »Pozor«.

(210) Zpozoruje-li strojvedoucí návěst »Stůj« anebo zjistí-li okolnosti, jež by jízdě překážely nebo ji ohrožovaly, dá buď návěst 51 a) »Zabrzděte úplně«, mají-li býti utaženy jen ruční obsluhované brzdy, nebo návěst 51 b) »Zastavte všemi prostředky«, mají-li býti utaženy i ruční brzdy vozů průběžně brzděných a má-li býti též uvedena v činnost záchranná brzda.

(211) Návěsti 52 »Přitáhněte brzdy mírně« se užívá k úpravě rychlosti jízdy vlaků.

(212) Návěsti 53 »Povolte brzdy úplně« nebo 54 »Povolte brzdy mírně« se dávají, je-li třeba uvolnit brzdy docela nebo mírně.

(213) Návěsti 51 a), 51 b), 52, 53 a 54 buďtež dány tehdy, je-li třeba pro obsluhu brzd součinnosti průvodčích vlaků.

(214) Návěst 55 a) »Svolávání traťových zaměstnanců« budiž dána 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 užívat ve stanicích.

(215) Návěst 55 b) »Kryjte vlak« budiž dána na vyzvání vlakvedoucího, zastavil-li na trati vlak, který má býti podle dopravních předpisů kryt, a nelze-li pro ztížení vzájemného ústního styku zajistiti rychle krytí vlaku ústním rozkazem vlakvedoucího.

(216) O návěsti 55 c) a 55 d) jednají zvláštní předpisy.

(217) Strojů, jejichž parní píšťala nepíská, nesmí se užívat ve službě.

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

V jízdě smí se pokračovati jen tehdy, když jest d o b r ý 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 zastaviti. Při příjezdu do nejbližší stanice budiž postaráno o náhradní stroj.

Za mlhy nebo sněží-li hustě, budiž při poruše parní píšťaly žádáno s trati o pomocný stroj.

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

(218) Když dal výpravčí u vlaku bez postrku vlakvedoucímu svolení k odjezdu, zapíská vlakvedoucí na píšťalku návěst 56 »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, dají všichni návěst 57 »Pohotovi k odjezdu« od muže k muži, počínajíce navěstníkem, až k vlakvedoucímu, a zaujmou místa ve vozech. Nato zatroubí vlakvedoucí návěst 58 »Odjezd« a strojvedoucí, nemá-li pochybností, že tato návěst platí pro něho, uvede vlak do pohybu. Výpravčí udělí u nezpožděných vlaků svolení k odjezdu dříve o dobu, potřebnou pro řečené návěsti.

U rychlíků, spěšných vlaků a vlaků osobních dává návěst 56 jen vlakvedoucí.

U vlaků, kde koná službu jen vlakvedoucí, nedávají se návěsti 56 a 57.

(219) Neví-li strojvedoucí určitě, zda se týká návěst »Odjezd« jeho vlaku, uvede vlak v pohyb teprve tehdy, až si dotažem u vlakvedoucího neb u průvodčího na prvním brzděném voze zjednal jistotu, anebo až jí nabyl sám způsobem, který vylučuje každou pochybnost.

(220) Zaujmě-li vlakvedoucí u vlaků tažených místo na posledním brzděném voze, zapíská, když mu výpravčí vlaků dal svolení k odjezdu, návěst 56 »Nastupte na místa« a dá hned nato návěst 57 »Pohotovi k odjezdu«. Když vykonali průvodčí veškerá opatření k odjezdu, opakují obě tyto návěsti (u rychlíků, spěšných vlaků a vlaků osobních jen návěst 57) od muže

k muži dopředu až k průvodčímu, který je na prvním brzděném voze za strojem, načež tento dá ihned návěst 58 »Odjezd«.

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

(221) Při jízách vlaku se strojem postrkovým budiž zachován tento postup:

Když výpravčí vlaků dal vlakvedoucímu svolení k odjezdu, dá vlakvedoucí nebo průvodčí na prvním brzděném voze návěst 56 »Nastupte na místa« a zároveň návěst 57 »Pohotovi k odjezdu«. Vykonalí-li průvodčí veškerá opatření k odjezdu, opakuji obě tyto návěsti od muže k muži dozadu až k návěstníkovi, čímž oznamuji, že nic nepřekáží odjezdu vlaku.

Návěstník pak dá návěst 58 »Odjezd«. Nato zapíská strojvedoucí postrkového stroje návěst 53 »Povolte brzdy úplně«, načež strojvedoucí vlakového stroje dá návěst 50 a) »Pozor«.

Jakmile strojvedoucí postrkového stroje uslyšel návěst 50 a) »Pozor«, uvede pozvolna svůj stroj v činnost. Když to zpozoruje strojvedoucí vlakového stroje, uvede i on svůj stroj do pohybu.

Jsou-li činny vpředu na vlaku dva stroje, dává návěst 50 a) »Pozor« stroj první; jsou-li vzadu na vlaku dva postrkové stroje, dá návěst 53 stroj poslední.

(222) Postup při dávání návěstí, stanovený v číslech 218 až 221, platí též pro pokračování v jízdě po zastavení vlaku na trati nebo před nepřenosným návestidlem.

(223) U vlaků, které přepravují stroje k službě pohotové na konci, postupuje se rovněž podle ustanovení čís. 221 a 222.

(224) Postup před odjezdem vlaků, vypravovaných výpravkou, určuje část VI.

(225) Je-li třeba, aby za jízdy vlaku, u něhož je předepsán návěstní provazec, dal průvodčí na prvním voze s brzdou návěst 63 »Pomalu«, 64 »Stůj« nebo 67 »Vlak se přetrhl«, je povinen nejdříve zatáhnouti za návěstní provazec a pak teprve dáti návěst. Návěst budiž ostatními průvodčími opakována.

Selže-li návěstní provazec, nebo není-li ho vůbec, budiž dána

jen zamýšlená návěst, která musí být rovněž opakována ostatními průvodčími.

Pro umístění návěstního provazce platí předpisy dopravní.

(226) Zazní-li parní píšala, poněadž bylo zataženo za návěstní provazec, nechť strojvedoucí pozoruje, jaké návěsti dávají průvodčí vlaku. Když po zapísknutí parní píšaly nedává nikdo z průvodčích návěst, musí strojvedoucí pokládati návěst parní píšaly za pochybnou a zastaviti vlak.

(227) *Na vedlejších (místních) drahách není návěstní provazec závazně předepsán.*

(228) Návěst 60 »Stůj«, určenou pro den, dává průvodčí vlaku při setkání vlaků na tratích se zjednodušenou výpravou vlaků pro krytí zastaveného námezníku, jakož i k určení stanoviště vlaku s přepravou osob, a to jen tehdy, nemůže-li včas užiti ručního návěstního terče.

(229) Pro užití návěstí 61 »Vpřed« nebo 62 »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.

(230) Návěst 63 »Stlačit«, již dává zaměstnanec, který má svěsiti nebo rozvěsiti vozidla, znamená krátký pohyb směrem k tomuto zaměstnanci, nutný jen pro svěšení nebo rozvěšení.

(231) Návěst 65 »Pomalu« se dává, má-li být snížena rychlosť jízdy anebo je-li třeba předem upozorniti na návěst »Stůj«; návěst 66 »Stůj« se dává tehdy, je-li třeba zastaviti jízdu z důvodů bezpečnosti nebo podle potřeb pracovních výkonů, kdy se obdobně uplatňují i ustanovení čísel 89 a 90.

(232) Zjistí-li na trati průvodčí (tedy někdy i vlakvedoucí) za jízdy nebo po zastavení vlaku, u něhož není pro menší počet průvodčích rychle dosažitelný ústní styk,

a) že je závada na vlaku, nebo

b) že je nesjízdná neb ohrožena ať vlastním vlakem nebo z jiných příčin sousední kolej, o jejíž krytí nebylo ještě postaráno nebo nelze se včas postarat i jiným způsobem,

dá onen průvodčí ihned po zastavení vlaku

v případě a) bez rušení vlaků, jedoucích po sousedních kolejích, návěst 17 a - 3 (17 b - 2) »Stůj«, kroužek praporcem (svítelnou) týmž směrem (t. j. směrem pohybu hodinových ručiček neb opačně) tak dlouho, až návěst tu převezmou a opakují sousední průvodčí (vlakvedoucí);

v případě b) návěst 17 a - 3 (17 b - 2) »Stůj«, střída je praporcem (svítelnou) úplný kruh vpravo s úplným kruhem vlevo tak dlouho, až návěst tu převezmou a opakují sousední průvodčí (vlakvedoucí).

Při současnosti případů podle a) a b) dá průvodčí nejdříve návěst »Stůj«, určenou pro případ b), a po jejím opakování vše mě průvodčími (vlakvedoucími) ihned návěst, určenou pro případ a).

(233) Přetrhne-li se za jízdy vlak, budí dálková návěst 67 »Vlak se přetrhl« tak dlouho, až dá strojvedoucí návěst 50 a) »Pozor« na znamení, že ji postřehl. Další postup určují dopravní předpisy. (Viz též čís. 104 a 105).

## VI. Návěsti výpravkou.

### 68 »Výzva k pohotovosti«.

Z a d n e.

Výpravčí drží klidně výpravku za konec násady vodorovně, plochou s návěštním obrazcem k zemi tak, že paže a násada výpravky, splývajíce v přímkou, směřují kolmo ke kolejím.

(Obraz 81.)

Z a t m y.

Výpravčí pohybuje několikrát noční výpravkou vodorovně ve výši prsou nepříliš rychle sem a tam, při čemž nadloktí, přiložené k tělu, zůstává v klidu. (Obraz 82.)

### 69 »Rozkaz k odjezdu«.

Z a d n e.

Výpravčí vztyčí výpravku rychlým pohybem z polohy,

určené pro návěst 68 »Výzva k pohotovosti«, plochou s návěštním obrazcem směrem ke strojům v čele vlaku a takto ji drží paží nataženou vzhůru tak dlouho, až bylo rozkazu uposlechnuto. (**Obraz 83.**)

### Z a t m y.

Výpravčí pohybuje zvolna výpravkou, modrým světlem směrem ke strojům v čele vlaku, svisle nahoru a dolů tak dlouho, až bylo rozkazu uposlechnuto. (**Obraz 84.**)

## **Obecná ustanovení o výpravě vlaků výpravkou.**

(234) Denní výpravka je kruhový terčík, jehož návěštní strana je opatřena bílým okrajem a bílým křížem v modrému poli; zadní strana je natřena šedě. (**Obraz 79.**)

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

(235) Výpravky smí užívat jen výpravčí vlaků, a to při výpravě rychlíků, vlaků spěšných, osobních a soupravových (parních i motorových), jakož i oněch nákladních vlaků s osobní dopravou, u nichž to ředitelství dovolilo.

(236) U vlaků, vypravovaných výpravkou, nedávají se návěsti 56, 57 a 58, vyjma návěsti 56 a 57 v případech podle čísel 244 a 251.

(237) a) Denní výpravka neznamená žádný návěštní pojem a neudílí se jí žádný pokyn, je-li v »klidu«, t. j. je-li držena výpravčím vlaků za rukojeť, návěštním obrazcem k tělu pod paží tak, že rukojeť vyčnívá vpředu nahoru a terčík vzdadu dolů. (**Obraz 80.**) Noční výpravka je v »klidu«, není-li rozevřicana.

b) Výpravčí, očekávaje vlak, který stanicí projíždí nebo má ve stanici jen krátký pobyt, musí míti výpravku v »klidu«. Při delším pobytu vlaku, kdy má výpravčí dosti času dojít si do kanceláře pro výpravku později, může v e d n e očekávat vlak bez výpravky.

**(238)** Krátce před rozkazem k odjezdu dá výpravčí vlaků, jda nebo stoje, návěst 68 »Výzva k pohotovosti«.

Tuto návěst třeba dávat tak, aby ji mohlo vlakové mužstvo snadno postřehnouti a aby byla patrná také cestujícím, t. j. na straně nástupu do vlaku. Je proto potřebí ji dávat za tmy noční výpravkou v případě, že výpravčí zaujal místo mezi čelem a koncem vlaku, střídavě směrem dopředu a dozadu vlaku.

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

**(239)** Návěst 69 »Rozkaz k odjezdu« dává výpravčí v pozoru a obrácen čelem ke strojům vpředu vlaku.

Návěst »Rozkaz k odjezdu«, již vždy dává výpravčí vlaků *strojnímu mužstvu na stroji* (motorovém voze) v čele vlaku, znamená rozkaz, kterého má být i bez průtahu uposlechnuto. Když se vlak dal do pohybu, spustí výpravčí denní výpravku svislým pohybem dolů a uvede ji do »klidu«; za tmy výpravku zhasne.

**(240)** Výpravčí vlaků smí dát návěst »Rozkaz k odjezdu«, jsou-li splněna všeobecná ustanovení dopravních předpisů, která stanoví podmínky, za jakých se smí svoliti k odjezdu, nečiní-li průvodčí vlaků námitek, a když se byl i sám přesvědčil, pokud tak může učiniti, že odjezdu vlaku není nic na překážku. To vše však předpokládá, že výpravčí vlaků učinil dříve veškerá opatření, aby vlak byl včas sestaven nebo zesílen atd. a aby též strojní mužstvo včas ohlásilo vlakvedoucímu nebo prvnímu průvodčímu za strojem, staniční zaměstnanci pak výpravčímu a podle okolnosti též průvodčímu vlaku vše, co jest nebo může být včasnemu odjezdu vlaku na překážku.

**(241)** Průvodčí vlaků i s vlakvedoucím jsou odpovědní, a to každý ve svém obvodu, hlavně za to, aby odjezdová pohotovost vlaku byla včas a bezpečně ukončena, aniž by výpravčí se musil o tom osobně přesvědčovati, a jsou povinni v těch případech, když by odjezdová pohotovost vlivem okolností, na něž nemají někdy přímého vlivu (na př. sestavení

nebo doplnění vlaku, odstavení vozů, obsluha stroje, motorového vozu atd.), nebyla včas uskutečněna, zameziti návěst »Rozkaz k odjezdu« nebo odjezd vlaku nejpozději v čas, kdy výpravčí dává návěst 68 »Výzva k pohotovosti«. Povinností pak všech u vlaku činných zaměstnanců je, všemožným způsobem urychliti manipulaci u vlaku a působiti nejen výzvou, nýbrž podle možnosti i činem (pomoc osobám starým nebo zřejmě chorobným atd.) k tomu, aby nástup cestujících byl urychlen.

(242) Výpravčí vlaků je dále povinen býti u vlaku nebo dostaviti se k němu včas a zaujmouti pokud jen možno takové účelné místo, aby ho mohli viděti nejen strojní mužstvo, nýbrž i vlakvedoucí a ostatní průvodčí vlaku a aby mohl též sám vlak přehlédnouti.

Vlakvedoucí je proto povinen, pokud to není na překážku takovým jeho povinnostem, na nichž rovněž spočívá včasná výprava vlaku, bez výzvy nebo neprodleně na výzvu odebrati se k výpravčímu, jde-li o povinná hlášení a rozkazy, jež třeba výpravčímu učiniti nebo od něho přijmouti atd.

(243) Blíží-li se čas k odjezdu vlaku, jsou průvodčí, nečekajíce až na návěst 68 »Výzva k pohotovosti«, povinni pobídnoti otálející cestující hlasitým »Nastoupit«, čehož je potřebí obzvláště při návalech.

Je-li pobyt vlaku ve stanici krátký, jsou mimoto povinni působiti k tomu, aby cestující též rychle vystupovali a ti, kteří jedou dále, zbytečně vlak neopouštěli.

Strojní mužstvo a průvodčí vlaků, jimž je potřebí při zpoždění vlaku oznámiti krácení pobytu neb i předvídanou dobu odjezdu vlaku, jsou povinni, jakmile se čas chýlí k odjezdu, věnovati též úplnou pozornost výpravčímu vlaku.

(244) Kdyby při nepříznivém postavení vlaku (v oblouku) neb i jinak omezeném rozhledu (mlha atd.) nemohl výpravčí přehlédnouti celý vlak (obzvláště když byl za takových poměrů nucen zaujmouti své stanoviště co nejbliže u stroje v čele vlaku, aby strojvedoucí mohl bezpečně postřehnouti návěst »Rozkaz

k odjezdu«), nebo kdyby měl z jiných ještě příčin oprávněnou obavu, že by nemohl bezpečně a včas postřehnouti návěst »Stůj«, dávanou snad průvodčími pro některou překážku, dá výpravčí kromě návěsti 68 »Výzva k pohotovosti« výjimečně též návěst 56 »Nastupte na místa«.

(245) »Rozkaz k odjezdu« smí výpravčí v tomto případě dátí teprve, až obdržel návěst 57 »Pohotov k odjezdu«, již jsou všichni průvodčí vlaku i s vla k v e d o u c í m povinni dátí podle předpisu, avšak s m ě r e m k v ý p r a v č í m u v l a k u i u vlaků s postrkem.

(246) Vlakvedoucí nebo první průvodčí za strojem, který vlakvedoucího zastupuje, je povinen se vždy přesvědčiti, zda byla pro vlak dána návěst »Rozkaz k odjezdu« způsobem nepochybným a podle potřeby si zjednat jistotu.

(247) Jde-li o výpravu několika vlaků, odjíždějících v týž čas nebo krátce za sebou, a je-li proto obava, že by návěsti »Rozkaz k odjezdu« mohlo být omylem uposlechnuto vlakem, pro který rozkaz ten nebyl dán, je potřebí, aby výpravčí udělil rozkaz k odjezdu s t a k o v é h o m í s t a a t a k , aby byla vyloučena každá pochybnost. (Na př. tím, že výpravčí vlaku, dávaje návěst »Rozkaz k odjezdu« výpravkou, zároveň hlasitým voláním označí číslo vlaku, pro který rozkaz platí: »Vlak 410, odjezd!«.)

(248) Nebylo-li návěsti »Rozkazu k odjezdu« ihned uposlechnuto a dá-li se předpokládati, že strojní mužstvo rozkazu nepostřehlo buď pro mlhu nebo jinak znemožněný rozhled, anebo že výpravčí dal návěst »Rozkaz k odjezdu«, jsa od stroje (motorového vozu) značně vzdálen, je výpravčí povinen, dávaje zpravidla stále výpravkou návěst »Rozkaz k odjezdu«, rychle se odebrati směrem ke stroji (motorovému vozu), a je-li třeba i hlasitým zvoláním »Odjezd« vyzvat strojvedoucího k odjezdu.

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

(250) Má-li býti návěst »Rozkaz k odjezdu« odvolána, je třeba dátí ruční návěst »Stůj«, k čemuž může výpravčí užítí nejen ruční svítily s bílým světlem, nýbrž i výpravky tak, že jí krouží předepsaným způsobem.

(251) Zamezil-li některý z průvodcích vlaků návěst »Rozkaz k odjezdu« nebo odjezd vlaku návěstí »Stůj« a pod., je povinen, když byla překážka odstraněna, dátí ihned návěst 57 »Pohotovi k odjezdu«, již podle potřeby opakují postupně i druzí průvodcí až k výpravčímu vlaku, který pak dá neprodleně návěst »Rozkaz k odjezdu«.

(252) U vlaků s postrkem dá strojvedoucí na stroji v čele vlaku, když byla dána návěst »Rozkaz k odjezdu«, a je-li na stroji vše pro odjezd připraveno, návěst 50 a) »Pozor«. Když strojvedoucí postrkového stroje uslyšel tuto návěst, dá návěst 53 »Povolte brzdy úplně«, načež se uvede vlak podle příslušných předpisů do pohybu.

U vlaků, které přepravují stroje k službě pohotové na konci, postupuje se rovněž podle tohoto ustanovení.

(253) Porouchá-li se výpravka, je třeba až do dodání náhradních pomůcek postupovati před odjezdem vlaku i s postrkem podle ustanovení čísel 218 až 220 s tím doplněním, že po návěsti 58 »Odjezd« dají strojvedoucí návěsti parní píšťalou jako při výpravě výpravkou. Aby se předešlo všem pochybnostem, je výpravčí vlaků povinen uvědomiti o poruše výpravky ústně vlakvedoucího nebo prvního průvodčího za strojem a též strojvedoucí v čele vlaku přímo nebo prostřednictvím řečených průvodcích.

(254) Ve stanicích tratí se zjednodušenou výpravou vlaků, kde není výpravčích, dále v zastávkách a nákladištích, jakož i při nahodilém zastavení na trati postupuje se při výpravě vlaků podle čísel 218 až 221.

(255) Výzbrojí výpravčích vlaků noční výpravkou není dotčena jejich povinnost, používat ruční svítily se 4 bílými skly tehdy, není-li výpravka zařízena tak, aby se jí dalo užívat též jako svítily se 4 bílými skly.

## VII. Návěsti při zkouškách průběžných brzd

a) prohližitelů vozů:

### 70 »Odbrzdit«.

Jeden úder kladivem na nárazník.

### 71 »Vykonat zkoušku rychlobrzdnou«.

Dva údery kladivem na nárazník.

### 72 »Závada na brzdě«.

Několik (více než 2) úderů kladivem na nárazník.

b) průvodčích vlaků a prohližitelů vozů:

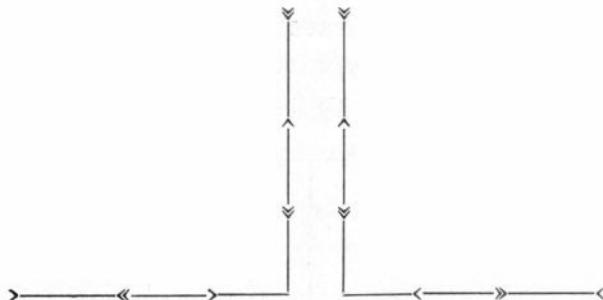
### 73 »Zabrzdit«.

Za dne.

Při natažených pažích sepnou se rychlým pohybem obě ruce bez návěstního praporku nad hlavou. (**Obraz 85.**)

Za tm.

Počínaje zdola vpravo nebo vlevo, opisují se několikrát svítelnou 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 dole ve výši pasu, se připojí nad hlavu jdoucí rameno kolmé.



