

D 1 - s

ČSD

Návestné predpisy

Platne od



1946

Tlačil Lev knihl. a nakl. spol. úč. spol., pod národnou správou v Ruzomberku.

D 1 - s

Vedenie: Poverenstvo dopravy a ver. prác. — dopravná správa.

Tlač: Poverenictvo dopravy a ver. prác — dopravná správa.

Rozdělovač:

Ministerstvo a Povereníctvo dopravy (dopravná správa).

Riaditeľstvá štát. železníc.

Všetky služobne.

Zavedené výnosom Ministerstva dopravy po dohode s Povereníctvom dopravy a ver. prác. — dopravná správa, zo dňa 10. decembra 1945 čís. 39087/1945-VI/2.

Opravy:

OBSAH:

	Strana
VI. Návesti vlakového mužstva a návesti zamestnancov pri posune —	79
A. Návesti rušňového mužstva, dávané parnou pištalou alebo iným zariadením, ktoré ju nahradzuje — — — — —	79
B. Návesti sprievodcov vlakov — — — — —	80
C. " zamestnancov pri posune — — — — —	82
D. " sprievodcov vlakov a návesti zamestnancov pri posune — — — — —	84
Všeobecné ustanovenia o návestiach vlakového mužstva a o návestiach zamestnancov pri posune — — — — —	87
VII. Návesti výpravkou — — — — —	93
Všeobecné ustanovenia o výprave vlakov výpravkou — — — — —	95
VIII. Návesti pri skúškach priebežných brzd — — — — —	98
IX. Návesti trúbkou pri posune — — — — —	102
X. Návesti pre elektrickú prevádzku — — — — —	105
XI. Riadovacie návestidlá na spadovištach — — — — —	106
ZNAMENIA — — — — —	110
Z—1 Upozorňovadlo — — — — —	110
Z—2 Vzdialenosťné upozorňovadlo na predzvest — — — — —	110
Z—3 Označník — — — — —	111
Z—4 Námedzník — — — — —	112
Z—5 Označenie miesta na zastavenie vlaku v osobnej zastávke — — — — —	112
Z—6 Výstražný kolík — — — — —	113
Z—7 Sklonník — — — — —	113
Z—8 Znamenie obmedzujúce rýchlosť — — — — —	114
Z—9 Pomaly — — — — —	115
Z—10 Tabuľa pred zastávkou — — — — —	116
Z—11 Výstražné znamenia — — — — —	117
Z—12 Označenie prekážok pre prácu snehového pluhu — — — — —	117
Z—13 Zdvihnite krunier a stiahnite krídla — — — — —	117
Z—14 Spusťte krunier a roztiahnite krídla — — — — —	117
Z—15 Znamenie neplatnosti — — — — —	118
Z—16 Lichobežníková tabuľka — — — — —	118
Prilohy — — — — —	119
1. príloha. Prídel návestidel — — — — —	120
2. príloha. Krytie neschodného úseku koľaje — — — — —	127
Krytie uviaznuvšieho vlaku alebo inej prekážky — — — — —	128
Označenie úseku koľaje, ktorý treba prechádzať zmenšou rýchlosťou — — — — —	129
3. príloha. Ako sa majú zachovať staniční zamestnanci pri návestidle, keď očakávajú vlak, a ako vlakové mužstvo, ak sa porúcha, ak sa výnimco neobsluhuje hlavné návestidlo — — — — —	131
4. príloha. Ako sa zachová vlakové mužstvo, keď spozoruje návest „Stoj“ alebo keď vybuchnú výbušky — — — — —	134
5. príloha. Kto musí znať návestné predpisy — — — — —	136

Úvod.

Tieto návestné predpisy platia pre hlavné a vedľajšie (miestne) trate s verejnou prepravou, ktoré sú v prevádzke Československých štátnych železníc. 1

Zamestnanci, ktorí sú priamo zúčastnení na výkone dopravnej služby alebo na ňu dozerajú, musia si osvojiť úplnú znalosť všetkých ustanovení týchto predpisov; ostatní zamestnanci musia si osvojiť úplnú znalosť všetkých návestí a tých ustanovení, ktoré majú akýkoľvek vzťah k výkonu ich služby a k všeobecnej bezpečnosti (vid 5. prílohy).

Podrobnejé doplňujúce ustanovenia, ktoré obsahujú údaje pre určité trate alebo pre určité dopravne, vzhľadom na miestne pomery, oznamuje Riaditeľstvo v dodatku k dopravným predpisom, stanice v staničných poriadkoch, výhrevne vo výhrevenskom poriadku a všetky služobne podľa potreby tiež výveskami v služobných miestnostiach. 2

Odchylné ustanovenia pre vedľajšie (miestne) trate sú vytlačené šíkným písom. 3

Slovom „návesť“ alebo „znamenie“ rozumieme určené počutelné alebo viditeľné vyjadrenie zprávy alebo rozkazu; „návestidlo“ je pomôcka, ktorou sa návesť alebo znamenie dáva alebo ktorá ich ukazuje. 4

„Riaditeľstvo štátnych železníc“ je označované skratene názvom „Riaditeľstvo“. 5

„Vlakové mužstvo“ je spoločné pomenovanie sprievodcov vlakov i rušňovodiča s kuričom; všade, kde sa hovorí o rušňovodičovi (rušňovom mužstve), treba rozumieť tiež vodiča motorových vlakov a motorových vozíkov alebo drezín, idúcich ako vlaky. Všeobecným názvom „sprievodca vlakov“ rozumieme sprievodcu vlakov bez ohľadu na druh vykonaných skúšok. 6

Názvom „výhybkár“ rozumieme aj dozorca výhybiek a všetkých zamestnancov, ktorí sú poverení obsluhou výmen. 7

8 „Strážnici trate“ je spoločné pomenovanie strážnikov trate, hľásnic a hradiel, ako aj závorárov; ustanovenia pre týchto zamestnancov platia aj pre obchôdzkárov, pokial osobitná povaha obchôdzkárskej služby ich z toho samozrejme nevylučuje.

9 Ručný návestný terč červený s bielym okrajom, žltý s čiernym orámovaním a bielym okrajom a zelený s bielym okrajom, označuje tento predpis skrátene: ručný terč červený, žltý, zelený.

10 Kde je v predpisoch zmienka o vlakoch mimoriadnych, treba nimi rozumieť tiež vlaky občasné a tie pravidelné vlaky, ktoré treba podľa dopravných predpisov ohlasovať ako vlaky mimoriadne vo dňoch, v ktorých podľa cestovného poriadku nemajú ísf.

11 Nakoľko sa v predpisoch hovorí o zvonkových návestiach chodových 1 a 2, platia príslušné ustanovenia obdobne i pre miestne zvonkové návesti, ohlasujúce chod vlaku na vlečku, na odbočku a zpäť a pod. alebo chod postrkového rušňa, vracajúceho sa s trate.

Všeobecné ustanovenia o návestiach a návestidlách.

12 Návesti a znamenia sú všetkým železničným zamestnancom prostriedkom na vzájomné, rýchle a spoľahlivé dorozumenie o doprave, o stave trate alebo zariadenia a o mimoriadnych príhodách, ako aj na upozornenie na určité úkony; niektoré návesti a znamenia sú aj na to, aby vzbudili pozornosť aj iných osôb v záujme ich osobnej bezpečnosti.

13 Návesti a znamenia treba dávať s rozvahou a presne podľa predpisov tak, aby ich bolo možno spozorovať včas, zreteľne a bez pochybností.

14 Počiteľné návesti a znamenia treba používať za dňa aj za tmy. Viditeľné návesti a znamenia treba dávať tak, aby boli ľahko na potrebnú vzdialenosť spozorované. Viditeľné, pre tmu určené návesti užívajú sa tiež v tuneloch, ako aj za dňa vtedy, keď nemožno zreteľne spozorovať denné návesti na potrebnú vzdialenosť.

Za chodu v tuneloch netreba u vlaku rozsvecovať svetlá viditeľných, pre tmu určených návestidel, ak chod tunelom netrvá dlhšie ako tri minúty.

Ak však môže rušňovodič zo svojho stanovišta rozsvietiť elektrické svetlá návestidel na rušni, je povinný tak urobiť za chodu cez každý tunel.

Každý zamestnanec je povinný poslúchnuť návesti a znamenia bezodkladne a bez výnimky, ak to nie je na úkor bezpečnosti prevádzky alebo v rozpore s týmito predpismi.

Ak spozoruje zamestnanec súčasne návesti od seba odchylné, je povinný poslúchnuť tú, ktorá je pre bezpečnosť dôležitejšia (výnimky v čísle 168 a v 3. prílohe).

Ak nemožno spozorovať návesť zreteľne a bez pochybností, ak ukazuje návestidlo pochybne alebo ak nie je návestidlo za tmy osvetlené, treba ho chápať vždy v smysle povážlivejšom.

Osobitné miestne návesti alebo znamenia (návestidlá), ktoré vyžadujú miestne pomery v dopravniciach alebo na šírej trati, musia byť schválené Povereníctvom dopravy, ak nie sú na to v určitých prípadoch splnomocnené Riaditeľstvá už týmito alebo inými predpismi.

Miestne návesti alebo znamenia, odchylné od návestí alebo znamení všeobecne platných, nesmú čo do návestného významu odporovať základným pojmom týchto predpisov.

Kde a aké miestne návesti alebo znamenia (návestidlá) sa používajú, ako aj čo znamenajú, oznamuje Riaditeľstvo (čís. 2.).

So schválením Povereníctva dopravy môžu byť na neprenosných návestidlách užívané i vo dne návesti určené pre tmu; sú to návestidlá svetelné.

Predzvesti, návestidlá vchodové, cestové, oddielové, ako aj tie návestidlá odchodové, ktoré platia len pre určitú koľaj a návestidlá pre stálu návesť „Pomaly“ majú byť postavené zpravidla napravo v smere chodu a vedľa koľaje, pre ktorú platia alebo nad

ňou. Predzvesť treba postaviť zpravidla na tej istej strane koľaje ako príslušné hlavné návestidlo.

Odchýlky schválené Povereníctvom dopravy, oznamuje Riaditeľstvo (čís. 2).

21 Návesť 8 „Voľno”, 9 „Pomaly”, 10 „Stoj”, 12 „Terč pre pomalý chod”, 13 „Začiatočný terč” a znamenie Z-5 „Označenie miesta na zastavenie vlaku v osobnej zastávke” treba postaviť:

- a) na jednokoľajných tratiach vždy napravo v smere chodu vlaku;
- b) na dvojkoľajných tratiach i pri jednokoľajnej prevádzke, ako aj na dvoch súbežných tratiach jednokoľajných vždy na vonkajšej strane koľaje, pre ktorú platí;
- c) v úsekokach trate s viac ako dvoma koľajami vždy napravo v smere chodu vlaku a vedľa koľaje, pre ktorú platí.

Ak dôjde v tomto prípade na postavenie návestí 8, 9 alebo 10 medzi koľaje a ak by siahaly terče tvaru kruhového do prechodového prierezu železnice, použijú sa návestné terče tvaru uholníkového (návesť 8a-2, 9a-2 a 10a-2). Celkový obrazec, vznikajúci v dôsledku ustanovenia čís. 83 umiestením viacej než jedného terča na tej istej priečnej čiare na os koľajovú, treba však vyjadriť vždy pre každý smer chodu vlaku jednotným tvarom príslušných ručných terčov, t. j. buď len terčami kruhovými alebo len terčami trojuholníkovými.

22 Pre vedľajšie (miestne) trate môže Povereníctvo dopravy schváliť v osobitných prípadoch ešte ďalšie úľavy; môže však i nariadiť, aby sa používaly návesti (návestidlá), predpísané pre hlavné trate.

23 Svetlom bielym treba rozumieť svetlo svietidla s priehľadným sklom, svetlom mdle bielym svetlo svietidla so sklom mliečnym alebo matným.

24 O návestiach a znameniach (návestidlách) na tratiach a v staniciach používaných spoločne s cudzozemskými železnicami, platiť osobitné dohody.

Zaobchádzanie s návestidlami a ich udržovanie. Kto zodpovedá za správnosť návestí a znamení.

25 Vo službe sú železniční zamestnanci povinní používať vždy návestidlá, predpísané v 1. prílohe a mať ich podľa povahy svojej služby buď pri sebe, na svojom stanovišti, alebo v pridelenom vozidle (obvode).

Potrebný počet a druh návestidel pre stanovište strážnikov trate a výhybkárov v úsekokach trate s viac ako dvoma koľajami (čís. 21 c) určuje Riaditeľstvo, so zreteľom na voľný priestor medzi koľajami.

Za správne zaobchádzanie s návestidlami je zodpovedný predovšetkým zamestnanec, ktorý ich používa alebo obsluhuje.

Návestidlá musia byť vždy poruke v potrebnom počte a musia byť pre službu úplne spôsobilé; tiež spotrebne hmoty pre ne musia byť v dostatočnom množstve.

Každý zamestnanec je zodpovedný za predpísaný počet a za upotrebitelnosť jemu pridelených návestidel a je povinný starat sa o to, aby boli udržované v dobrom stave, ako aj ohlásiť predstavenému každú ich vadu, ktorú nemôže sám odstrániť.

Za správnosť návestí alebo znamení počuteľných alebo dávaných ručnými návestnými pomôckami zodpovedá zamestnanec, ktorý návesť alebo znamenie dáva, za správnosť návestí neprenosných návestidel zamestnanec, ktorý návestidlo obsluhuje; za správnosť návestí na vlakoch a na vozidlách zodpovedajú:

- a) na rušni a u rušnových vlakov rušnovodič,
- b) na konci vlaku návestník,
- c) na motorovom vozidle vodič, na vozíkoch a drezinach vedúci vozíka.

Ak je vlak sunutý, zodpovedá za správne označenie začiatku vlaku sprievodca na prvom sunutom vozni.

Zamestnanci, ktorí sú poverení vedením výkonnej služby, ako aj tí, čo na službu uvedených zamestnancov priamo dozerajú

alebo čo sú podľa dopravných alebo iných predpisov povinní bdiť nad poriadkom a bezpečnosťou v doprave, sú priamo alebo nepriamo spoluodpovední za plnenie predchádzajúcich ustanovení.

Návesti.

I. Zvonkové návesti.

1 „Vlak pôjde ku koncu trate.“

● ● ● ● ●

Skupina dvoch úderov, daná tri razy.

2 „Vlak pôjde k začiatku trate.“

● ● ● ● ● ● ●

Skupina troch úderov, daná tri razy.

3 „Vlak nepôjde ku koncu trate.“

● ● ● ● ● ● ●

Skupina dvoch a jedného úderu, daná tri razy.

4 „Vlak nepôjde k začiatku trate.“

● ● ● ● ● ● ● ●

Skupina troch a jedného úderu, daná tri razy.

5 „Zastavte všetky vlaky.“

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Skupina troch a dvoch úderov, daná aspoň štyri razy.

6 „Vozidlá ušly.“

● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Skupina štyroch úderov, daná aspoň štyri razy.

7 „Naprávte hodiny.“

● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Dvanásť zvonkových úderov.

Ustanovenia o zvonkových návestiach.

Okrem zvonkových návestí 1 až 7 možno používať tiež 31 miestne zvonkové návesti.

Miestne zvonkové návesti určuje Riaditeľstvo podľa zásad 32 stanovených Poverenictvom dopravy (čís. 2).

Na vedľajších (miestnych) tratiach nie sú zvonkové návesti 33 záväzne predpísané.

Začiatok a koniec tratí, určený Poverenictvom dopravy, označí 34 Riaditeľstvo (čís. 2).

Kde sú blízko seba zvonkové prístroje rozličných tratí, musia 35 sa lišiť zvukom a počtom zvonkov, aby sa návesti nezamieňaly.

Prestávky medzi jednotlivými zvonkovými údermi jednej skupiny nemajú byť kratšie ako dve a dlhšie ako tri sekundy; medzi jednotlivými skupinami majú byť prestávky šesť až deväť sekúnd.

Návesť začatá nesmie byť nikdy rušená inou návesťou. Ak 37 zlyhá vlastný zvonkový prístroj alebo ak dáva údery nepravidelne, treba pokračovať v dávaní návesti až do ukončenia, ako keby poruchy nebolo.

Chodové návesti 1 a 2 oznamujú, že vlak odide zo stanice. 38

Chodová návesť platí, dokial vlak chod nedokončil alebo dokial sa chod neodvolá. 39

Výpravca vlakov je zodpovedný za to, aby bola daná správna chodová návesť 1 a 2, a to podľa ustanovení čísel 42 až 44 a 50. 40

Ak je výpravca vlakov zaneprázdený inými súrnymi a dôležitými výkonmi služobnými a ak teda nemôže dať sám chodovú návesť, smie poveriť týmto výkonom iného oprávneného zamestnanca. Ak je zvonkový prístroj v dopravnej úradovni porúchaný, ale zvonková linka v poriadku, vyzve výpravca vlakov susednú stanicu, aby dala zvonkovú návesť za neho; ak nie je s ňou dorozumenie možné, smie dať zvonkovú návesť na rozkaz výpravcu vlakov príslušný výhybkár. 41

Výpravca vlakov musí však dať príslušné rozkazy pre každý jednotlivý prípad osobitne a tak jasne a včas, aby nenastala pochybnosť a aby bolo vyhovené ustanoveniam čís. 42.

Za prevedenie je však zodpovedný vždy výpravca vlakov, ktorého povinnosťou je včas sa presvedčiť, či bola návesť správne daná.

41a Ak nie je stanica v určitej časti dňa obsadená výpravcom vlakov, môže Riaditeľstvo poveriť dávaním chodových návestí zamestnanca, ktorý tam vykonáva službu výhybkára alebo strážnika hlásnice.

42 Chodové návesti treba dať zpravidla tri minúty, pri ostrom križovaní jednu minútu pred odchodom vlaku alebo pred časom, kedy vlak stanicou prejde.

Pomocné vlaky a vlaky, ktorých chod nebolo možné oznámiť strážnikom trate alebo vedúcim vozíkov (drezin), smú byť vypravené až päť minút po danej návesti.

43 Pre následný vlak dá sa zvonková návesť, až keď došla odhláška a bola daná predhláška.

44 Ak nemôže vlak odísť zo stanice do desať minút po danej chodovej návesti 1 alebo 2, treba chod vlaku odvolat telefonom, alebo keď je telefon porúchaný, návesťou 3 alebo 4 a dať znova chodovú návesť pred skutočným odchodom vlaku.

45 Ak nemôže byť daná chodová návesť pre poruchu zvonkového prístroja alebo ak dáva zvonkový prístroj údery nepravidelne (čís. 37), treba o tom telefonicky upovedomiť susednú stanicu a strážnikov trate a oznámiť im predvidaný odchod vlaku. Keď to nie je možné, upovedomia sa o tom vlaky písomne podľa dopravných predpisov.

Výpravcovia vlakov v obidvoch stanicach upovedomia vlastných staničných zamestnancov.

Obdobne treba postupovať, keď neprechádza návesť všetkými stanovišťami až do najbližšej stanice.

46 Ak zastavil výhybkár vlak preto, že nepočul preň chodovú návesť a keď potom zistil, že zvonkový prístroj na jeho stanovišti

zlyhal, nemá sa návesť opakovať; vlak môže však odísť len so súhlasom výpravcu vlakov.

Ak bola nepozornosťou daná pre vlak chodová návesť dva razy alebo návesť nesprávna, alebo ak bola daná na inú trať, je výpravca vlakov povinný upovedomiť o tom susednú stanicu a návesť odvolat; ak sa tak nestalo, má susedná stanica žiadaj, aby návesť bola odvolaná.

Dokial návestený vlak do stanice neprišiel, alebo dokial nebola návesť odvolaná, nesmie byť na tú istú koľaj vypravený vlak opačného smeru, ani preň daná chodová návesť.

Ak nemožno návesť odvolat, smie byť vypravený vlak opačného smeru po tej istej koľají len vtedy, keď obidve stanice nepochybne zistili, že trať je voľná. Vlakové mužstvo treba upovedomiť Všeobecným rozkazom, že bola pre vlak daná návesť opačného smeru, s príkazom, aby išlo so zvýšenou pozornosťou s ohľadom na zamestnancov, ktorí azda pracujú na trati, a na priecestia (prechody), keď sa k nim vlak bliží.

Odvolacími návesťami 3 a 4, ktoré sa používajú ak je telefon porúchaný,

a) odvolávajú sa chodové návesti 1 a 2, ak nemôže vlak odísť do 10 minút po danej návesti, alebo ak bola daná návesť omylem alebo nesprávne;

b) oznamuje sa traťovým zamestnancom, že pravidelný vlak, ako i vlak mimoriadny, ohlášený písomne alebo telefonicky, nejde.

Ak nepôjde pravidelný vlak, alebo vlak mimoriadny traťovým zamestnancom už ohlášený, a ak to nemožno včas oznámiť strážnikom trate telefonicky alebo písomne, dá výpravca vlakov v čase pravidelného odchodu tohto vlaku odvolaciu návesť 3 alebo 4.

Návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“, treba dať vo všetkých prípadoch, keď je bezpečnosť dopravy ohrozená alebo keď nebola uposlúchnutá návesť „Stoj“, daná idúcemu vlaku.

Návesť 5 nesmie byť daná, ak sa vlak pretrhne, vynímajúc v prípade, uvedenom v čís. 54 d).

52 Ak boli omyлом vypravené dva vlaky proti sebe po tej istej koľaji, musí dať zamestnanec, ktorý to spozoruje, hned návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“ alebo čo najrýchlejšie zariadiť, aby bola daná.

53 Návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“ môže byť daná zo stanice tiež z iných príčin, napr. ak odišiel vlak bez vlakvedúceho, návestníka alebo bez sprievodcov vlakov, pre obsluhu býzd nevyhnutne potrebných, alebo ak bola po odchode vlaku počutá chodová návesť pre vlak opačného smeru, idúceho na tej istej koľaji, prv než mohol dôjsť do susednej stanice atď.

54 Strážnik trate je povinný dať návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“:

a) ak je trať niekde ohrozená alebo neschodná.

Len čo sa trať stane znova schodnou, treba o tom hned upovedomiť aspoň jednu zo susedných staníc.

Ak sa stane pri dvojkolajnej prevádzke neschodnou len jedna koľaj a ak bolo neschodné miesto včas kryté, nedá strážnik návesť 5, keď podľa chodovej návesti nejde o chod vlaku po neschodnej koľaji, alebo ak je možné o neschodnosti koľaje upovedomiť telefonicky alebo písomne včas ešte pred odchodom očakávaného vlaku obidve susedné stanice a všetkých strážnikov trate;

b) ak počuje dve chodové návesti, ktoré oznamujú, že na tej istej koľaji idú dva vlaky proti sebe;

c) ak počuje chodovú návesť, oznamujúcu chod na vylúčenú koľaj;

d) ak spozoruje na mimoidúcim vlaku nejakú poruchu alebo závadu, ktorá by mohla ohrozit bezpečnosť tohto alebo iných vlakov, a keď nemaly ručné návesti, predtým z tejto príčiny dávané, výsledku.

Ak sa oddelia vozidlá od vlaku alebo ak počuje strážnik trate návesť 6 „Vozidlá ušly“ a ak hrozí nebezpečenstvo, že vozidlá pôjdu za vlakom, smie dať návesť 5 len vtedy, keď spozoruje na mimoidúcim vlaku poruchu fažšieho druhu, napr. lom kolesa alebo osi, vyšinutie, požiar a pod.;

e) vo všetkých prípadoch, keď je dávaná bezvýsledne návesť „Stoj“.

Ak počuje ktorýkoľvek zamestnanec návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“, je povinný hned zastaviť každý vlak, ako aj každé vozidlo na trati. Obsluhované neprenosné návestidlá treba ponechať v polohe „Stoj“ („Výstraha“), alebo ich hned postaviť zpäť do tejto polohy; zo stanice nesmie byť vypravený na túto trať nijaký vlak, ani vozík, kým sa nezistí, že chodu vlaku nie je nič na prekážku.

Ak neboli po danej chodovej návesti vypravený vlak zo stanice preto, že zaznela návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“, alebo ak bol vlak zastavený z tej istej príčiny až za odchodu, treba chodovú návesť preň danú hned odvolať a znova ju dať pred neskorším odchodom.

Ak nie je na trati vlak a ak zaznie návesť 5, znamená to, že trať je neschodná.

a) Keď zastaví strážnik trate vlak preto, že počul návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“, je vlakvedúci povinný hned telefonicky ohlásiť obidvom staniciam a všetkým strážnikom trate, že bol vlak po danej návesti 5 zastavený; nato zistí dotazom príčinu, pre ktorú bola návesť 5 daná a vyžiada si od stanice, do ktorej ide, ďalšie pokyny.

Pred nastúpením chodu vlaku s trate ohlásí vlakvedúci telefonicky obidvom staniciam a všetkým strážnikom trate čas odchodu vlaku.

b) Ak nie je dorozumenie možné, opýta sa vlakvedúci strážnika trate, ktorý vlak zastavil, prečo bola daná návesť 5.

1. Ak bola daná preto, že boli počuté dve chodové návesti, oznamujúce chod vlakov proti sebe po tej istej koľaji, treba postupovať podľa čísla 60.

2. Ak nebola daná návesť 5 z tejto príčiny, musí vlakové mužstvo hned prehliadnuť vlak.

Vlak nesmie pokračovať v chode dotiaľ, kým nebolo zistené, že je v poriadku a že trať až do najbližšej stanice je schodná.

Ak zastavil strážnik trate vlak preto, že počul sice len jednu chodovú návesť, avšak návesť, oznamujúcu chod vlaku po tej istej koľaji opačným smerom, vyžiada si vlakvedúci na ďalší chod vlaku súhlas stanice, do ktorej ide.

- 67 V každej stanici zapisujú sa do návestného zápisníka alebo do dopravného a návestného záznamníka hneď všetky došlé i dané zvonkové návesti a to s udaním času a smeru. Došlá návesť zaznamenaná sa číslom návesti, daná návesť číslom návesti a číslom vlaku, pre ktorý bola daná; ak bola počutá zvonková návesť nesprávne sôskupená, treba zapísť skupiny úderov arabskými číslami, oddelenými pomlčkami. Zvonkové návesti zapisuje výpravca vlakov, ak nie je na to určený iný zamestnanec. Ak boli dané zvonkové návesti podľa predchodzích ustanovení na stanovišti výhybkára, treba ich zaznamenať v predpísanom služobnom záznamníku výhybkárovom.
- 68 Strážnik trate je povinný dať zvonkové návesti i vtedy, keď bol na to vyzvaný ústne alebo písomne vlakovým mužstvom; pri písomnej výzve zapíše sa zreteľne návesti, ktoré má strážnik trate dať, s udaním ich čísel a slovného označenia do strážnikovho služobného záznamníka alebo na lístok, ktorý mu treba dodať. Čas, kedy túto návesť dá, zapíše strážnik trate do svojho služobného záznamníka.
- 69 Všetky návesti, ktoré strážnici trate počujú alebo dajú, vynímajúc návesti 1, 2 a 7, ako aj počuté návesti nesprávne sôskupené a jednotlivé údery, vynímajúc údery, ktorými sa strážnici trate volajú k telefonu, treba zaznamenať podľa čísla 67 v predpísanom služobnom záznamníku.
- Strážnik trate je tiež povinný zaznamenať v služobnom záznamníku, keď nepočul chodovú návesť pre vlak; taktiež zaznamenaná vypnutie a zapnutie zvonkových prístrojov, ako i poruchy vo zvonkových vedeniach a prístrojoch.
- 70 Keď nemôže vlakvedúci na trati sám dať zvonkové návesti, musí nariadiť strážnikovi trate alebo sprievodcovi vlakov, aby ich dal; je však povinný napísať čísla a slovné označenie návesti, buď na lístok alebo do strážnikovho služobného záznamníka. Vlakvedúci je povinný zapísať do vlakopisu všetky zvonkové návesti, ktoré buď sám dal alebo nariadiť dať; zaznamenaná tiež čas a miesto, kedy a kde boli návesti dané.
- 71 Ak dáva zamestnanec na niektorom stanovišti, opatrenom telefonom, zvonkovú návesť, vzťahujúcu sa na mimoriadnu uda-

losť, je povinný hneď udalosť bližšie vysvetliť telefonicky obidvom susedným staniciam a všetkým strážnikom trate.