### 74 »Odbrzdit«.

Za dne.

Obě natažené paže se upaží (vodorovně) bez návěstního praporku. (**Obraz 86.**)

### Za t m y.

Opisují se několikrát svítlnou 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.



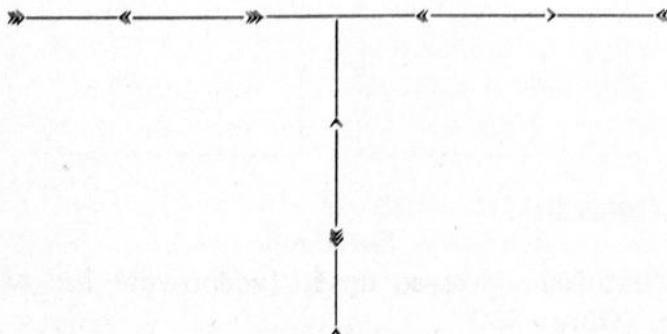
### 75 »Brzda v pořádku«.

#### Za d n e.

Natažená paže bez návěstního praporku se upažením zvedne a klidně drží šikmo vzhůru. (**Obraz 87.**)

### Za t m y.

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



(256) Význam návěstí 70 až 75 a jak se jich užívá, uvádějí příslušná ustanovení předpisů dopravních nebo zvláštních předpisů pro průběžné brzdy. Návěsti 73 až 75 třeba dávati bez zřetele na stanoviště strojvedoucího z p r a v i d l a buď na vnitřní straně oblouku, nebo na té straně vlaku, kde je přijímací budova (nástupiště).

## VIII. Návěsti trubkou při posunu.

### A. Návěsti dávané řidičem posunu:

#### 76 »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



kolej čís. 10: tři dlouhé zvuky



atd.

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



kolej čís. 20: čtyři dlouhé zvuky



Byla-li by podle hořejšího návodu třeba užívat pro označení kolejí zpravidla více než pět zvuků, může ředitelství, pokud se neužívá elektrických ukazatelů kolejí, předeepsati pro označení těchto kolejí zvláštní místní návěsti nebo upravit jich označení jiným vhodným způsobem (čís. 2).

**77 »Vozidla minula námezník«.**

Dva krátké zvuky



### **B. Návěsti dávané výhybkářem:**

**78 »Výměny jsou přestaveny«.**

Jeden krátký zvuk



**79 »Zastavte posunovaná vozidla«.**

Jeden dlouhý a dva krátké zvuky, čtyřikrát opakovány



**80 »Uvolněte pro vlak vjezdovou (odjezdovou) kolej a ukončete posun.**

Jeden dlouhý zvuk



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

Dva dlouhé zvuky



dává výhybkář na stanovišti směrem ke konci dráhy před příjezdem (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 (čís. 2).

(257) Návěst 79 »Zastavte posunovaná vozidla« má pro posun tentýž význam jako návěst »Stůj« a nutno jí užíti místo návěsti »Stůj«, nemá-li býti zároveň zastavena též jízda vlaků, vozíků a pod.

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

(258) Návěst 80 »Uvolněte pro vlak vjezdovou (odjezdovou) kolej a ukončete posun« upozorňuje zaměstnance, zúčastněné na posunu, i když se nekonají pohyby s posunovanými vozidly, na očekávaný vlak a připomíná jim nutnost neodkladného uvolnění vjezdové (odjezdové) kolejí, po uvolnění pak zá pověď vyjížděti do jízdní cesty vlaku, jakož i zpravidla zá pověď posunovati po kolejích vedlejších, sbíhajících se s kolejí, po níž má očekávaný vlakjeti.

(259) Návěsti 76 až 80 se užívá ve všech stanicích s ústředně stavěnými výměnami, a to návěstí 79 a 80 vždy, kdežto návěsti 76 jen tehdy, když se řidič posunu nemůže pro přechodné překážky ústně nebo jiným způsobem spolehlivě dorozuměti s výhybkářem, a návěstí 77 a 78 jen tehdy, když dočasně nepříznivé poměry zamezuji výhybkářovi rozhled na námezníky nebo řidiči posunu na tělesa výměn a na výhybkáře.

Stanice, ve kterých třeba užívat návěstí 76 až 78 při trvalém stavu nepříznivých okolností, určuje ředitelství (čís. 2).

(260) Je-li toho třeba vzhledem k místním poměrům stanic, jakož i k organizaci služby posunovačů, je ředitelství povinno nařídit, aby se v zájmu zvýšení bezpečnosti dopravy a posunu užívalo návěstí 79 a 80 též ve stanicích s místně stavěnými výměnami (čís. 2).

(261) Výhybkáři používají pro návěsti 66 »Stůj« a 67 »Vlak se přetrhl« přednostně návěstní trubky.

## **IX. Návěstidla vzdálenostní a návěstidla směrová.**

### **a) Návěstidla vzdálenostní.**

**81 »Volno«.**

Z a d n e.

Plocha terče bud' obrácena ke kolejí (**obraz 88.**) nebo položena vodorovně, anebo rameno stožárového návěstidla zdviženo v úhlu  $45^{\circ}$  ve směru jízdy vpravo (**jako na obrazu 12.**).

Z a t m y.

**Zelené světlo vstříc vlaku. (Obraz 89.)**

**82 »Stůj«.**

Z a d n e.

Plocha červeného terče s bílým okrajem vstříc vlaku (**obraz 90.**), nebo rameno stožárového návěstidla vodorovně ve směru jízdy vpravo (**jako na obrazu 21.**).

Z a t m y.

**Červené světlo vstříc vlaku. (Obraz 91.)**

(262) Návěstidel vzdálenostních se užívá před stanicemi a před křižovatkami v úrovni kolejové, u odboček dráhy pak před místem, kde se kolejí s b í h a j í.

Vzdálenostní návěstidla oznamují vlaku, zda smí nebo nesmí vjeti do stanice, do nákladiště nebo přes odbočku dráhy a kromě toho též zda tam smí být přejízděno místo, které má být jimi kryto, což se vztahuje i na křižovatky v úrovni kolejí.

(263) Vzdálenostní návěstidla jsou postavena zpravidla 500 m před místem, které má jimi být kryto (čís. 140). Na trati s větším stoupáním může se tato vzdálenost zkrátit až na 300 m.

(264) Vzdálenostní návěstidla před stanicemi musí být mimoto postavena aspoň na takovou vzdálenost, aby byl označ-

ník uprostřed mezi návěstidlem a krajní vjezdovou výhybkou staniční (čís. 140 a).

(265) Vzdálenostní návěstidla mají být viditelná z vlaku na vzdálenost aspoň 400 m. Nejsou-li viditelná na 400 m, budiž vzdálenost 500 m zvětšena aspoň o tolik metrů, o kolik skutečně dosažitelná viditelnost je menší než 400 m.

(266) Ustanovení čís. 133 druhého odstavce, 134, 135, 139 a 142 platí obdobně i pro vzdálenostní návěstidla.

(267) Vzdálenostní návěstidlo musí být postaveno na »Stůj«, jakmile vjíždějící vlak je úplně minul.

Jsou-li před stanicemi a odbočkami se zabezpečovacím zařízením výměnovým postavena pouze směrová návěstidla místo návěstidel vzdálenostních, platí pro jich přestavení do polohy »Stůj« ustanovení čís. 136 a).

### b) Návěstidla směrová.

(268) Ve stanicích a na odbočkách se zabezpečovacím zařízením výměnovým, krytých vzdálenostními návěstidly, jsou předepsána ještě návěstidla směrová, závislá na výměnách.

(269) Směrová návěstidla oznamují vlaku, zda jede do stanice směrem rovným nebo odbočným a přes odbočku zda na trať hlavní nebo odbočnou. Pro návěštění těmito návěstidly platí ustanovení, uvedená v III B. (Obrazy 13., 14., 15. a 21.)

(270) Návěstidla směrová jsou stožárová návěstidla o jednom nebo několika ramenech, postavená zpravidla ve vzdálenosti 50 až 100 m před vjezdovou výhybkou; zastupují-li však návěstidla vzdálenostní, musí být postavena ve vzdálenosti, předepsané pro tato návěstidla.

(271) Zastupují-li návěstidla směrová návěstidla vzdálenostní, musí mít v poloze »Volno« světlo zelené.

(272) *Na vedlejších (místních) drahách určuje ministerstvo dopravy, zda je třeba ve stanicích s ústředně stavěnými nebo ústředně uzávorovanými výměnami návěstidel směrových.*

(273) Směrová návěstidla ukazují v základní poloze návěst 23 »Stůj«. Ustanovení čísel 136 a), 137, 138 a 139 platí obdobně i pro směrová návěstidla.

## K a) a b).

Ustanovení čísel 108 až 116 a 159 až 165, jakož i 3. a 4. přílohy platí obdobně.

## X. Znamení.

### Z — 1 »Označník«.

Označník je 150 cm vysoký sloupek, natřený dokola na horním konci v šíři 25 cm modře, v ostatní části bíle. (Obraz 92.)

(274) Označník je třeba umístiti 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 zcela zvláštních podmínek, stanovených dopravními předpisy.

### Z — 2 »Námezník«.

Námezník je bíle natřený pražec (dřevěný, kamenný, betonový nebo železný), vyčnívající ze štěrkového lože a umístěný tam, kde vzdálenost os dvou se sbíhajících kolejí je zpravidla 3500 mm. (Obraz 93.)

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 — 3 »Označení místa k zastavení vlaku v osobní zastávce«.

Bílá tabulka tvaru ležatého obdélníku s černým okrajem, natřená vzadu šedě. (Obraz 94.)

(275) a) Tabulka je umístěna na nástupní straně zastávky, zpravidla na konci nástupiště ve výši 2 m a označuje po všechně místo, u kterého má zastaviti osobní vlak, jenž má v zastávce pobyt podle jízdního řádu, aby se umožnilo bezpečné nastupování a vystupování cestujících a aby nebyl zastaven přejzd (přechod).

b) Znamení Z — 3 se za tmy neosvětluje.

c) Zastávky, v nichž je třeba tohoto znamení užívat, určuje ředitelství.

d) Znamení Z — 3 netřeba dbáti tehdy, když vzhledem k délce vlaku je jisté, že aspoň vozy s cestujícími budou státi podél upraveného nástupiště, jakož i tehdy, je-li třeba, aby vlak zastavil ze zvláštních důvodů na určitém jiném místě, označeném před ním nebo za ním ruční návěstí »Stůj«.

#### Z — 4 »Výstražný kolík«.

Výstražné kolíky jsou 150 cm vysoké sloupky, natřené na straně vstříc vlaku shora dolů střídavě červené a bíle ve vodorovných pásech, širokých 25 cm, na zadní straně šedě. (Obr. 95.)

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

#### Z — 5 »Sklonovník«.

(277) Obdélníkové tabule, na nichž jsou obrazně i číselně v metrech a promilech vyjádřeny sklonové poměry jednotlivých úseků trati. (Obr. 96 rovina, obr. 97 stoupání, obr. 98 spád.)

Sklonovníky jsou umístěny na hranici mezi dvěma různými sklony trati.

#### Z — 6 »Výstražné znamení«.

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



(278) Toto znamení dává při jízdách vozíků a drezin dozorce vozíků, při jízdách motorových vozíků a drezin řidič za spoluodpovědnosti dozorce, a to vždy, kdy je toho třeba z důvodů bezpečnostních, jakož i v případech podle čís. 208 d), h), j), k), l) a podle čísla 209; za jízdy tunelem třeba dávat toto znamení nepřetržitě.

**Z — 7 a) »Zdvihněte krunýř a stáhněte křídla«.**

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

**Z — 7 b) »Spusťte krunýř a roztáhněte křídla«.**

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

(279) Znamení 7 a) a 7 b) dává za jízdy a práce se sněhovým pluhem Marinovým vůdce pluhu na stroji.

**Z — 8 Označení překážek pro práci sněhového pluhu.**

Šikmé černé kříže.

(280) 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 — 8 se staví včas před příchodem zimy.

**Z — 9 »Pomalu«.**

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

(281) a) Tato svítilna je umístěna na stožáru předvěsti nad upozorňovadlem nebo na stožáru vzdálenostního návěstidla.

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

Tento mimořádností je třeba rozuměti

(<sup>1</sup>) předvídáné vypnutí zabezpečovacího zařízení, trvající déle než 24 hodiny,

(<sup>2</sup>) předvídánou jízdu vlaku ze stanice po nesprávné kolejí při výluce traťové koleje.

c) Pokud nebyla při zachování závislosti vjezdového návěstidla na výměnách ředitelstvím dovolena a vlakovému mužstvu oznamena jiná rychlosť pro jízdu směrem rovným, smí vlak pojížděti výměny nejvýše rychlostmi, stanovenými pro jízdy vlaku po výměnách proti hrotu do odbočky.

## XI. Upozorňovací znamení na tratích s elektrickým provozem pro strojvedoucí elektrických vozidel se sběrači.

(282) Tato znamení o tvaru, patrném z obr. 99—101, označující konec traťového vedení, nebo poškozené úseky elektrického traťového vedení, jsou provedena černou barvou v bílém poli a vyjadřují tyto pojmy:

### E — 1 »Sběrač dolů«.

Vodorovný černý pruh. (Obr. 99.)

### E — 2 »Sběrač nahoru«.

Svislý černý pruh. (Obr. 100.)

### E — 3 »Předvěstné znamení« pro »Sběrač dolů«.

Dva černé vodorovné pruhy, z nichž horní je posunut doprava a spodní doleva od svislé symetrály, avšak tak, že se počátky nepatrně přesahují. (Obraz 101.)

### Význam znamení.

(283) Znamením E — 1 »Sběrač dolů« se označuje začátek trati, jež má být projízděna se staženými sběrači, nebo konec traťového vedení, jestliže se neztotožňuje s koncem příslušné kolejí.

Tohoto znamení se však neužívá pro označení místa, kde odbočuje kolej bez vrchního vedení z kolejí s vrchním vedením.

(284) Znamením E — 2 »Sběrač nahoru« se označuje konec traťového úseku, jenž musí být projízděn se staženými sběrači.

(285) Znamení E — 1 a E — 2 se umisťují v přímé blízkosti konců dotčeného traťového úseku (asi 20 m před začátkem nebo před koncem).

(286) Předvěstné znamení E — 3 pro »Sběrač dolů« je umístěno jen tam, kde je to nutné, a to asi 250 m před znamením E — 1.

(287) Znamení E — 1 až E — 3, při jichž umisťování je třeba přihlížeti i k místním poměrům, se upevňují vhodnými svorkami na stojany traťového vedení ve výši asi 1 m nad horní hranou kolejnice.

(288) V noci musí býti znamení E — 1 až E — 3 osvětlována.

## XII. Místní návěstidla nepřenosná.

### Seřaďovací návěstidla na spádovištích.

A. Parabolické návěstidlo s vnějším osvětlením:

Parabolické rameno bílé, za tmy na celé ploše osvětlené, ukazuje tyto návěsti:

**M — 1 »Zákaz sunouti«.**

Rameno vodorovně. (**Obraz 102.**)

**M — 2 »Pomalu sunouti«.**

Rameno v úhlu 45 stupňů. (**Obraz 103.**)

**M — 3 »Rychle sunouti«.**

Rameno svisle. (**Obraz 104.**)

**M — 4 »Odraz«.**

Rychle za sebou návěst M — 3 a M — 1.

(289) Parabolické návěstidlo seřaďovací ukazuje v základní poloze návěst M — 1.

B. Světelné návěstidlo:

Bílá světla v různých polohách uvnitř osmihranného (čtvercového, kruhového) terče ukazují za dne i za tmy tyto návěsti:

**M — 5 »Zákaz sunouti«.**

Tři bílá světla vodorovně vedle sebe. (**Obraz 105.**)

**M — 6 »Pomalu sunouti«.**

Tři bílá světla v úhlu 45 stupňů vedle sebe. (**Obraz 106.**)

**M — 7 »Rychle sunouti«.**

Tři bílá světla svisle pod sebou. (**Obraz 107.**)

**M — 8 »Odraz«.**

Čtyři bílá světla, uspořádaná ve tvaru čtverce, postaveného na hrot. (**Obraz 108.**)

(290) Světelné návěstidlo seřadovací je v základní poloze neosvětleno.



## **Přílohy**

# 1. příloha

## Přiděl návěstidel

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

	musí mít při výkonu služby			na stanovišti, v přiděleném vozidle (obvodu)	Poznámka
	za dne	u sebe	za tmy	za dne	za tmy
Výpravčí v laku	přístalku 1 ruční návěstní svítílnu se čtyřmi bílými skly <sup>1)</sup>	denní výpravku <sup>1)</sup>		noční výpravku <sup>1)</sup> , aspoň 1 ruční návěstní svítílnu s jedním červeným sklem nebo svítílnu, do níž lze zasunout červené sklo. Náhradní skla po ruce.	<p>1) Viz čls. 234 a 235.</p> <p>2) Stran návěští trubky viz část VIII.</p> <p>3) Pro stanoviště výhybkáře ve stanicích s ústředně stavěnými (uzávorenými) výměnami obou zhlaví z jednoho místa, je třeba určiti dvojásobný počet návěštích svítílen, terčů a třáskařek.</p> <p>4) Jen na stanovištích poblíž nepřenosných návěstidel pro dávání ručních návěstí v případě jejich poruch.</p> <p>5) Místo ruční návěsti svítílny s jedním zeleným a třemi bílými skly mají ve stanicích s nepřenosnými návěstidly výhybkáři, kteří jsou povinni u nich dávat návěst 15-b-2, ruční svítílnu s jedním zeleným a dvěma bílými skly, upravenou tak, aby proti</p>
Výhybkář	1 návěstní praporek	přístalku 1 ruční návěstní svítílnu s jedním zeleným a třemi bílými skly <sup>5)</sup>		4 třaskavky <sup>2)</sup> ) 1 červený terč, 1 bílý terč s černým vodorovným (3 stéry jsou zácloneny). Náhradní skla.	<p>2) Stran návěští trubky viz část VIII.</p> <p>3) Pro stanoviště výhybkáře ve stanicích s ústředně stavěnými (uzávorenými) výměnami obou zhlaví z jednoho místa, je třeba určiti dvojásobný počet návěštích svítílen, terčů a třáskařek.</p> <p>4) Jen na stanovištích poblíž nepřenosných návěstidel pro dávání ručních návěstí v případě jejich poruch.</p> <p>5) Místo ruční návěsti svítílny s jedním zeleným a třemi bílými skly mají ve stanicích s nepřenosnými návěstidly výhybkáři, kteří jsou povinni u nich dávat návěst 15-b-2, ruční svítílnu s jedním zeleným a dvěma bílými skly, upravenou tak, aby proti</p>

			zelenému sklu byl reflektor. Stejně upravenou ruční svítilnu je třeba uložit na vhodném místě (na stanoviště výhybkáře, dozorce výhybek, posunovače a pod.) v blízkosti neprosojných návěstidel v onéch stanicích, kde je určen vzhledem k místním poměrům pro dávání návěsti 15-b-2 kromě výhybkáře nebo místo něho jiný stanici zařízenec.
D o z o r c e v ý h y b e k	příšalku 1 návěštíni praporek	1 ruční návěštíni svítilnu s jedním zeleným a třemi bílými skly	
P o s u n o v a č	příšalku návěštíni trubku <sup>6)</sup> 1 návěštíni praporek	1 ruční návěštíni svítilnu se čtyřmi bílými skly	<sup>6)</sup> Jen řidič posunu.
S t r á ž n í k t r a t i . S t r á ž n í k t r a t i - z á v o r á ř	příšalku 1 návěštíni praporek	1 ruční návěštíni svítilnu z vý- zbroje pro sta- novisko 2 zelené a 2 červené, na dvoukolejně trati 2 bílé, 2 zelené a 2 červené a návěštíni návěštíni	<sup>4)</sup> tráskavky na jedno- kolejné trati 2 zelené a 2 červené, na dvoukolejně trati 2 bílé, 2 zelené a 2 červené na jednom sklem, tak zařízených, aby se dala bílá, zelená a červe- ná skla podle potřeb vystří- dati. Náhradní skla.

# 1. příloha

## Přiděl návěstidel

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

	musí mít při výkonu služby				Poznámka
	u sebe	za dne	za tmy	na stanovišti, v přiděleném vozidle (obvodu)	
Strážník trati - obchůzkář	přistalku 4 třaskavky 1 návěstní praporek	1 ruční návěstní svítilnu s 1 sklem, zařazenou tak, aby se dala bílá, zelená a červená skla podle potřeby vystřídati. Náhradní skla.			
Strážník trati - strážník hlásky (hradla)	přistalku 1 návěstní praporek	1 ruční návěstní svítilnu z výzbroje pro stanoviště	1 návěstní terč bílý s černým vodorovným pruhem a jedním sklem na jednokolejném trať 1, na dvoukolejném trať 2, na dvoukolejném trať 3 ruční návěstní svítilny s jedním sklem, tak zařízené, aby se dala bílá, zelená a červená skla podle potřeby vystřídati. Náhradní skla.	4 třaskavky <sup>8)</sup> na jednokolejném trať 2, na dvoukolejném trať 3 ruční návěstní svítilny s jedním sklem, tak zařízené, aby se dala bílá, zelená a červená skla podle potřeby vystřídati. Náhradní skla.	<sup>8)</sup> Na tratích, kde bývají časté mlhy, může být podle rozhodnutí ředitelství příděl třaskavek přiměřen zvětšen.
Vlak - vedoucí	přistalku návěstní trubku 1 návěstní praporek <sup>9a)</sup>	1 ruční návěstní svítilnu se čtyřmi bílými skly <sup>10)</sup>	4 třaskavky Náhradní skla bílá do ruční svítilny. Náhradní skla červená do ruční svítilny nebo červenou clonou. <sup>11)</sup>	4 třaskavky Náhradní skla bílá do ruční svítilny. Náhradní skla červená do ruční svítilny nebo červenou clonou. <sup>11)</sup>	<sup>9a)</sup> U rychlíků, spěšných a osobních vlaků v přiděleném vozidle. <sup>9b)</sup> Je-li určen k prohlídce jízdenek, má návěstní praporek v přiděleném vozidle (obvodu). <sup>10)</sup> Je-li určen k prohlídce jízdenek, má mimo náprsní svítilnu, není-li návěstní svítilna upravena zároveň jako náprsní svítilna.

# 1. příloha

Návěštítko	Příšťalku návěštítku <sup>12)</sup> 1 návěštítko svítílnu se 4 bílými skly <sup>10)</sup>	4 třáskaevky povlaky na nárazníky	2 návěštítky povlaky na nárazníky	Náhradní skla tež do koncových svítilek (bílá, zelená a červená). Náhradní skla červená do ruční svítilek nebo červenou clonu. <sup>11)</sup>	<sup>11)</sup> Jen na tratičích se zjednodušenou výpravou vlaků. <sup>12)</sup> Jen na tratičích s posuvkovou službou. <sup>13)</sup> Jen pravidel, který je místo vlek-vedoucího na prvním brzděném voze. <sup>14)</sup> Je-li použit pro prohlídku jízdenek, má místo návěští svítílny se 4 bílými skly návěští svítílnu náprsní.
Pruvodčí	Příšťalku návěštítku <sup>13)</sup> 1 návěštítko svítílnu se 4 bílými skly <sup>14)</sup>			Náhradní skla do ruční svítilek.	<sup>15)</sup> U motorových vozů povlaky na nárazníky, u motorových vozů se středním nárazníkem plechové terče, jež se zasunují do objímek elektr. svítilek postranních.
Strojvedoucí a řidič motorového vozlu			příšťalku <sup>11)</sup> 4 třáskaevky 2 červené terče pro návěšt 40 a pro návěště- ní mimořád- ních vlaků. <sup>15)</sup> 1 návěštítko praporek <sup>11)</sup>	1 ruční návěští svítílnu se čtyří- bílými skly. <sup>11)</sup> Náhradní skla.	<sup>16)</sup> U motorových vozů povlaky na nárazníky, u motorových vozů se středním nárazníkem plechové terče, jež se zasunují do objímek elektr. svítilek postranních. <sup>17)</sup> Jen na vozíku a drezině. <sup>18)</sup> Této svítílny s potřebnými červenými skly se použije pro označení začátku i konce (návěšt 48) na kole vzdály, na vozíku a drezině pak jen při současném krytí pomocí svítilek podle pozn. <sup>20).</sup> <sup>19)</sup> Jen na vozíku.
Dopravní vozík (dreziny, kola)	příšťalku 4 třáskaevky <sup>16)</sup> 1 návěštítko praporek	1 červený terč. <sup>18)</sup> 1 černý praporek <sup>19)</sup>	2 svítílny s jedním bílým sklem a červenou clo- porek <sup>19)</sup>	Náhradní skla červená a bílá i pro svítílnu podle pozn. <sup>17).</sup>	<sup>20)</sup> K označení vozíku (dreziny) a ke krytí.
Pruvodce vlažného nebo studeného stroje	příšťalku 1 návěštítko praporek	1 ruční návěští svítílnu se čtyří- bílými skly.			<sup>10)</sup> Jen při přepravě snadno vybuchujících látek výbušních nebo snadno vybuchující munice. <sup>21)</sup> Jen na vozíku.

## 1. příloha

(291) Červený terč, předepsaný pro výpravčího, třeba opatřiti podstavcem a skobou k zavěšení svítily, pokud není o upevnění těchto návěstních pomůcek postaráno jiným vhodným způsobem.

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

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

(294) Co do umístění návěstních terčů výhybkáře platí obdobně ustanovení následujícího čís. 295 c).

(295) a) Na strážníky trati na odbočkách třeba nazírat co do výzbroje návěstními pomůckami jako na strážníky hlásek a hradel, jenže obdrží vždy o 2 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 návěstní pomůcky, určené pro strážníky trati, a na jednokolejných tratích ještě 1 bílý 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 terč červený; ostatní červené terče se umístí na vnější čelní stěně, zelené a bílé na vnější postranní stěně strážního domku, obráceny návěstní plochou ke stěně.

d) Strážníci trati, kteří mají na určitém stanovišti očekávat mimoředoucí vlaky, nechť stojí obráceni čelem k boku vlaku, držíce v připažení vztyčený návěstní praporek, neotvírají-li právě tahadlové závory na přejezd (přechodu), které již vlak minul. Nejde-li o návěst »Volno« budiž svítilna s bílým světlem držena sklem proti boku vlaku. Třaskavky, uložené v pouzdře, musí mít strážník trati u sebe za tmy nebo špatného

rozhledu vždy, za dne a dobrého rozhledu jen tehdy, není-li stanoviště, kde očekává vlaky, v přímé blízkosti služební místnosti, anebo je-li cesta do blízké služební místnosti ztížena překážkami.

e) Je-li služba strážníků trati rozdělena na službu závorářskou a obchúzkářskou 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 závoráře a obchúzkáře.

Toto uložiště třeba umístiti pokud možno při některém obydleném strážním domku na trati. Uložená návěstidla, zvláště svítily a svítivo, udržuje a opatruje příslušný obchúzkář.

(296) Všechny terče musí mít v souhlase s barvou příslušné návěsti natřeny krčky červeně, zeleně nebo bíle. Strana bílého terče budiž opatřena černým, strana červeného a zeleného terče bílým okrajem; bílý terč s černým okrajem, určený pro návěst 15 a -3, budiž opatřen černým vodorovným pruhem zšíří okraje ve středu terče. Zadní strany všech terčů jsou šedé. Pro zlepšení trvanlivosti násad terčů je potřebí je natírat karbolinem.

(297) Menších červených terčů o rozměru aspoň denní výpravky smí být užíváno jen k označení místa, u něhož má vlak čelem zastaviti se zřetelem k vlakům, s nimiž se ve stanici setkává, a jen jde-li o vlak, který má ve stanici pravidlný pobyt, stanovený jízdním řádem, uznalo-li ředitelství užívání takových terčů za nezbytně nutné vzhledem k místním poměrům a organisaci služby, jakož i k hustotě dopravy a k proměnlivosti místa, určovaného k zastavení vlaků.

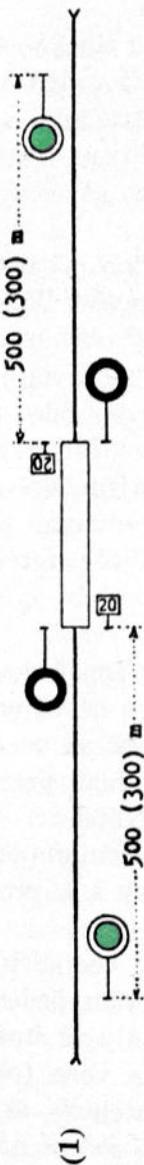
(298) U krátkých rychlíků, spěšných a osobních vlaků je povolené, aby návěstník, určený pro přehlídku jízdenek, si uložil třaskavky a ruční svítílnu se 4 bílými skly ve služebním voze u vlakvedoucího tehdy, nemá-li ve svém voze (obvodě) pro jich úschovu zvláště určenou uzamykatelnou skřínnu; v případě potřeby odešle vlakvedoucí urychleně řečené návěstní pomůcky návěstníkovi prostřednictvím průvodčích vlaků.

## 2. příloha

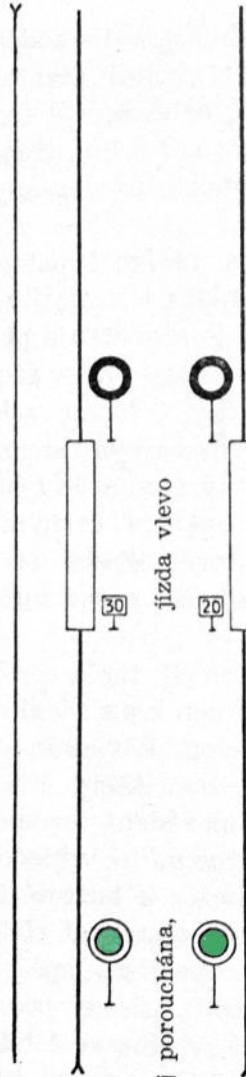
### Označení porouchaných a nesjízdných míst na trati.

#### A. Návěšt „Pomalu“

Jednokolejná trať.

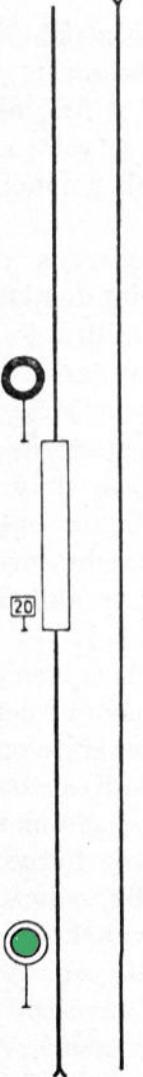


Jedna kolej porouchána,  
Dvoukolejná trať.  
jízda vpravo



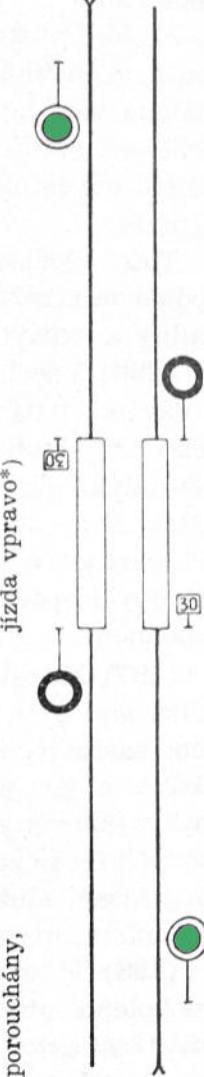
Jedna kolej porouchána,

jízda vlevo



Jedna kolej porouchána,

jízda vlevo

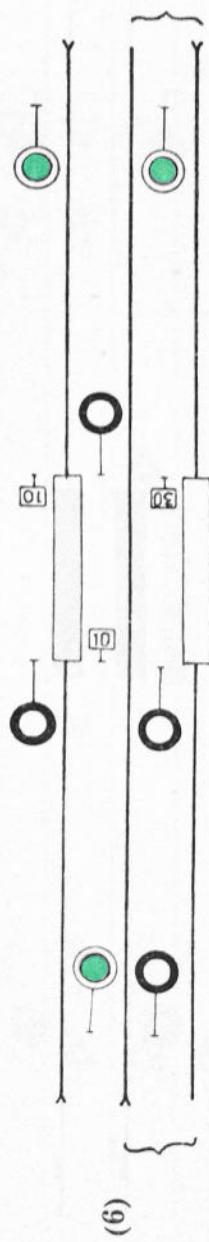
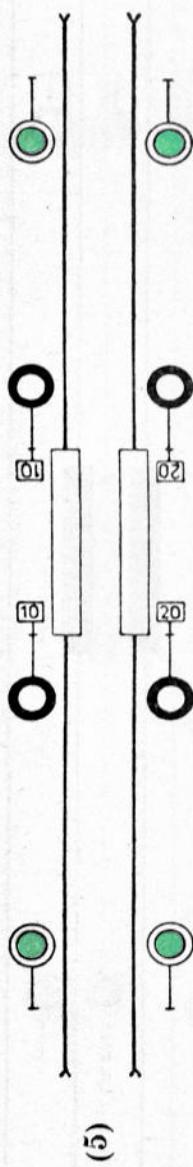


Obě koleje porouchány,

jízda vpravo\*)

\*) pro jízdu vlevo platí týž obraz podle odrazu v zrcadle.

Souběžné trati.



B. Návěst „Stůj“

Jednokolejná trať.



## 2. příloha

Dvoukolejná trať,

jízda vpravo nebo vlevo.

Jedna kolej nesjízdná.



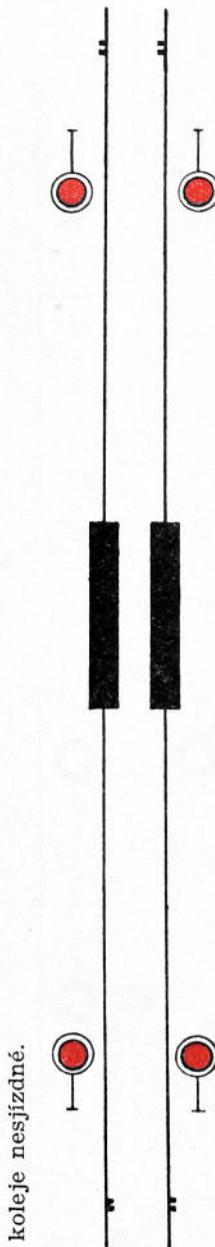
(8)



Obě koleje nesjízdné.

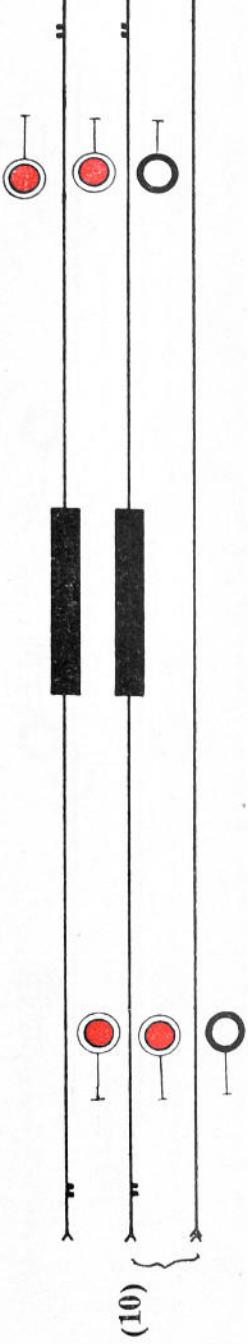


(9)



Dvoukolejná trať,

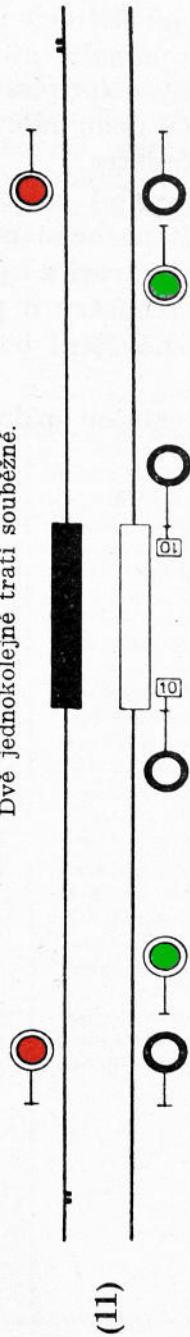
jízda vlevo a souběžná trať jednokolejná.



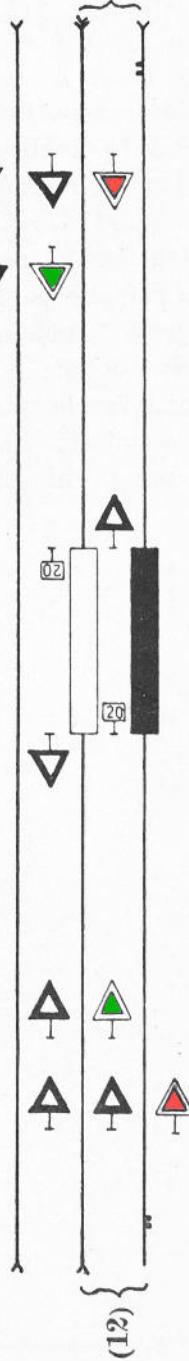
**C. Návěst „Pomalu“ a „Stůj“**

Dvoukolejná trať,  
jízda vpravo nebo vlevo.

Dvě jednokolejně trati souběžné.



Dvoukolejná trať,  
jízda vlevo, a souběžná trať jednokolejná.

**VYSVĚTLENÍ:**

— Místo, jež je třeba pojízděti pomalu.

— Nesjízdné místo.

— Pravidelný směr jízdy.

— Směr jízdy po nespravné koleji, je-li jedna kolej na dvoukolejně trati nesjízdná.

— Třaskavky.

## 2. příloha

(299) Potřebuje-li strážník trati více terčů, než má přiděleno, anebo použije-li některé ze svých návěštích svítilem krytí nesjízdného nebo k označení pomalu sjízdného místa na trati, jest povinen ihned telefonicky nebo písemně si vyžádat bezodkladné zaslání potřebných terčů nebo náhradních svítilem z uložiště neb od představeného traťmistra.

Výjimečně smí se upustit od označení místa, kde pomalá jízda začíná a kde končí, povstala-li porucha na trati neočekávaně. V takovém případě jsou strážníci trati a výpravčí vlaků povinni, ihned zpravit příslušné traťmistry o poruše, aby tito mohli co nejdříve dodat potřebné návěští pomůcky k označení zmíněného místa podle předpisů.

Proto musí mít traťmistři náležitou stálou zálohu též svítilem s číslem k označení rychlosti.

**Jak se mají zachovati staniční zaměstnanci, když oce-kávají vlak, a jak vlakové mužstvo,**

**1) porouchá-li se,**

**2) neobsluhuje-li se výjimečně, nebo**

**3) není-li za tmy osvětleno**

**nepřenosné návěstidlo vjezdové, odjezdové, cestové, směrové nebo vzdálenostní, anebo nepřenosné návěstidlo seřadovací, jež jako místní návěstidlo platí též pro vlaky.**

Vjezd do stanice (odjezd ze stanice) je	Vlakové mužstvo			
	bylo zpraveno		nebylo zpraveno	
	o mimořádnostech 1), 2) nebo 3) (čís. 164 d).			
	Jaké návěsti osobně dá a co zařídí zaměstnanec u návěstidla?	Jak se zachová vlakové mužstvo?	Jaké návěsti osobně dá a co zařídí zaměstnanec u návěstidla?	Jak se zachová vlakové mužstvo?
zakázán	Zaměstnanec se v případě 1) a 2) nevysílá k návěstidlu; je-li však porouchané návěstidlo v poloze „Volno“ nebo není-li návěstidlo za tmy osvětleno (případ 3), vyše se tam zaměstnanec, aby vlak zastavil návěstí 17-a-1 nebo 17-b-1 „Stůj“.	Zastaví vlak před návěstidlem.	Zaměstnanec dá v případě 1) a 3) návěst 17-a-1 nebo 17-b-1 „Stůj“. Po zastavení vlaku zpraví vlakové mužstvo o mimořádnosti 1) nebo 2) a ve všech třech případech též o tom, že je další jízda vlaku zakázána.	Zastaví vlak před návěstidlem.
dovolen	Zaměstnanec dává ve všech třech případech návěst 15-a-3 nebo 15-b-2 „Volno“ tak dlouho, až celý vlak minne návěstidlo.	Víjdí (odjízdí) bez zastavení jen tehdy, dává-li zaměstnanec u návěstidla návěst 15-a-3 nebo 15-b-2 „Volno“.	Zaměstnanec dává v případě 1) návěst 17-a-1 nebo 17-b-1 „Stůj“. Po zastavení vlaku zpraví vlakové mužstvo o mimořádnosti 1) nebo 2) a že je další jízda vlaku dovolena; návěst „Volno“ nedává. Jde-li jen o případ 3), není hořejších opatření vzhledem k ustanovení čís. 165 zapotřebí.	Zastaví vlak před návěstidlem a pokračuje v případě 1) a 2) teprve na ústní příkaz, v případě 3) podle čís. 165.

### 3. příloha

(300) Shora uvedený postup platí i pro návěstidla oddílová.

(301) a) Porouchaná návěstidla nepřenosná nutno postavit, možno-li tak učiniti bez poškození, do základní polohy, v níž za tmy musí býti osvětlena.

b) Nelze-li uvésti do základní polohy porouchané návěstidlo o základní poloze »Stůj« nebo seřaďovací návěstidlo, které jako místní platí i pro vlaky (čís. 157 b), je třeba

(<sup>1</sup>) zhasnouti za tmy jeho světla a

(<sup>2</sup>) ponechati za dne i za tmy příslušnou předvěst v poloze »Výstraha«.

(302) Ustanovení čísla 301 b) (<sup>2</sup>) platí pro návěstidla, uvedená v odstavci b), též tehdy, když je nelze osvětliti.

(303) Nebylo-li vlakové mužstvo zpraveno:

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

a) do stanice,

b) do hláskového (hradlového) oddílu  
za kázan, nutno položiti třaskavky, a to

k a) pokud možno u předvěsti,

k b) pokud možno 200 m před oddílovým návěstidlem, a není-li to možné, pak blíže neb až před stanovištěm strážníka hlásky (hradla), který je povinen dávati ruční návěst »Stůj« podle čís. 94;

B. o poruše předvěsti

a) vjezdového návěstidla, závislého na výměnách,

b) odjezdového návěstidla,

již nelze uvésti do polohy »Výstraha« a je-li vjezd vlaku do stanice nebo odjezd projíždějícího vlaku do volen odbocku, je třeba dávati ruční návěst 16 a - 3 (16 b)

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

k b) projíždějícímu vlaku na vjezdové straně stanice;

**C. o p o r u š e p ř e d v ě s t i**

a) vjezdového návěstidla, závislého na výměnách, v tom případě, kdy jde jen o zrušení závislosti podle čís. 121 - II, stačí při ponechání předvěsti v základní poloze [čís. 164 a) a b)], dávati vlaku za vjezdu odbočkou ruční návěst 16 a - 3 (16 b) aspoň 200 m před vjezdovým návěstidlem;

b) odjezdového návěstidla v případě a za předpokladů podle a), třeba dávati projíždějícímu vlaku návěst 16 a - 3 (16 b) na vjezdové straně stanice.

(304) Na tratích, opatřených telefony, smí výpravčí návěstidla zpravidla více než 50 m, aby dal ruční návěsti u porouchaného návěstidla vjezdového (vzdálenostního) a aby položil třaskavky u předvěsti neb aby tam dával návěst 16 »Pomalu« podle čís. 303 B. Rozkaz musí být dán pro každý vlak zvláště. Strážníky trati, jež možno tímto úkolem pověřiti, nutno určiti v dohodě s příslušným odborem pro udržování dráhy a uvésti je ve staničním rádu (čís. 2).

#### **4. příloha**

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

(305) Zpozoruje-li kdokoli z vlakového mužstva ruční návěst »Stůj« 17 a - 3 nebo 17 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 mimoto opakují návěst »Stůj«.