Strážnikov trate voláme k telefonu jedným zvonkovým úderom alebo obežníkovou výzvou na telefonnom budíku.

a) Riaditeľstvo určí kde a ktoré zvonkové návesti (vynímajúc 72 návesť pre postrkové rušne, vracajúce sa s trate) nahradzujú sa telefonickou zprávou na tratiach, kde je postarané o telefonické dorozumenie medzi stanicami a strážnikmi trate (čís. 2).

b) Na trati s telefonmi sú služobné miestnosti (búdky) strážnikov trate, vynímajúc služobné miestnosti strážnikov hlásnic a hradieľ a skrinky (konzoly) s telefonmi označené čiernym písmenom T v bielem poli. Biele šípky na telegrafných stĺpoch ukazujú smer k najbližšiemu telefonu.

c) Klúče od neobsadených stanovišť strážnikov trate sú uložené buď v skrinke, umiestenej zvonku na búdku (domku), alebo v určenom strážnom domku. Skrinky sa uzavierajú klúčom so štvorhranou dutinou.

d) Stanovišta, ktoré nie sú trvalo alebo občasne obsadené, ako aj kde je uložený klúč k nim a ktoré stanovišta majú len zvonkové prístroje, oznamuje Riaditeľstvo (čís. 2).

e) Zprávy, ktoré nahradzujú návesti 1 a 2 (čís. 45) a zprávy podľa čísl. 49, treba oznámiť obidvom susedným staniciam a všetkým strážnikom trate, kdežto zprávy, ktoré nahradzujú miestne zvonkové návesti, stačí oznámiť obidvom staniciam a zo strážnikov trate len tým, ktorých sa chod vlaku skutočne dotýka; keby i len jedno z uvedených stanovišť (strážnik trate alebo stanica) sa hneď nehlásilo, treba dať okrem toho zvonkovú návesť.

f) Aby sa dalo zistiť, či sa všetci strážnici trate ohlásili, treba vyviesť soznam ich stanovišť pri telefone na každom stanovišti.

g) Keď dôjde do stanice telefonická zpráva, ktorá nahradzuje zvonkovú návesť, je povinnosťou výpravcu vlakov, alebo ak nie je práve prítomný, toho zamestnanca, ktorý zprávu prijal, aby ju hneď oznámil výhybkárom a strážnikom hlásnic a hradieľ, ktorých stanovišta nie sú zapojené do priebežnej trafovej telefonnej

linky; pre odosielanie týchto zpráv platia pravidlá, stanovené predpisom o hlásení dopravy telefonom.

V stanici zapisuje výpravca vlakov alebo zamestnanec, ktorý za jeho neprítomnosti hlásenie prijal, každé oznámenie, nahradzujúce zvonkovú návesť, do telefónneho zápisníka, strážnici trate do predpísaného služobného zápisníka a vlakvedúci do vlakopisu; pripíšu čas, meno stanice alebo číslo stanovišta, odkiaľ a s ktorým bolo hovorené.

Každý zamestnanec, ktorý dostal príslušnú zprávu, je povinný postarať sa o to, aby sa o nej dozvedel tiež každý zamestnanec v jeho služobnom obvode, pokiaľ má služobný záujem na zvonkovej návesti (napr. vedúci posunu, ak sa vracia vlak s trate do stanice, úpravca trate alebo čatári, nakoľko pracujú so svojimi čatami na dosah počuteľnosti zvonkovej návesti, vedúci vozíkov a pod.).

Obdobne treba postupovať, keď ide o postrkové rušne, ktoré sa vracajú s trate, vtedy, keď strážnik trate alebo rušňovodič pre poruchu zvonkového prístroja ohlásil telefonicky odchod s trate.

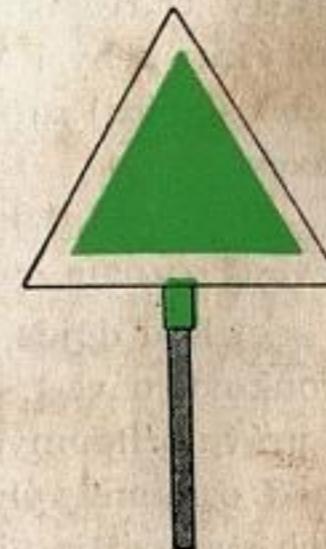
II. Návesti traťových zamestnancov.

8 „Voľno“.

a) Za dňa.



1. Zelený kruhový terč s bielym okrajom. Zamestnanec zabodne ho do chodníka.



2. Zelený terč tvaru rovnostranného trojuholníka s bielym okrajom, postavený na základni. Zamestnanec zabodne ho do chodníka.

3. Zelený kruhový terč s bielym okrajom a bielym vodorovným pruhom. Zamestnanec drží terč v ruke.



b) Za tmy.

1. Zelené svetlo návestného lampáša. Zamestnanec lampáš buď drží, alebo ak netreba, aby bol prítomný, postaví ho na chodník, pokiaľ nie je poстarané o umiestenie lampáša iným vhodným spôsobom (závesom na terči, stĺpiku a pod.).

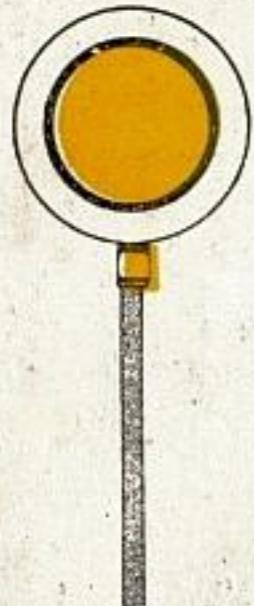
2. Návestný lampáš s jedným žltým svetlom, držaný voľne spustenou rukou oproti vlaku, sa rýchle pootáča v prestávkach jednej sekundy okolo svislej osi o 90° vpravo alebo vľavo a zpäť tak, aby svietilo oproti vlaku plné žlté svetlo vždy počas jednej sekundy. (Strážnici trate, uvedení v čís. 298, dávajú túto návesť spôsobom podľa čís. 78 a).

9 „Pomaly“.

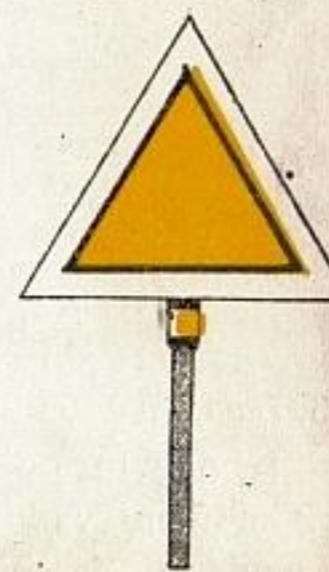
a) Za dňa.

1. Žltý kruho-vý terč s čier-nym orámova-ním a bielym okrajom.

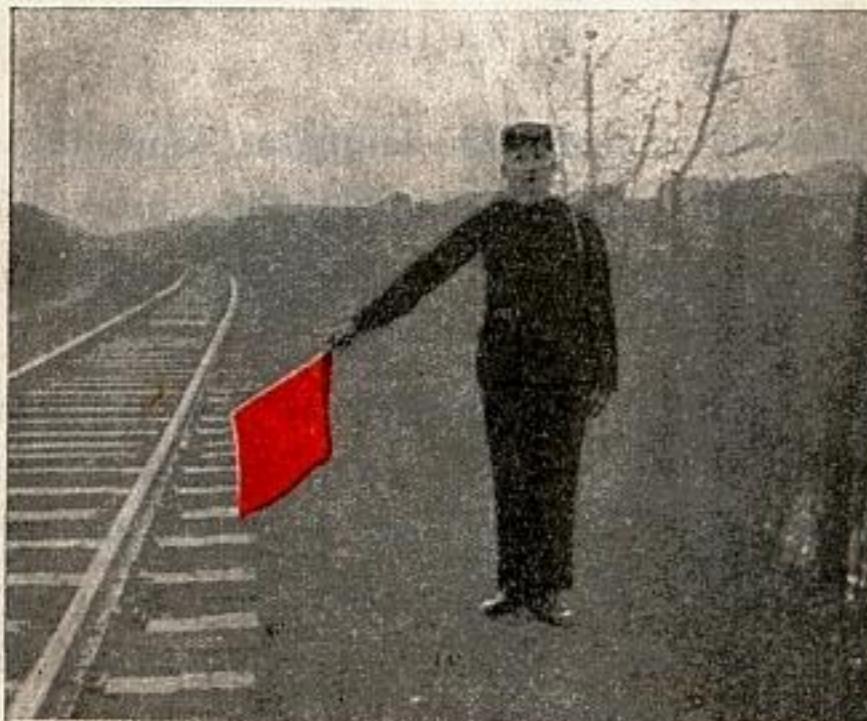
Zamestnanec terč buď drží, alebo ak nemôže dávať návesť osobne, alebo ak netreba, aby bol prítomný, zabodne ho do chodníka.



2. Žltý terč tvaru rovno-stranného trojuholníka postaveného na základni s čier-nym orámova-ním a bielym okrajom. Zamestnanec za-bodne ho do chodníka.



3. Zamestnanec drží buď práporok rukou sklonenou šikmo



dolu, alebo obe ruky upažené šikmo dolu.



b) Za tmy.

Žlté svetlo návestného lampáša.

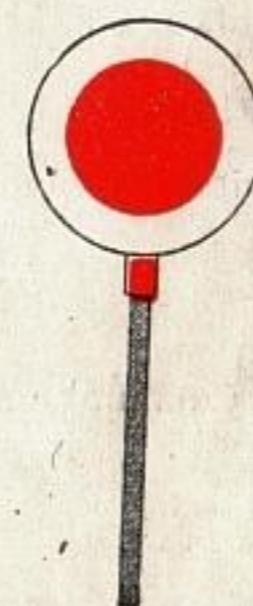
Zamestnanec návestný lampáš buď drží, alebo ak nemôže dávať návesť osobne, alebo ak netreba, aby bol prítomný, postaví ho na chodník, pokiaľ nie je postarané o umiestenie lampáša iným vhodným spôsobom (závesom na terči, stĺpiku a pod.).

10 „Stoj“.

a) Za dňa.

1. Červený kruhový terč s bieleym okrajom.

Zamestnanec terč buď drží, alebo ak nemôže dávať návesť osobne alebo ak netreba, aby bol prítomný, zabodne ho do chodníka.



2. Červený terč tvaru rovno-stranného trojuholníka s bieleym okrajom postavený na základni. Zamestnanec zabodne ho do chodníka.



3. Zamestnanec zapíska niekoľko ráz krátko na pišfalke

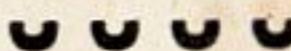


a zároveň krúži rozvinutým návestným práporkom; ak nemá práporok, krúži iným predmetom alebo len rukou.

b) Za tmy.

1. Červené svetlo návestného lampáša. Zamestnanec návestný lampáš bud drží, alebo ak nemôže davať návesť osobne alebo ak netreba, aby bol prítomný, postaví ho na chodník, pokiaľ nie je postarané o umiestenie lampáša iným vhodným spôsobom (závesom na terči, stĺpiku a pod.).

2. Zamestnanec zapíska niekoľko ráz krátko na pišfalke



a zároveň krúži bielym alebo výnimočne iným svetlom.

11. „Výbuch výbušiek”.

Výbuch výbušiek má ten istý význam ako návesť 10a-3 alebo 10b-2 „Stoj”.

64. „Vlak sa pretrhol”.

Vid časť VI—D.



Všeobecné ustanovenia o návestiach traťových zamestnancov.

Návesť „Voľno”.

Návesfou 8a-1, 8a-2 a 8b-1 sa označuje koľaj, pre ktorú neplatí návesť 10 „Stoj”, umiestená v tej istej výške na priečnej čiare k osi koľajovej (čís. 83).

Návestí 8a-3 a 8b-2 sa užíva len pri neprenosných návestidlách, ak sú porúchané, neosvetlené alebo ak sa vo výnimočných prípadoch neobsluhujú; touto návesfou sa dovoľuje ďalší chod vlaku za predpokladu, že boli splnené ustanovenia čís. 168d. Tam, kde sú skupinové odchodové návestidlá, dáva sa táto návesť vpravo vedľa odchodovej koľaje pri námedzníku.

Návesť „Pomaly”.

Návesť 9 „Pomaly” znamená, že vlak smie ísť v ďalšom chode najviac rýchlosfou 20 km/h. Táto návesť má byť viditeľná aspoň na 100 m.

Návesť 9 „Pomaly” sa používa:

- a) ak dávajú sprievodcovia vlaku návesť „Pomaly”,
- b) ak treba upozorniť na návesť 10 „Stoj” už na určitú vzdialenosť pred ňou a
- c) ak treba, aby vlak vchodil do dopravne zmenšenou rýchlosfou.

Ak nastane náhla potreba prechádzať poškodený úsek koľaje zmenšenou rýchlosfou, musí byť tento úsek krytý podla čís. 83a) do toho času, pokiaľ ho nemožno označiť návesfami 12, 13, a 14. Výbušky sa však nepoložia.

O poškodení úseku koľaje s presným vyznačením polohy v km treba upovedomiť v záujme upovedomenia vlakových mužstiev bezodkladne susedné stanice, ktoré o tom upovedomia tiež príslušné stanice východzie a dispozičné.

Vlakové mužstvo treba upovedomiť Všeobecným rozkazom, aby pred poškodeným miestom vlak zastavilo a aby po odstrá-

není návesti 10 „Stoj“ strážnikom trate vlak šiel cez poškodené miesto krokom.

Ak však nebolo už možné upovedomiť vlakové mužstvo najneskoršie v susednej stanici, treba zariadiť, aby vlak bol pred porúchaným miestom zastavený a ústne strážnikom upovedomený (čís. 81 i).

77 O označení úseku koľaje, na ktorom sa nesmie ísť z mimoriadnych dôvodov a dočasne obvykle dovolenou najväčšou rýchlosťou, pojednávajú čís. 97 až 108; o označení úseku koľaje, na ktorom sa musí stále chodiť pomaly, pojednávajú čís. 156 až 159.

78 Ustanovenia o návestiach traťových zamestnancov platia obdobne i pre zamestnancov staničných s tým doplnením, že

a) návesť 8b-2 dávajú takto: návestný lampáš s jedným žltým a dvoma bielymi sklami, držaný voľne spustenou rukou oproti vlaku, sa rýchle pootáča v prestávkach jednej sekundy okolo svislej osi o 90° vpravo alebo vľavo a zpäť tak, aby svietilo oproti vlaku striedavo plné biele a plné žlté svetlo, každé počas jednej sekundy;

b) dávajú návesť 10a-3 (10b-2) „Stoj“ a 64 „Vlak sa pretrhol“ návestnou trúbkou, ak je im pridelená (1. príloha).

Návesť „Stoj“.

A. Návesť 10 „Stoj“.

79 Návesť 10 „Stoj“ znamená, že vlak musí zastať.

Podľa toho, o akú prekážku ide alebo k akému účelu treba vlak zastať (čís. 80 a 81), alebo pri ktorom mieste má vlak čelom zastať, treba účelne umiestiť alebo dávať bud'

návesť 10a-1, 10a-2, 10b-1, ktorá označuje miesto, až po ktoré smie vlak dôjsť, alebo

návesť 10a-3, 10b-2, ktorá znamená, že vlak musí čo najskorej zastať; túto návesť dáva zamestnanec tiež mimoidúcemu vlaku alebo i za ním, keď dôvod pre jeho zastavenie nastal neskôr.

80 Návesť 10 „Stoj“ sa používa:

a) na krytie koľaje pred neschodným miestom na šírej trati,

- b) na krytie neschodnej koľaje v dopravniach,
- c) na krytie prekážok na šírej trati, t. j. uviaznuvšieho vlaku, alebo časti vlakov, zanechaných na trati, ďalej vozidiel, ktoré ušly zo stanice alebo sa oddelili od vlaku a boli zastavené, ako aj na krytie neschodnej susednej koľaje na šírej trati,
- d) na krytie vozíkov na šírej trati,
- e) na označenie miesta v dopravni, kde musí vlak výnimocne zastať,
- f) na krytie vozidiel, ktoré nesmú byť uvedené do pohybu alebo na ktoré sa nesmie zachádzat,
- g) podľa 3. prílohy pri poruchách návestidel, alebo ak sa výnimocne neobsluhujú alebo ak nie sú za tmy osvetlené.

Ak nemožno zastať vlak hlavným návestidlom, treba použiť 81 návesť 10 „Stoj“ tiež v týchto prípadoch:

- a) ak ohrozuje nejaká prekážka vchod vlaku do dopravne,
- b) ak sa spozoruje na vlaku niečo nebezpečného pre ďalší chod vlaku alebo ak dáva vlakové mužstvo návesť „Stoj“,
- c) ak prichodí vlak po tej istej koľaji z opačného smeru než oznamila chodová návest,
- d) ak sa počujú dve zvonkové návesti, oznamujúce, že idú dva vlaky proti sebe po tej istej koľaji,
- e) ak musí byť vlak zastavený preto, že bola počutá návesť 5 „Zastavte všetky vlaky“,
- f) aby bol vlak zastavený po návesti 6 „Vozidlá ušly“, keď podľa smeru vetra alebo sklonových pomerov treba predpokladať, že vozidlá idú oproti vlaku,
- g) ak ide vlak po nesprávnej koľaji, bez toho, žeby bol o tom strážnik upovedomený,
- h) ak prichodí vlak po vylúčenej koľaji bez toho, žeby bol strážnik o chode upovedomený,
- i) ak treba dať vlaku dôležité pokyny, napr. z dôvodov určitej mimoriadnej pozornosti alebo opatrnosti,

- ⁽¹⁾ Ak nie je pre obmedzený rozhľad (hmlu, dážď, sneženie a pod.) vidieť vchodové alebo oddielové návestidlo bez predzvesti (dočasná výnimka z ustan. č. 120) aspoň na 200 m a ak nie je chod vlaku dovolený, položia sa výbušky aspoň 200 m pred návestidlom. Ak je nebezpečenstvo z premeškania, položia sa bližšie; ak ide v tomto prípade o oddielové návestidlo, smú sa výbušky položiť výnimočne až pri stanovišti hradla alebo hlásnice.
- ⁽²⁾ Ak je rozhľad tak obmedzený, že nemožno vidieť predzvest vchodového návestidla a preto ani rozoznať, akú návesť ukazuje, a ak nie je vchod do stanice voľný, nariadi výpravca vlakov, aby boli položené výbušky pri predzvesti. Ak je nebezpečenstvo z premeškania, položia sa medzi predzvesťou a vchodovým návestidlom, najmenej však 200 m pred ním. Podľa potreby môže byť vyzvaný telefonom i najbližší strážnik trate pri predzvesti, aby vlak zastavil výbuškami.
- ⁽³⁾ Výhybkári, ako i strážníci trate pri predzvestiach a vchodových návestidlách, sú povinní i bez výzvy podporovať výpravcu vlakov pri zisťovaní stupňa viditeľnosti týchto návestidel a v prípade predchodzích odsekov ⁽¹⁾ alebo ⁽²⁾ musia pri nemožnom dorozumení s výpravcom vlakov sami včas položiť výbušky podľa predchádzajúcich ustanovení.

87 Všetci zamestnanci, určení na to, aby osobne dávali pri neprenosných návestidlach ručnú návesť [čís. 168 d) a 3. príloha], sú povinní vždy, keď treba používať návesti pre tmu určené, vziať so sebou tiež výbušky.

88 Výbušky treba položiť tri 25 až 30 m od seba na pravú koľajnicu v smere chodu vlaku; nesmú sa však klásiť na priecestiach (prechodoch) a v blízkosti obývaných budov.

89 Výbušky majú sa uschovávať v suchej miestnosti, kde niesú leptavých látok, ani kyselín. Výbušky, ktoré majú zamestnanci vo službe pri sebe, musia byť v puzdre a v ňom vhodne utesnené, ak

nie je puzdro už trvale upravené tak, aby sa výbušky za chôdze neotriasaly. Výbušky, či v puzdre alebo voľné, nemajú byť nikdy vystavené horúčave, slnečným lúčom alebo nárazom.

90 Všetky výbušky treba aspoň dva razy do roka dobre prezrieť, aby sa zistilo, či sa nepohybuje zápalná hmota, či vzpruhy dobre účinkujú, či obal výbušky nie je porúchaný atď. Vadné výbušky treba vylúčiť a zničiť.

91 Pri výbuškách, ktoré boli dodané pred viac ako 20 rokmi, treba vykonať okrem prehliadky aj skúšku ich výbušnosti podľa osobitných nariadení.

K A a B.

92 Podrobne ustanovenia o krytí neschodných úsekov koľaje a prekážok, ako i výnimky od predchádzajúcich pravidiel, určujú dopravné predpisy.

93 Ak má zamestnanec kryť prekážku na obe strany návesťou „Stoj”, urobí tak najprv na tej strane, od kiaľ očakáva vlak skorej a potom až s urýchlením na strane druhej.

94 Ustanovenia A a B platia obdobne i pre zamestnancov stanicných a pre vlakové mužstvo s tým doplnením, že výhybkár je povinný zastaviť odchádzajúci vlak, ak nepočul pre zvonkovú návesť, alebo ak počul návesť pochybnú alebo nesprávnu (č. 46).

Návesť „Vlak sa pretrhol”.

95 Ak spozoruje strážník trate alebo iný zamestnanec návesť „Vlak sa pretrhol”, alebo ak zistí, že sa oddelily na trati vozidlá od vlaku alebo že chýba návesť na konci vlaku, je povinný dať vlaku návesť 64 „Vlak sa pretrhol” (viď tiež čís. 61); návesť 10 „Stoj” nesmie dať okrem prípadu, uvedeného v druhom odseku čís. 54 d).

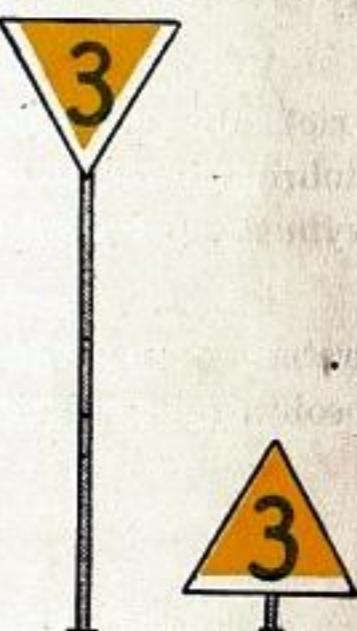
96 Ak sa oddelily vozidlá od vlaku v stanici, smie sa dať návesť „Stoj” len vtedy, ak je isté, že oddelené vozidlá stoja alebo že sa pohybujú smerom opačným.

III. Návestidlá pre pomalý chod.

12. „Terč pre pomalý chod“.

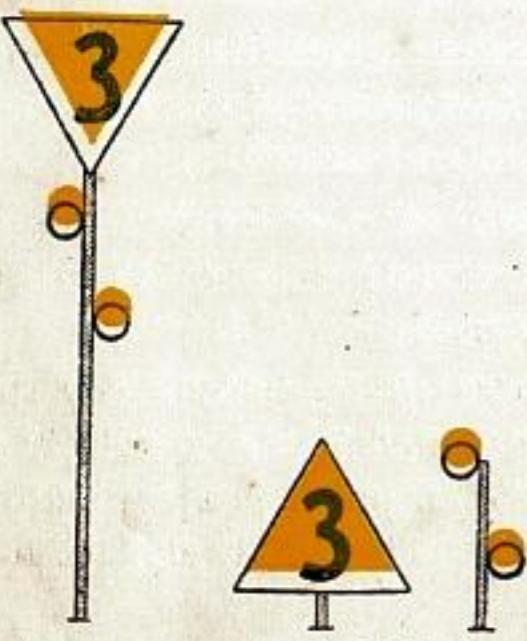
Za dňa.

Trojuholníkový žltý terč s bielym okrajom, postavený na vrcholé, s čierrou poznávacou číslicou rýchlosťi. Tam, kde je nedostatok miesta, môže byť trojuholník vrcholom nahor.



Za tmy.

Trojuholníkový terč je ožiarený. Pod ním svietia žltým svetlom dve návestné lampy, umiestené šikmo nad sebou tak, že ľavá je vyššie. Tam, kde je nedostatok miesta, umiestia sa návestné lampy na stĺpiku, pred trojuholníkovým terčom.



13. „Začiatočný terč“.

Za dňa i za tmy.

Stojatý žltý obdĺžnikový terč s bielym okrajom a s čiernym písmenom Z.



14. „Koncový terč“.

Za dňa i za tmy.

Stojatý biely obdĺžnikový terč s čiernym písmenom K.



Všeobecné ustanovenia o návestidlách pre pomalý chod.

Návesti pre pomalý chod oznamujú, že sú vydané osobitné ustanovenia o obmedzení najväčšej dovolenej rýchlosťi chodu na určitých miestach trate. 97

Návestidlá 12, 13 a 14 sú prenosné a smú byť postavené len na rozkaz traťovej stavebnej správy. 98

Návesť 12 „Terč pre pomalý chod“ sa používa na označenie úseku kolaje, na ktorom sa z mimoriadnych dôvodov a dočasne nesmie ísť obvykle dovolenou najväčšou rýchlosťou. 99

Na terči pre pomalý chod sa označí dovolená rýchlosť poznávacou číslicou. Ako poznávacích číslíc sa používajú:

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

Zadná strana terča je šedivá.

Na úseku kolaje, vymedzenom návesfami 13 „Začiatočný terč“ a 14 „Koncový terč“, musí vlak od prvého do posledného vozidla dodržať vyznačenú rýchlosť. 101

Ak začína chod vlakov za terčom pre pomalý chod alebo ak pokračujú vlaky odtiaľ v chode, treba postaviť druhý terč pre pomalý chod — za tmy bez žltého svetla, len s ožiareným terčom — ako opakovaciu návest. Služobná, ktorá nariaduje pomalé chody, určí v každom jednotlivom prípade stanoviťe opakovacieho terča. 102

Terče s návesfou 12 postavia sa podľa čis. 21a), b) a c). 103

Ak sa musí postaviť návestidlo 12 tam, kde je nedostatok miesta, umiestia sa lampy nočného znaku na stĺpiku asi 15 m pred trojuholníkovým terčom.

Terč s návesfou 12 postaví sa pred návesf 13 aspoň na zábrzdnú vzdialenosť, t. j. 1.000 m alebo 700 m (čis. 2) — na vedľajších (miestnych) tratiach 400 m. 104

105—109 Všeobecné ustanovenia o návestidlách pre pomalý chod

- 105 Za tmy sa terč návestidla 12 ožiaruje lampou, zaclonenou proti rušňovodičovi.
Tam, kde sa má poznáť zozadu, že svietia žlté svetlá návestných lámp, ukazujú lampy dozadu mdlo biele hviezdotné svetlo.
- 106 Terč s návesou 13 „Začiatočný terč“ postaví sa podľa čísla 21 a), b) a c) a to priamo vedľa koľaje na začiatku úseku, ktorý má byť prechádzaný pomaly.
- 107 Terč s návesou 14 „Koncový terč“ postaví sa na jednokoľajnej trati vľavo, na dvojkoľajnej trati a na dvoch súbežných tratiach jednokoľajných podľa ustanovenia čís. 21 b) priamo vedľa koľaje na konci úseku koľaje, ktorý má byť prechádzaný pomaly.
Na jednokoľajnej trati je začiatočný terč pre jeden chodový smer zároveň koncovým terčom pre druhý smer.
- 108 Za tmy ožiarujú sa návestidlá 13 a 14 lampou zaclonenou proti rušňovodičovi a to návestidlo 13 vždy, návestidlo 14 len na dvojkoľajnej trati, ak sú na návestidle 12 číslice 5, 6 alebo 7.
- 108a Návestidlo 13 a 14 používa sa výnimocne tiež na označenie úseku trate, na ktorom sa musí stále chodiť pomaly. (Čís. 158.)

IV. Neprenosné návestidlá.

- 109 Rozoznávame návestidlá:
m) mechanické a
s) svetelné, t. j. návestidlá len so svetelným označením základnej polohy a chodových smerov.
Stožiary neprenosných návestidiel treba opatrne vpredu náterom farby bielej, striedajúcej sa u predzvestí a u návestidiel pre stálu návesť „Pomaly“ s farbou čiernej, u hlavných návestidiel s farbou červenou a u zriaďovacích návestidiel farbou modrou, vzadu náterom farby šedivej.
Návestidlá s) pozostávajú zo stožiaru a zo svietilňovej dosky s príslušným počtom elektrických svietilní. Svietilňová doska je zafarbená šedivo.

U predzvestí má svietilňová doska tvar stojatého obdĺžnika, u hlavných návestidiel tvar stojatého obdĺžnika, hore polkruhom doplneného a u zriaďovacích návestidiel tvar stojatého obdĺžnika, hore doplneného rovnoramenným trojuholníkom.

A. Predzvesti.

1. Predzvesti bez pridaného ramena.

15 „Výstraha.“

Za dňa.

U predzvestí m) žltý obdĺžnikový alebo kruhový terč s čiernym orámovaním a bielym okrajom,

Za tmy.
Žlté svetlo.

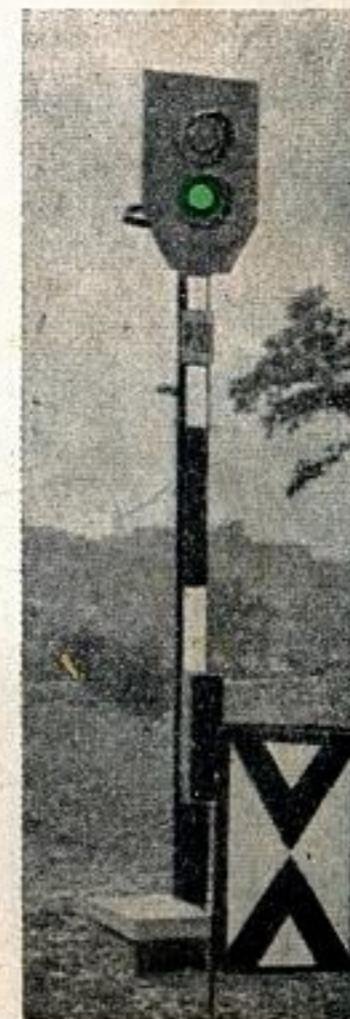
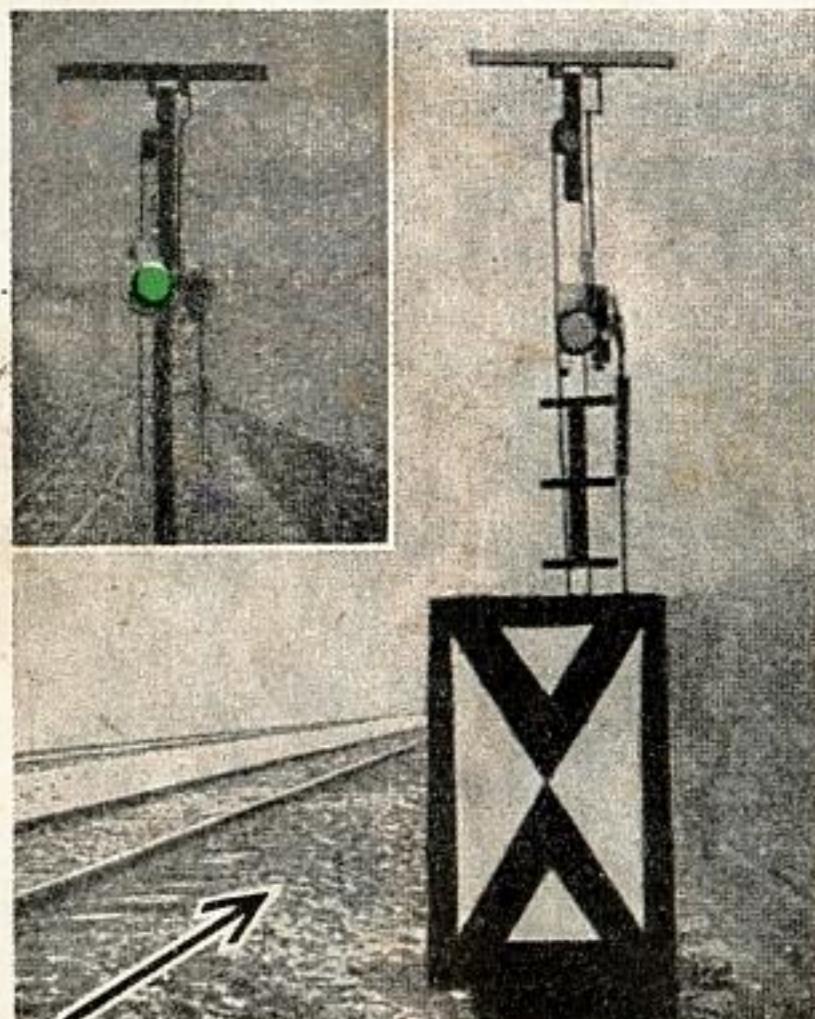
16. „Voľno.“

Za dňa.

U predzvesti m) plocha terča sklopená vo vodorovnej polohe,
u predzvesti s) zelené svetlo.

Za tmy.

Zelené svetlo.



2. Predzvesti s pridaným ramenom.

15 p „Výstraha.“

Za dňa.

U predzvesti m) žltý obdĺžnikový alebo kruhový terč s čier-

nym orámovaním a bielym okrajom; pod ním biele zahrotené rameno s červeným okrajom vo svislej polohe,

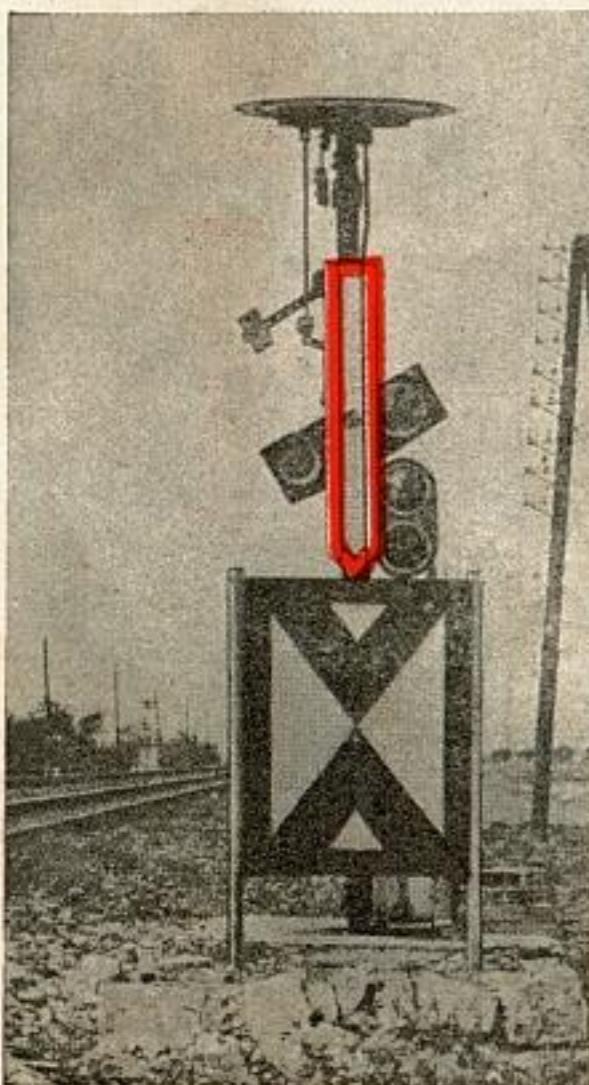
u predzvesti s) žlté svetlo.



Za tmy.

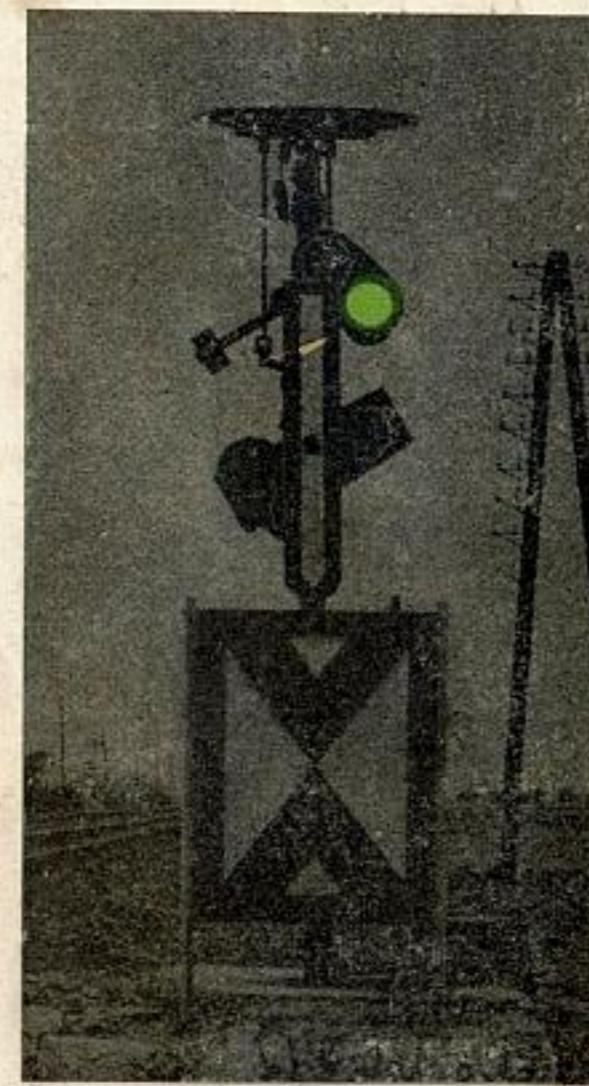
Žlté svetlo.

16 p „Voľno priamym smerom.“



Za dňa.

U predzvesti m) terč vo vodorovnej polohe; pod ním biele zahrotené rameno s červeným okrajom vo svislej polohe,
u predzvesti s) zelené svetlo.



Za tmy.

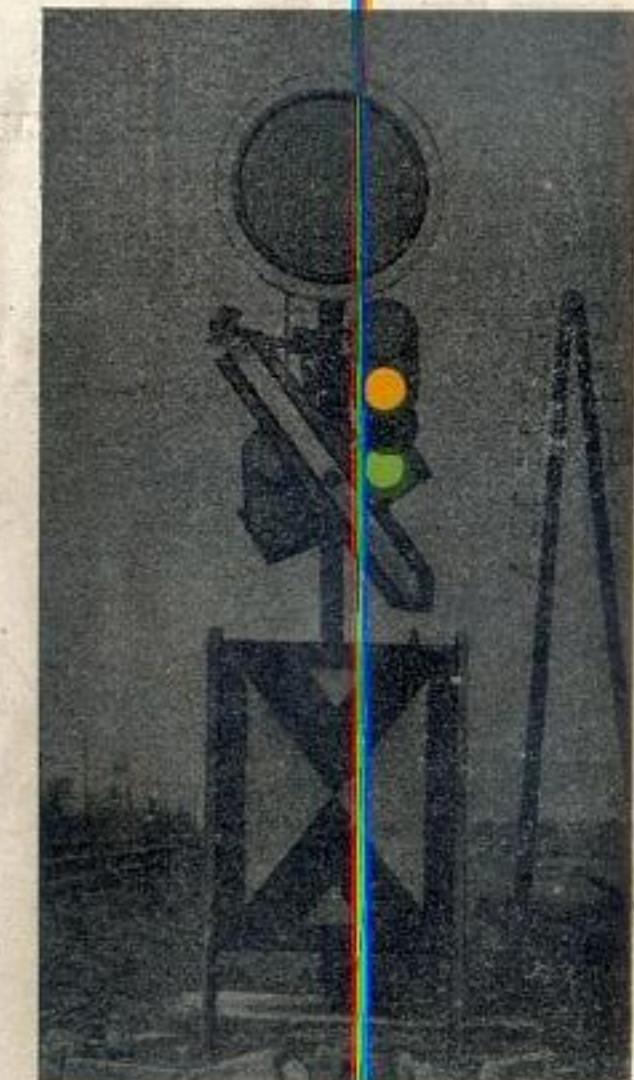
Zelené svetlo.

17 p „Voľno do odbočky.“

Za dňa.

U predzvesti m) žltý obdĺžnikový alebo kruhový terč s čiernym orámovaním a bielym okrajom; pod ním biele zahrotené rameno s červeným okrajom sklonené vpravo v uhle 45° ,

u predzvesti s) jedno žlté svetlo a svisle pod ním jedno zelené svetlo.



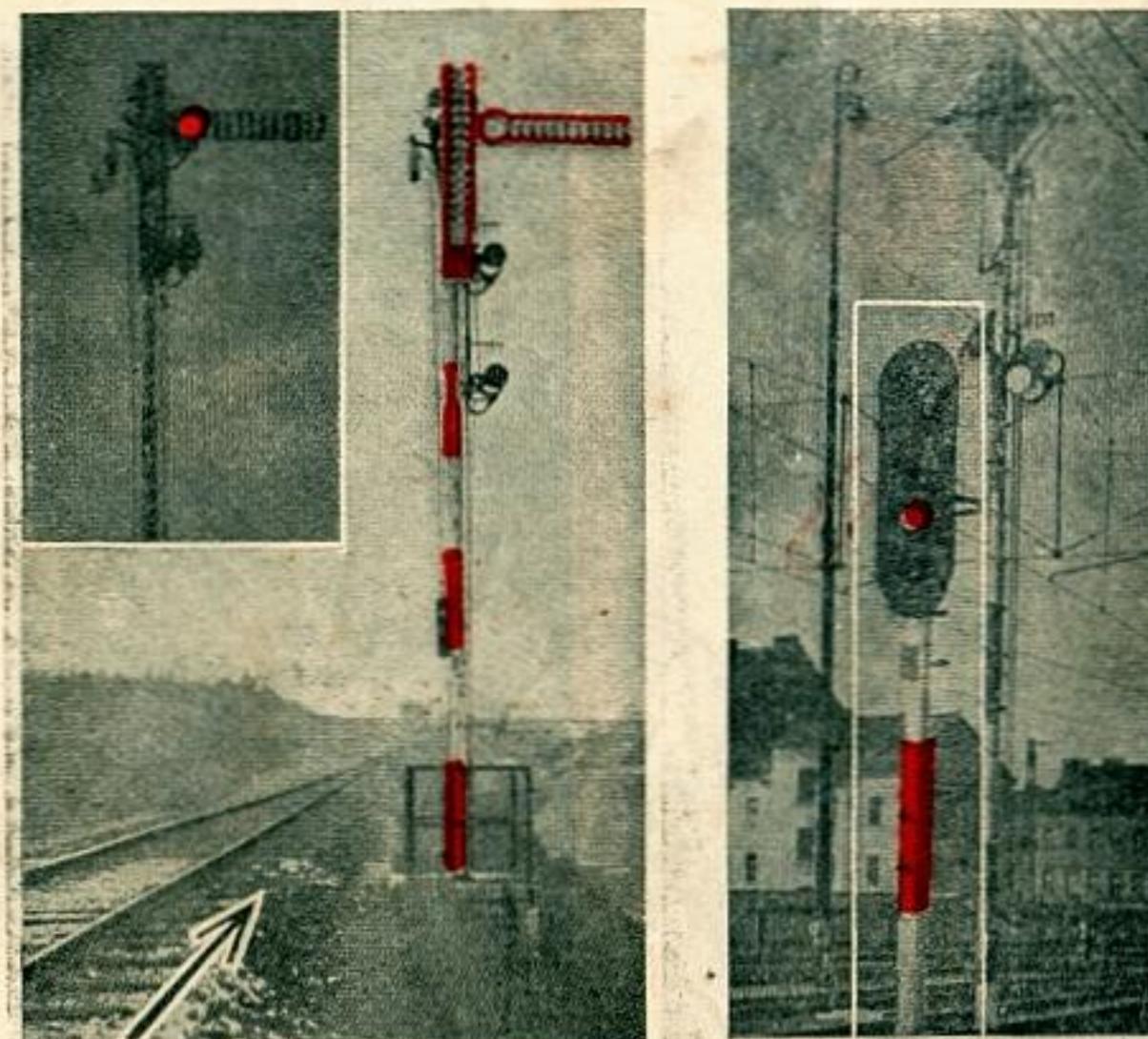
Za tmy.

Jedno žlté a svisle pod ním jedno zelené svetlo.

B. Hlavné návestidlá.**18 „Stoj“.****Za dňa.**

U návestidiel m) rameno návestidla vo vodorovnej polohe napravo v smere chodu,

u návestidiel s) červené svetlo,

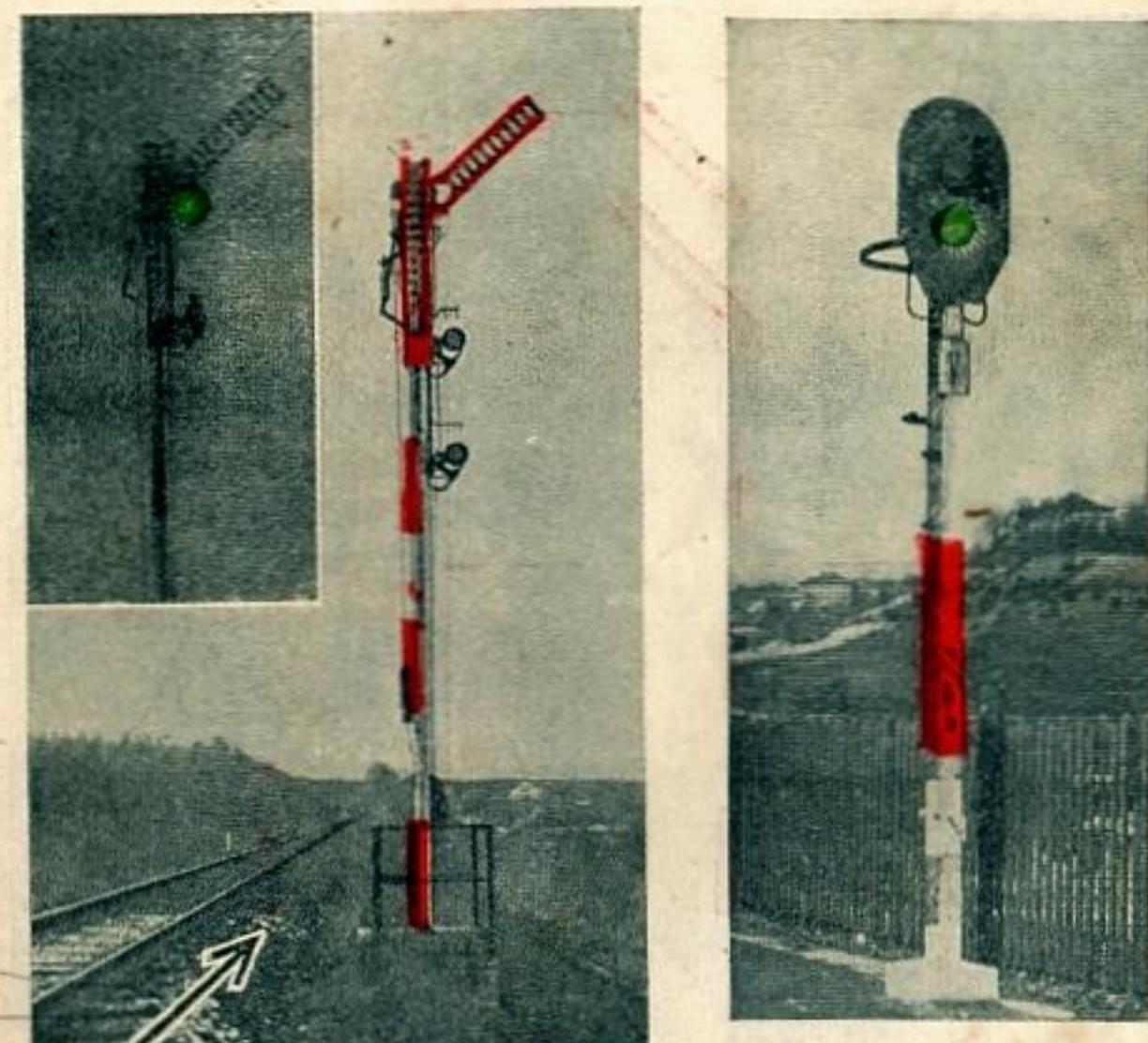
**Za tmy.****Červené svetlo.****19 „Voľno“ alebo „Voľno priamym smerom“.**

(U odchodových návestidiel „Voľno alebo „Voľno na hlavnú trať.“)

Za dňa.

U návestidiel m) jedno rameno napravo v smere chodu vlaku šikmo nahor v uhle 45° ,

u návestidiel s) jedno zelené svetlo.

**Za tmy.****Jedno zelené svetlo.**

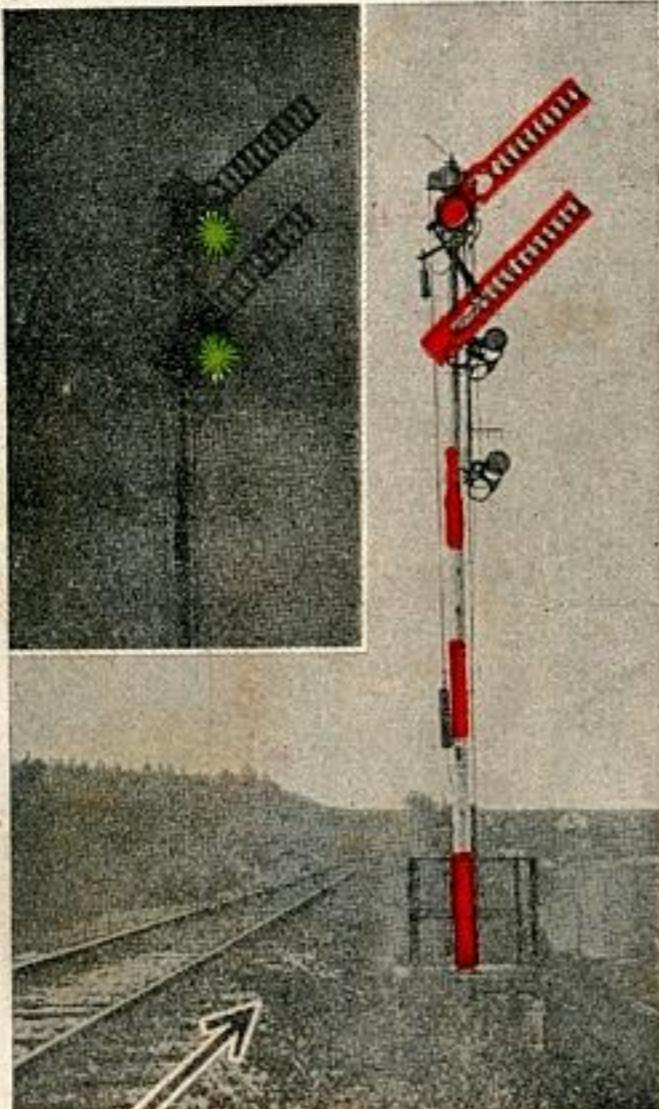
20 „Voľno do odbočky.“

(U odchodových návestidiel „Voľno na prvú odbočujúcu trať.“)

Za dňa.

U návestidiel m) dve ramená napravo v smere chodu vlaku šikmo nahor v uhle 45° ,

u návestidiel s) dve zelené svetlá svisle pod sebou.



Za tmy.

Dve zelené svetlá svisle pod sebou.