(306) Jde-li o návěst »Stůj« nepřenosného návěstidla aneb o návěsti »Stůj« 17 a - 1, 17 a - 2 nebo 17 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, nečekajíce s obsluhou brzd, až dá strojvedoucí návěst 51 a) nebo 51 b).

(307) Dal-li návěst 17 »Stůj« přítomný zaměstnanec, nechť se ho vlakvedoucí otáče, proč návěst »Stůj« dal; další jízdu smí pak nařídit i jen po ústní zprávě zaměstnancově, že jízda je bez závady možná.

(308) Zastavil-li vlak před viditelnou návěstí 17 »Stůj« a není-li u ní zaměstnanec, musí vlakvedoucí ihned vyslati průvodčího k nejbližšímu strážníku trati, aby se otázal, proč byla návěst dána.

(309) 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 řádu.

b) Vybuchnou-li třaskavky za okolností podle ustanovení čís. 95 d) a zastavil-li vlak ještě před vjezdovým (vzdálenostním) návěstidlem, smí pokračovati v jízdě podle ustanovení předchozího odstavce a) až k vjezdovému (vzdálenostnímu) návěstidlu, a vyčká bez zřetele, jak návěstidlo ukazuje, stejně jako

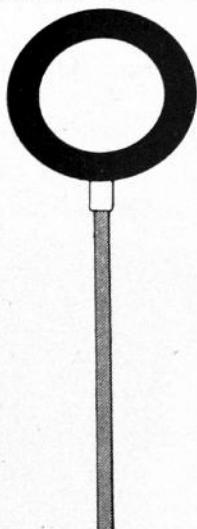
když řečené návěstidlo projel, zprávu ze stanice o dovolené další jízdě. Mimoto vyšle vlakvedoucí zaměstnance do stanice pro bližší zjištění stavu věci. Jde-li za řečených okolností o návěstidlo oddilové, postupuje se stejně až na to, že vlakvedoucí zjistí stav věci na místě dotazem u strážníka hlásky (hradla).



## **Návěštní obrazce**

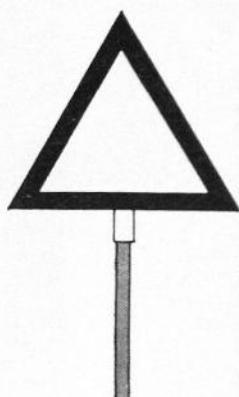


Návěst 15 a - 1.



Obraz 1.

Návěst 15 a - 2.



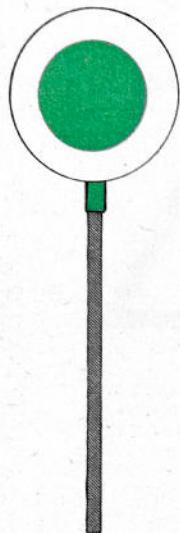
Obraz 2.

Návěst 15 a - 3.



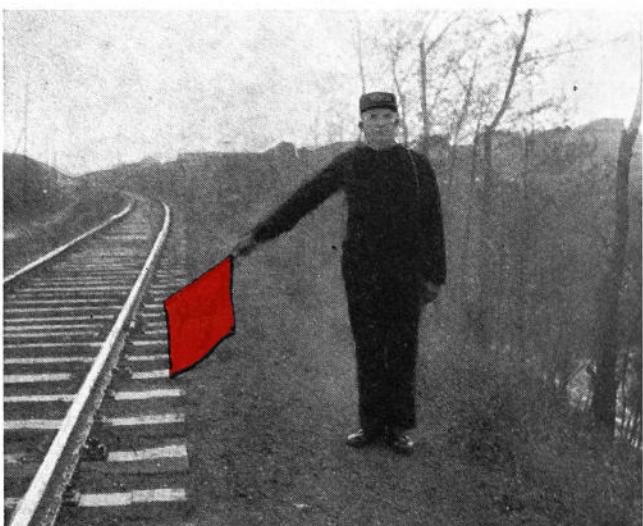
Obraz 3.

**Návěst 16 a - 1.**



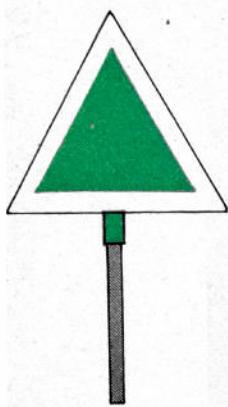
Obraz 4.

**Návěst 16 a - 3.**



Obr. 6a.

**Návěst 16 a - 2.**

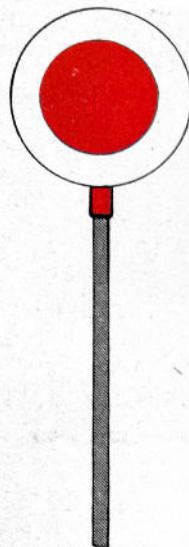


Obraz 5.



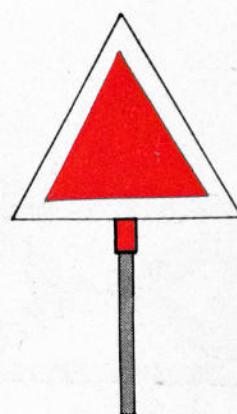
Obr. 6b

Návěst 17 a - 1.



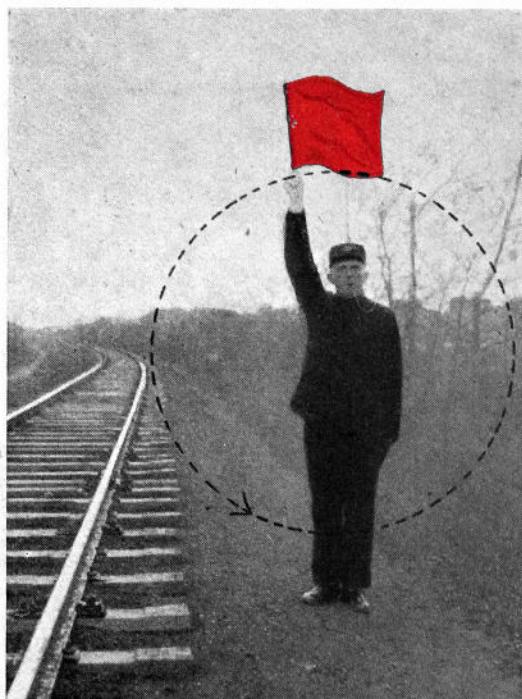
Obraz 7.

Návěst 17 a - 2.



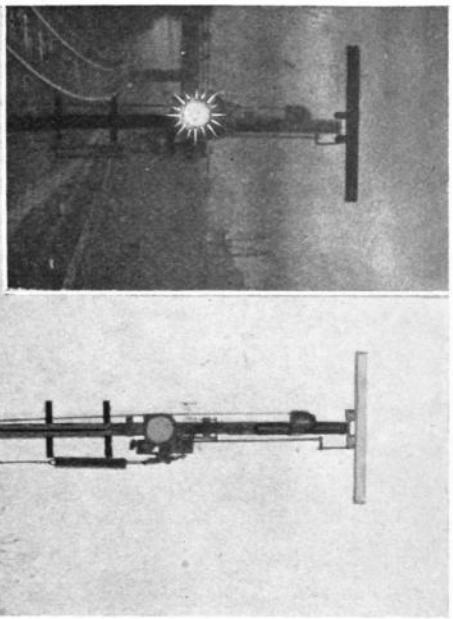
Obraz 8.

Návěst 17 a - 3.

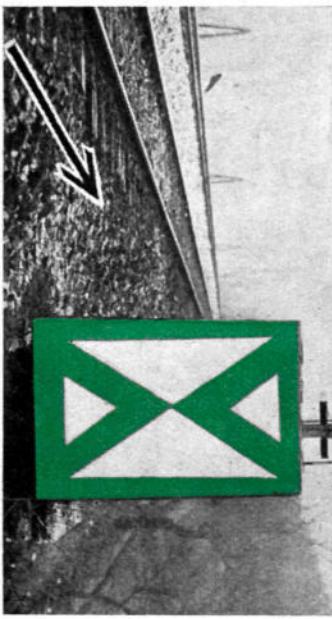


Obraz 9.

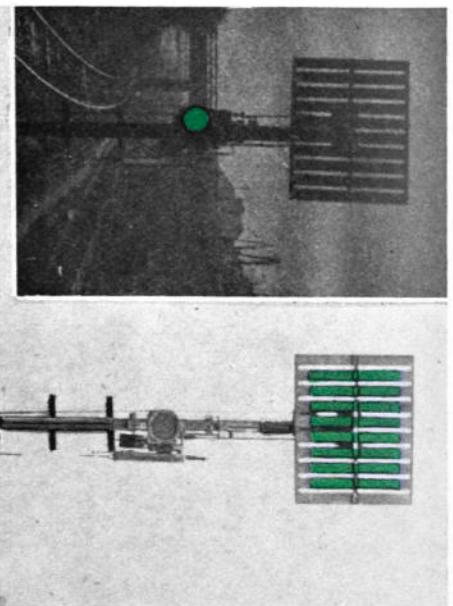
Návěst 19.



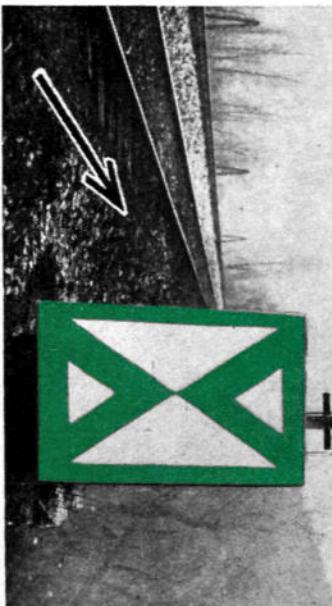
Obraz 10.



Návěst 20.

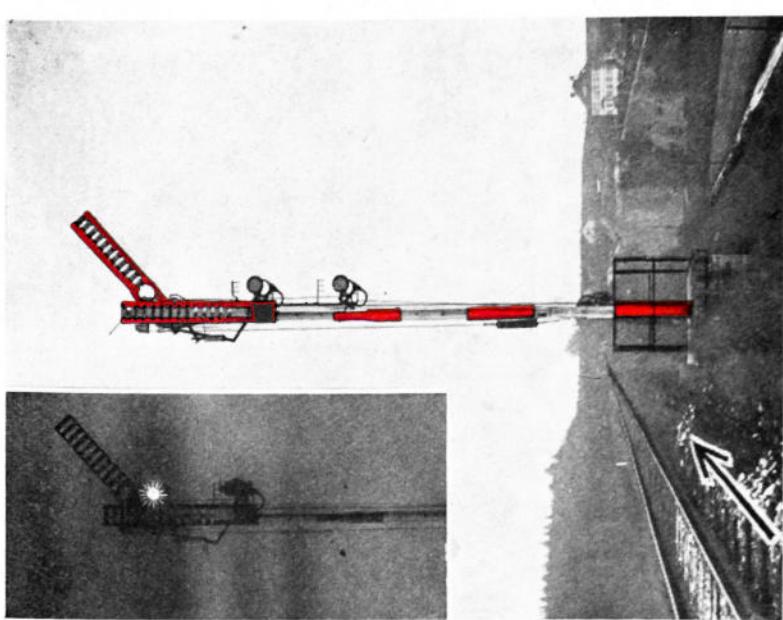
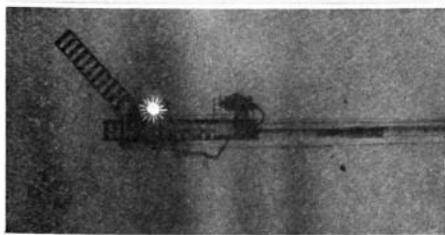
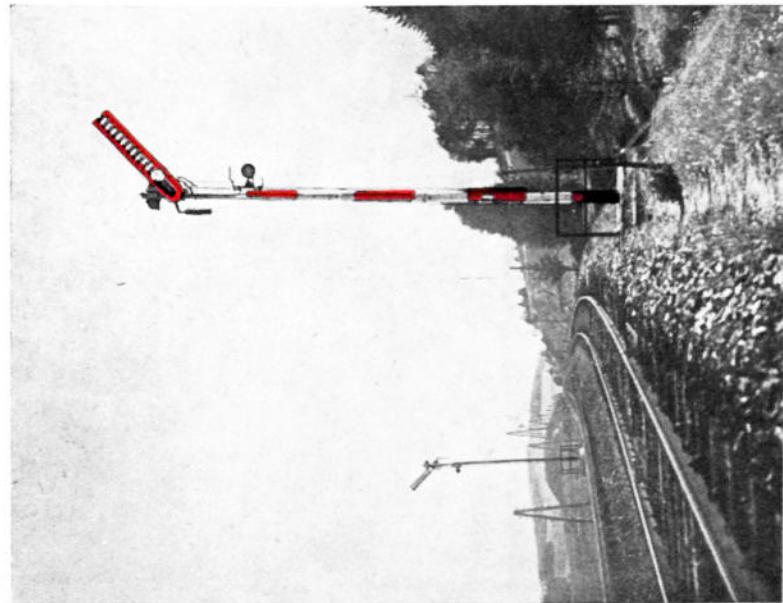


Obraz 11.



Návěst 21.

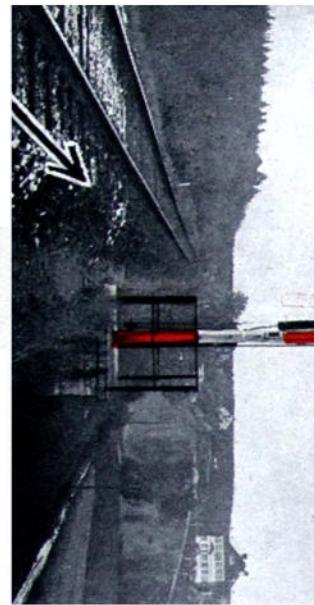
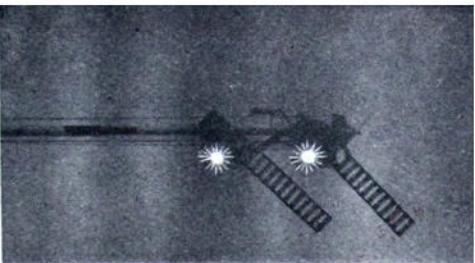
Návěst 21.



Obraz 12.

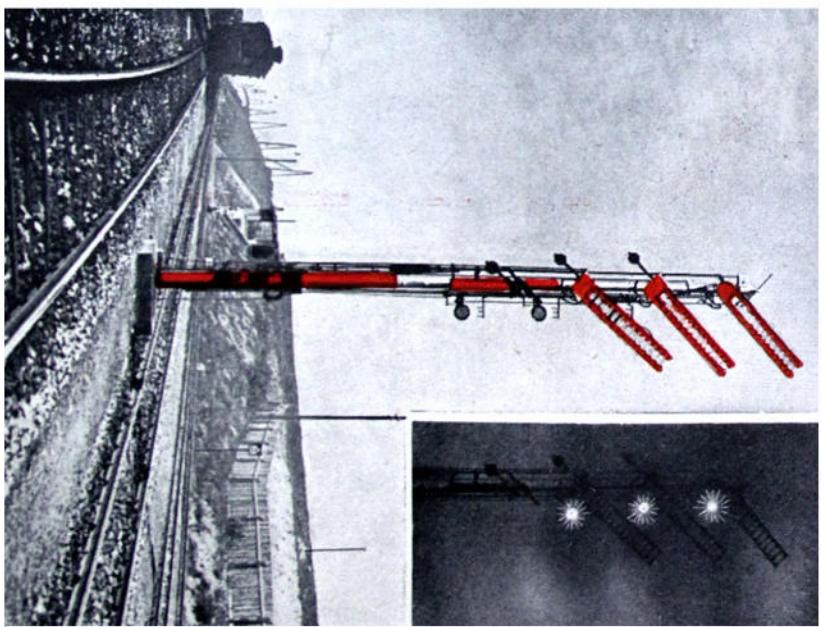
Obraz 13.

Návěst 22.



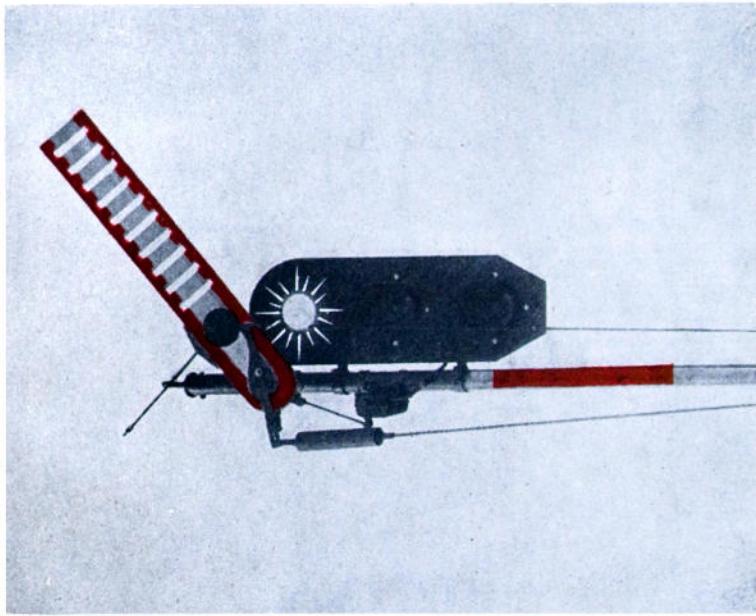
Obraz 14.

Návěst 22.

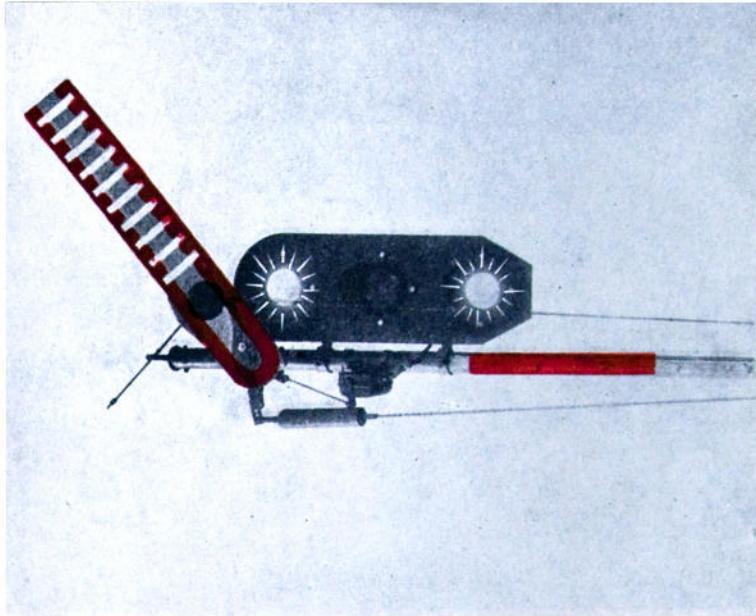


Obraz 15.

Návěst 21.



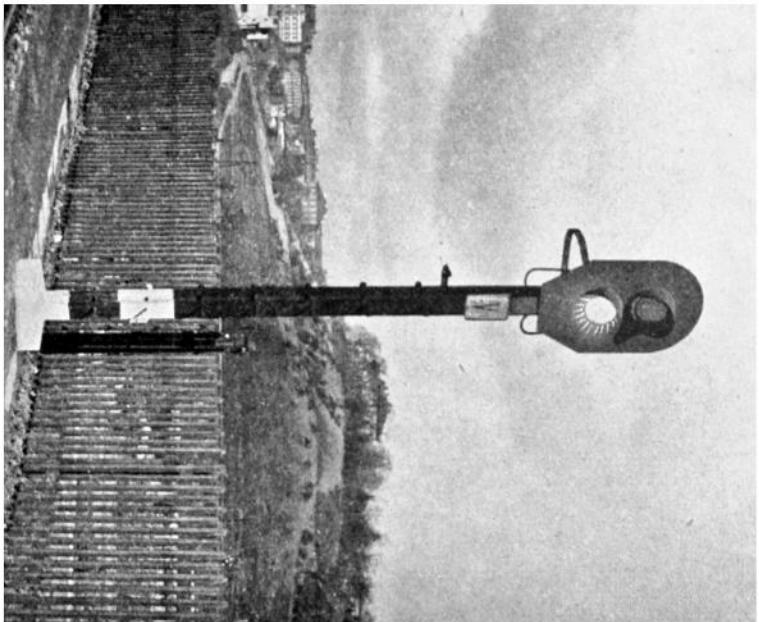
Návěst 22.



Obraz 16.

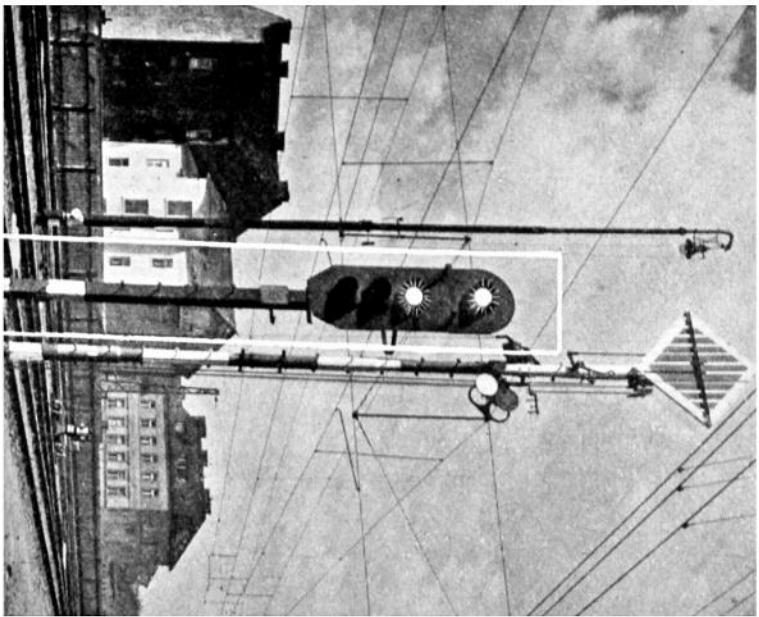
Obraz 17.

Návěst 21.