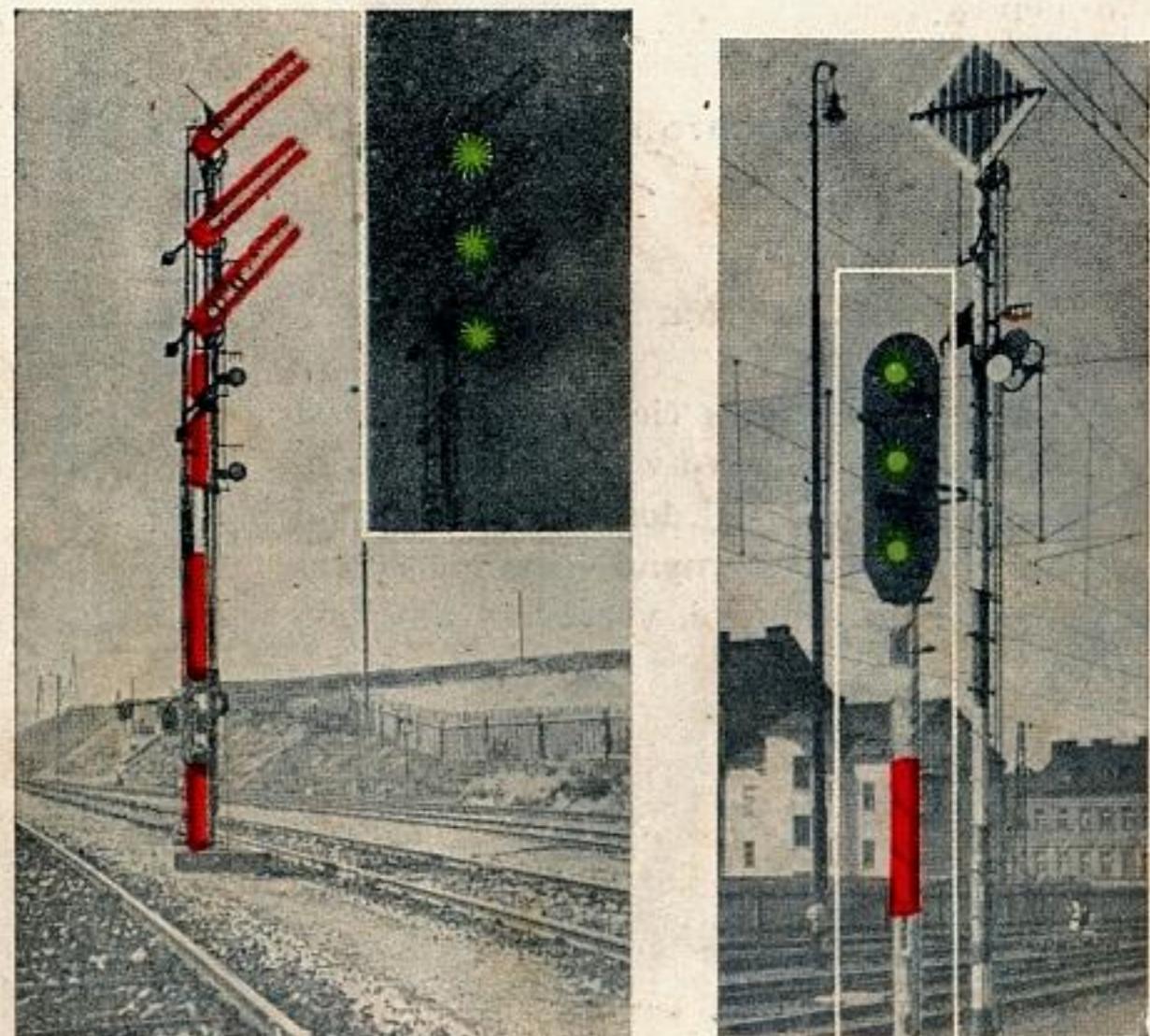
20 a „Voľno do druhej odbočky.“

(U odchodových návestidiel „Voľno na druhú odbočujúcu trať.“)

Za dňa.

U návestidiel m) tri ramená napravo v smere chodu šikmo nahor v uhle 45° ,

u návestidiel s) tri zelené svetlá svisle pod sebou.



Za tmy.

Tri zelené svetlá svisle pod sebou.

20 b „Voľno na tretiu odbočujúcu trať.“

Za dňa a za tmy.

Štyri zelené svetlá svisle pod sebou.

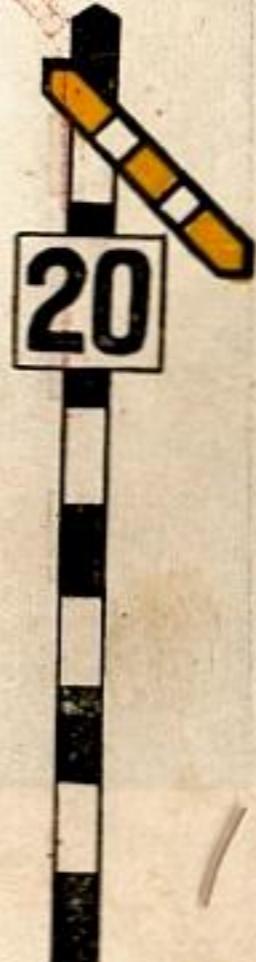
110 Návesť 20 b sa používa len u svetelných odchodových návestidiel.

111 Ktorá trať sa pokladá za hlavnú alebo prvú a druhú odbočujúcu trať, oznámi Riaditeľstvo (čís. 2). Iné ďalšie úpravy návestenia určuje pri zachovaní predchádzajúcich zásad Poverečníctvo dopravy.

C. Návestidlá pre stálu návest „Pomaly“.**21 „Pomaly.“**

Za dňa.

Žltobiele rameno s čiernym okrajom na návestnom stožiare napravo v smere chodu skloňené v uhle 45° . Na bielej doske, umiestenej na tom istom stožiare, je čiernymi číslicami, 30 cm vysokými a 5 cm hrubými, vyznačená dovolená rýchlosť.



Za tmy.

Žlté svetlo; lampáš sa zavesí na stožiar priamo pod dosku s číslicou.

D. Zriaďovacie návestidlá.**22 „Posunovanie zakázané.“**

Za dňa.

U návestidiel m) štvorcový, na hrote postavený modrý terč s bielym okrajom,

u návestidiel s) modré svetlo.



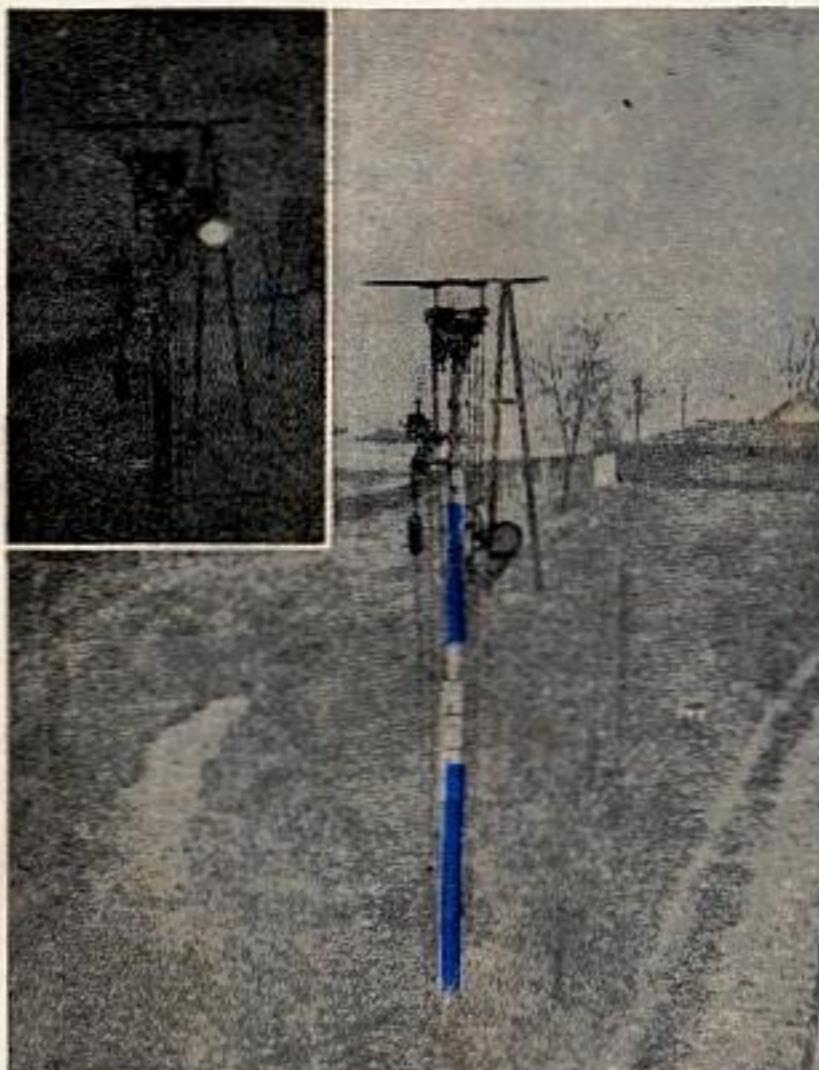
Za tmy.

Modré svetlo.

23 „Posunovanie dovolené.”

Za dňa.

U návestidiel m) plocha štvorcového terča sklopená do vodo-rovnej polohy alebo obrátená ku koľaji,
u návestidiel s) mlobiele svetlo.



Za tmy.

Mlobiele svetlo.

**Všeobecné ustanovenia o neprenosných návestidlách A, B, C a D.**

Návestidlá A a B platia pre vlaky; v polohe „Voľno” však zakazujú tiež posun na koľajach, po ktorých pôjde vlak, ako i posun smerom ku chodovej ceste vlaku. 112

Návestidlá C platia len pre vlaky; návestidlá D pre vlaky neplatia (výnimku viď v čís. 161 b)).

Aby návesf 18 „Stoj“ návestidiel B nerušila dopravu vlakov na susedných koľajach, treba postaviť pre tieto koľaje anulovacie návestidlo na priečnej čiare k osi koľajovej proti návestidlu. Anulovacie návestidlo je hlavné návestidlo, ukazujúce trvale návesf 19 „Voľno“.

Kedy treba dbať na postavenie návestidiel A a B, ak ide vlak na dvojkoľajnej trati po nespravnej koľaji, určujú dopravné predpisy. 113

Len čo spozoruje vlakové mužstvo hlavné návestidlo v polohe „Stoj“, musí včas urobiť všetky opatrenia, aby mohlo vlak zastaviť ešte pred návestidlom. 114

Vlak, stojací pred návestidlom, ktoré je v polohe „Stoj“, smie ísť ďalej, bud až bolo návestidlo postavené na „Voľno“ alebo až vlak dostal spoľahlivú zprávu, že môže ísť ďalej.

Návesf 20 „Voľno do odbočky“ sa používa len u návestidiel, ktoré sú závislé na výmenách; v tomto prípade používa sa jej tiež pre chody na koľaj „hlavnú“. 115

Ak sa prestavujú výmeny, závislé na návestidlách, ústredne (na diaľku), musí byť zariadený záver výmen, ktorý nemožno zrušíť samotným postavením návestidla do polohy „Stoj“. 116

Ak je ohrozená bezpečnosť, musia byť prestavené návestidlá B hned z polohy „Voľno“ do polohy „Stoj“, návestidlá A z polohy „Voľno“ do polohy „Výstraha“ a návestidlá D z polohy „Posunovanie dovolené“ do polohy „Posunovanie zakázané“. 117

118—122 Všeob. ust. o neprenosných náv. A, B, C a D

118 Povereníctvo dopravy rozhoduje, kde treba na vedľajších (miestnych) tratiach používať návestidlá A, B a D.

119 Návestidlá A, B a D musia byť v dopravniach, kde je i za tmy vlaková doprava, osvetlené včas a trvale plným počtom príslušných lám. Výnimky povoľuje Riaditeľstvo podľa osobitných riadení Povereníctva dopravy.

Predzvesti.

120 Predzvesti musia byť postavené pred všetkými návestidlami vchodovými a oddielovými, pred návestidlami cestovými, určenými pre vchod, a keď treba, i pred odchodovými návestidlami.

121 Predzvesť treba postaviť na skutočnú zábrzdnú vzdialenosť pred hlavným návestidlom.

122 I. Predzvesť bez pridaného ramena pred vchodovým a cestovým návestidlom, závislým na výmenách (čís. 2)

(¹) v polohe „Voľno“ oznamuje, že príslušné hlavné návestidlo je pre vlak v polohe „Voľno priamym smerom“,

(²) v polohe „Výstraha“ pripomína vlaku nevyhnutnosť zmenšiť rýchlosť preto, že

- a) príslušné hlavné návestidlo je v polohe „Stoj“, alebo
- b) že vchod bude uskutočnený po výmenách odbočkou.

II. Predzvesť bez pridaného ramena pred odchodovým návestidlom, závislá na výmenách (čís. 2)

(¹) v polohe „Voľno“ oznamuje vlaku, že príslušné odchodové návestidlo je v polohe „Voľno“ a že je postavená tá chodová cesta, pri ktorej sú všetky výmeny prechodené priamym smerom,

(²) v polohe „Výstraha“ pripomína vlaku nevyhnutnosť zmenšiť rýchlosť preto, že

- a) odchodové návestidlo je v polohe „Stoj“, alebo
- b) že odchod zo stanice bude uskutočnený po výmenách odbočkou.

III. Predzvesť bez pridaného ramena pred vchodovým a odchodovým návestidlom, nezávislým na výmenách (čís. 2), ako aj predzvesť bez pridaného ramena pred oddielovým návestidlom, oznamuje vlaku v polohe „Voľno“, že hlavné návestidlo je v polohe „Voľno“; v polohe „Výstraha“ pripomína vlaku nevyhnutnosť zmenšiť rýchlosť preto, že príslušné hlavné návestidlo je v polohe „Stoj“.

IV. Predzvesť s pridaným ramenom sa používa len pred niektorými vchodovými a cestovými návestidlami, závislými na výmenách (čís. 2).

I. Závislosť predzvestí na hlavných návestidlách musí byť upravená tak, aby sa poloha ramien a terča alebo farba svetiel menila na obidvoch návestidlach buď súčasne, alebo

- a) aby muselo byť postavené hlavné návestidlo do polohy pre dovoľený chod skorej ako predzvesť, a
- b) aby pri stavaní do základnej polohy musela byť predzvesť skorej postavená do polohy „Výstraha“ ako hlavné návestidlo na „Stoj“.

II. Závislosť predzvesti bez pridaného ramena na vchodovom návestidle, závislom na výmenách, ako i závislosť predzvesti odchodového návestidla na výmenách, musí byť okrem toho upravená tak, aby sa dala predzvesť postaviť do polohy „Voľno“ (návesť 16) len pri postavení tej chodovej cesty, pri ktorej sú všetky výmeny prechodené priamym smerom.

Závislosť predzvesti s pridaným ramenom musí byť okrem toho upravená tak, aby sa dala predzvesť uviesť do polohy „Voľno priamym smerom“ alebo „Voľno do odbočky“ až vtedy, keď bolo najprv postavené hlavné návestidlo do polohy, ktorá zodpovedá týmto návestným znakom.

Predzvesti majú byť viditeľné z vlaku aspoň na vzdialenosť 124 150 m.

Zistenie polohy predzvesti nezbavuje vlakové mužstvo povinnosti pozorovať hlavné návestidlo.

126 V základnej polohe ukazujú predzvesti návesf 15 (15 p) „Výstraha”.

Pri križovatkách trati (v úrovni koľajníc), pri nákladištiach, vlečkách, ako aj pri osobných zastávkach na dvojkoľajných tratiach s jednostranným nástupištom, upravuje sa základná poloha predzvesti podľa základnej polohy hlavného návestidla.

127 Predzvesf hlavného návestidla, ukazujúceho „Voľno”, nemusí sa postaviť do polohy „Voľno”, ak už vlak za ňu prešiel alebo ak okolo nej vôbec nejde.

Predzvesf treba postaviť do polohy „Výstraha”, len čo celý vlak za ňu prejde.

128 a) Ak je predzvesf v polohe „Výstraha” (čís. 16 a 170), treba iſť tak opatrne a takou rýchlosfou, aby mohol byť vlak zastavený pred príslušným hlavným návestidlom, keby ukazovalo „Stoj”.

b) Ak ale ukazuje predzvesf „Výstrahu” a vchodové návestidlo, závislé na výmenách, dovolený chod, smie vlak vchodiť do stanice rýchlosfou najviac 30 km/h.

c) Ak ukazuje predzvesf odchodového návestidla „Výstrahu” a odchodové návestidlo dovolený chod, smie vlak odchodiť zo stanice najväčšou rýchlosfou 30 km/h.

Hlavné návestidlá.

130 Hlavné návestidlá sa používajú ako návestidlá vchodové, odchodové, cestové a oddielové.

Vchodové návestidlá.

131 Vchodové návestidlá sa používajú pred stanicami, odbočkami trate a nákladišťami, ako aj pred osobnými zastávkami na dvojkoľajných tratiach s jednostranným nástupištom a pred križovatkami trati (v úrovni koľajníc).

132 Vchodové návestidlá oznamujú, či vlak smie alebo nesmie vojsf do stanice, do nákladišfa alebo cez odbočku trate a podľa zabezpečenia chodov zasa, či je chodová cesta postavená do stanice smerom priamym alebo odbočným a cez odbočku na trať hlavnú alebo odbočnú; okrem toho oznamujú, či sa smie prechodiť určité miesto, ktoré má byť nimi kryté na koľajových križovatkách (v úrovni koľajníc) a v osobných zastávkach na dvojkoľajných tratiach s jednostranným nástupištom.

Vchodové návestidlá treba postaviť pre každú železničnú trať.

133 Vchodové návestidlá pred stanicami ukazujú v základnej polohe návesf 18 „Stoj” a smú byť postavené na „Voľno” (návesf 19 alebo 20) len výpravcom vlakov alebo na jeho rozkaz iným oprávneným zamestnancom, a to len vtedy, keď sa očakáva vlak a keď boli urobené všetky opatrenia pre jeho bezpečný vchod do stanice.

134 Ak nie je stanica za vlakovej dopravy v určitej časti dňa obsadená výpravcom vlakov, môže Riaditeľstvo poveriť obsluhou hlavných návestidiel a ich predzvestí zamestnanca, ktorý tam vykonáva službu výhybkára alebo strážnika hlásnice.

135 Vchodové návestidlá musí byť postavené zpäť do polohy „Stoj”, len čo koniec vlaku prešiel určené „miesto za návestidlom” (čís. 2).

Toto ustanovenie platí tiež pre zpätné postavenie stavacej páky alebo radiča do základnej polohy u návestidiel, ktoré sa stavajú pôsobením vlaku samočinne na „Stoj”.

136 Odbočky trate, ako aj vlečky na šírej trati, do ktorých vchodia vlaky, treba opatrne vchodovými návestidlami, ktorými sa musí návestiť každý smer chodu.

Pre obsluhu týchto vchodových návestidiel platia obdobne ustanovenia čís. 133 a 135.

137 Pred vlečkami a nákladišťami, kde sa vozne len odstavujú, musia byť postavené pre chod na šírej trati vchodové návestidlá, ktoré sú v závislosti na výmenách, výkoľajkách atď.

Tielo návestidlá, ako aj vchodové návestidlá pred osobnými zastávkami na dvojkoľajných tratiach s jednostranným násťupišom stoja v základnej polohe „Voľno“ (návesf 19).

138 Pri odbočkách a koľajových križovatkách (v úrovni koľajnic) musia byť vchodové návestidlá uvedené pre každý chodový smer do takej vzájomnej závislosti, aby sa nedaly postaviť súčasne na „Voľno“ pre chody vlakov, vzájomne sa ohrožujúce.

Základnú polohu vchodových návestidiel pred koľajovými križovatkami (v úrovni koľajnic) určuje Riaditeľstvo v každom prípade osobitne.

139 Vchodové návestidlá s predzvesfami treba postaviť tak, aby vyhovovaly miestnym pomerom, a to aspoň 200 m pred miestom, ktoré má byť nimi kryté. Menšiu vzdialenosť môže povoliť len Poverenictvo dopravy (čís. 2). Vchodové návestidlá majú byť z vlaku viditeľné na vzdialenosť aspoň 200 m.

Miestom, ktoré má byť kryté, rozumieme:

a) v staniciah, nákladištiach, na odbočkách trate, ako aj na vlečkách, odbočujúcich na šírej trati, hrot hrotnice prvej výhybky, ak je prechodená proti hrotu, alebo námedzník prvej výhybky, ak je prechodená po hrote;

b) v zastávkach začiatok nástupišta;

c) na koľajových križovatkach (v úrovni koľajnic) stred križovatky.

140 Pred stanicami musia byť vchodové návestidlá okrem toho postavené aspoň 50 m pred označníkom.

141 Vchodové návestidlá musia byť opatrené buď počuteľným alebo viditeľným dozorným zariadením, ktoré oznamuje, či je návestidlo v polohe „Stoj“.

Počuteľné dozorné zariadenia (zvonidlá) majú byť v staniciah zapnuté tak, aby zvonily, keď je vchodové návestidlo v polohe „Stoj“.

Na zabezpečovacích zariadeniach treba pokladať za viditeľné dozorné zariadenie červenú clonu okienka návestného hradla na

hradlovom prístroji a pri mechanických návestidlách bez hradlového záveru polohu stavacej páky, ak je páka nablízku dopravnej úradovne.

Ak sú stavacie páky návestidiel, ktoré výhybkár zo svojho stanovišta na zhlaví stanice nevidí, nedaleko dopravnej úradovne, treba opatríť stanovište výhybkára viditeľným alebo počuteľným dozorným zariadením, a ak treba, aj dopravnú úradovňu dozorným zariadením viditeľným.

Samovoľné vypnutie počuteľných dozorných zariadení je zakázané.

Ak to dovolujú miestne a dopravné pomery, môžu byť so schválením Poverenictva dopravy použité na krytie odbočiek a nákladišť, ako aj koľajových križovatiek (v úrovni koľajnic) návestidlá oddielové a odchodové.

142 *Poverenictvo dopravy rozhoduje, či majú byť vchodové návestidlá na vedľajších (miestnych) tratiach.*

Odchodové návestidlá.

Účelom odchodových návestidiel je uľahčiť úpravu odchodu vlakov.

V základnej polohe „Stoj“ zakazujú odchód, v polohe „Voľno“ oznamujú, že je postavená chodová cesta a na ktorú traf.

143 V stanici treba postaviť toľko odchodových návestidiel, kolko je odchodových koľají alebo skupín odchodových koľají (skupinové chody). Každé odchodové návestidlo musí mať za dňa toľko ramien alebo svetiel a za tmy toľko svetiel, kolko je možných odchodov na jednotlivé trate, ktoré zo stanice vychádzajú (čís. 2).

144 Odchodové návestidlá treba postaviť tak, aby ich vlakové mužstvo mohlo spozorovať na vzdialenosť aspoň 200 m.

145 Odchodové návestidlo ukazuje v základnej polohe návesf 18 „Stoj“ a smie byť postavené do polohy „Voľno“ buď výpravcom vlakov, alebo na jeho rozkaz iným oprávneným zamestnancom, vždy však až krátko pred odchodom vlaku a pre prechodiace vlaky zpravidla skôr, než sa uvoľní vchodové návestidlo.

148 Odchodové návestidlo musí byť postavené zpäť do polohy „Stoj”, len čo koniec vlaku prešiel určené „miesto za návestidlom” (čís. 2).

Toto ustanovenie platí tiež pre zpätné postavenie stavacej páky alebo radiča do základnej polohy u návestidiel, ktoré sa stavajú pôsobením vlaku samočinne na „Stoj”.

149 Ak nie je stanica za vlakovej dopravy v určitej časti dňa obsadená výpravcom vlakov, upravuje sa obsluha odchodových návestidiel podľa čís. 166.

Cestové návestidlá.

150 Cestové návestidlá oznamujú v staniciach chodové cesty, ktoré nie sú vyznačené presne vchodovým alebo odchodovým návestidlom; musia byť závislé na výmenách.

Cestové návestidlá s predzvestami treba postaviť tak, aby vyhovovaly miestnym pomerom, ale vždy aspoň 100 m pred hrotom hrotnice výhybky, na ktorej sa rozdeľujú chodové cesty, vydrené cestovým návestidlom.

Cestové návestidlo bez predzvesti, určené pre odchod (čís. 120), musí byť závislé na odchodovom návestidle. Závislosť musí byť taká, aby sa dalo postaviť odchodové návestidlo do polohy „VoIno”, len keď je cestové návestidlo v polohe „VoIno”.

151 Cestové návestidlá majú byť z vlaku viditeľné na vzdialenosť aspoň 200 m.

Cestové návestidlá ukazujú v základnej polohe návesť 18 „Stoj”.

Oddielové návestidlá.

152 Oddielové návestidlá sú postavené na začiatku traťových oddielov a ukazujú, či vlak smie alebo nesmie vojsť do traťového oddielu.

153 Oddielové návestidlá ukazujú v základnej polohe návesť 18 „Stoj”; ak nie je však hradlo alebo hlásnica dočasne (napr. v noci) strážnikom obsadená, ukazuje po tento čas návesť 19 „VoIno”.

154 Oddielové návestidlo musí byť postavené zpäť do polohy „Stoj”, len čo strážnik hradla alebo hlásnice zistil, že celý vlak prešiel určené „miesto za návestidlom”.

Oddielové návestidlá majú byť viditeľné aspoň na 200 m. **155**

Návestidlá pre stálu návesť „Pomaly”.

156 Návestidlá pre stálu návesť „Pomaly” označujú miesta na trati, na ktorých vlaky musia stále chodiť zmenšenou rýchlosťou, ako aj rýchlosť na týchto miestach dovolenú. Stavajú sa zpravidla len tam, kde zmenšenie najväčšej dovolenej rýchlosťi na trati je 30 perc. alebo väčšie.

Návestidlá pre stálu návesť „Pomaly” treba postaviť vo vzdialosti 500 m — na vedľajších (miestnych) tratiach 300 m — pred miestom, na ktorom vlak má ísť zmenšenou rýchlosťou. Návesť „Pomaly” tohto návestidla musí byť viditeľná aspoň na vzdialenosť 100 m.

158 Tam, kde to miestne pomery vyžadujú, postaví sa okrem toho návesť 13 „Začiatočný terč“ na začiatku úseku, ktorý má byť prechodený pomaly, a návesť 14 „Koncový terč“ na konci úseku. Tieto návestidlá sa postavia podľa čísla 106 a 107, sú neprenosné a za tmy nie sú oziarené.

159 Na vedľajších (miestnych) tratiach netreba návesť 21 „Pomaly“ za tmy osvetlovať na tratiach, na ktorých nechodia vlaky rýchlosťou väčšou než 50 km/h, pokiaľ nejde o pomalý chod rýchlosťou menšou než 20 km/h.

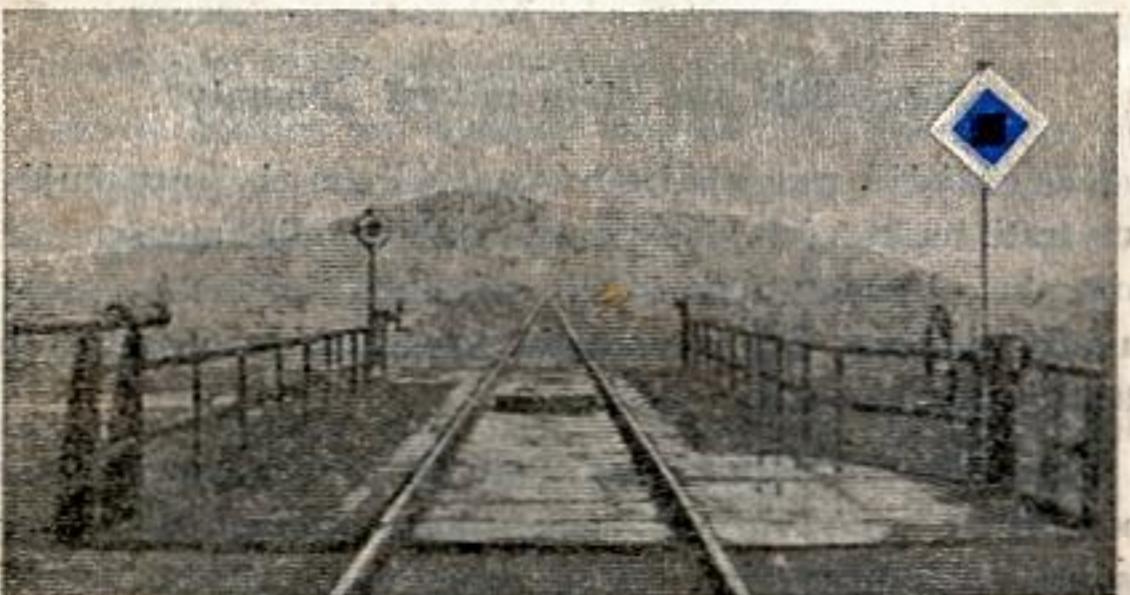
Zriaďovacie návestidlá.

160 Zriaďovacie návestidlá oznamujú, či sa smie alebo nesmie posunovať na koľajach, pre ktoré platia. Kde je to potrebné, majú zriaďovacie návestidlá návestné znaky proti obom smerom chodu. V základnej polohe ukazujú návesť 22 „Posunovanie zakázané“.

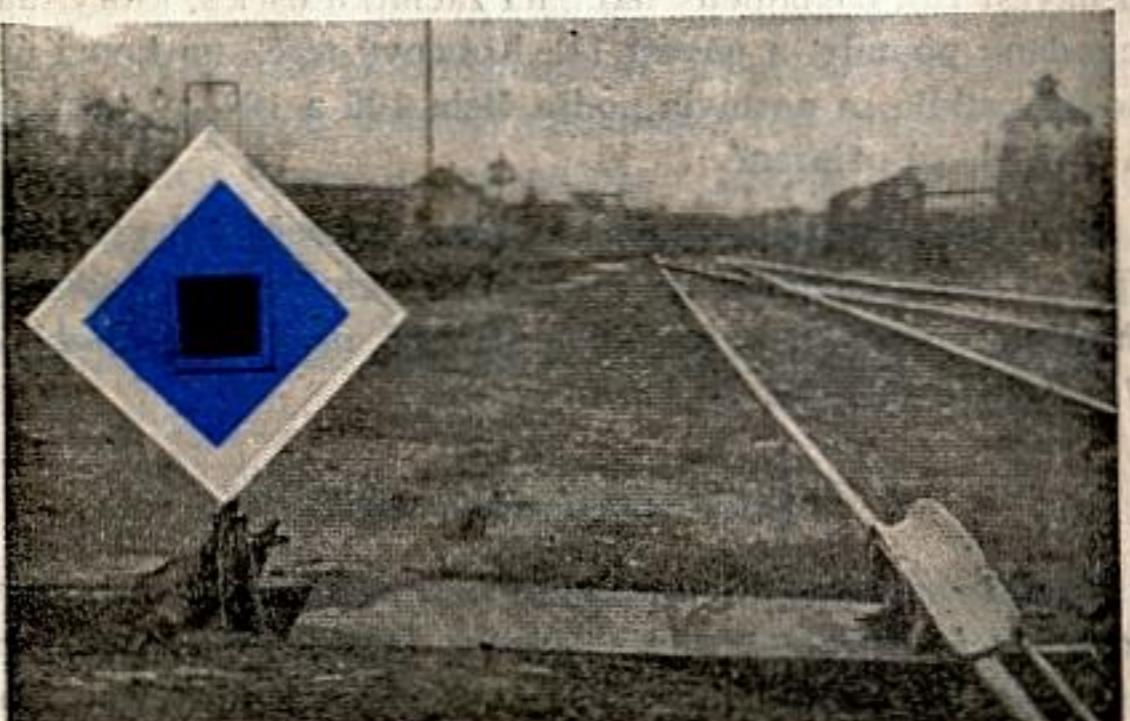
Riaditeľstvo určí, pre ktoré koľaje a v ktorom smere platia zriaďovacie návestidlá (čís. 2).

161 Používa sa ich tiež

- a) na točniach, na ktorých postavení a zaistení musia byť závislé,



a na koľajach, opatrených výkoľajkami (zábranami),



- b) pred stanicami na vlečkách ako miestnych návestidiel, platných tiež pre vlaky (čís. 7),

c) na konci slepých koľají, a to podľa rozhodnutia Riaditeľstva buď uprostred, alebo po strane slepých koľají, alebo na vozidlách tam odstavených, ako i

d) zpravidla ako neprenosných terčov s lampou podľa potreby na označenie miesta, kde majú rušne, idúce z výhrevne, alebo do výhrevne, vyčkať prevzatie staničnými alebo výhrevenskými zamestnancami a pod. (č. 2).

Vo všetkých týchto prípadoch označujú v postavení „Posunovanie zakázané“ miesto, cez ktoré sa nesmie posunovať.

Riaditeľstvo určí, či nemusia byť návestidlá podľa 161 a), c) a d) osvetlené (čís. 2). 162

Zadné svetlá neprenosných návestidiel.

Aby u mechanických návestidiel A, B a D bolo vidieť i zozadu, že svetlá návestných lám svietia, opäť sa zadná stena všetkých lám malým kruhovým výrezom, takže vzniká hviezdosvetlo. Tohto opatrenia netreba, ak vidí výpravca, výhybkár, alebo strážnik trate návestidlo zpredu.

Ak treba u návestidla vchodového, aby sa zistila i zozadu jeho poloha, musí lampa za tmy ukazovať dozadu v polohe návestidla na „Stoj“ jedno plné (veľké kruhové) mlobiele svetlo, v polohe „Voľno“ svetlo hviezdosvetlo (čís. 163). Plné mlobiele svetlo je predpísané len vtedy, keď návestidlo nezávislé na výmenách nie je pod hradlovým záverom alebo ak ho neobsluhuje výpravca vlakov sám.

Postup pri neplatnosti, poruchách (neosvetlení) neprenosných návestidiel alebo keď sa tieto návestidlá výnimocne neobsluhujú.

Ak nie sú návestidlá A, B a D [netýka sa návestidiel podľa čís. 161 a), c), d)] ešte v činnosti, alebo boli vzaté z činnosti, treba ich ako neplatné opatrif na prednej strane „Znamením neplatnosti“ Z—15. Návestidlá A označia sa týmto znamením v polohe „Výstraha“, návestidlá B v polohe „Stoj“ a návestidlá D v polohe „Posunovanie zakázané“.

Tieto návestidlá smú byť vzaté z činnosti len na rozkaz Riaditeľstva. Vchodové návestidlá smie však Riaditeľstvo vziať z činnosti len vtedy, keď súčasne dá do činnosti iné ho nahradzujúce vchodové návestidlá (výnimku viď v čís. 166).

Neplatné návestidlá sa neosvetľujú.

- 166 a) Ak nie je stanica za vlakovou dopravou po určitú čas dňa obsadená výpravcom vlakov, môže Riaditeľstvo poveriť obsluhou vchodových návestidiel a ich predzvestí zamestnanca, ktorý tam vykonáva službu výhybkára; ak ale vyhlásilo Riaditeľstvo pre tento čas stanicu za hlásnicu, obsluhujú sa buď len vchodové návestidlá s predzvesťami alebo len odchodové návestidlá. Ostatné návestidlá vyhlásí Riaditeľstvo za neplatné; tieto návestidlá sa opatria „Znamením neplatnosti“ Z—15.

b) Ak nie je stanica v určitej časti dňa obsadená ani výpravcom vlakov ani iným dopravným zamestnancom, neobsluhujú sa po tento čas hlavné návestidlá; Riaditeľstvo vyhlásí tieto návestidlá ako aj predzvesti k odchodovým návestidlám za neplatné s presným vymedzením času ich neplatnosti. Tieto návestidlá sa tiež označujú „Znamením neplatnosti“ Z—15. Znamenie Z—15 smie byť na návestidlo pripevnené a s nahoňaním len na rozkaz výpravcu vlakov.

Predzvesti k neplatným vchodovým návestidlám zostanú však v polohe „Výstraha“ a za tmy sa osvetľujú; upozorňujú vlakové mužstvo len na to, že sa vlak bliží k stanici neobsadenej výpravcom vlakov.

S pravidelnou obsluhou návestidiel smie byť započaté až vtedy, keď bolo vlakové mužstvo zmeškaného vlaku, upovedomené ešte podľa čís. 167, skorej upovedomené Všeobecným rozkazom, že návestidlá už platia.

Pre vlaky zmeškané, ktoré sa blížia k predzvesti vchodového návestidla v polohe „Výstraha“ až po uplynutí času neplatnosti návestidiel, uplatňuje sa v plnom rozsahu ustanovenie čís. 128, aj keď nebolo vlakové mužstvo upovedomené, že návestidlá už platia.

- 167 Vlakové mužstvo treba vždy upovedomiť o neplatnosti návestidiel A a B [návestidiel D len v prípade čís. 161 b)] Všeobecným rozkazom už v stanici výhodzej alebo dispozičnej a v prípade

podľa čís. 166 tiež s presným vymedzením času ich neplatnosti.

- a) Ak sa porúcha alebo ak sa neobsluhuje výnimočne niektoré z platných návestidiel A, B a D, zostane za tmy osvetlené, ale neopatruje sa znamením Z—15. Viď však čís. 295 b.

Za poruchu (viď 3. prílohu, prípad 1) treba tiež považovať u návestidiel svetelných ich neosvetlenie za dňa i za tmy a u predzvesti zrušenie jej závislosti podľa čís. 123-II.

b) Každé porúchané návestidlo uvedie sa do základnej polohy, ak možno tak urobí bez jeho poškodenia.

c) Ak sú návestidlá B porúchané, alebo ak nie je možné za tmy ich osvetliť, alebo keď sa výnimočne neobsluhujú, treba dávať pri nich návesti ručnými návestidlami.

Pri predzvestiach, ktoré sú porúchané, alebo ktoré nemožno za tmy osvetliť, alebo keď sa výnimočne neobsluhujú a zostávajú preto v polohe „Výstraha“, nedávajú sa ručné návesti, vynímajúc v prípade podľa čís. 297 B) - a).

U návestidiel D, vynímajúc tie, ktoré ako návestidlá miestne platia i pre vlaky (čís. 161 b), nedávajú sa ručné návesti.

Podrobné ustanovenia a výnimky viď v 3. prílohe.

d) O všetkých predchádzajúcich mimoriadnostiach je nevhodné v záujme udelenia príslušných rozkazov vlakovému mužstvu upovedomiť stanici, kde vlak podľa cestovného poriadku naposledy zastavuje, a ak to nebolo možné, stanici susednú, v ktorej treba vlak zastaviť.

Ak ide v stanici o poruchu odchodového návestidla, alebo cestového návestidla, určeného pre odchód, upovedomiť sa vlakové mužstvo vlaku, ktorý v stanici zastavuje, až v tejto stanici.

Stanica, ktorá bola vyzvaná, aby vlak o tom upovedomila, je povinná ohlásiť oznamujúcej stanici, že vlak bol skutočne upovedomený. Ak nedošlo toto oznamenie ani po upomínaní, musí stanica predpokladať, že vlak neboli upovedomený a postupuje podľa 3. prílohy.

Ak bolo vlakové mužstvo upovedomené Všeobecným rozkazom, že návestidlo je porúchané, alebo za tmy neosvetlené, alebo že sa návestidlo výnimočne neobsluhuje, a že treba spravovať sa

ručnými návesťami, nemusí vlak pred hlavným návestidlom zastaf, ak stojí pri návestidle zamestnanec a dáva ručnú návesť 8a—3 alebo 8b—2 „Voľno“.

e) O poruche, neosvetlení alebo neplatnosti návestidiel D treba v stanici upovedomiť zamestnancov, ktorí sú na posune zúčastnení, načo sa posunuje podla pravidiel, platných pre stanice, v ktorých nie sú zriaďovacích návestidiel.

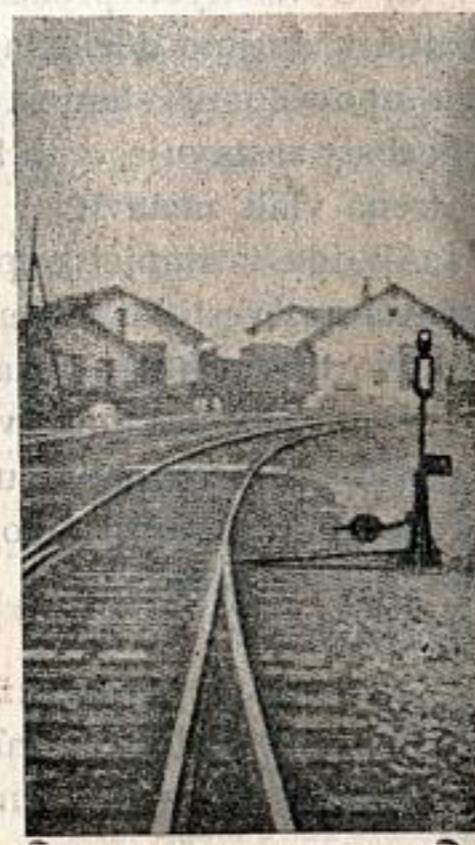
169 Ak nebolo vlakové mužstvo upovedomené, že hlavné návestidlo je za tmy neosvetlené a že treba sa spravovať ručnými návesťami, musí vlak pred ním zastaf. Vlak môže ísť ďalej len vtedy, ak sa zistí bezpečne, že neosvetlené návestidlo ukazuje „Voľno“.

170 Ak je predzvesť za tmy neosvetlená alebo ak nemožno bezpečne zistiť, že stojí na „Voľno“, ako aj keď bolo vlakové mužstvo upovedomené, že je predzvesť porúchaná, treba ísť tak, ako keď je v polohe „Výstraha“ (čís. 128.).

E. Výmenové návestidlá.

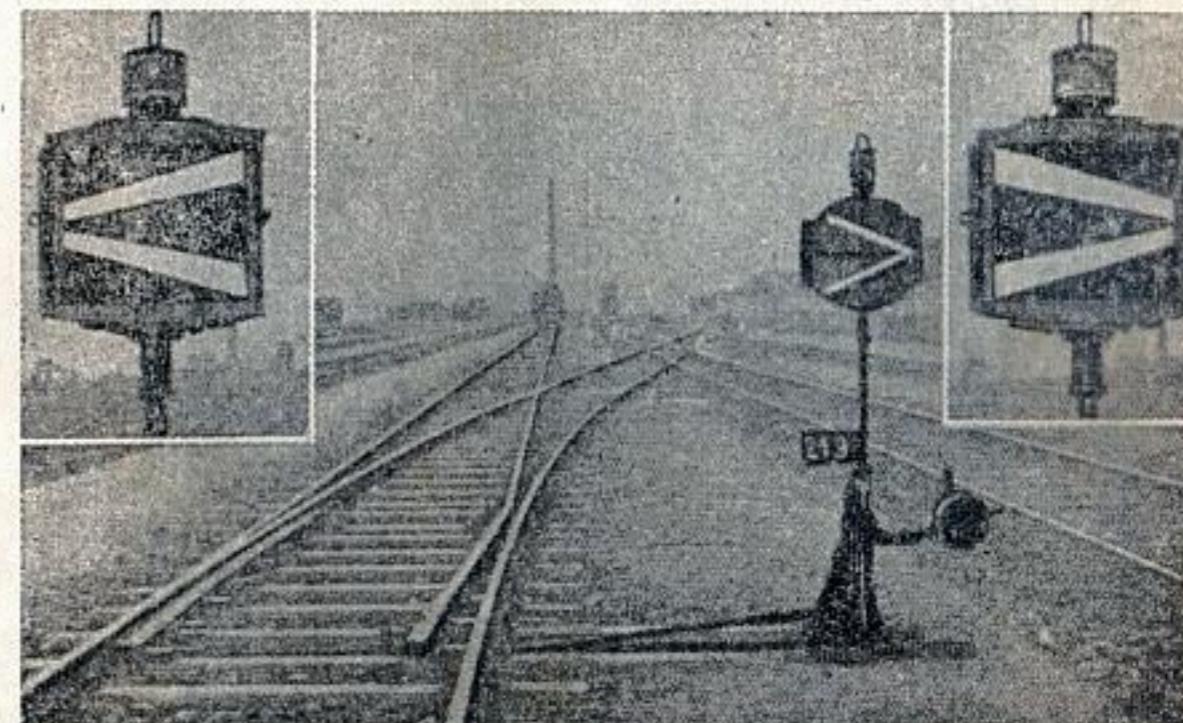
25 „Poloha výmeny pre chod do priameho smeru“.

Stojatý biely obdĺžnik oproti obom chodovým smerom;

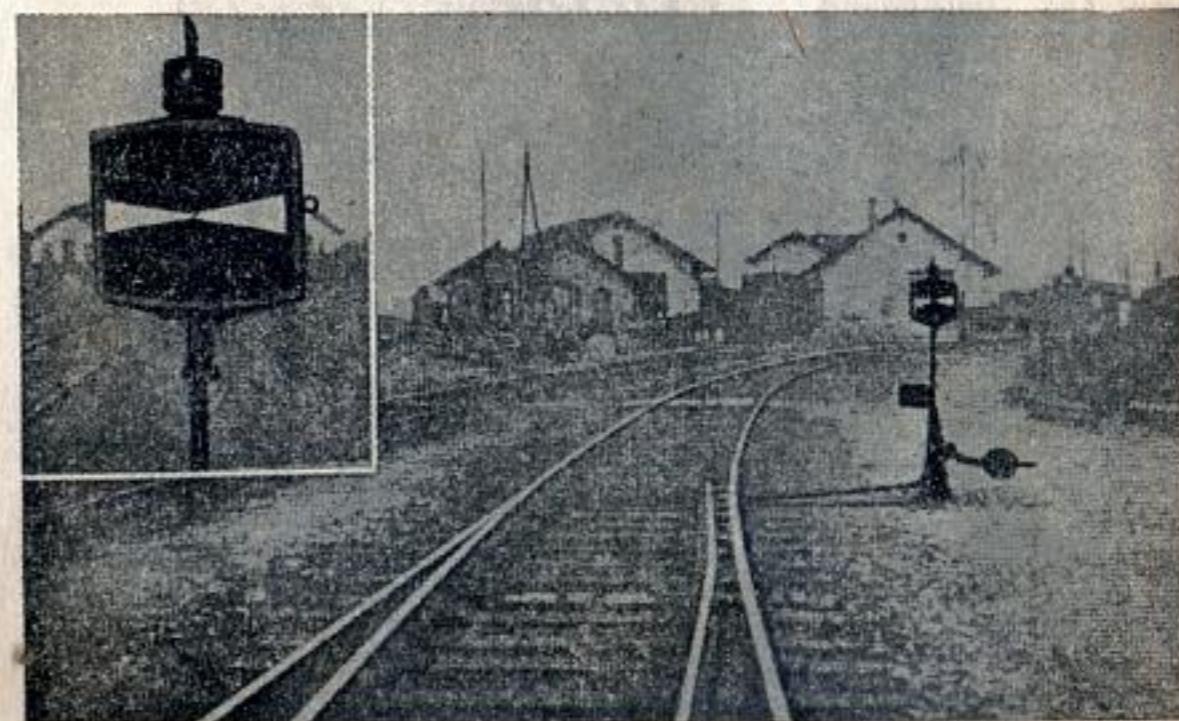


26 „Poloha výmeny do odbočky“.

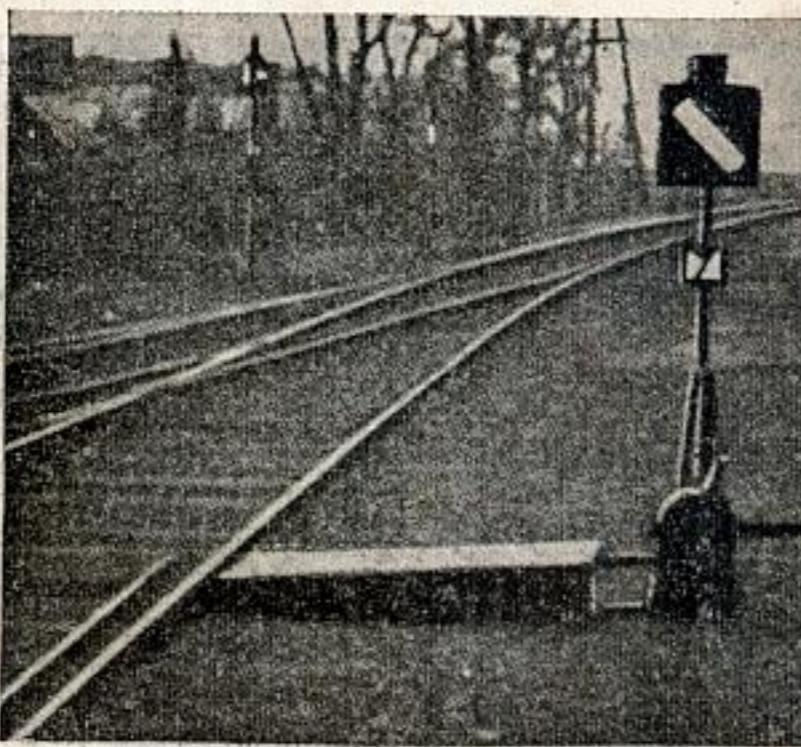
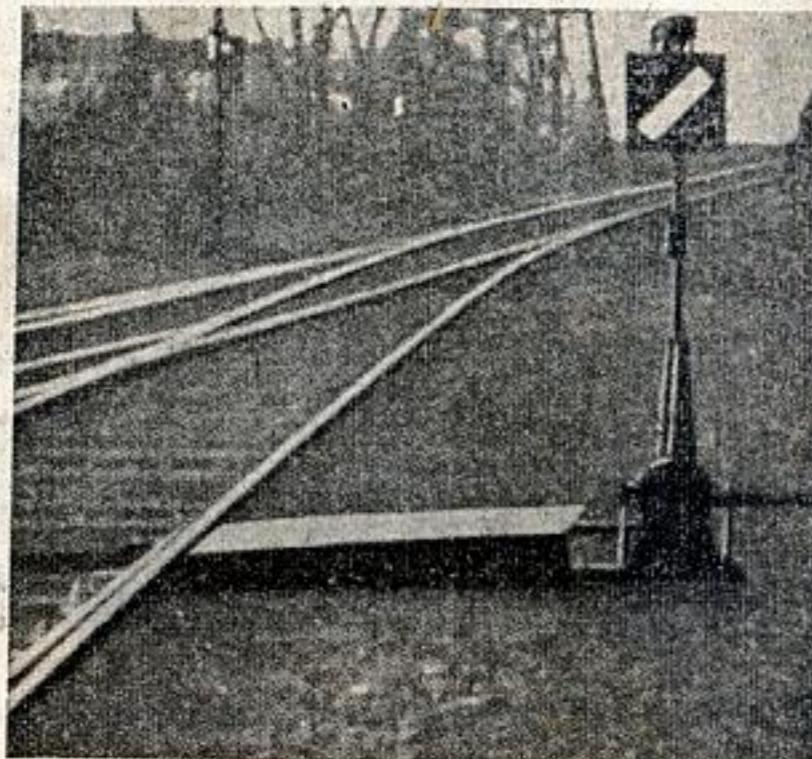
a) Pre chod proti hrotu: biely šíp v čiernom poli; hrot šípu označuje smer, ktorým kolaj odbočuje.



b) Pre chod po hrote: súmerný biely obrazec v čiernom poli.

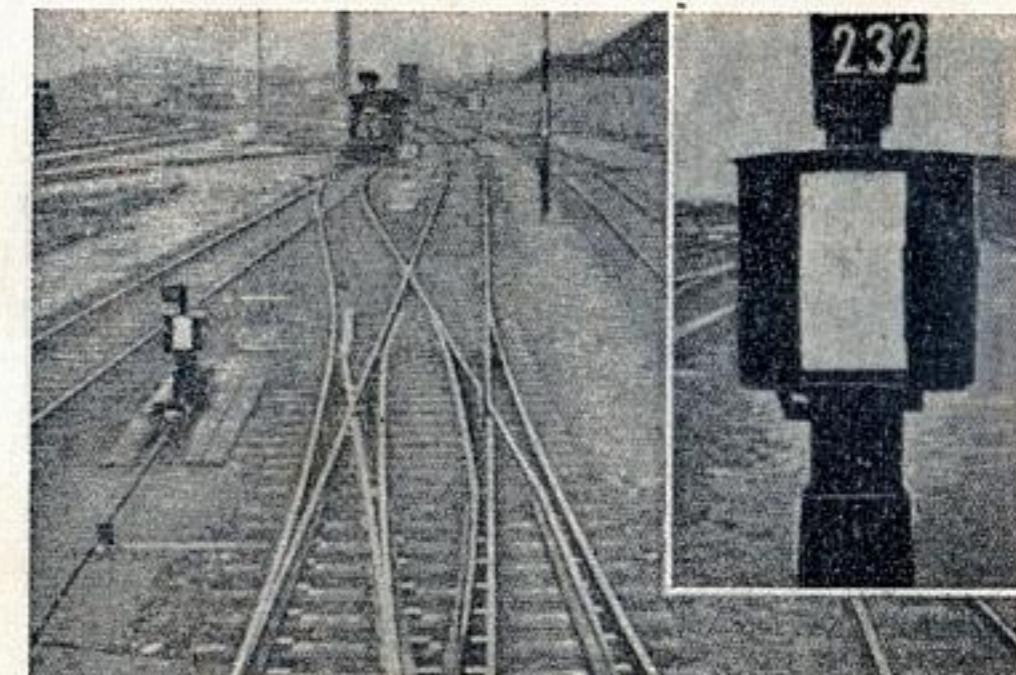


c) Pre chod po hrote na výmenách výhybek obojsmerných: biely obdĺžnik v čiernom štvorcovom poli, smerujúci v uhlopriečke z dolného ľavého do horného pravého rohu, označuje smer chodu zľava, z dolného pravého do horného ľavého rohu smer chodu zprava.



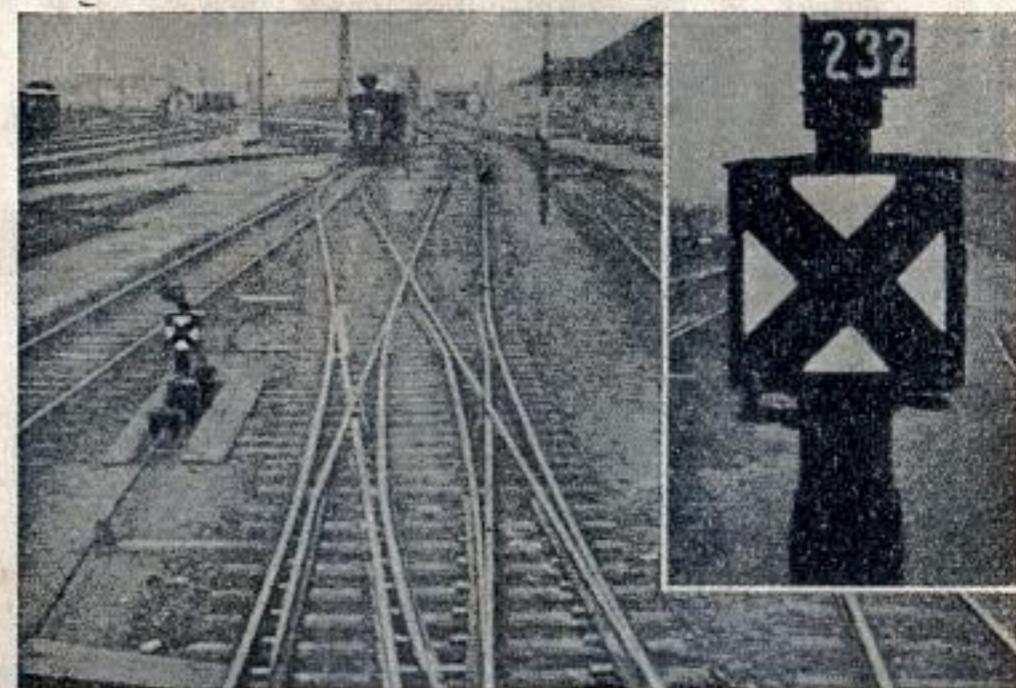
29 „Poloha výmen anglickej výhybky s dvoma prestavovalami pre chod do priameho smeru hlavného“.