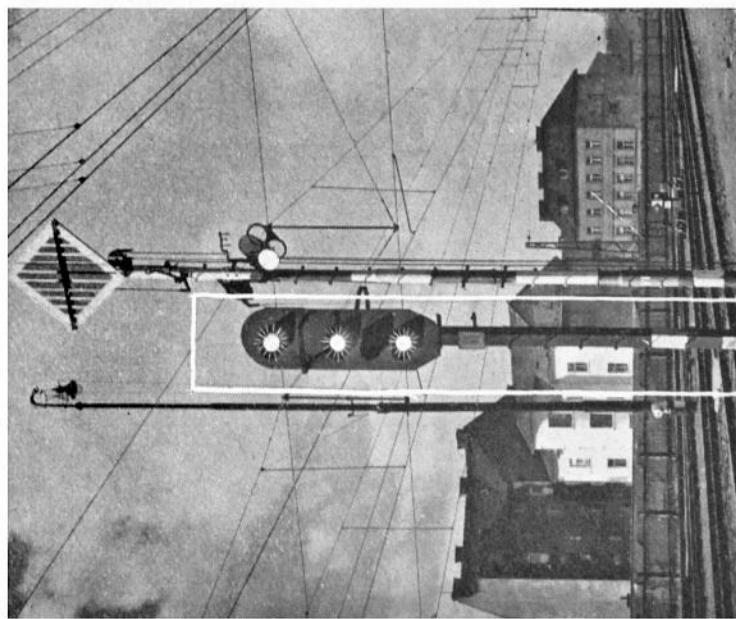
Obraz 18.

Návěst 22.

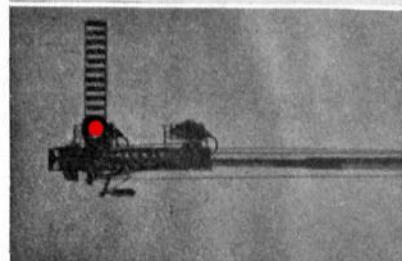


Obraz 19.

Návěst 22.

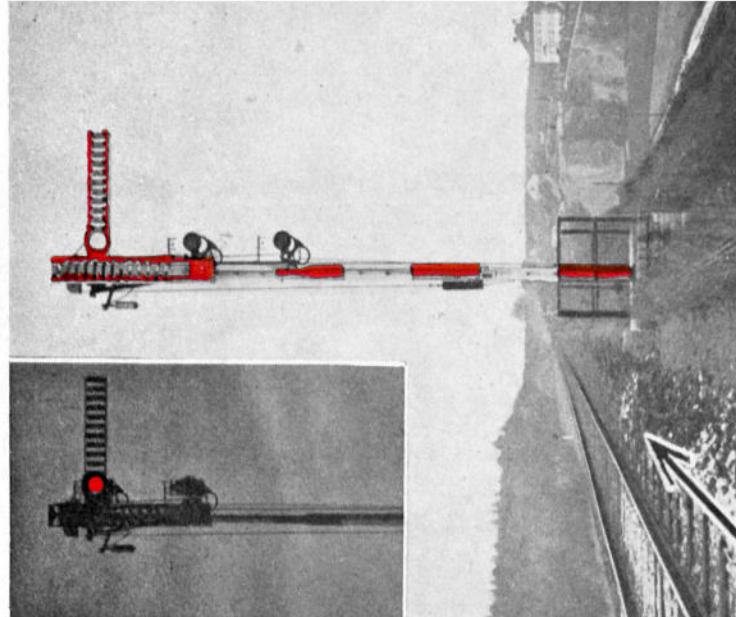


Návěst 23.

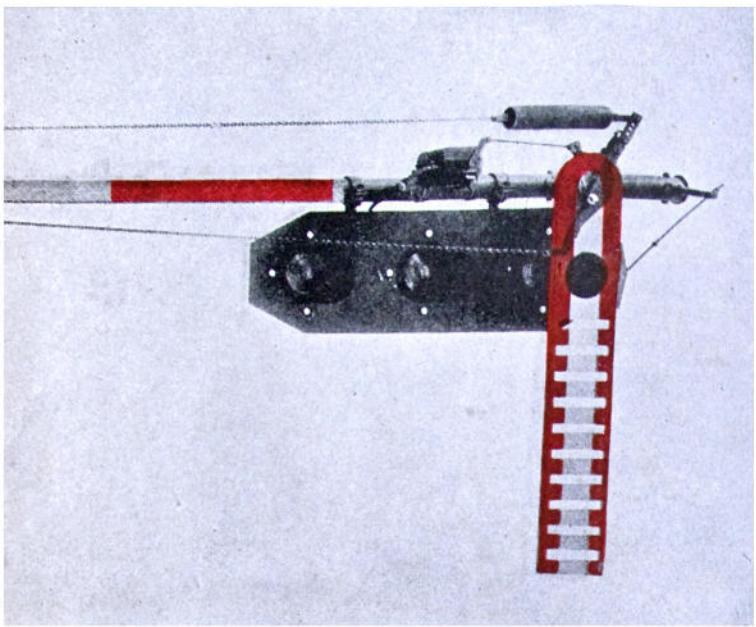


Obraz 20.

Obraz 21.

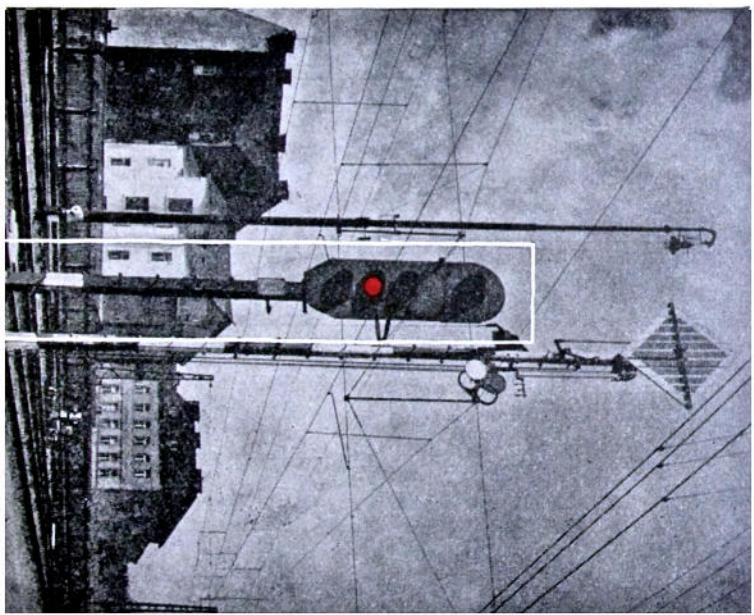


Návěst 23.



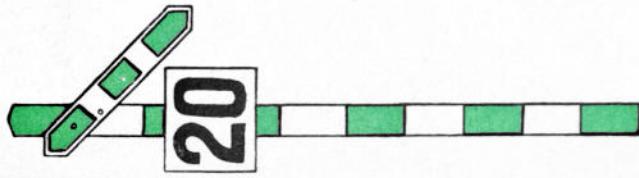
Obraz 22.

Návěst 23.

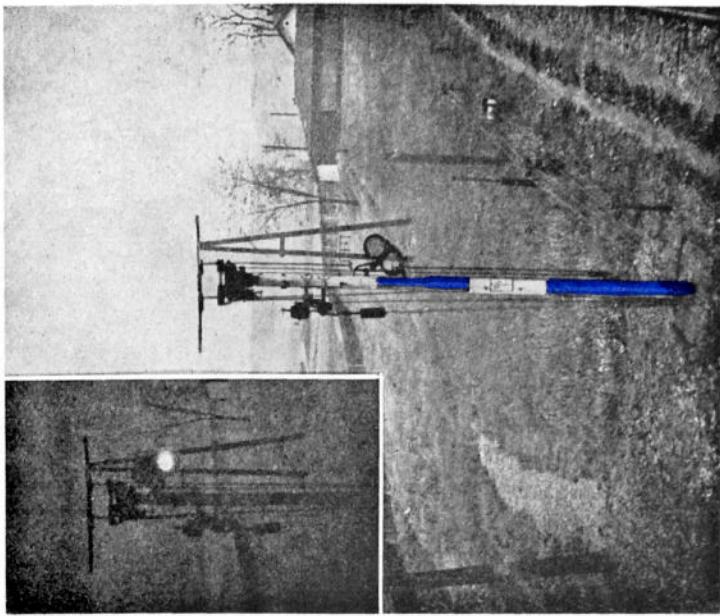


Obraz 23.

Návěst 24.



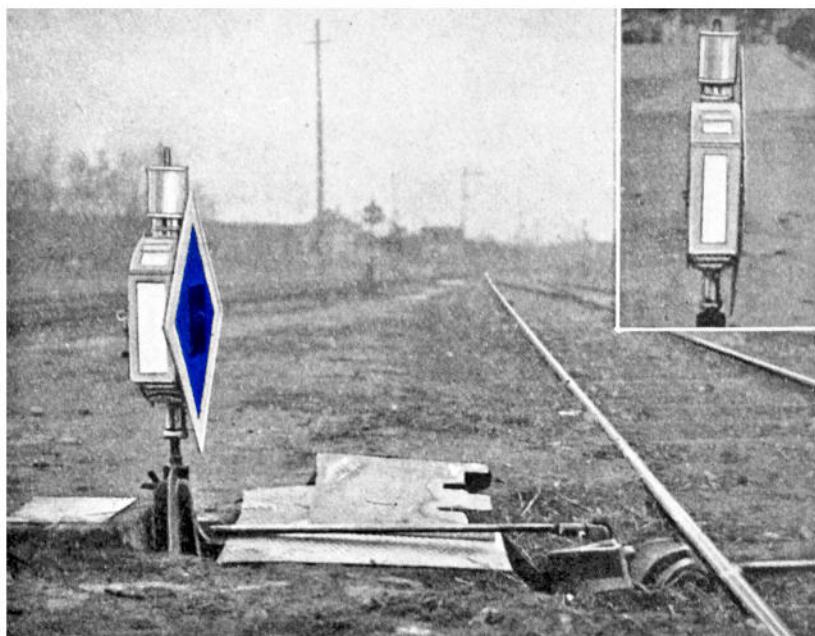
Návěst 25.



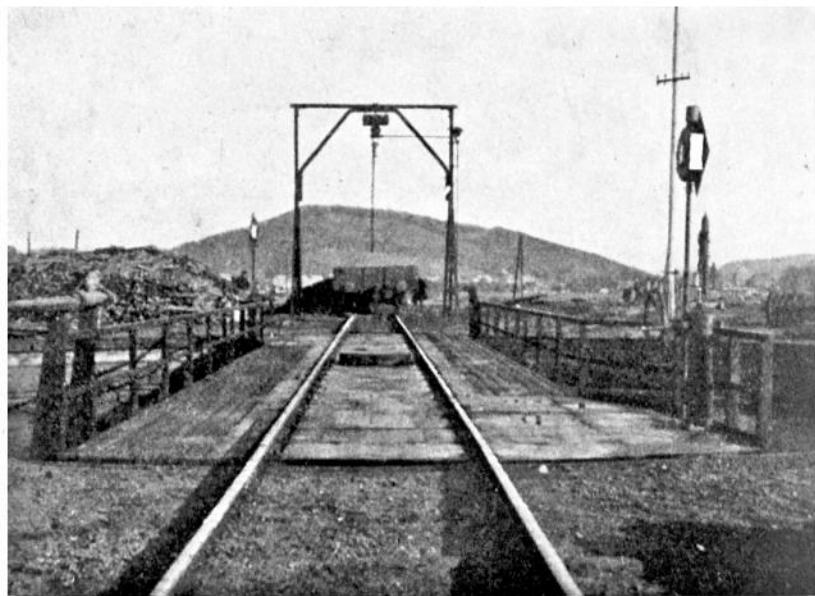
Obraz 24.

Obraz 25.

Návěst 25.

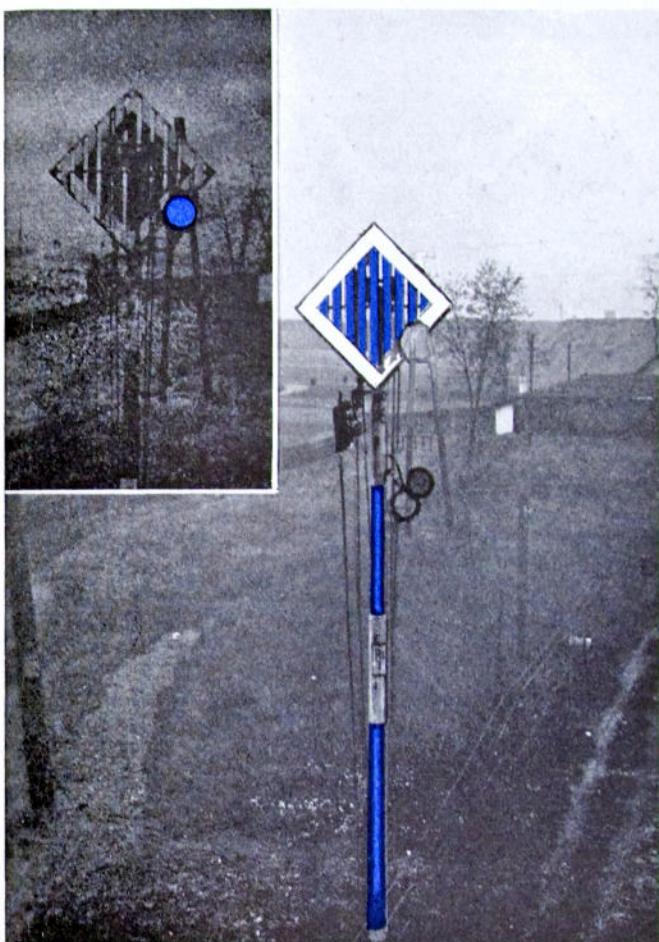


Obraz 26.



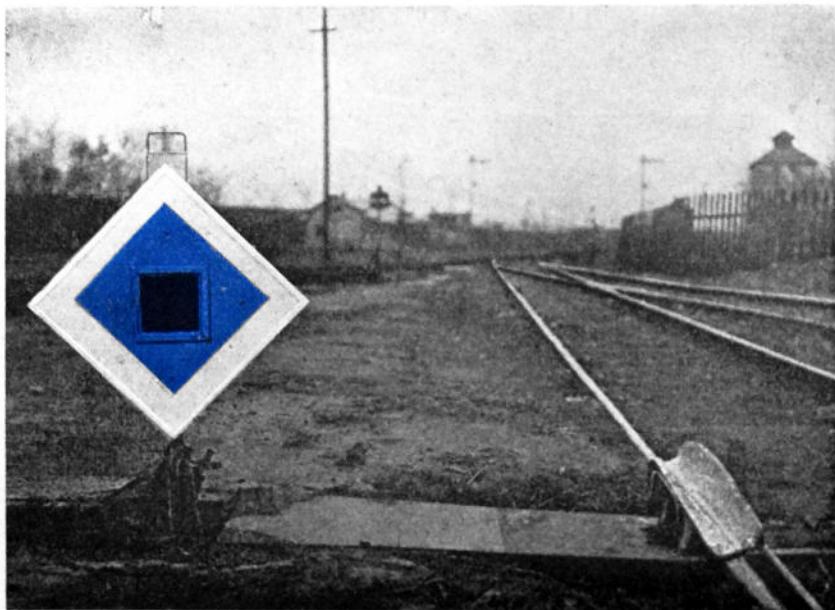
Obraz 27.

Návěst 26.



Obraz 28.

Návěst 26.

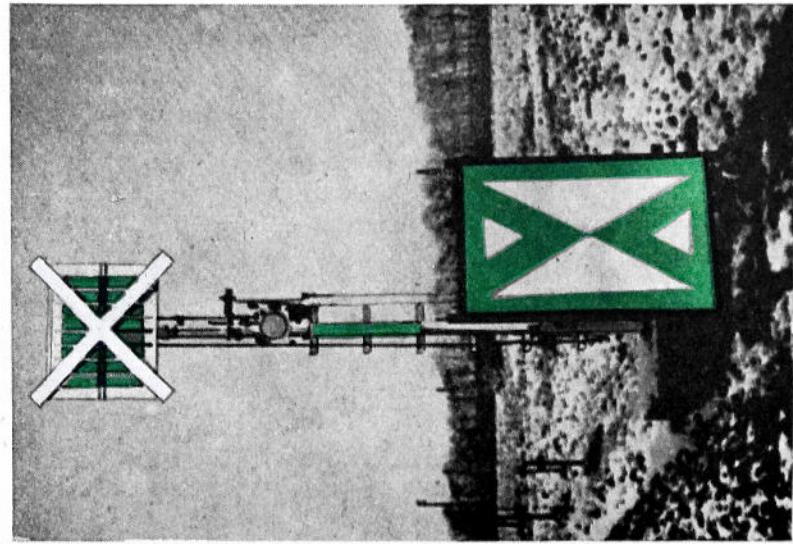


Obraz 29.



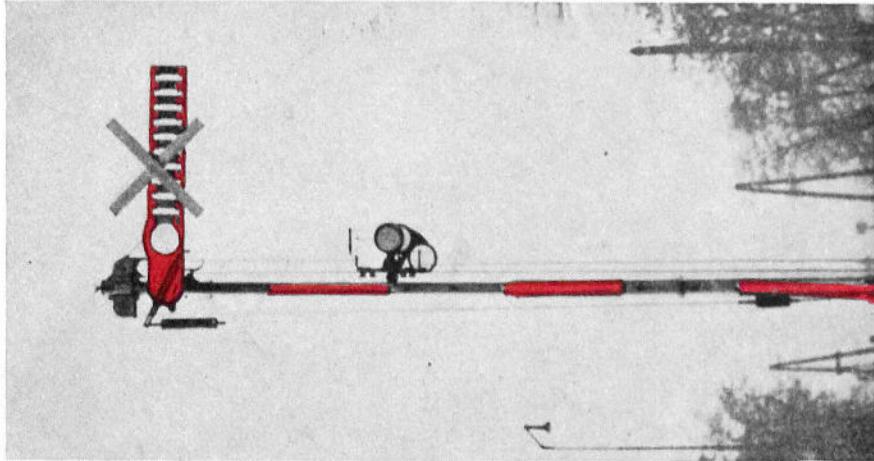
Obraz 30.

Návěst 27.



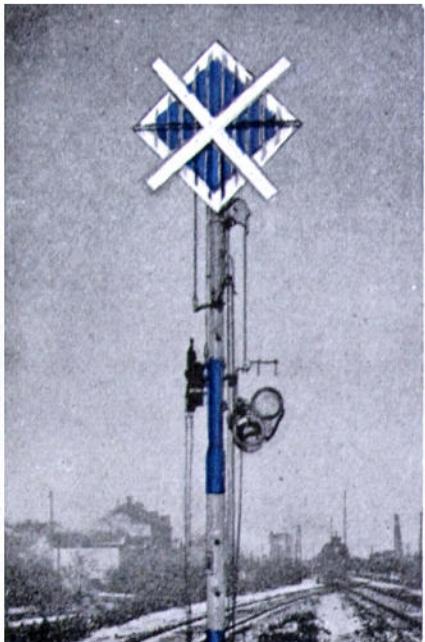
Obraz 31.

Návěst 27.



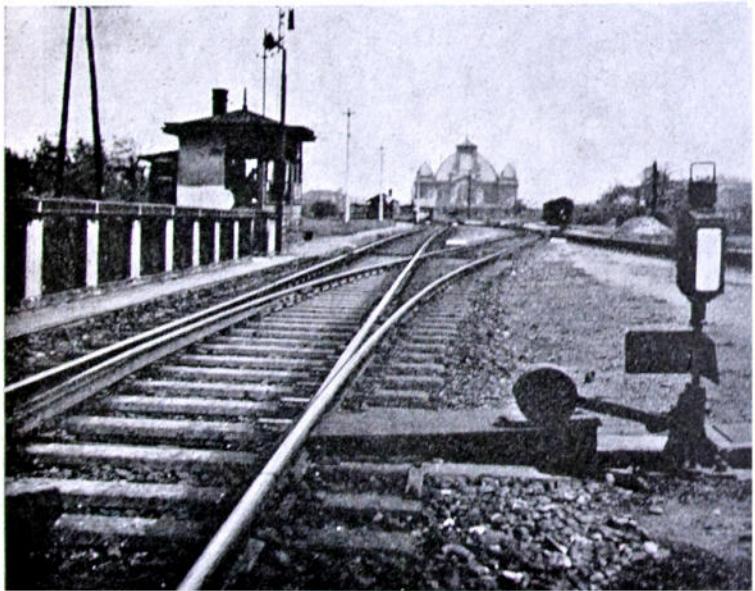
Obraz 32.

Návěst 27.



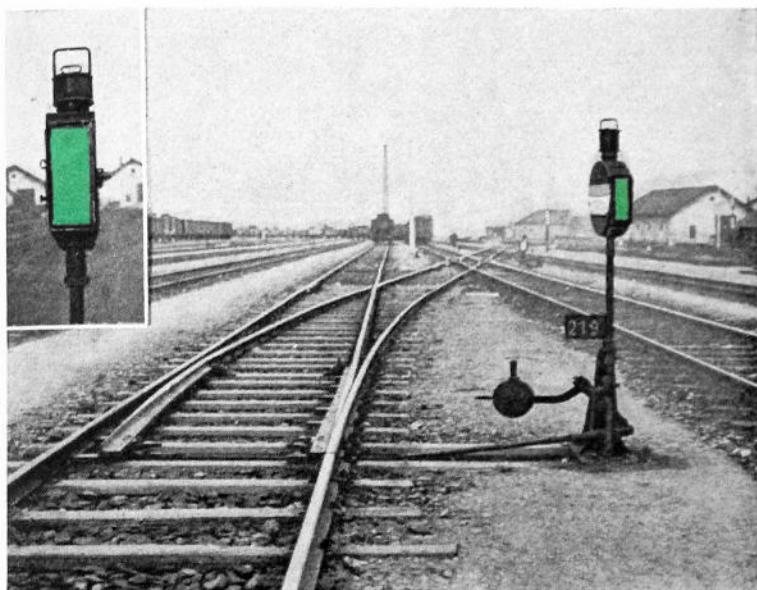
Obraz 33.