Stojatý biely obdĺžnik v čiernom poli.



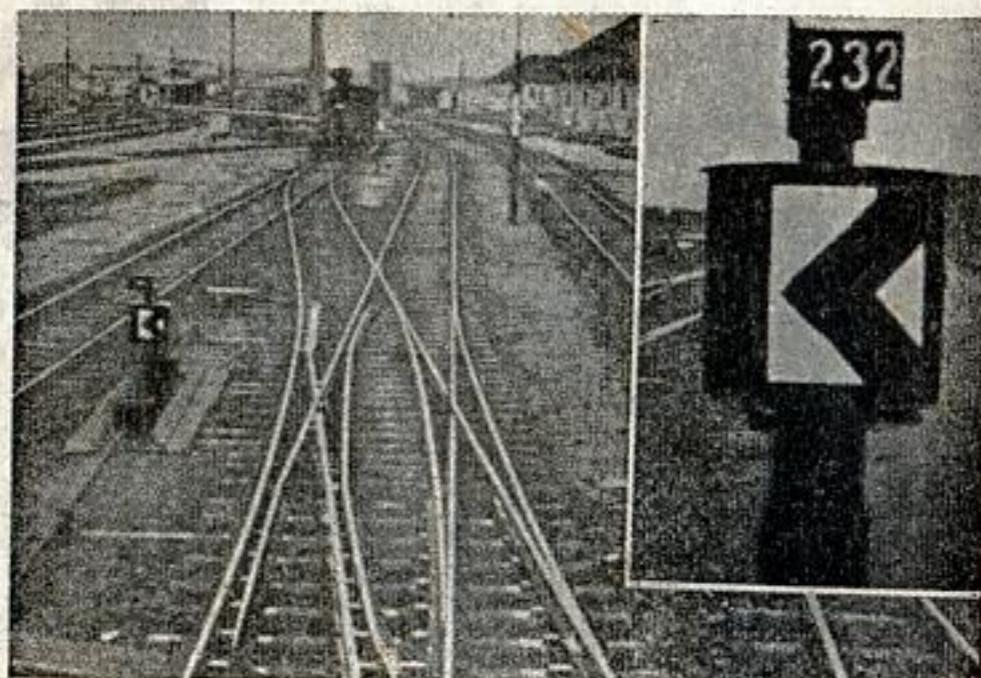
30 „Poloha výmen anglickej výhybky s dvoma prestavovalami pre chod do priameho smeru vedľajšieho“.

Cierny ležatý kríž v bielom poli.



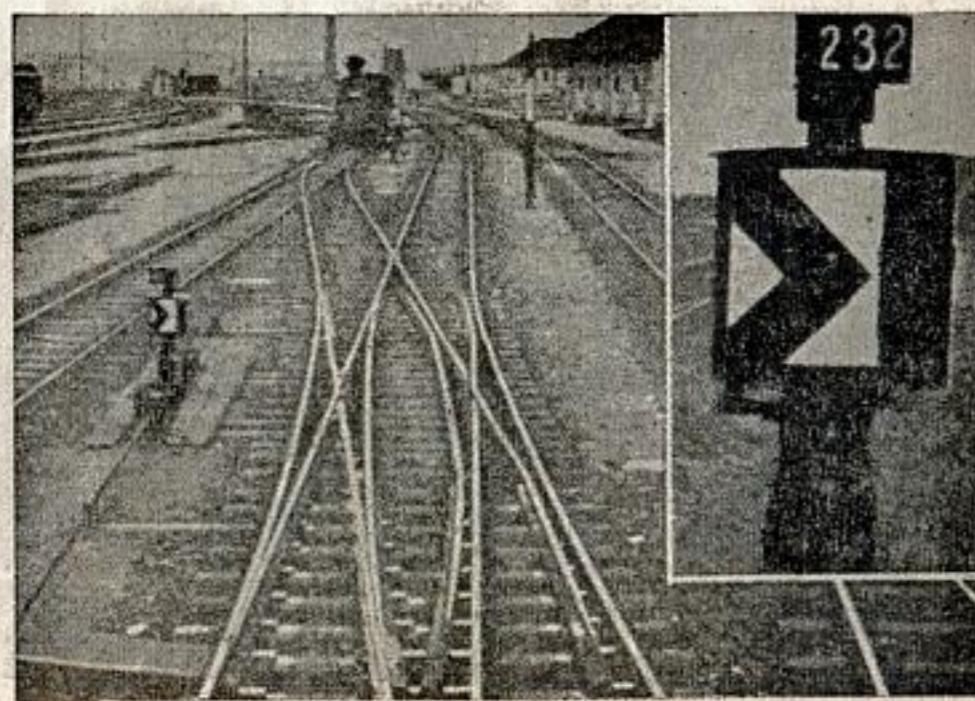
31 „Poloha výmen anglickej výhybky s dvoma prestavovalami pre chod do odbočky vľavo“.

Čierny šíp hrotom naľavo v bielom poli.



32 „Poloha výmen anglickej výhybky s dvoma prestavovalami pre chod do odbočky vpravo“.

Čierny šíp hrotom napravo v bielom poli.



E. Výmenové návestidlá 171—176, náv. 33a

Návestidlá u výmen anglických výhybiek môžu mať pri návesti 30 až 32 tiež biele obrazce v čiernom poli. 171

Pre biele obrazce výmenových návestidiel používa sa v osvetľovateľných telesách sklo mliečne alebo matné. 172

U obojstranných výhybiek treba označiť každý z oboch smerov pre chod proti hrotu návesou 26 a), pre chod po hrote návesou 26 c). 173

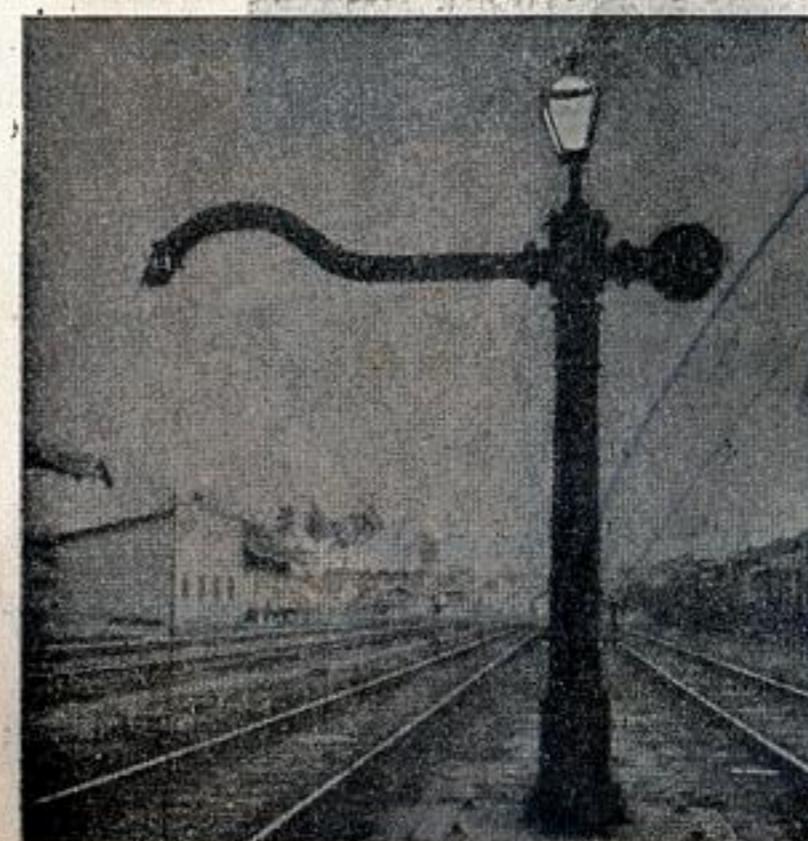
Návesf 29 sa používa pre ten z oboch priamych smerov, ktorý je rovnobežný so smerom hlavnej koľaje v stanici, alebo ktorý bol v pochybných prípadoch osobitne určený. 174

Ktoré výmeny musia byť opatrené návestnými telesami osvetľovateľnými a ktoré len dennými návestnými terčami, ako i ktoré výmeny netreba vôbec opatrovať návestnými telesami, určujú dopravné predpisy. 175

Na vedľajších (miestnych) tratiach stačia návestné telesá bez lámip; ktoré výmeny treba opatrif osvetľovateľnými telesami, určuje Riaditeľstvo. 176

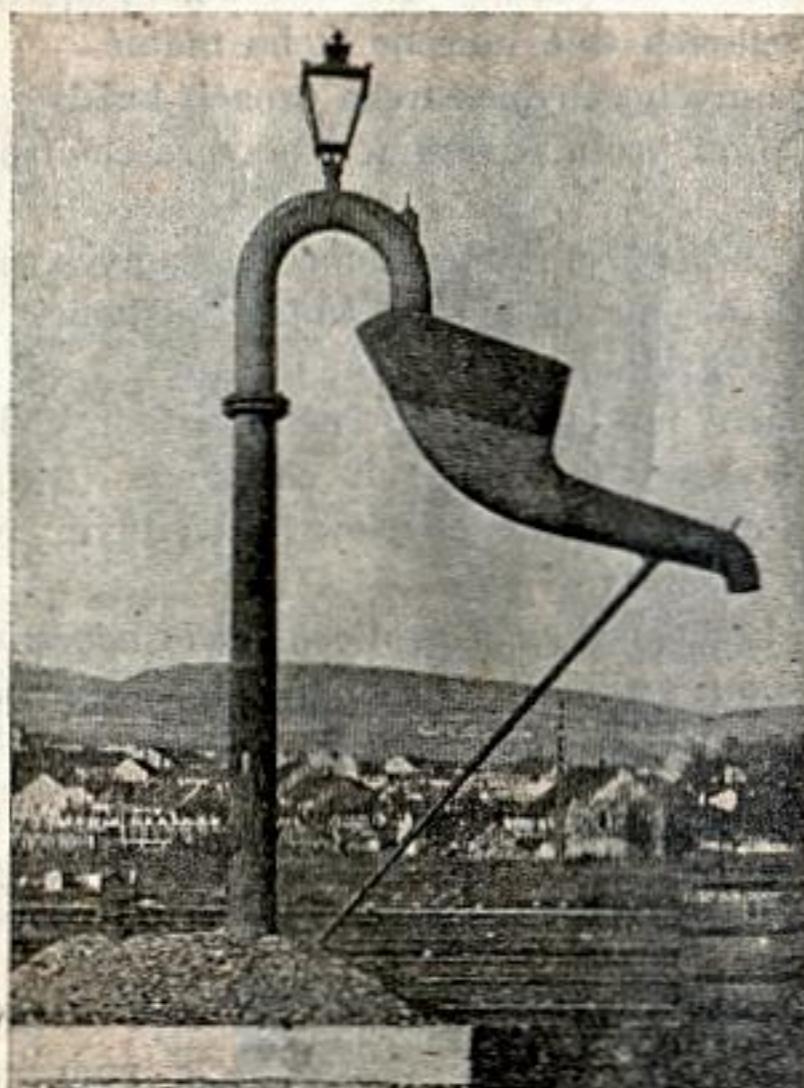
F. Návestidlo na vodnom žeriave.

33 „Návesf na vodnom žeriave“



a) s otáčavým rame-
nom,

b) bez otáčavého ramena.



Za dňa.

K a) a b). Nijaká návesf.

Za tmy.

Štvorstenná lampa na vodnom žeriave svieti

- k a): v základnej polohe ramena (rovnobežne s koľajou) bieleym svetlom oboma smermi;
- v priečnej polohe ramena svetlom mdlobielym oboma smermi;
- k b): všetkými smermi svetlom bielym.

Účel osvetľovania vodných žeriavov je

177

- a) označiť miesto, kde žeriav stojí a
- b) ukazovať, či nie je otáčavé rameno žeriavu zo základnej polohy vychýlené a či preto nie je prekážkou.

Žeriavy s otáčavým ramenom v staničných obvodoch sa za tmy zpravidla osvetľujú; výnimku stanoví Riaditeľstvo podľa miestnych pomerov (čís. 2).

178

Žeriavy bez otáčavých ramien v staničných obvodoch sa osvetľujú len vtedy, keď sa ich za tmy používa.

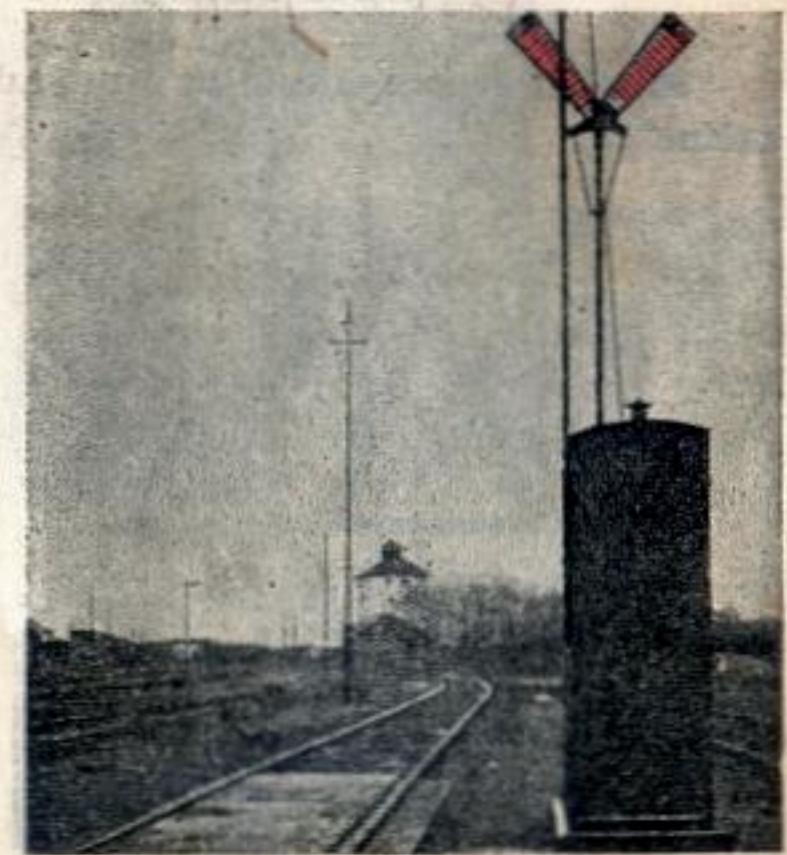
179

Vodné žeriavy v obvodoch, vyhradených pre službu vozebnú (vo výhrevniach, vozebných a rušňových staniciach), sa za tmy neosvetľujú, ak sú v mestach tak osvetlených, že ich možno zreteľne spozorovať na žiadúcu vzdialenosť.

G. Návestidlo na koľajovej váhe.

34 „Pohyb vozidiel cez váhu dovolený“.

Ramená dvojkridlového návestidla šikmo nahor.



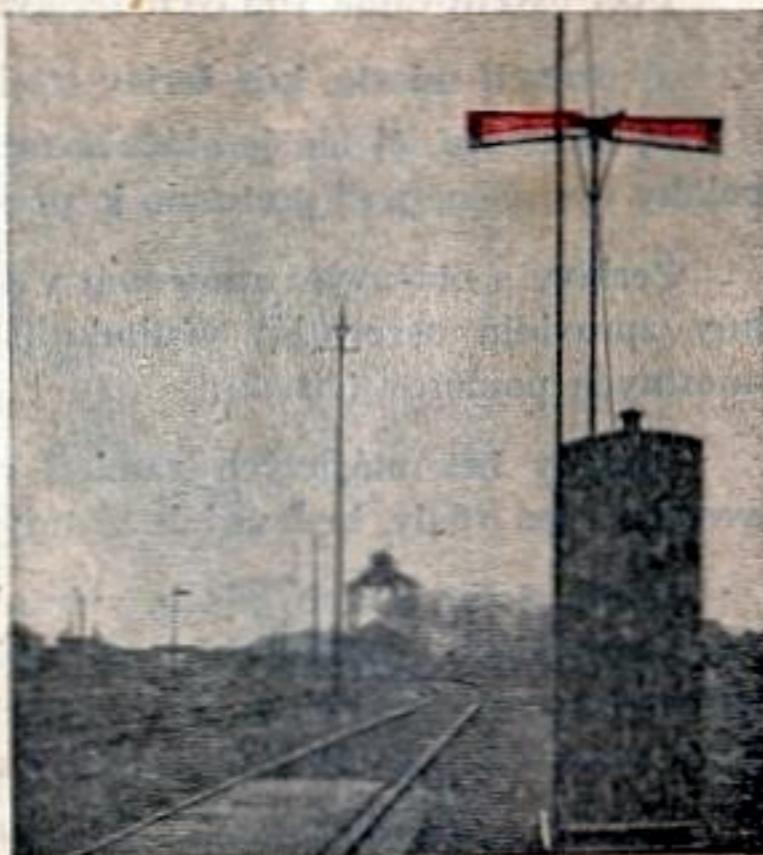
Návest 35—36

35 „Pohyb vozidiel na váhu a pri váhe zakázany“.

180 Ramená dvojkrídlového návestidla vo vodorovnej polohe,

Ramená návestidla na kolajovej váhe sú na oboch stranach zafarbené pozdĺžne do polovice bielo a do polovice červeno.

181 Návesti 34 a 35 sa za tmy neosvetľujú.



H. Označenie miesta na trati, kde postrkový rušený prácu začína alebo končí.

36 „Označenie miesta na trati, kde postrkový rušený prácu začína“.



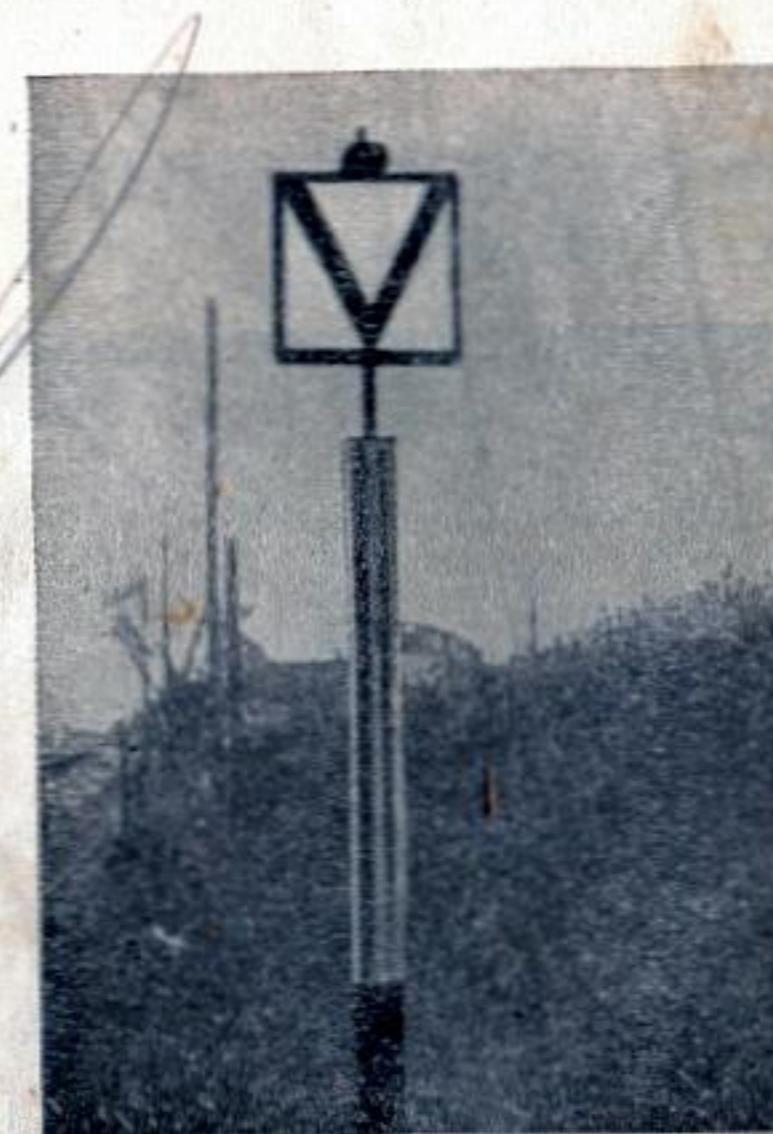
Čierny šíp v bielem poli hrotom nahor.

Tabuľa umiesťuje sa vo výške sklonníkov 100 m pred miestom, kde sa práca postrku začína.

37 „Označenie miesta na trati, kde postrkový rušený prácu končí“.

Čierny šíp v bielom poli hrotom dolu.

Tabuľa umiesťuje sa vo výške sklonníkov tam, kde sa práca postrkového rušňa končí.



Návesti 36 a 37 sa neosvetľujú.

182

V. Návesti na vozidlách.

A. Návesti na vlakoch.

38 „Označenie začiatku vlaku na trati jednokoľajnej“.

„Označenie začiatku vlaku na trati dvojkoľajnej, ak ide vlak po správnej koľaji“.

Za dňa.

Nijaká návesť.

Za tmy.

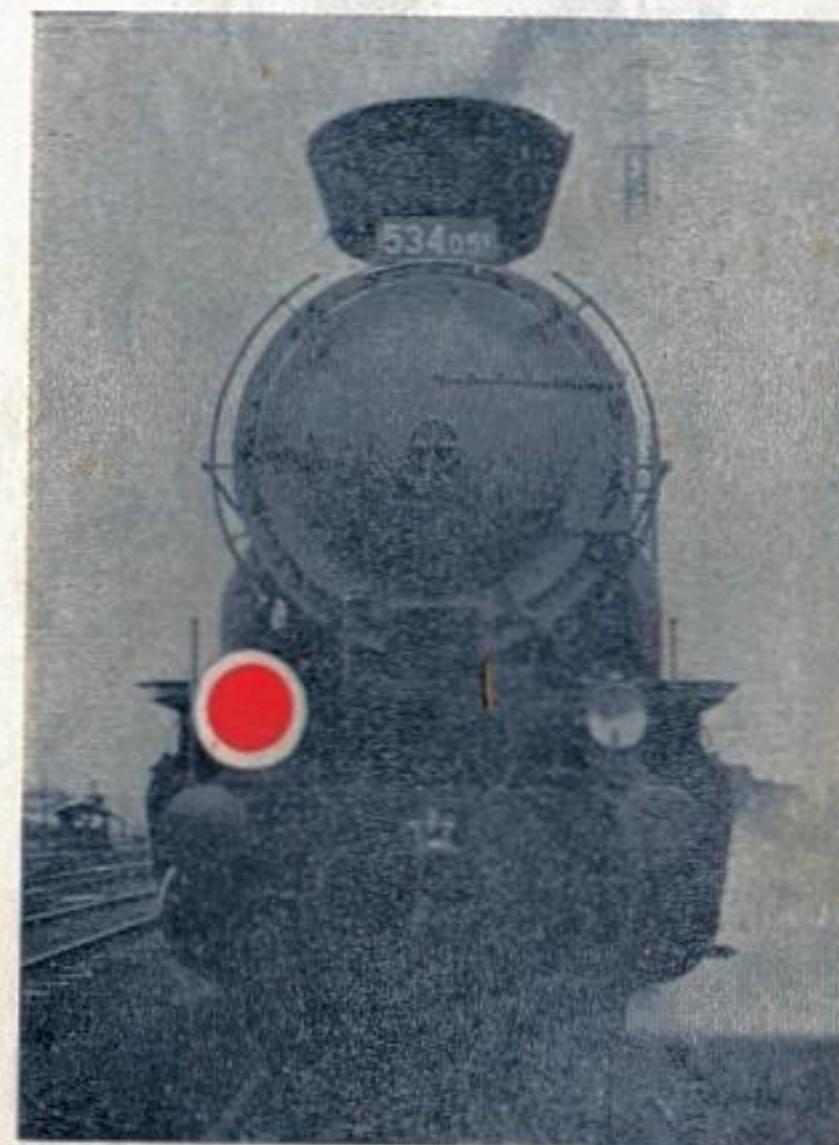
Dve lampy s bielym svetlom.



39 „Označenie začiatku vlaku na trati dvojkoľajnej, ak ide vlak po nesprávnej koľaji“.

Za dňa.

Červený terč.





Dve lampy s červeným svetlom.

Za tmy.

40 „Označenie začiatku vlaku na trati dvoch súbežných trati, vyhlásenej za trať druhú“.

Za dňa.

Návesť 38 alebo 39.

Za tmy.

Ľavá lampa v smere chodu svieti svetlom žltým, pravá svetlom

a) bielym na trati jednokoľajnej a na trati dvojkoľajnej, ak ide vlak po správnej koľaji.



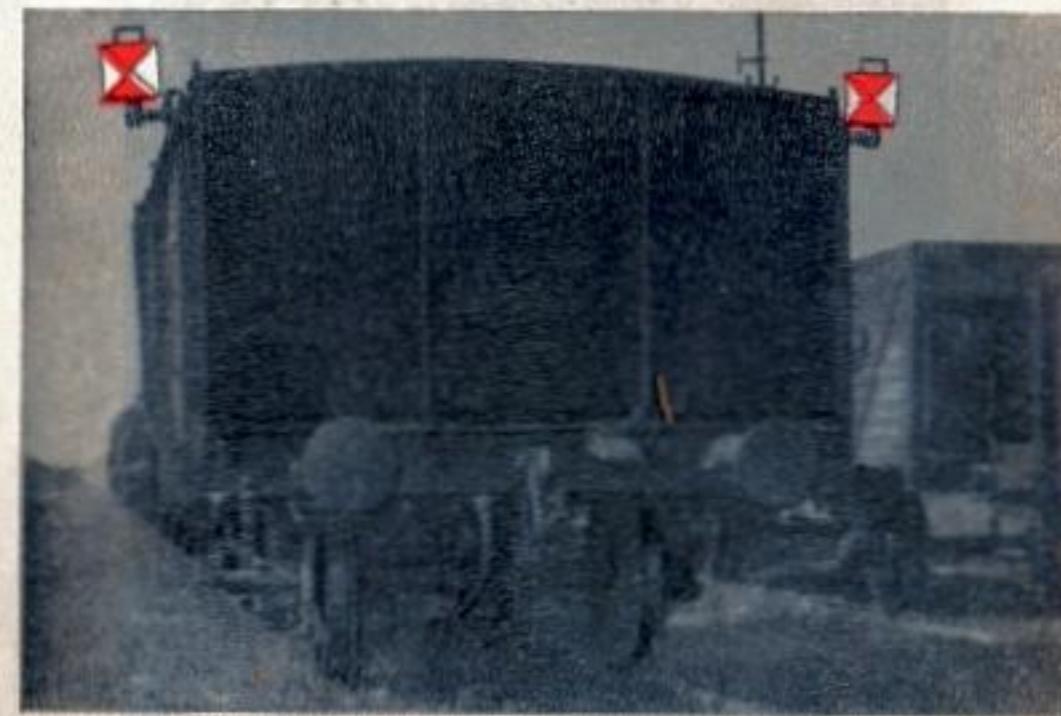
b) červeným na trati dvojkoľajnej, ak ide vlak po nesprávnej koľaji.