Návěst 28.

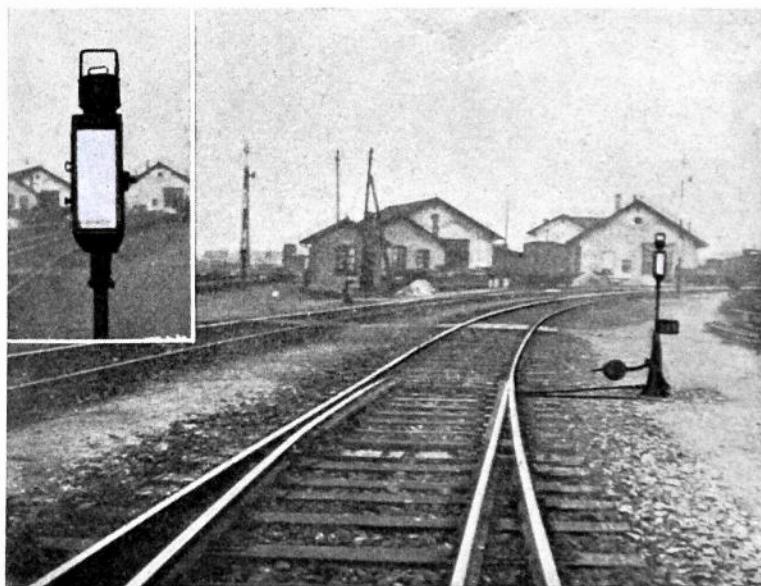


Obraz 34.

## Návěst 28.

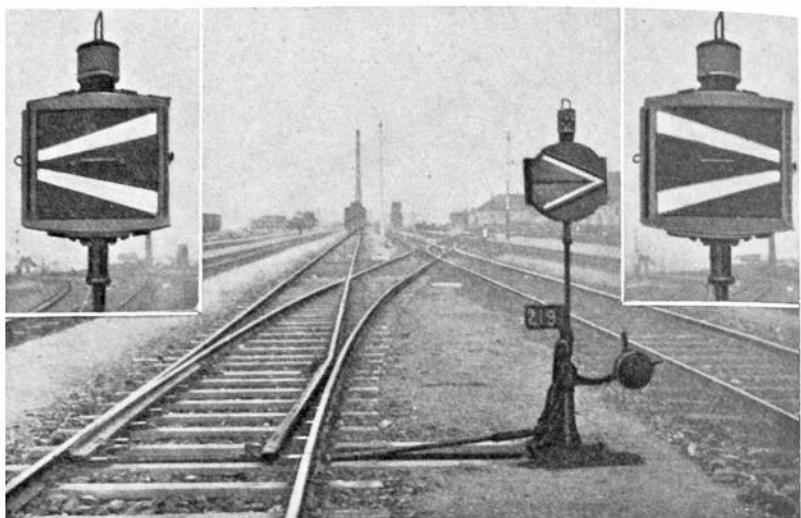


Obraz 35.



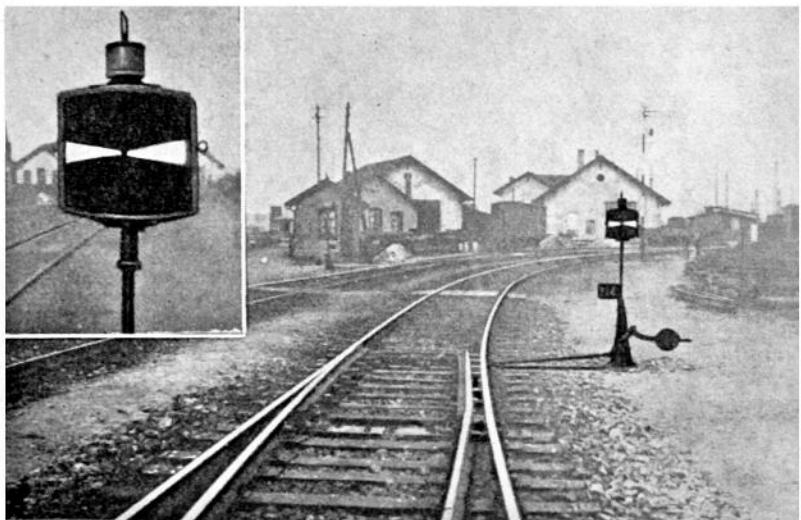
Obraz 36.

Návěst 29 a).



Obraz 37.

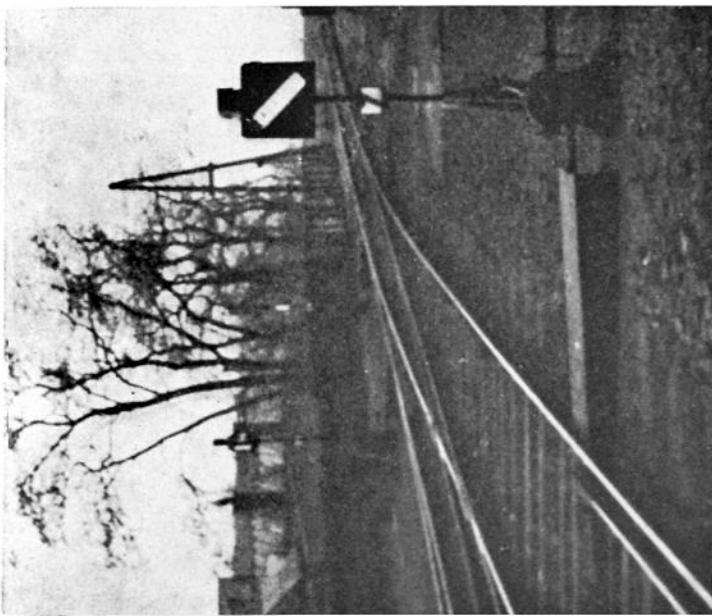
Návěst 29 b).



Obraz 38.

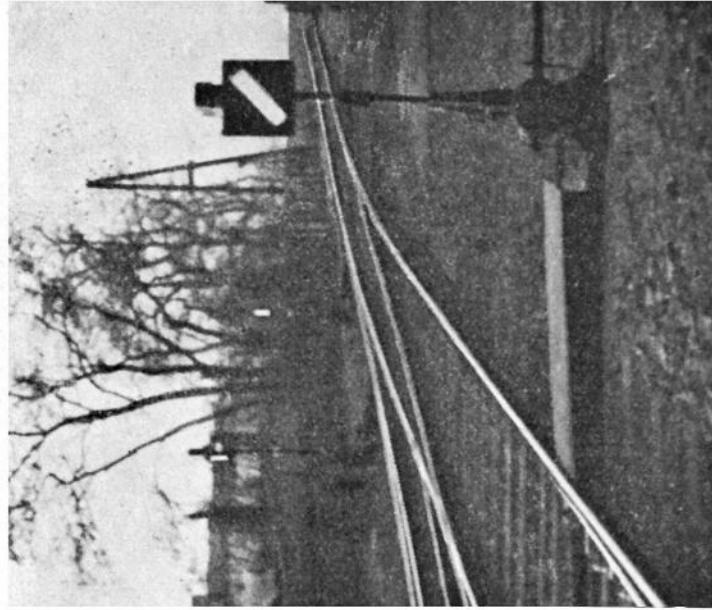
Návěst 29 c).

Návěst 29 c).

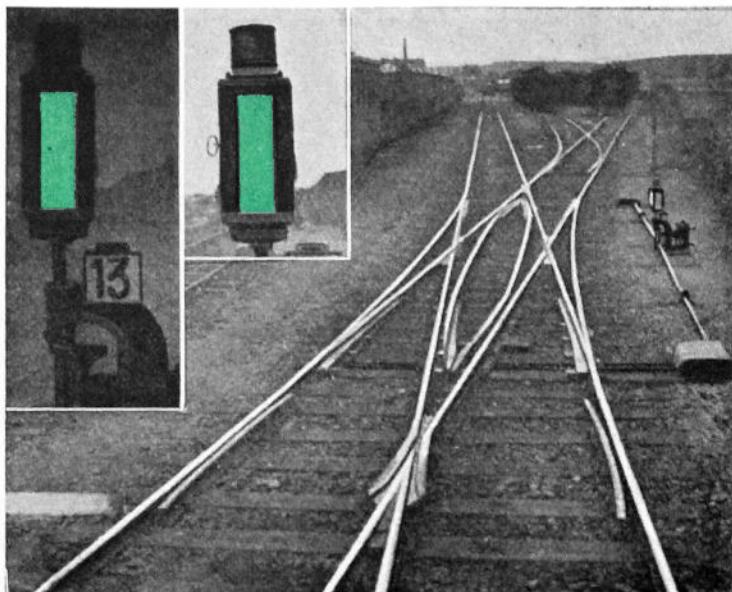


Obraz 39.

Obraz 39.

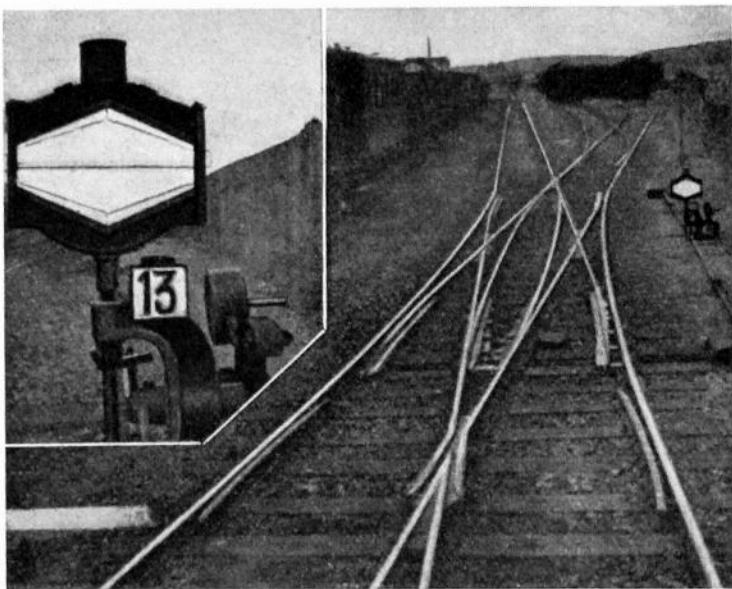


Návěst 30.



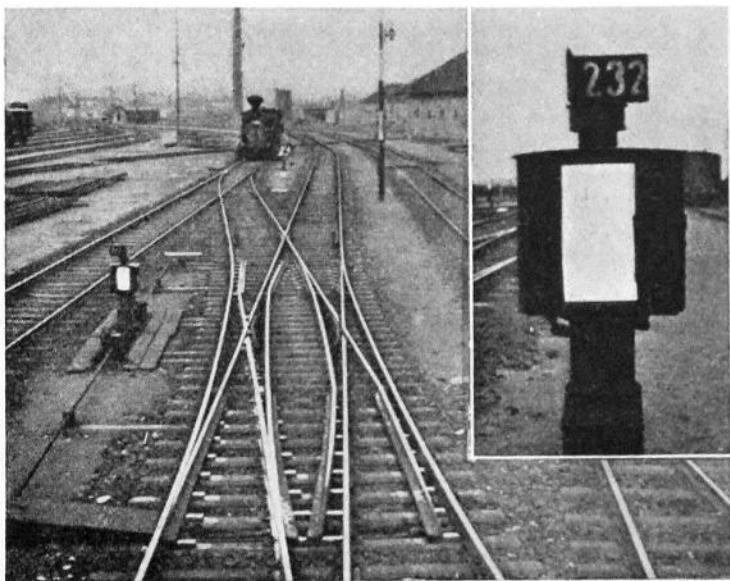
Obraz 40.

Návěst 31.



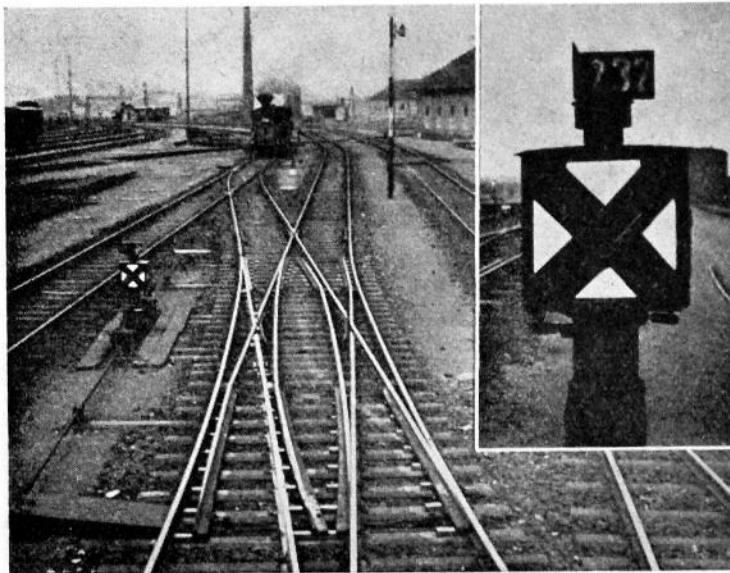
Obraz 41.

Návěst 32.



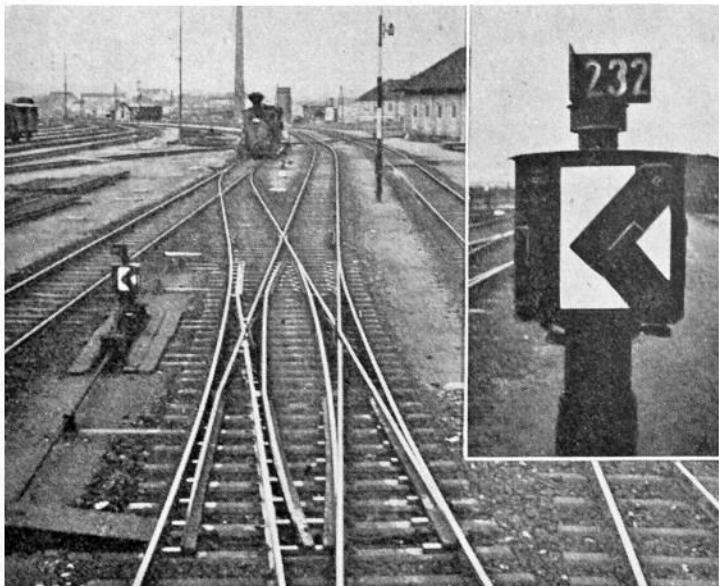
Obraz 42.

Návěst 33.



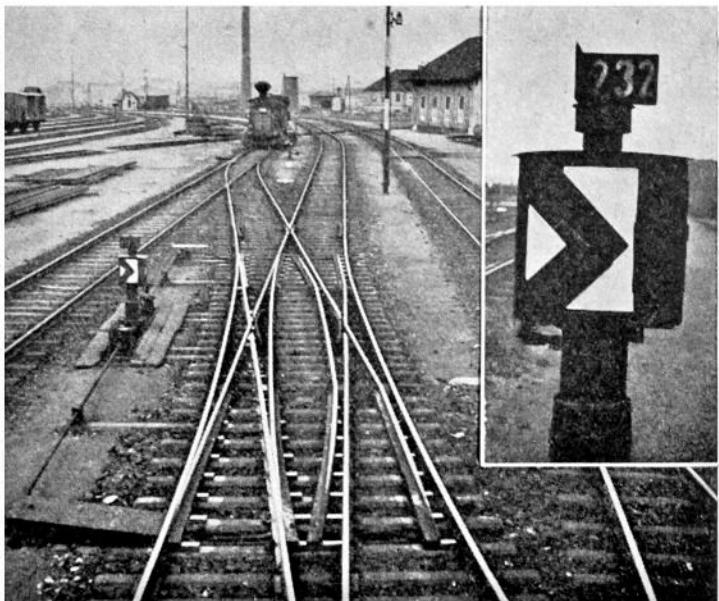
Obraz 43.

Návěst 34.



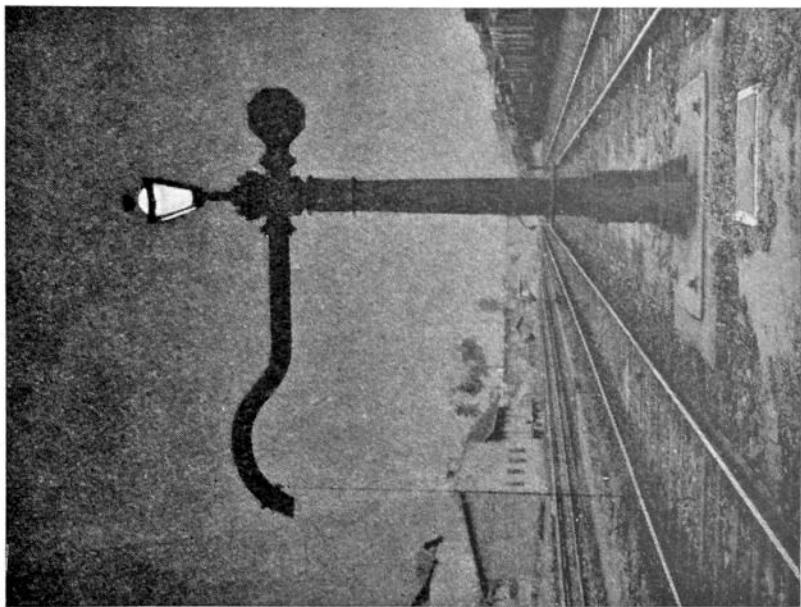
Obraz 44.

Návěst 35.

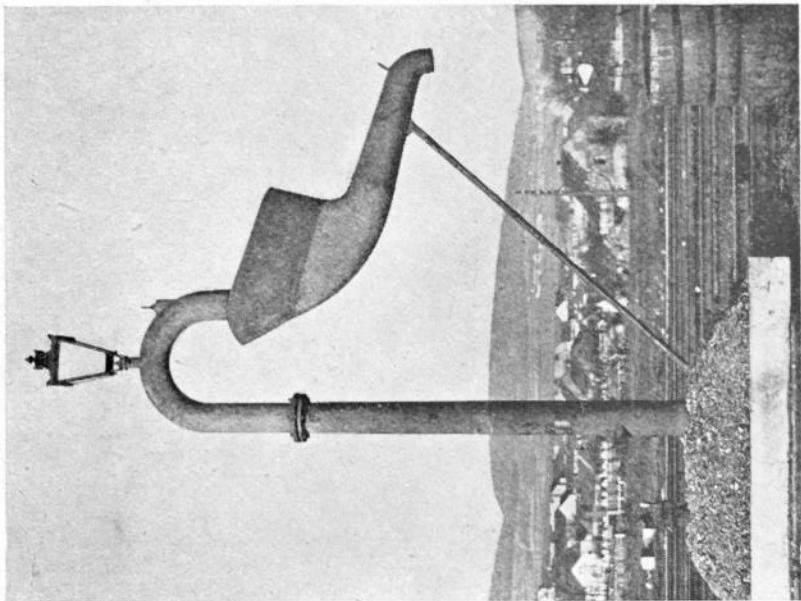


Obraz 45.

Návěst 36 a).



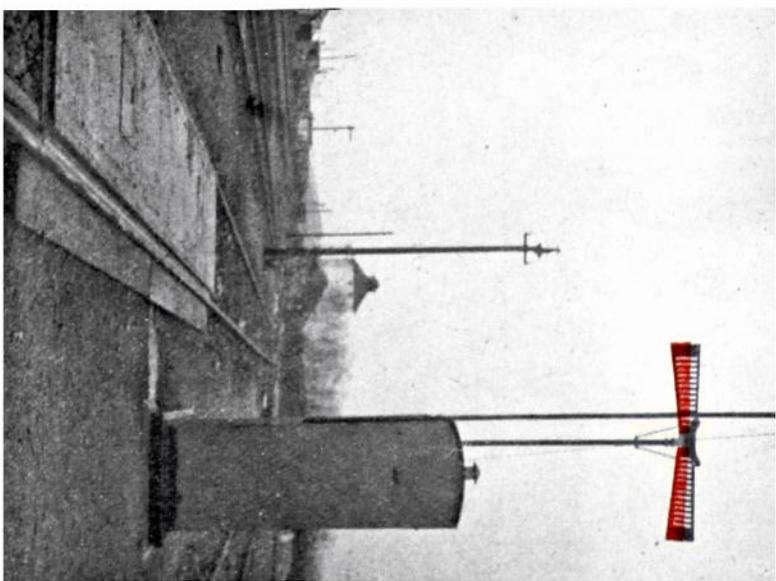
Návěst 36 b).



Obraz 46.

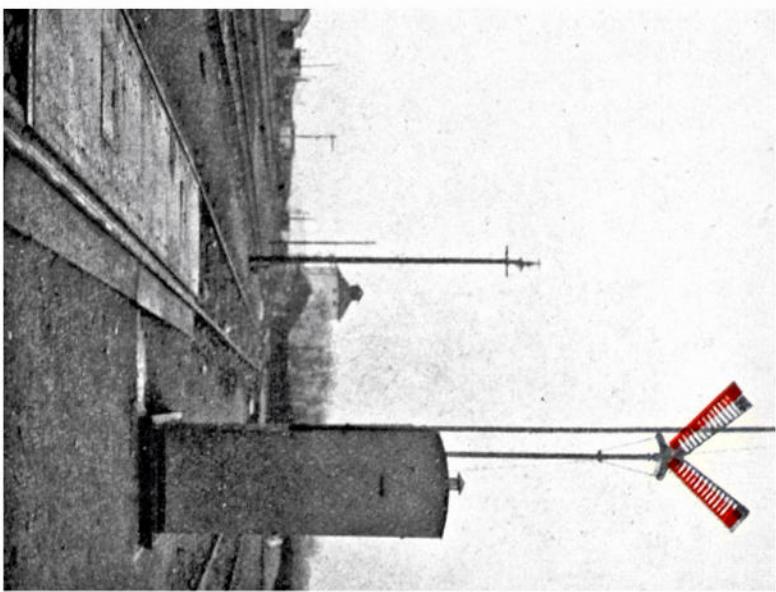
Obraz 47.

Návěst 37 a).



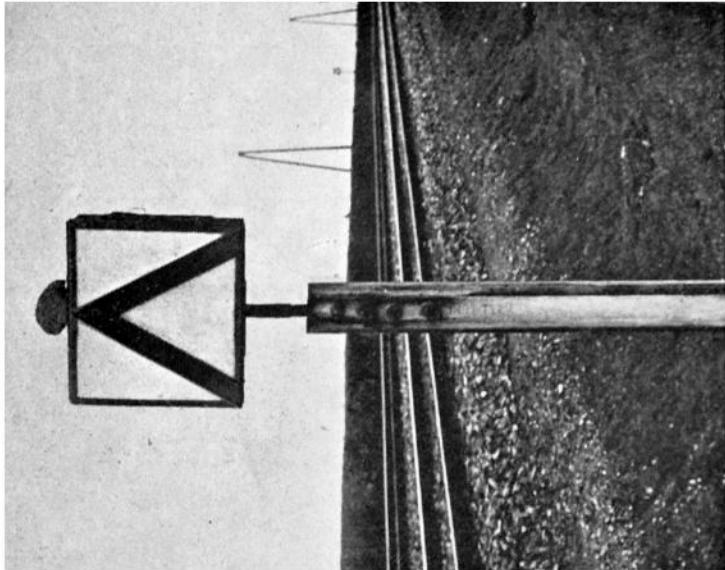
Obraz 48.

Návěst 37 b).

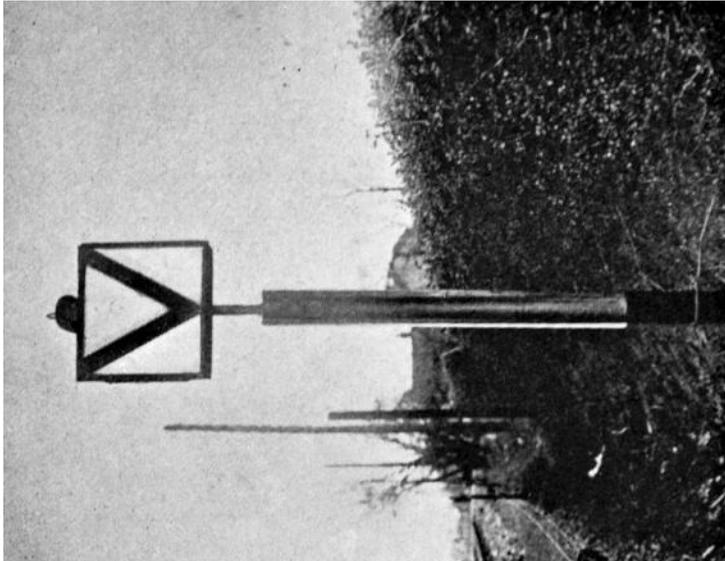


Obraz 49.

Návěst 38 a).



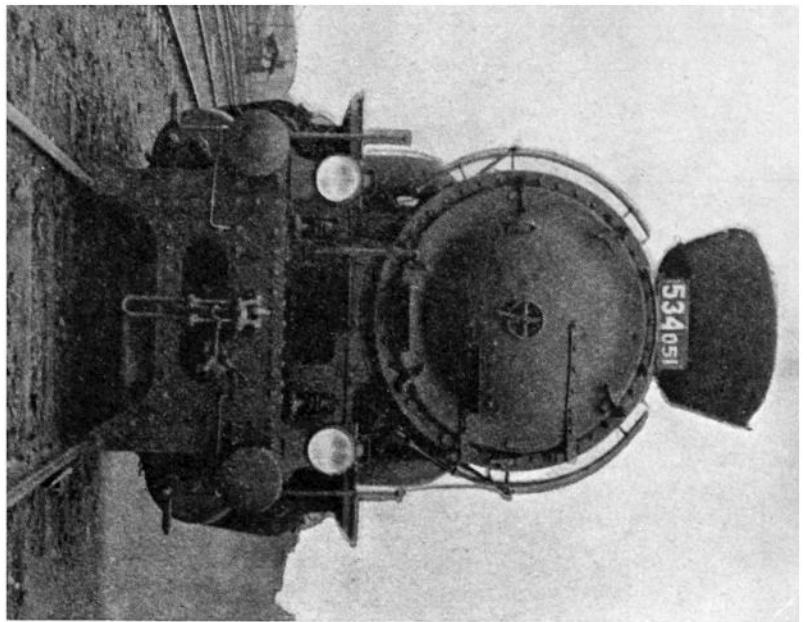
Návěst 38 b).



Obraz 50.

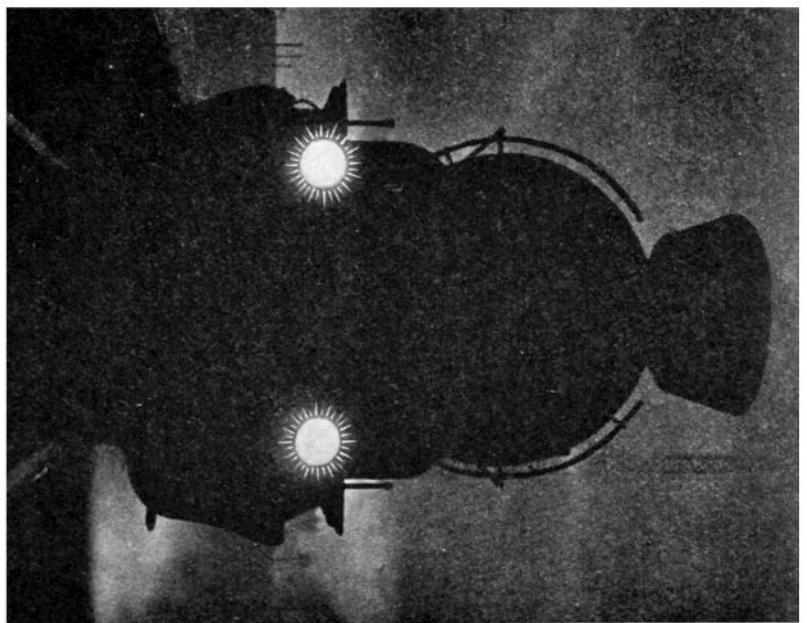
Obraz 51.

Návěst 39.



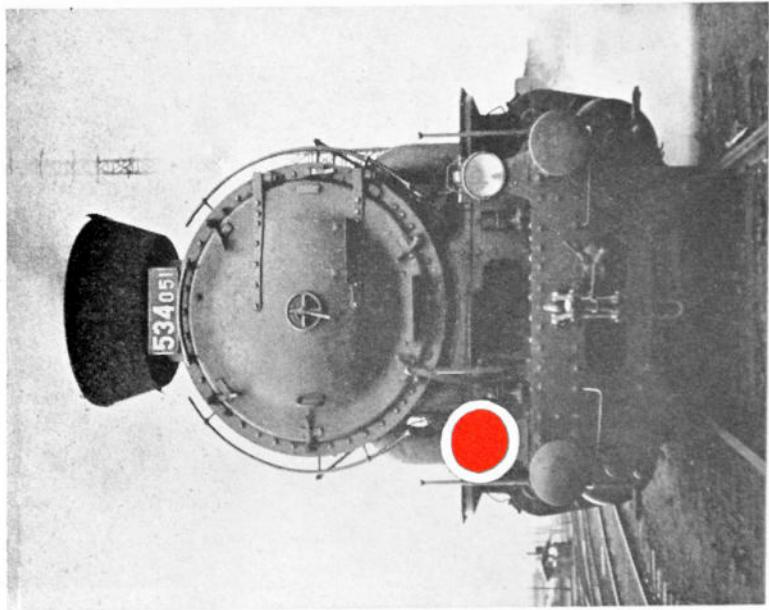
Obraz 52.

Návěst 39.

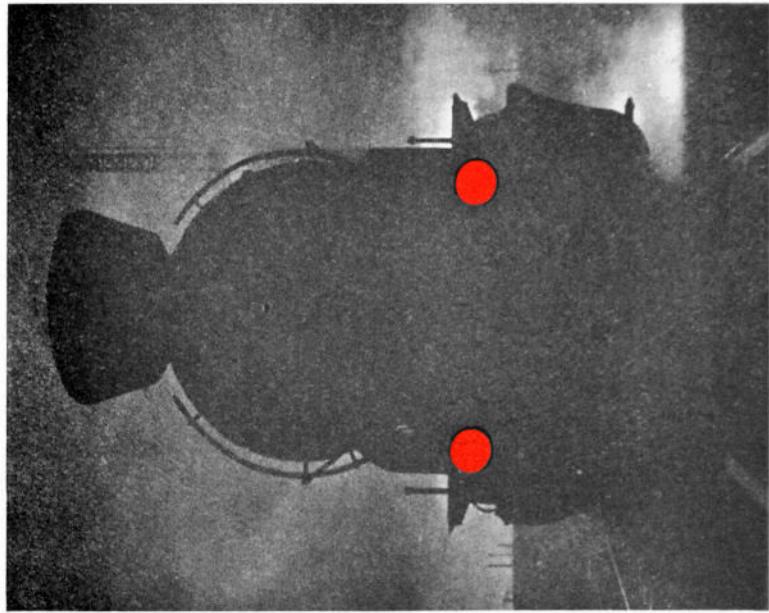


Obraz 53.

Návěst 40.



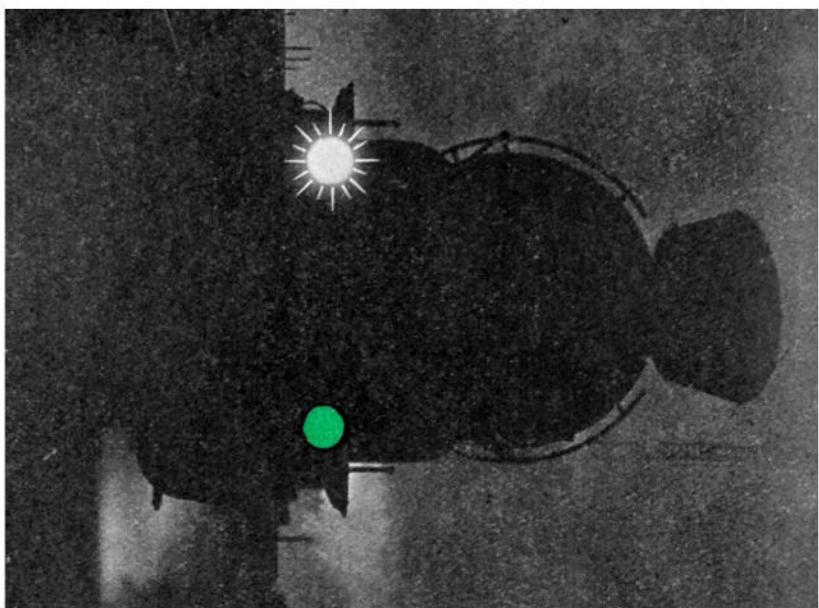
Návěst 40.



Obraz 54.

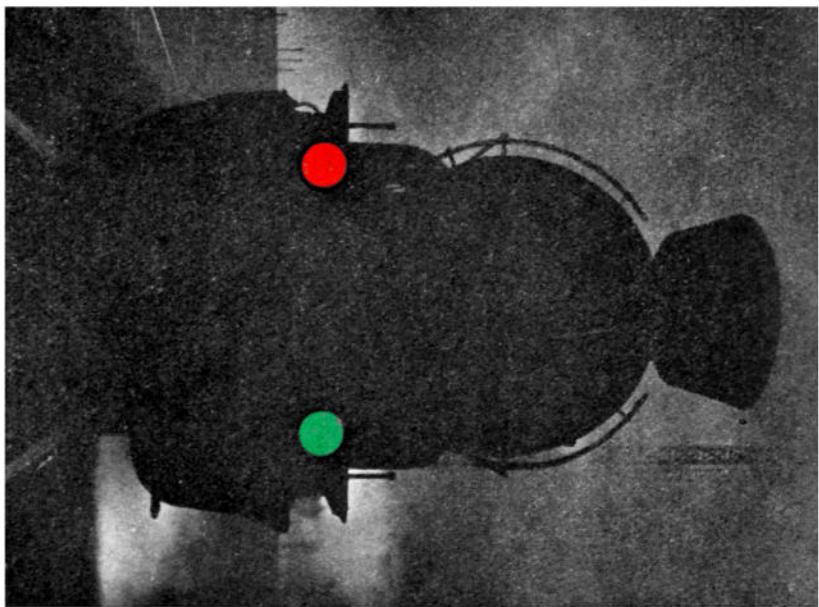
Obraz 55.

Návěst 41 a).

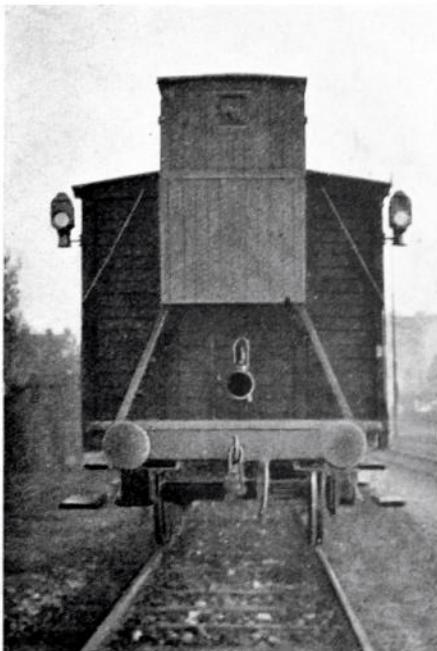


Obraz 56.

Návěst 41 b).



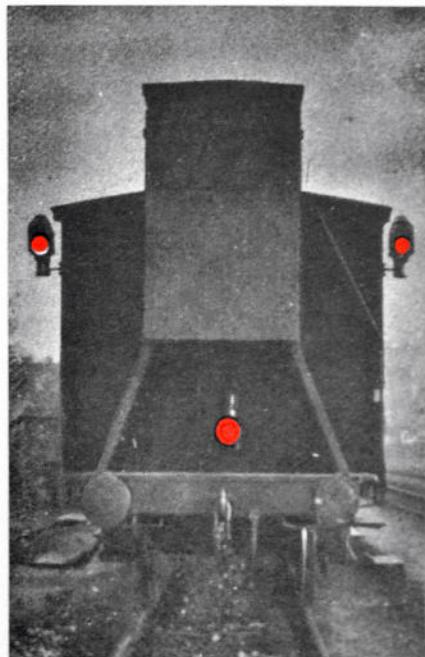
Obraz 57.



Obraz 58.

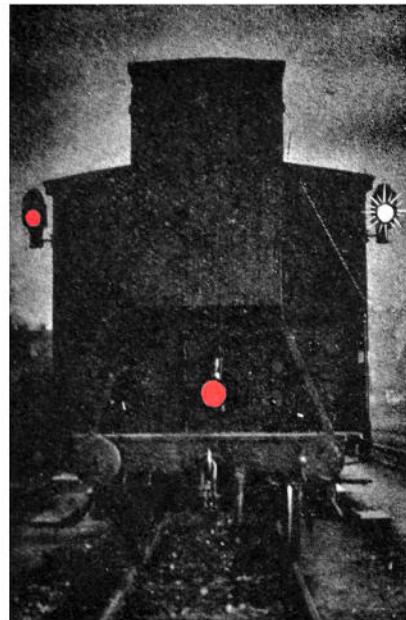


Obraz 59.



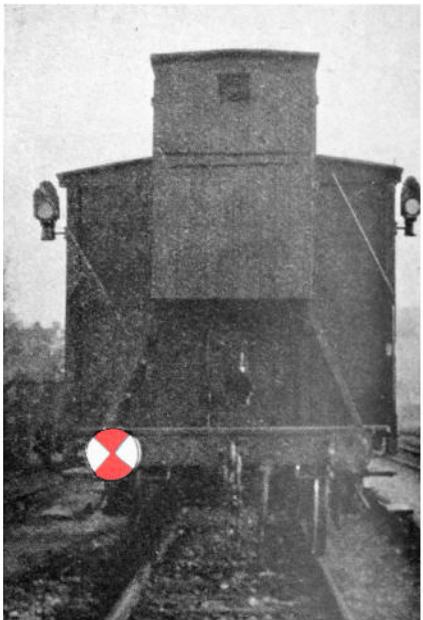
Obraz 60.

Návěst 43.



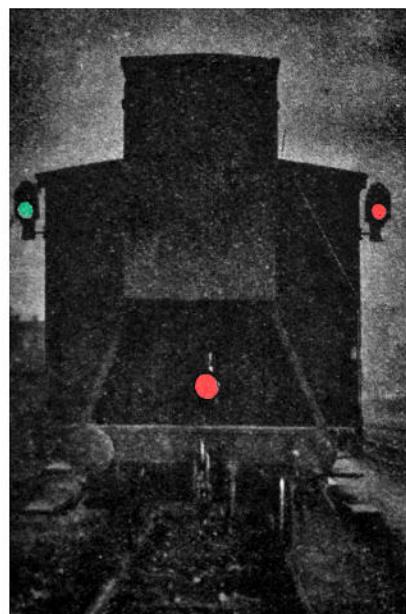
Obraz 61.

Návěst 44.

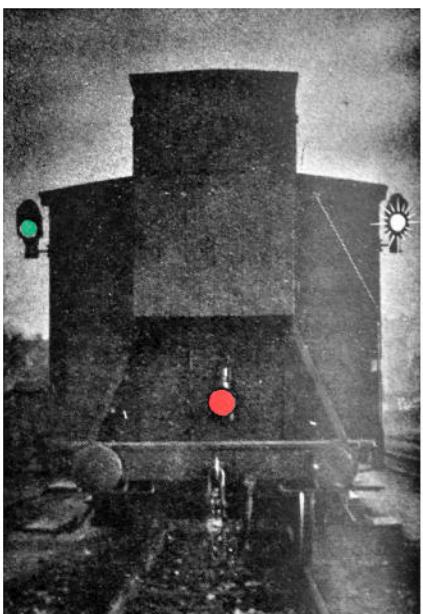


Obraz 62.

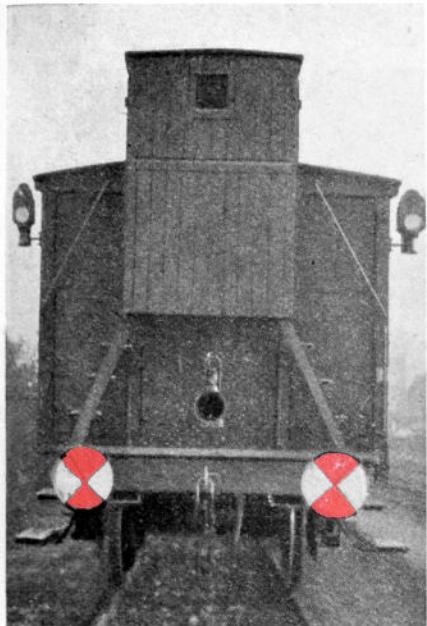
Návěst 44.



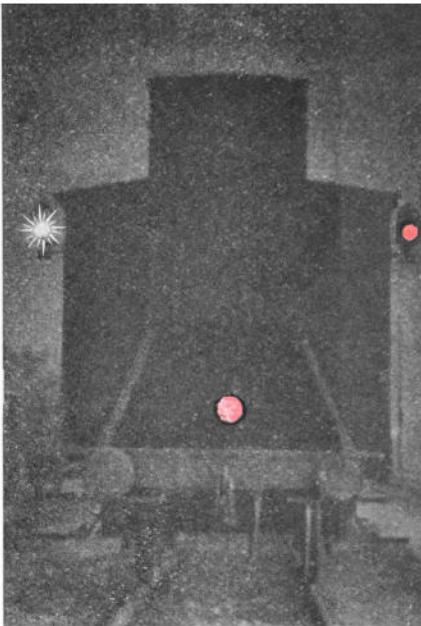
Obraz 63.



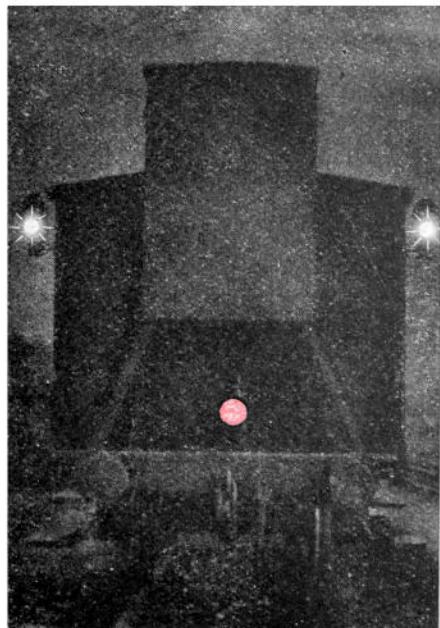
Obraz 64.



Obraz 65.

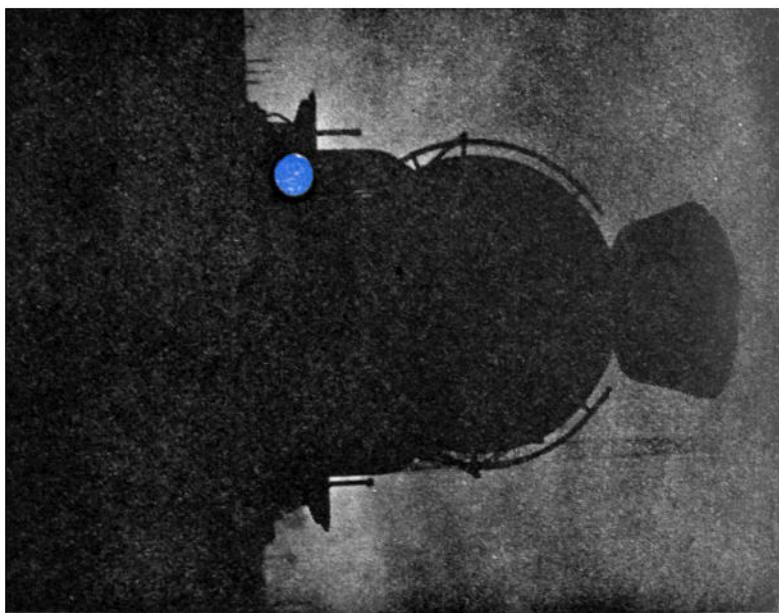


Obraz 66.