41 „Označenie konca vlaku na trati jednokoľajnej i dvojkoľajnej“.

Za dňa.

Na poslednom vozidle na oboch jeho pozdĺžnych stranách v rovnakej výške po jednej štvorhrannej červenobielej koncovej tabuli alebo po jednej osvetlenej lampe s návesfou určenou pre tmu.



Za tmy.

Na poslednom vozidle na oboch jeho pozdĺžnych stranách v rovnakej výške po jednej lampe, svietiacej dozadu svetlom červeným a dopredu svetlom bielym.



42 „Označenie konca vlaku na jednokoľajnej alebo dvojkolajnej trati dvoch súbežných trati, vyhlásenej za trať druhú“.

Za dňa.

Návesť 41.

Za tmy.

Na poslednom vozidle na oboch jeho pozdĺžnych stranách v rovnakej výške po jednej lampe, z ktorých ľavá svieti dozadu svetlom červeným, pravá svetlom žltým; obe svietia dopredu svetlom bielym.



43 „Zjednodušené označenie konca vlaku“.**Za dňa.**

Na poslednom vozidle vzadu vpravo kruhový červený terč s bielym okrajom.

Za tmy.

Na poslednom vozidle vzadu vpravo lampa s červeným svetlom.

**Podrobné ustanovenia o označení začiatku a konca vlakov.**

Koncové tabule sú opatrené červenobielym obrazcom na 183 oboch stranach.

Miesto koncových tabuli je dovolené používať koncové lampy, 184 opatrené na oboch bočných stenách obrazcom koncových tabuli. Nastrčia sa tak, aby bolo obrazec vidieť dozadu i dopredu.

Rušňové vlaky (i rušne, idúce samotné) musia mať vpredu 185 návesti, predpísané pre vlaky, vzadu návesť 43, alebo ak treba, návesť 42.

Motorové drezíny a samotne idúce motorové vozíky, ak sú 186 zavedené ako vlaky, majú vpredu i vzadu tie isté návesti ako rušne, ktoré idú samotné.

Pracovný vlak na vylúčenej koľají dvojkolajnej trate označuje sa za tmy na začiatku jedným a na konci dvoma bielymi 187 svetlami.

Vlaky, pozostávajúce z motorových vozíkov a vozíkov privesených, označujú sa ako vlaky pracovné. 188

Začiatok motorových vlakov sa označuje návesťami 38, 39 189 alebo 40. Koniec motorových vlakov (motorových vozňov s „prípojnými“ vozňami i bez nich) označuje sa na zadnej stene návesťou 41 alebo 42. Za tmy nemusia však lampy svietiť bielym svetlom dopredu ak je i posledný vozeň priebežne brzdený a ak je kontrola osvetlenia konca vlaku zaručená iným zariadením.

Ak sú k motorovému vlaku privesené iné než „prípojné“ 190 vozne, ako aj vo všetkých prípadoch, keď nemožno pre poruchu použiť elektrických návestných lámip, treba označiť koniec vlaku tými lampami ako u parných vlakov.

Všeobecné ustanovenia o návestiach na vlakoch.

Návesti 40 a 42, určené pre súbežné trate, treba používať vtedy, ak bežia obe trate vedľa seba od stanice po stanicu. Riaditeľstvo môže vyhlásiť trať za súbežnú, i keď bežia obe trate vedľa seba v kratšom úseku. Súbežné trate, na ktorých sa používajú náv. 40 a 42, oznamuje Riaditeľstvo (čis. 2). 191

- 192 Ak mení vlak smer chodu, treba zmeniť návesti na začiatku a na konci vlaku pre nový smer chodu, ak nehrozi nebezpečenstvo z takto predĺženého zdržania.
- 193 Vlaky pracovné a vlečkové, ktoré idú pri dvojkoľajnej prevádzke po nesprávnej koľaji, ako i vlaky, ktoré sa vracajú pri dvojkoľajnej prevádzke po nesprávnej koľaji s trate do stanice, musia mať za tmy vpriedu svetlá červené a vzadu svetlá biele v predpísanom množstve.
- 194 Návesť 43 sa používa tiež na konci sunutých vlakov, na postrkovom rušni a na službu pohotovom rušni, privezenom na konci vlaku.
Ak nie je posirkový rušeň na vlak privezený, musí mať za tmy vpriedu jedno biele svetlo.
- 195 Na posirkových rušnoch, ktoré sa vracajú s trate do stanice po nesprávnej koľaji dvojkoľajnej trate, sa za tmy svetlá nemenia.
Ak sa má vratiť posirkový rušeň na jednokoľajnej trati alebo pri dvojkoľajnej prevádzke po správnej koľaji, musí sa zmeniť za tmy pre nový smer chodu zadné svetlo červené na svetlo biele a predné svetlo biele na svetlo červené.
- 196 Ak sa sídu vlaky za tmy v stanici predchodením, dostihnutím alebo križovaním s vlakom idúcim po nesprávnej koľaji, musia byť všetky svetlá červené, svietiace oproti vchodiaciemu vlaku, premenené na biele, ak by ho rušily v chode a ak nie je vlak, stojaci v stanici, na prekážku vlaku vchodiaciemu.
- 197 Zámenu svetiel musí previesť sprievodca vlaku (návestník) a na rušnoch rušňové mužstvo. Ak je predchodenie (dostihnutie) alebo križovanie pravidelné, zmenia svetlá bez osobitného rozkazu, ak je nepravidelné, ako aj keď ide o prípojné vlaky v stanici prípojnej, zmenia ich na rozkaz vypravcu vlakov, ktorý ho dáva priamo alebo prostredníctvom iného zamestnanca.
- 198 Ak musí byť vlak za tmy prestavený na nesprávnu koľaj, aby bol mimo stanice predchodený iným vlakom, smú sa zmeniť červené svetlá koncovej návesti na biele až vtedy, keď vošiel úplne na nesprávnu koľaj. Krátko pred zpätným chodom vlaku do stanice treba zadné biele svetlá premeniť zasa na červené.
- 199 Vodiči motorových vozňov sú povinní za vchodu do stanice a

za pobytu v stanici, ako i pri stretnutí sa s vlakmi na tratiach dvojkolajných alebo súbežných trati, použiť za tmy pre biele svetlá len stímené osvetlenie reflektorov.

Ak zhasnú obe predné svetlá na začiatku vlaku, musí rušnovodič vlak hned zastaviť a dať ich rozsvietiť; pri vlakoch sunutých postupuje podobne sprievodca na prvom vozni (čís. 81 k).

Ak zhasne však z dvoch predpísaných svetiel na začiatku vlaku len jedno, smie vlak pokračovať v chode až do najbližšej stanice, kde zastavuje; tam treba svetlo znova rozsvietiť. Medziňahlé stanice a nakoľko možno i strážnikov trate upovedomiť výpravca o tom, že vlak ide len s jedným svetlom na začiatku vlaku.

B. Návesti na jednotlivých vozidlách.

44 „Návesť na rušni zriaďovacom a na rušni (motorovom vozni), idúcim z výhrevne na vlak alebo od vlaku do výhrevne.“

Za dňa.

Nijaká návesť.

Za tmy.

Vpredu i vzadu po jednej lамpe s bielym svetlom.



45 „Návesf na vozíkoch”.**Za dňa.**

Nijaká návesf.

Vozíky, naložené výbušninami, treba označiť čiernym práporkom.

Za tmy.

a) Na dvojkoľajnej trati pri chode po správnej koľaji vpredu svetlo biele, vzadu červené;

b) na dvojkoľajnej trati pri chode po nesprávnej koľaji vpredu svetlo červené, vzadu biele;

c) na jednokoľajnej trati a na dvojkoľajnej trati pri jednokoľajnej prevádzke vpredu i vzadu svetlo červené;

d) na dvojkoľajnej trati pri chode po vylúčenej koľaji vpredu i vzadu svetlo biele.

201 Zmenu svetiel na vozíkoch, ak sa stretnú s vlakmi (čís. 196), nariaduje výpravca vlakov.

201a Pod slovom „vozík“ rozumie sa tiež drezína a kolo (bicikel).

46 „Návesf pre výkony poštové”.**Za dňa.**

Modrý práporok na pozdĺžnej strane poštového vozňa.

Za tmy.

Trojsvitná lampa s modrým svetlom na pozdĺžnej strane poštového vozňa.

202 a) Túto návesf používa pošta v staniciach a zastávkach na strane nástupu do vlaku počas svojich výkonov, a to tak, aby návesf bola viditeľná i po dĺžke vlaku.

b) *Na vedľajších (miestnych) tratiach sa táto návesf ne-používa.*

47 „Návesf na odstavených vozňoch, obsadených osobami”.

Žltý práporok na obidvoch pozdĺžnych stranách vozňa.

Táto návesf sa používa na označenie odstavených, osobami obsadených vozňov jedálnych, spacích, poštových a poštových prívesných. Návesf nastrčia na vozne jedálne a spacie, zamestnanci týchto vozňov, na vozne poštové a prívesné poštové zamestnanci poštoví.

Odstavené vozne spacie, jedálne a poštové, ak sú obsadené, osvetlia sa za tmy vnútri tak, aby osvetlenie bolo viditeľné aj zvonku.

203

204

VI. Návesti vlakového mužstva a návesti zamestnancov pri posune.**A. Návesti rušňového mužstva,**

dávané parnou píšfalou alebo iným zariadením, ktoré ju nahradzuje.

48 a) „Pozor”.

Dlhý zvuk.

**48 b) „Výstražná návesf”.**

Striedavo vysoké a nízke zvuky.

**49 a) „Zabrzdite úplne”.**

Tri krátke zvuky rýchle za sebou.

**49 b) „Zastavte všetkými prostriedkami”.**

Krátke zvuky rýchle za sebou, dávané nepretržite.

**50 „Zabrzdite mierne”.**

Krátky zvuk.



51 „Povoľte brzdy úplne”.

Jeden dlhý a dva krátke zvuky.



52 „Povoľte brzdy mierne”.

Jeden dlhý a jeden krátky zvuk.



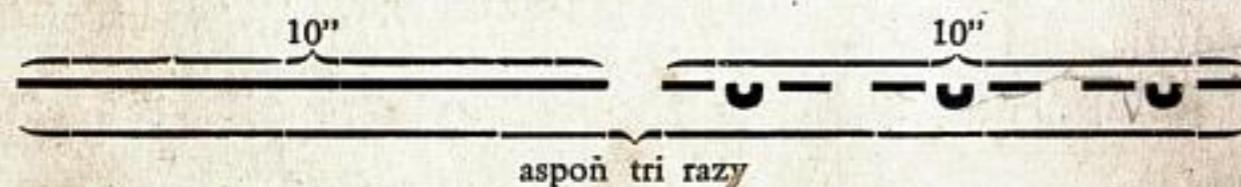
53 a) „Svolávanie traťových zamestnancov”.

Skupina dlhého, krátkeho a dlhého zvuku, niekoľko ráz opakovaná.



53 b) „Kryte vlak”.

Dlhý zvuk po 10 sekúnd, ku ktorému sa pripojí po krátkej prestávke skupina dlhého, krátkeho a dlhého zvuku, opakovaná tri razy v čase 10 sekúnd; obidvoje sa dáva aspoň tri razy.



53 c) „Svolávanie záchranného sboru”.

Skupina troch krátkych a jedného dlhého zvuku, niekoľko ráz opakovaná.



53 d) „Požiarny poplach”.

Aspoň minútu trvajúci zvuk, podľa potreby niekoľko ráz opakovaný.

**B. Návesti sprievodcov vlakov.**

54 „Nastúpte na miesta”.

Mierne dlhý zvuk na píšfalke.



55 „Pohotoví na odchod”.

Za dňa.

Zdvihnutie návestného práporka alebo ramena.

Za tmy.

Zdvihnutie návestného lampáša s bielym svetlom.

56 „Odchod”.

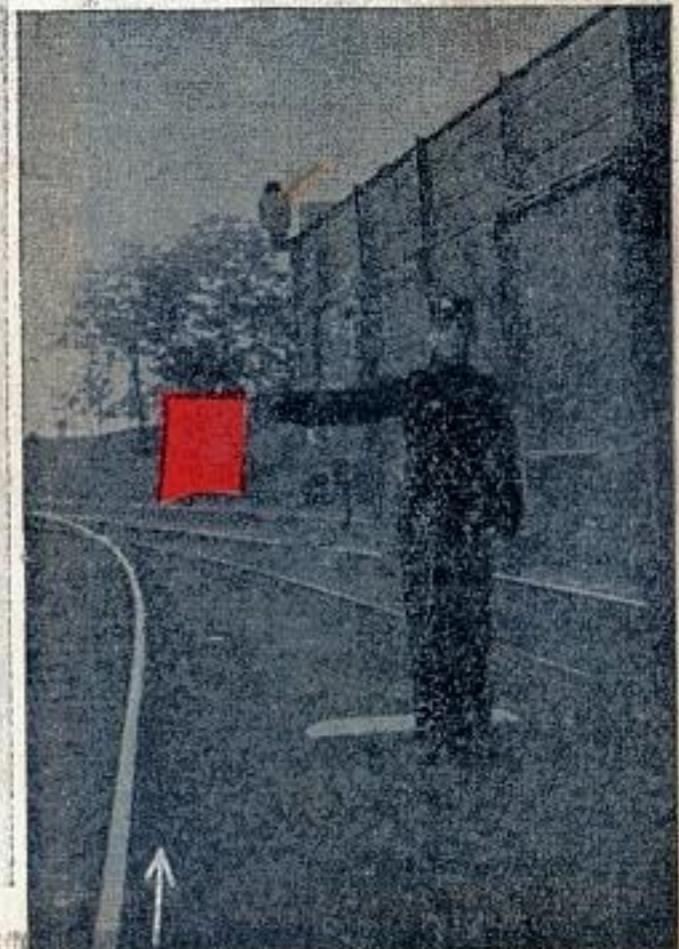
Dlhý zvuk na trúbke.



57 „Stoj”.

Za dňa.

Sprievodca vlakov, obrátený čelom ku prichodiacemu vlaku, drží rozvinutý práporok upaženým ramenom (vodorovne) kolmo ku koľaji.



Za tmy.

Cervené svetlo oproti vlaku.

C. Návesti zamestnancov pri posune.

58 "Vpred".

Dlhý zvuk na pišfalke,



okrem toho:

Za dňa.

Návestný práporok sa zdvíha a spúšta svisle.



Za tmy.

Návestný lampáš s bielym svetlom sa zdvíha a spúšta svisle.

59 "Vzad".

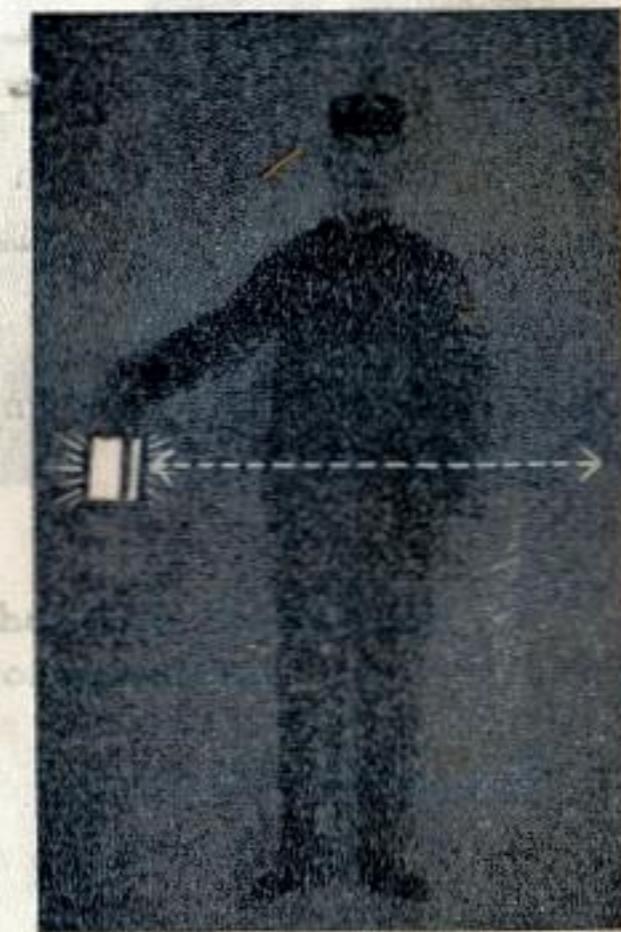
Dva mierne dlhé zvuky na pišfalke,



okrem toho:

Za dňa.

Mávanie návestným práporkom vodorovne v dlhých fahoch sem a tam.



Za tmy.

Mávanie návestným lampášom s bielym svetlom vodorovne v dlhých fahoch sem a tam.

Návesť 60—62

60 „Stlačif“.

Dva krátke zvuky na píšfalke rýchle za sebou,



okrem toho:

Za dňa.

V predpažení pohybujú sa ruky s práporkom alebo bez neho v krátkych fahoch k sebe a od seba.

Za tmy.

Ako za dňa, s lampášom s bielym svetlom v ruke.

61 „Odraz“.

Jeden krátky a jeden dlhý zvuk na píšfalke,

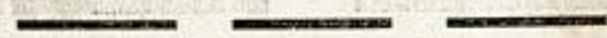


okrem toho:

práporkom alebo lampášom sa rýchle dáva návesť 58 „Vpred“ alebo 59 „Vzad“.

D. Návesti sprievodcov vlakov a návesti zamestnancov pri posune.**62 „Pomaly“.**

Niekoľko dlhých zvukov na píšfalke,



okrem toho:

Za dňa.

Návestný práporok sa drží nehybne rukou natiahnutou šikmo hore.

Za tmy.

Návestný lampáš s bielym svetlom drží sa vo výške.

**63 „Stoj“.**

Niekoľko krátkych zvukov na píšfalke alebo na trúbke,



okrem toho:

Za dňa.

Krúži sa rozvinutým návestným práporkom.

Za tmy.

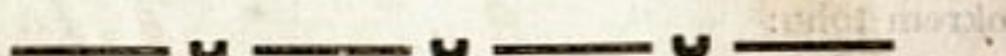
Krúži sa návestným lampášom s bielym svetlom.



64 „Vlak sa pretrhol“.

a) V staničnom obvode sa viac ráz opakuje striedavo dlhý a krátky zvuk na píšfalke alebo na trúbke.

b) Na trati sa viac ráz opakuje striedavo dlhý a krátky zvuk na píšfalke alebo na trúbke,



okrem toho sa zdvíha a spúšta svisle za dňa návestný práporok a za tmy lampáš s bielym svetlom.

**Všeobecné ustanovenia o návestiach vlakového mužstva
a o návestiach zamestnancov pri posune.**

Rušňovodič je povinný dať návesť 48 a) „Pozor“ vždy, keď je 205 to potrebné z dôvodov bezpečnostných, a to:

a) pred predzvesťou vchodového návestidla pred stanicou a pred návestidlom zriaďovacím, ktoré ako miestne návestidlo na vlečke pred stanicou platí i pre vlaky.

Toto zapísanenie má byť krátke a tľmené;

b) na vedľajších (miestnych) tratiach, kde nie sú návestidlia pred stanicou, vždy pred vchodom;

c) po zastavení vlaku pri vchodovom a oddielovom návestidle. Táto návesť „Pozor“ sama osebe nie je však dôkazom, že vlak stojí pri vchodovom návestidle, ak ide o opatrenie, ktoré je stanica podľa dopravných predpisov oprávnená urobiť až po zastavení vlaku pri vchodovom návestidle;

d) skôr než uvedie rušeň (motorový vozeň) do pohybu v krytých priestoroch výhrevenských a než pojede na točnicu;

e) na výstrahu osobám, ktoré sú v koľaji alebo blízko koľaje, ako i za vchodu vlaku s prepravou osôb do služobne, v ktorej je stanovený pobyt len podľa potreby;

f) pri vchode do tunela, a to tak, že ju začne dávať krátko pred vchodom do tunela a ukončí po vchode do neho; okrem toho ju dáva častejšie za chodu nepriehľadným tunelom;

g) ak ide pri posunovaní — na dvojkoľajnej trati i po správnej koľaji — za označník;

h) ak spozoruje, že sa vlak pretrhol, alebo ak zbadá návesť 64 „Vlak sa pretrhol“;

i) v zárezoch, nepriehľadných zákrutách, pred každým staničným strážnikom trate, hradla alebo hlásnice a pred každým priecestím (prechodom), a to:

- (¹) u vlaku, ktorý ide s náskokom alebo sa vracia pred pravidelným alebo dohodnutým odchodom s trate,
- (²) u pracovného vlaku, ktorý ide na vylúčenej koľaji,
- (³) u vlaku, ktorý bol upovedomený, že preň nebola daná chodová návesf (čís. 45),
- (⁴) u vlaku, ktorý ide po nesprávnej koľaji,
- (⁵) u mimoriadneho vlaku, ktorý nemohol byť ohlásený zamestnancom na trati telefonicky alebo písomne,
- (⁶) u vlaku, ktorý bol upovedomený podľa dopravných predpisov, že nedošla odhláška;

j) pred ďalším chodom ako výzvu na nastupovanie, keď vlak na trati zastal a cestujúcim bolo dovolené vystúpiť z vozňov;

k) ak bol na dvojkoľajných tratiach upovedomený o chode (manipulácii) pracovného vlaku na susednej koľaji, pred príslušným pracovným úsekom;

l) v prípadoch, keď je tak nariadené v iných ustanoveniach týchto predpisov alebo ustanoveniami dopravných predpisov, ako aj vo všetkých prípadoch, keď je tak osobitne nariadené z miestnych dôvodov (čís. 2);

m) okrem uvedených prípadov je rušňovodič povinný dávať často za chodu návesf 48 a) „Pozor”, keď je hustá hmla, keď veľmi sneží, alebo husto prší,

- (¹) aby upozornil na vlak robotníkov a iných zamestnancov na trati,
- (²) na tratiach, na ktorých priecestia (prechody) nie sú opatrené závorami, aby používatelia ciest boli upozornení na blížiaci sa vlak, a
- (³) ak ide vlak za snehovým pluhom, aby sa okrem toho udržoval vzájomný styk vlakových mužstiev,

n) keď to sám uzna za potrebné.

206 a) Rušňovodič je povinný dať „Výstražnú návesf” 48 b) v primeranej vzdialnosti pred výstražnými kolíkmi (znamenie Z-6), a to tak, aby „Výstražná návesf” bola ukončená pri výstražnom kolíku.

b) Ak nie je vozidlo opatrené zariadením, ktoré umožňuje

dávať vysoké a nízke zvuky, je povinný dávať miesto „Výstražej návesti” 48 b) návesf 48 a) „Pozor”.

Ak spozoruje rušňovodič návesf „Stoj” alebo ak zistí okolnosti, ktoré by chodu vlaku prekážaly alebo ho ohrožovaly, dá buď návesf 49a) „Zabrdzite úplne”, ak majú byť pritiahnuté len ručne obsluhované brzdy alebo návesf 49b) „Zastavte všetkými prostriedkami”, ak majú byť pritiahnuté i ručné brzdy vozňov priebežne brzdených a ak má byť uvedená do činnosti aj záchranná brzda.

Návesf 50 „Zabrdzite mierne” používa sa na upravenie rýchlosťi chodu vlakov.

Návesti 51 „Povoľte brzdy úplne” alebo 52 „Povoľte brzdy mierne” dávajú sa, keď treba uvoľniť brzdy celkom alebo mierne.

Návesti 49 a), 49 b), 50, 51 a 52 treba dať vtedy, ak treba pre obsluhu bŕzd súčinnosti sprievodcov vlakov.

Návesf 53 a) „Svolávanie traťových zamestnancov” treba dať na výzvu vlakvedúceho, ak zastane vlak na trati alebo pred návestidlom a ak treba u vlaku pomoci strážnikov trate alebo iných traťových zamestnacov. Táto návesf sa nesmie používať v staniciach.

Návesf 53 b) „Kryte vlak” dá rušňovodič na výzvu vlakvedúceho, ak má byť vlak krytý podľa dopravných predpisov, a ak nemôže vlakvedúci pre sfaženie vzájomného ústneho styku krytie rýchle zariadiť ústnym rozkazom.

O návestiach 53 c) a 53 d) pojednávajú osobitné predpisy.

Rušne, ktorých parná pišťala nepíska, nesmú sa používať vo službe.

Ak zlyhá parná pišťala za chodu na trati, musí rušňovodič vlak hneď zastaviť.

V chode vlaku smie sa pokračovať len vtedy, keď je dobrý rozhľad a keď bolo vlakové mužstvo upovedomené o poruche pišťaly. Vlak musí ísť s najväčšou pozornosťou celého vlakového mužstva a tak pomaly, aby mohol podľa potreby hneď zastať. Pri prichode do najbližšej stanice treba sa postarať o náhradný rušeň.

Ak je rozhľad tak obmedzený, že nie je vidieť na vzdialenosť 200 m, ako aj za tmy, smie vlak pokračovať v chode krokom do najbližšej stanice, pokiaľ nie je výhodnejšie žiadať pomocný rušeň; pred vlakom musí ísť zamestnanec na takú vzdialenosť, aby rušňovodič mohol bezpečne spozorovať ním dávané návesti a vlak zastaviť.

Ten istý postup treba zachovať aj pri poruche tých zariadení, ktoré nahradzujú parnú píšťalu.

- 215 Ked dostal vlakvedúci rozkaz na odchod, zapíska na píšťalku návesť 54 „Nastúpte na miesta“. Sprievodcovia u nákladných vlakov dávajú túto návesť od muža k mužovi až po návestníka.

Ak sú sprievodcami vykonané prípravy na odchod vlaku a keď sa návestník u vlaku s postrkovým rušňom presvedčil tiež o pohotovosti postrkového rušňa, dajú všetci návesť 55 „Pohotoví na odchod“ od muža k mužovi, počínajúc návestníkom až po vlakvedúceho a zaujmú miesta vo vozňoch. Nato zatrúbi vlakvedúci návesť 56 „Odchod“. Ak nemá rušňovodič pochybnosti, že táto návesť platí pre neho, uvedie vlak do pohybu; u vlakov s postrkovým rušňom, dá rušňovodič vlakového rušňa po návesti 56 „Odchod“ návesť 48 a) „Pozor“. Keď rušňovodič postrkového rušňa počul túto návesť, dá návesť 51 „Povoľte brzdy úplne“ a uvedie pozvoľna svoj rušeň do pohybu. Keď to rušňovodič vlakového rušňa, uvedie aj on svoj rušeň do pohybu.