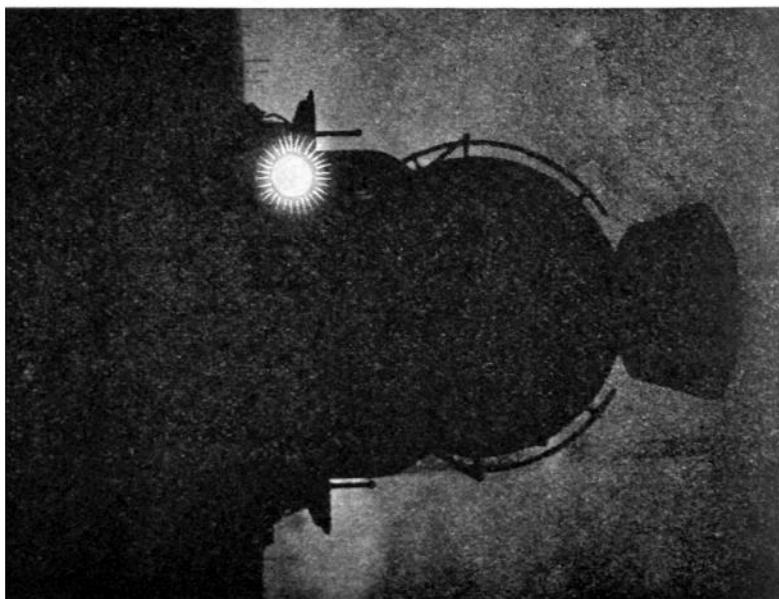
Obraz 67.

Návěst 47 a).



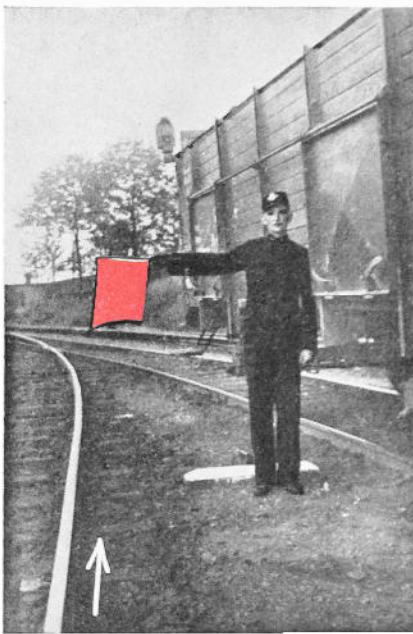
Obraz 68.

Návěst 47 b).



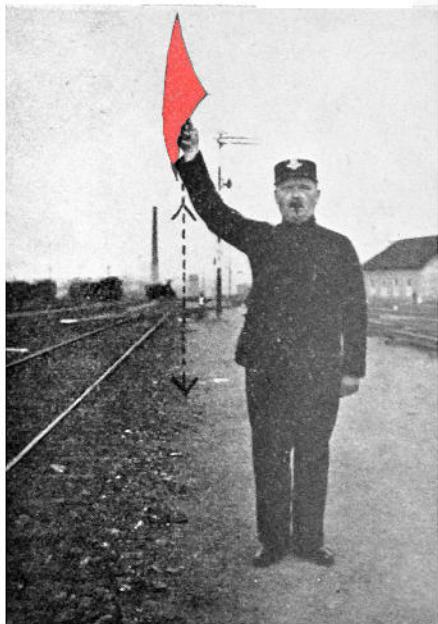
Obraz 69.

Návěst 60.



Obraz 70.

Návěst 61.

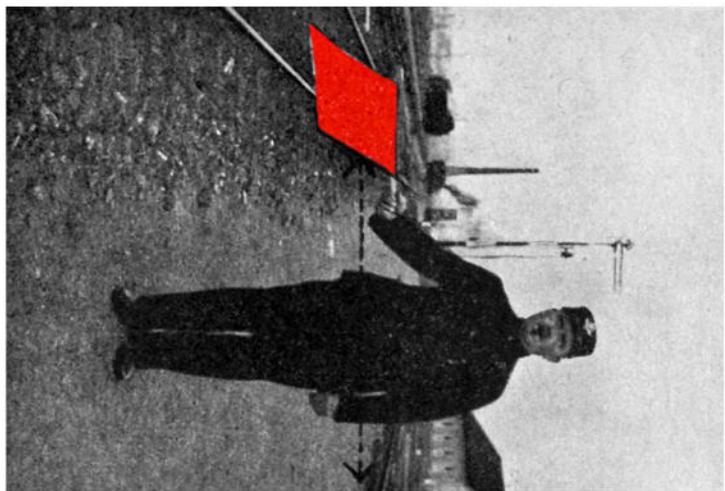


Obraz 71.



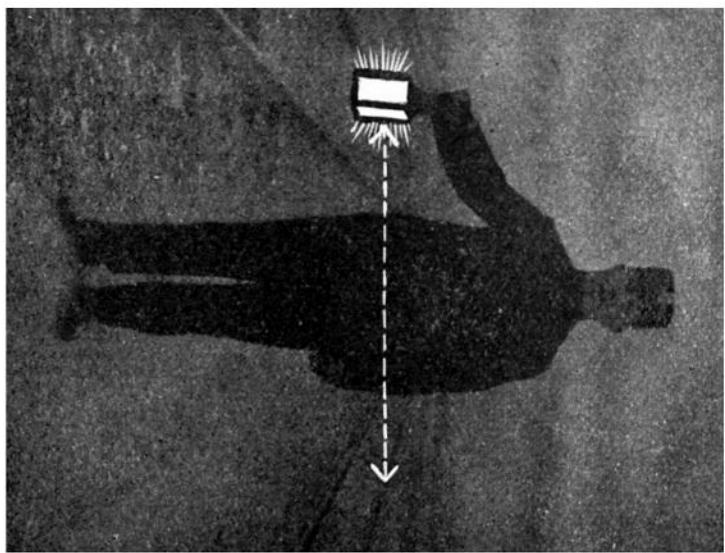
Obraz 72.

Návěst 62.



Obraz 73.

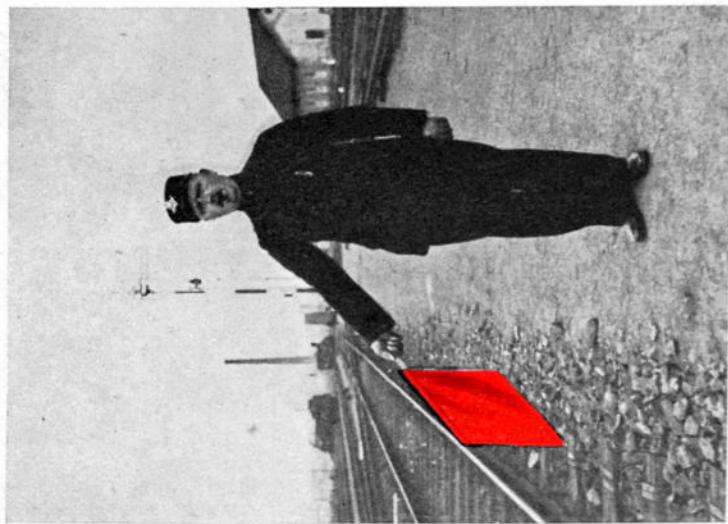
Návěst 62.



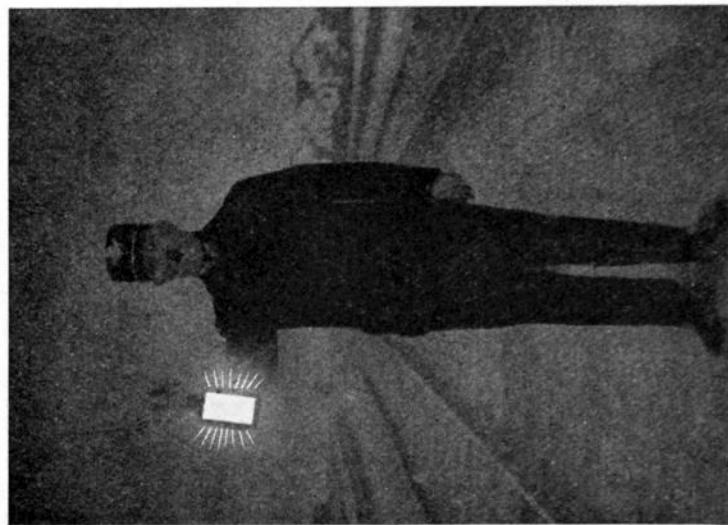
Obraz 74.

Návěst 65.

Návěst 65.

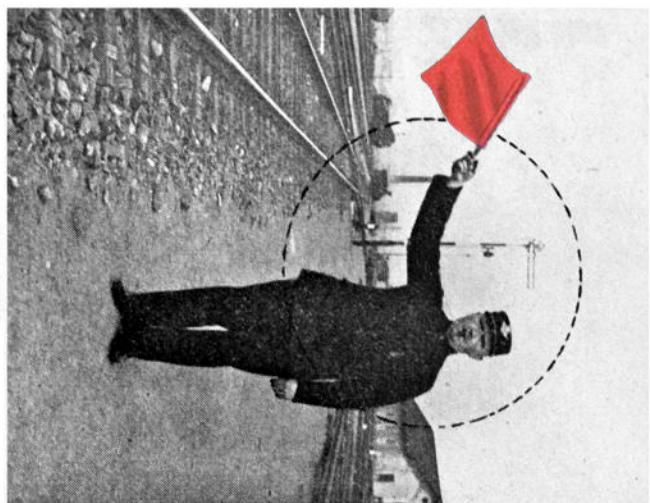


Obraz 75.



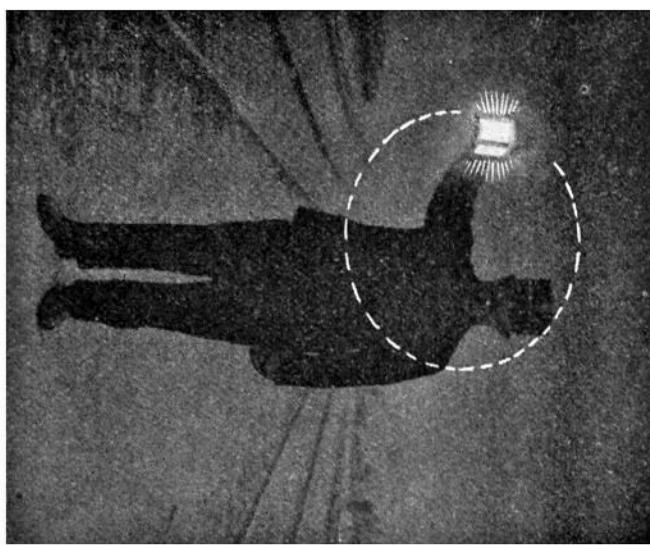
Obraz 76.

Návěst 66.

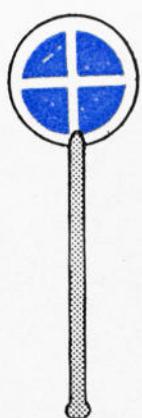


Obraz 77.

Návěst 66.



Obraz 78.



Obraz 79.

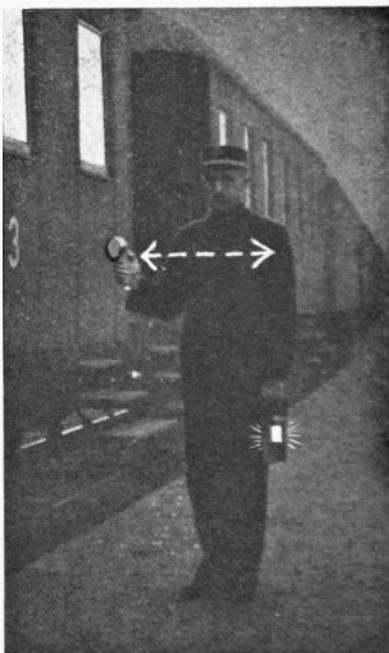


Obraz 80.

**Návěst 68.**

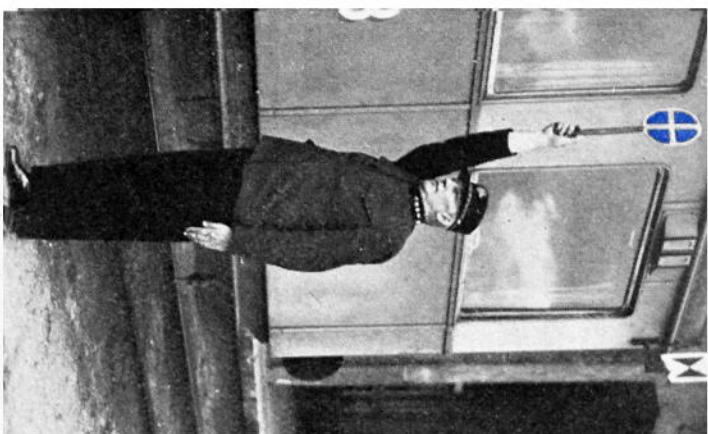


Obraz 81.



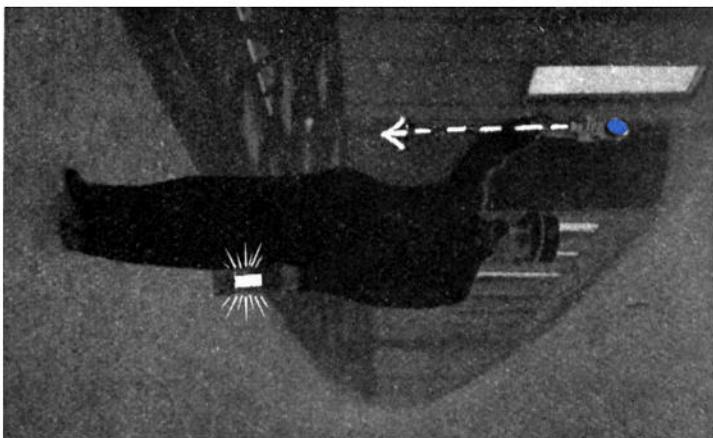
Obraz 82.

Návěst 69.



Obraz 83.

Návěst 69.



Obraz 84.

Návěst 73.

Návěst 74.



Obraz 85.



Obraz 86.

Návěst 75.

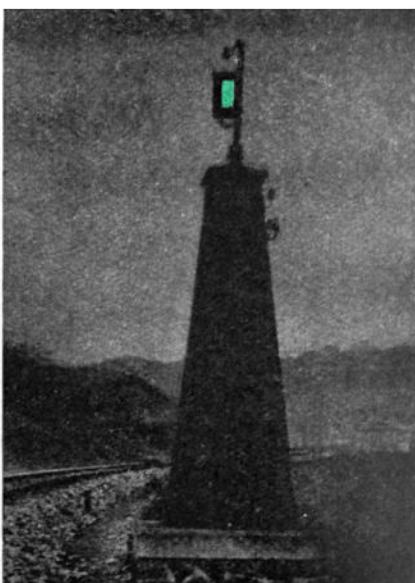


Obraz 87.

**Návěst 81.**



Obraz 88.



Obraz 89.

**Návěst 82.**

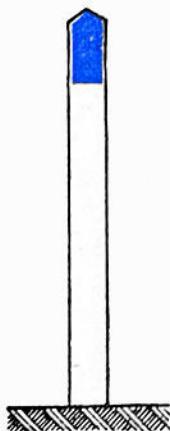


Obraz 90.



Obraz 91.

Znamení Z - 1.



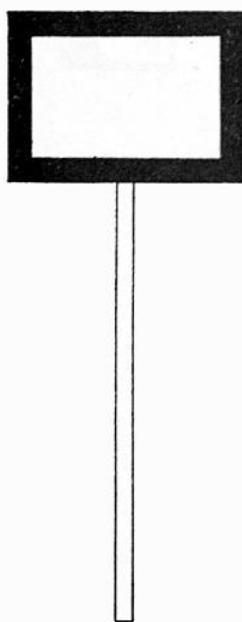
Obraz 92.

Znamení Z - 2.

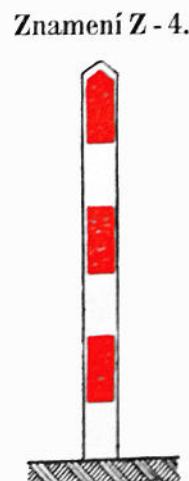


Obraz 93.

Znamení Z - 3.

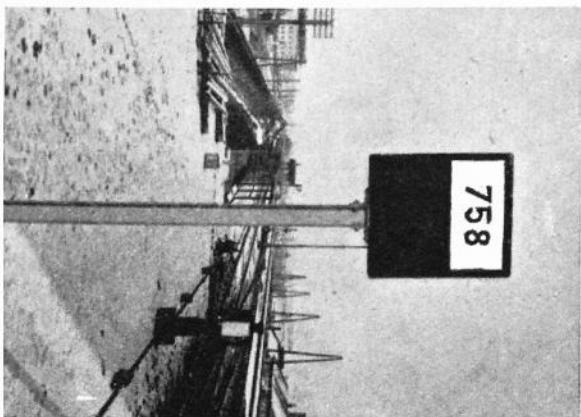


Obraz 94.



Obraz 95.

Znamení Z - 5.



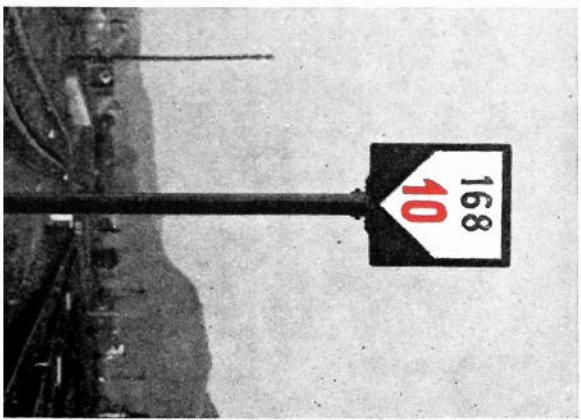
Obraz 96.

Znamení Z - 5.



Obraz 97.

Znamení Z - 5.



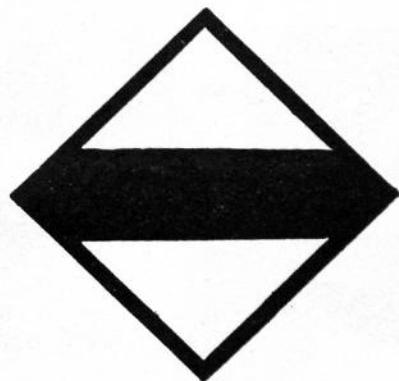
Obraz 98.

Znamení E - 1.



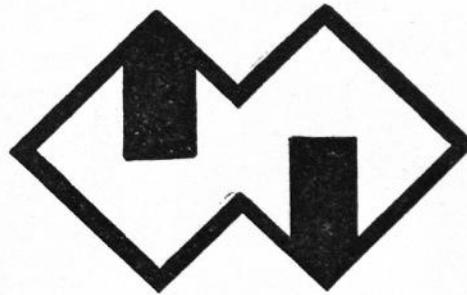
Obraz 99.

Znamení E - 2.



Obraz 100.

Znamení E - 3.



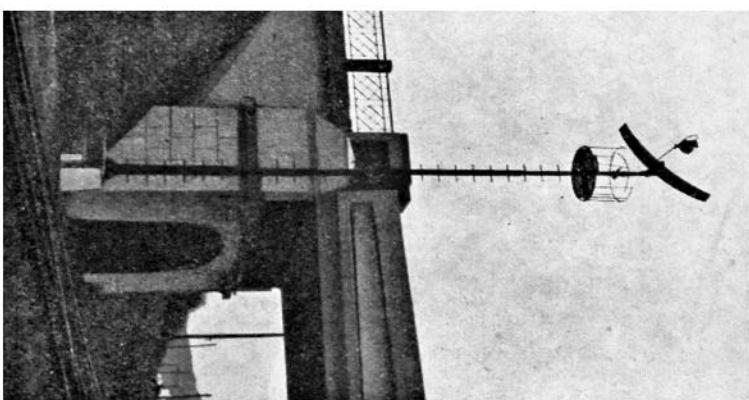
Obraz 101.

Návěst M - 1.



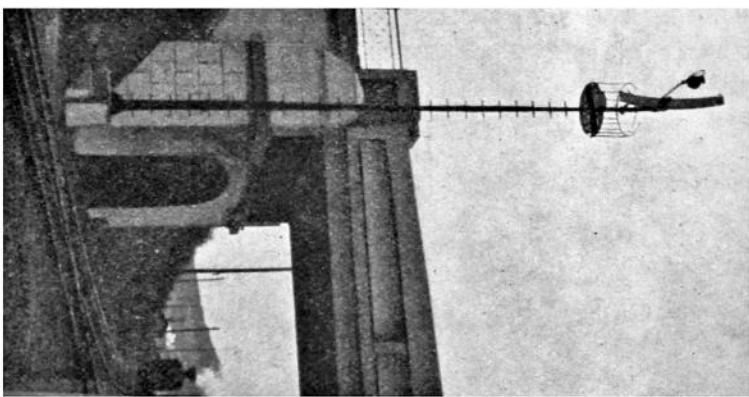
Obraz 102.

Návěst M - 2.



Obraz 103.

Návěst M - 3.



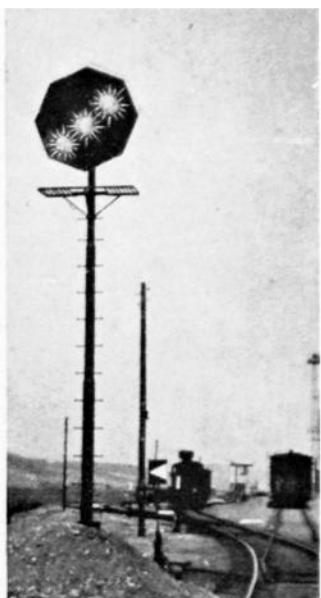
Obraz 104.

Návěst M - 5.



Obraz 105.

Návěst M - 6.



Obraz 106.

Návěst M - 7.



Obraz 107.

Návěst M - 8.



Obraz 108.