Výpravca dá nezmeškaným vlakom rozkaz na odchod skorej o čas, potrebný pre uvedené návesti.

U vlakov osobnej dopravy dáva návesť 54 len vlakvedúci.

U vlakov, kde koná službu len vlakvedúci, nedávajú sa návesti 54 a 55.

- 216 Ak nevie rušňovodič určite, či sa týka návesť „Odchod“ jeho vlaku, uvedie vlak do pohybu len vtedy, až si získal istotu spôsobom, ktorý vylučuje každú pochybnosť.

- 217 Ak vlakvedúci zaujme u fahaných vlakov miesto na poslednom brzdenom vozni, zapíska, keď mu výpravca vlakov dal rozkaz na odchod, návesť 54 „Nastúpte na miesta“ a dá hneď nato návesť 55 „Pohotoví na odchod“. Keď vykonali sprievodco-

via všetky opatrenia na odchod, opakujú obidve tieto návesti (u vlakov osobnej dopravy len návesť 55) od muža k mužovi dopredu až po sprievodcu, ktorý je na prvom brzdenom vozni za rušňom, načo tento dá hneď návesť 56 „Odchod“.

Obdobne sa postupuje vtedy, ak zaujme vlakvedúci u vlakov sunutých miesto na prvom brzdenom vozni.

- 218 Ak je vlak s postrkovým rušňom vypravovaný výpravkou, dá rušňovodič v čele vlaku, keď bola daná návesť 66 „Rozkaz na odchod“, a ak je na rušni všetko pre odchod pripravené, návesť 48 a) „Pozor“. Keď rušňovodič postrkového rušňa počul túto návesť, dá návesť 51 „Povoľte brzdy úplne“ a uvedie pozvoľna svoj rušeň do pohybu. Keď to spozoroval rušňovodič vlakového rušňa, uvedie aj on svoj rušeň do pohybu.

- 218a Ak sú u vlaku s postrkovým rušňom vpredu na vlaku dva rušne, dáva návesť 48 a) „Pozor“ prvý rušeň; ak sú vzadu na vlaku dva postrkové rušne, dá návesť 51 posledný rušeň.

- 219 Vlak mimoriadne zastavený pri vchodom alebo oddielovom návestidle, pokračuje v chode bez návesti 54, 55 a 56, len čo bolo návestidlo postavené do polohy „Volno“. U vlaku s postrkovým rušňom dajú rušňovodiči predtým návesti 48 a) a 51 podľa č. 218. Ak bol vlak zastavený na inom mieste na trati, musí dať pred ďalším chodom návesti 54, 55 a 56 podľa čísel 215 až 217.

- 220 U vlakov, ktoré prepravujú rušne na službu pohotové na konci, postupuje sa tiež podľa ustanovení čís. 218 a 219.

- 221 Podrobné ustanovenia o postupe pred odchodom vlakov, vypravovaných výpravkou, obsahuje časť VII.

- 222 Návesť 57 „Stoj“ dáva sprievodca vlakov pri stretnutí vlakov na tratiach so zjednodušenou dopravnou službou pre krytie zastaveného námedzníka, ako aj na určenie stanovišta vlaku s prepravou osôb; túto návesť, určenú pre deň, dáva len vtedy, ak nemôže včas použiť ručného návestného terča.

- 223 Pre použitie návesti 58 „Vpred“ alebo 59 „Vzad“ rozhoduje a) pri parných rušňoch (parných motorových vozňoch) smer chodu komínom vpred alebo komínom vzad,

- b) pri motorových vozňoch (elektrických rušnoch) písmeno P (vpred) a Z (vzad) na čelných stenách vozňa.
- 224 Návesf 60 „Stlačif“, ktorú dáva zamestnanec, majúci vozidlá spojif alebo rozpojif, znamená krátky pohyb smerom k tomuto zamestnancovi, potrebný len pre spojenie alebo rozpojenie.
- 225 Návesf 62 „Pomaly“ sa dáva, ak má byť zmenšená rýchlosf chodu alebo ak treba vopred upozorniť na návesf „Stoj“; návesf 63 „Stoj“ dáva sa vtedy, keď treba zastaviť chod z dôvodov bezpečnosti alebo podľa potrieb pracovných výkonov, vtedy sa obdobne uplatňujú i ustanovenia čísel 79 až 81.
- 226 Ak zistí u vlaku, u ktorého pre malý počet sprievodcov nie je možný rýchly ústny styk, sprievodca (i vlakvedúci) za chodu vlaku na trati alebo po zastavení,
- a) že je závada na vlaku, alebo
 - b) že je neschodná alebo ohrozená susedná koľaj, či vlastným vlakom alebo z iných príčin, a že nie je ešte krytá, dá tento sprievodca hned po zastavení vlaku
- v prípade a) bez rušenia vlakov, idúcich po susedných koľajach, návesf 10a-3 (10b-a) „Stoj“ tak, že krúži práporkom (lampášom) tým istým smerom (t. j. smerom pohybu hodinových ručičiek alebo opačne) tak dlho, až túto návesf prevezmú a opakujú susední sprievodcovia (vlakvedúci);
- v prípade b) návesf 10a-3 (10b-2) „Stoj“ tak, že strieda práporkom (lampášom) úplný kruh vpravo s úplným kruhom vľavo tak dlho, až návesf prevezmú a opakujú susední sprievodcovia (vlakvedúci).
- Ak nastanú súčasne prípady a) a b), dá sprievodca najprv návesf „Stoj“, určenú pre prípad b) a po jej opakovani všetkými sprievodcami (vlakvedúcimi) hned návesf, určenú pre prípad a).
- 227 Ak sa vlak za chodu pretrhne, treba dávať návesf 64 „Vlak sa pretrhol“ tak dlho, až dá rušňovodič návesf 48 a) „Pozor“ na znamenie, že ju zbadal. Ďalší postup určujú dopravné predpisy. (Viď tiež čís. 95 a 96.)

VII. Návesti výpravkou.

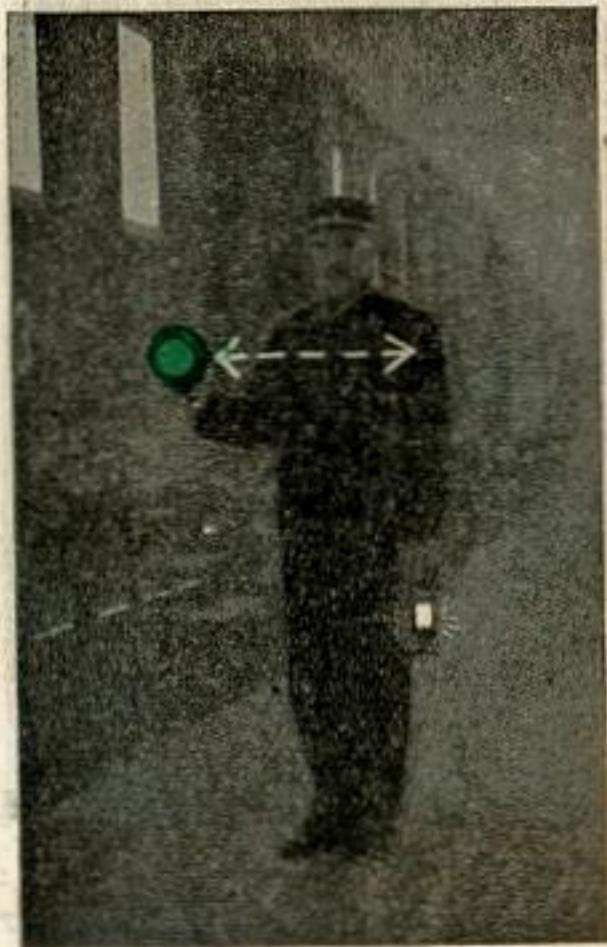
65 „Výzva na pohotovosf“.

Za dňa.

Výpravca vlakov drží výpravku za koniec násady vodorovne, plochou s návestným obrazcom k zemi tak, že rameno a násada výpravky v jednej priamke smerujú kolmo ku koľaji.

Za tmy.

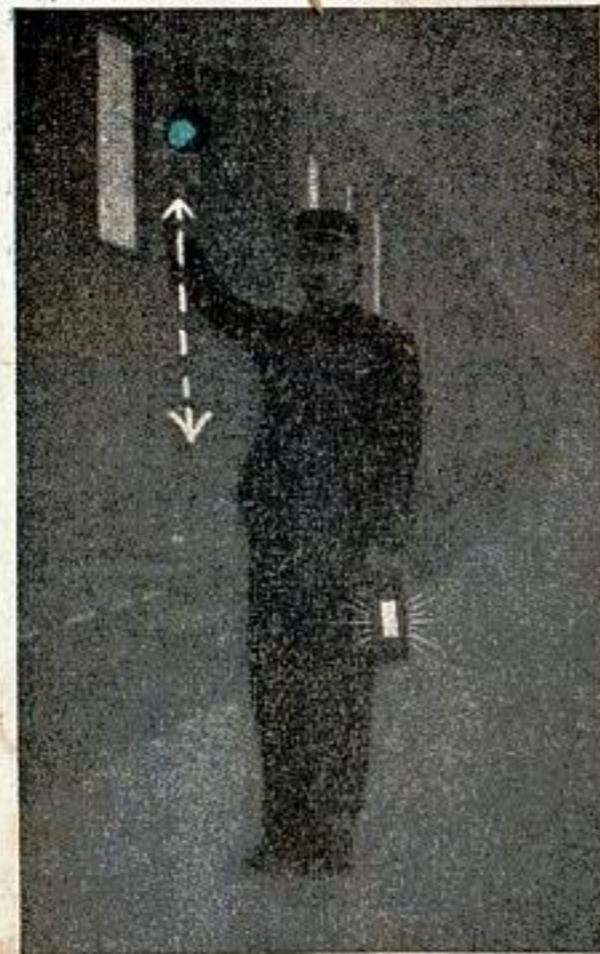
Výpravca vlakov pohybuje niekoľko ráz nočnou výpravkou vodorovne vo výške pŕs nie príliš rýchle sem a tam, pričom nadlaktie priložené k telu, ostáva v pokoji.



66 „Rozkaz na odchod“.

Za dňa.

Výpravca vlakov drží v zpaženej ruke výpravku hore, obrátenú návestným obrazcom k rušnu v čele vlaku.

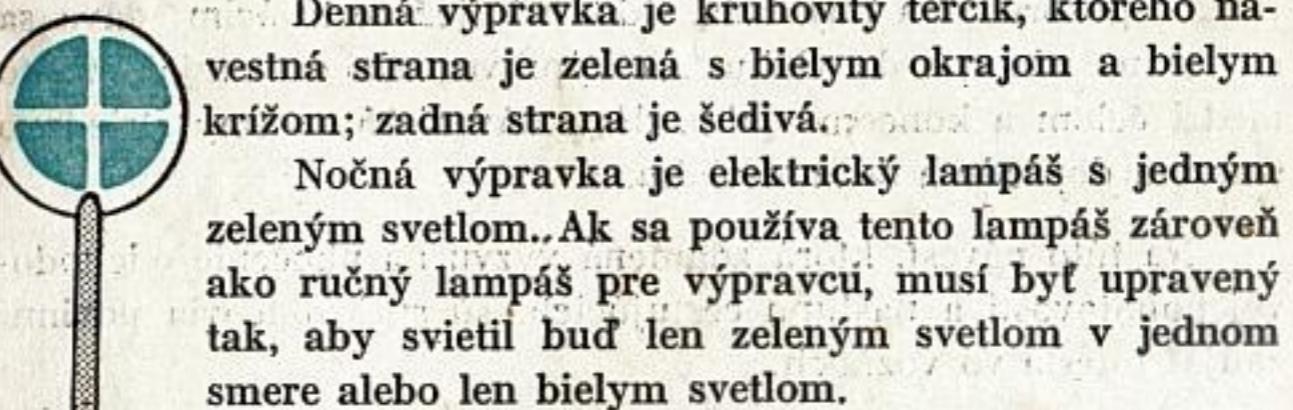


Za tmy.

Výpravca vlakov zvolna zdvihá a spúšta nočnú výpravku, obrátenú zelený svetlom k rušnu v čele vlaku.

Všeobecné ustanovenia o výprave vlakov výpravkou.

Denná výpravka je kruhovitý terčík, ktorého návestná strana je zelená s bielym okrajom a bielym krížom; zadná strana je šedivá.



Nočná výpravka je elektrický lampáš s jedným zeleným svetlom. Ak sa používa tento lampáš zároveň ako ručný lampáš pre výpravcu, musí byť upravený tak, aby svietil buď len zeleným svetlom v jednom smere alebo len bielym svetlom.

Výpravku smie používať len výpravca vlakov pri výprave vlakov, určených dopravnými predpismi.

U vlakov, vypravovaných výpravkou, nedáva sa návesť 56, návesti 54 a 55 sa dávajú u vlakov, vypravovaných výpravkou, len v prípadoch podľa čísel 238 a 245.

a) Denná výpravka neznamená nijaký návestný pojem, ak je v „základnej polohe“, t. j. ak ju drží výpravca za rukoväť, návestným obrazcom k telu pod pažuchou tak, že rukoväť vyčnieva vpred u nahor a terčík vzadu nadol. Nočná výpravka je v „základnej polohe“, ak nie je rozsvietená.

b) Výpravca vlakov očakávajúc vlak, ktorý stanicou prechodi alebo má v stanici len krátky pobyt, musí mať výpravku v „základnej polohe“. Pri dlhšom pobyste vlaku, keď má výpravca dosť času zájsť si do kancelárie pre výpravku neskoršie, môže za dňa očakávať vlak bez výpravky.

Krátko pred rozkazom na odchod dá výpravca vlakov návesť 65 „Výzva na pohotovosť“.



Túto návesť treba dávať tak, aby ju mohlo vlakové mužstvo ľahko spozorovať a aby bola viditeľná tiež cestujúcim; dáva sa na strane nástupu do vlaku. Ak výpravca vlakov zaujal miesto medzi čelom a koncom vlaku, dáva návesť 65 za tmy striedavo smerom dopredu a dozadu vlaku.

Na túto návesť, ktorá znamená výzvu na ukočenie odchodom vej pohotovosti a nástupu cestujúcich, sú sprievodcovia povinní zaujať miesta vo vozňoch.

233 Návesť 66 „Rozkaz na odchod“ dáva výpravca vlakov v pozore a obrátený čelom k rušnu vpredu vlaku. Keď sa vlak dal do pohybu, spustí výpravca dennú výpravku svislým pohybom a uvedie ju do „základnej polohy“, za tmy výpravku zhasne.

Keď dáva výpravca vlakov podľa dopravných predpisov prechodiacemu vlaku svolenie na prechod, dáva návesť 66 „Rozkaz na odchod“ proti prichodiacemu vlaku tak dlho, až rušne v čele vlaku prejdú jeho stanovište.

234 Výpravca vlakov smie dať návesť „Rozkaz na odchod“, ak sú splnené všetky podmienky pre odchod.

235 Sprievodcovia vlakov i vlakvedúci sú zodpovední za to, aby odchodom pohotovosť vlaku bola včas ukončená, a sú povinní v tých prípadoch, keby odchodom pohotovosť vplyvom okolnosti, na ktoré nemajú niekedy priameho vplyvu (napr. sostavenie alebo doplnenie vlaku, odstavenie vozňov, obsluha rušna, motorového vozňa atď.), nebola včas uskutočnená, zamedziť návesť „Rozkaz na odchod“ alebo odchod vlaku najneskoršie v čase, keď výpravca dáva návesť 65 „Výzva na pohotovosť“.

236 Výpravca vlakov je povinný byť pri vlaku včas a zaujať na koľko možno také miesto, aby ho mohlo vidieť vlakové mužstvo a aby mohol sám vlak prehliadnuť.

Vlakvedúci sa musí odobrať bez výzvy alebo bezodkladne na výzvu k výpravcovi vlakov, ak má čo hlašiť, alebo aby prijal rozkazy, ak to nie je na prekážku takým jeho povinnostiam, na ktorých taktiež spočíva včasná výprava vlaku.

Keď sa blíži čas odchodu vlaku, sú sprievodcovia povinní, nečakajúc až na návesť 65 „Výzva na pohotovosť“, vyzvať otáľajúcich cestujúcich hlasitým „Nastúpiť“.

Vlakové mužstvo, ktorému treba pri oneskorení vlaku označiť krátenie pobytu alebo predvídaný čas odchodu, je povinné venovať úplnú pozornosť výpravcovi vlakov, keď sa chýli čas na odchod.

Ak stojí vlak v oblúku alebo ak je hmla, alebo ak je rozhľad ináč obmedzený, dá výpravca vlakov okrem návesti 65 „Výzva na pohotovosť“, výnimočne tiež návesť 54 „Nastúpte na miesta“.

„Rozkaz na odchod“ smie výpravca vlakov v tomto prípade dať až vtedy, keď dostal návesť 55 „Pohotoví na odchod“, ktorú sú všetci sprievodcovia vlaku povinní dať smerom k výpravcovi vlakov.

Prvý sprievodca za rušnom musí sa vždy presvedčiť, či bola daná návesť „Rozkaz na odchod“ spôsobom nepochybným; podľa potreby si musí získať istotu.

Ak je pripravené na odchod niekoľko vlakov, dá výpravca vlakov „Rozkaz na odchod“ s takého miesta a tak, aby bola vylúčená každá pochybnosť, a zároveň hlasitým volaním označiť číslo vlaku, pre ktorý rozkaz platí, napr.: „Vlak 410 odchod!“

Ak nebola návesť „Rozkaz na odchod“ hneď poslúchnutá, je výpravca vlakov povinný, dávajúc zpravidla stále návesť „Rozkaz na odchod“, rýchle sa odobrať smerom k rušnu, a ak treba aj hlasitým zvolaním „Odchod“ vyzvať rušnové mužstvo na odchod.

Ak nemôže rušnové mužstvo bez všetkých pochybností rozoznať, či rozkaz platí pre jeho vlak, smie rušnovodič uviesť vlak do pohybu až vtedy, keď si získal úplnú istotu.

Ak má byť návesť „Rozkaz na odchod“ odvolaná, treba dať ručnú návesť „Stoj“ na čo môže výpravca vlakov použiť buď ručný lampáš s bielym svetlom alebo výpravku tak, že ňou krúži predpísaným spôsobom.

Ak zamedzil niektorý zo sprievodcov vlaku návesť „Rozkaz na odchod“ alebo odchod vlaku návesťou „Stoj“ a pod., je povinný,

keď bola prekážka odstránená, dať hned návesť 55 „Pohotoví na odchod“, ktorú opakujú sprievodcovia až po výpravcu vlakov, ktorý potom dá návesť „Rozkaz na odchod“.

- 246** Ak sa výpravka porúcha, treba dať pred odchodom vlaku návesť 54, 55 a 56 podľa ustanovení čísel 215 až 217.

Aby sa predišlo všetkým pochybnostiam, je výpravca vlakov povinný upovedomiť o poruche výpravky ústne prvého sprievodcu za rušňom a tiež rušňovodiča v čele vlaku priamo alebo prostredníctvom prvého sprievodcu.

- 247** V staniciach tratí so zjednodušenou dopravnou službou, kde nie sú výpravcovia vlakov, ďalej v zastávkach a nákladištiach, ako i pri náhodnom zastavení na trati postupuje sa pri výprave vlakov podľa čísel 215 až 220.

- 248** Výpravca vlakov musí mať okrem nočnej výpravky tiež ručný lampáš so 4 bielymi sklami vtedy, ak nie je výpravka zariadená tak, aby sa mohla používať tiež ako lampáš so 4 bielymi sklami.

VIII. Návesti pri skúškach priebežných bŕzd

a) prehliadačov vozňov:

67 „Odbrzdiť“.

Jeden úder kladivom na nárazník.

68 „Vykonať skúšku rýchlobrzdnú“.

Dva údery kladivom na nárazník.

69 „Závada na brzde“.

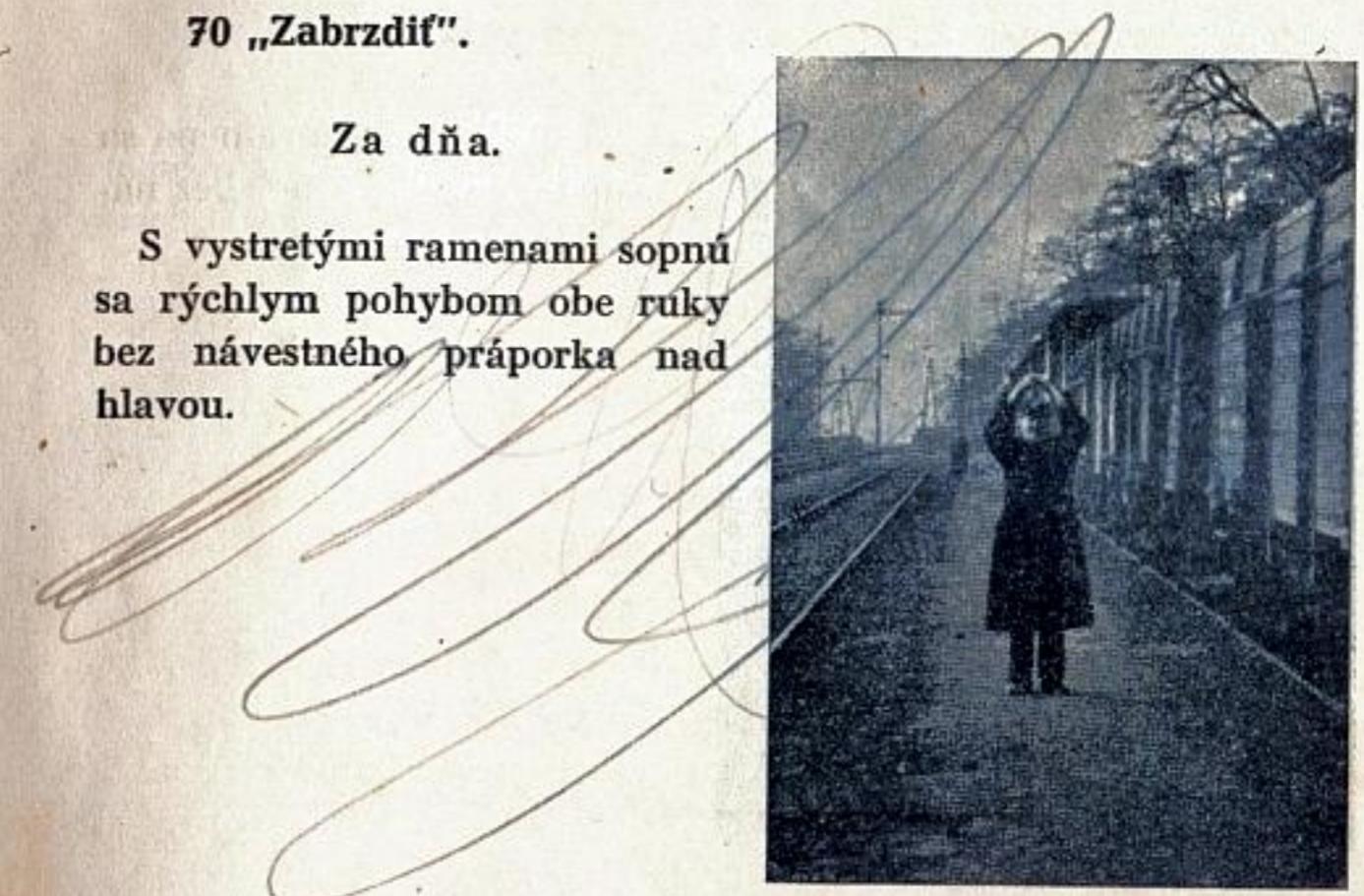
Tri údery kladivom na nárazník.

b) sprievodcov vlakov a prehliadačov vozňov:

70 „Zabrzdiť“.

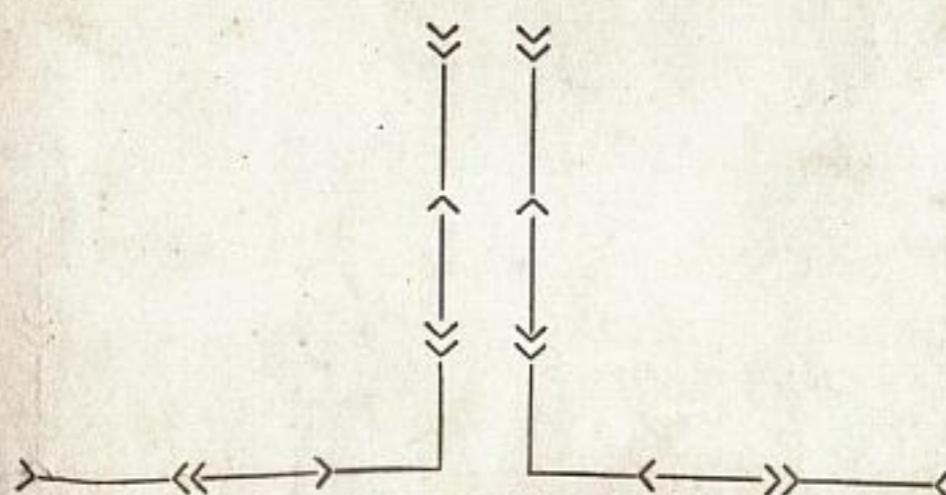
Za dňa.

S vystretnými ramenami s opnou sa rýchlym pohybom obe ruky bez návestného práporca nad hlavou.



Za tmy.

Počínajúc zdola vpravo alebo vľavo, opisujú sa niekoľko ráz lampášom s bielym svetlom ramená pravého uha v čo najdlhších, nie príliš rýchlych fahoch tam a tou istou cestou zpäť, a to tak, že k vodorovnému ramenu, vedenému vo výške pása, pripojí sa nad hlavu idúce rameno kolmé.



71 „Odbrzdiť“.

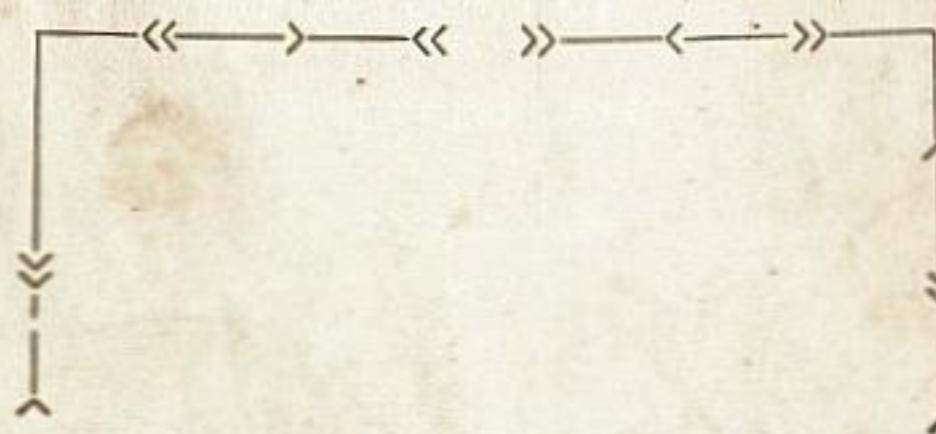


Za dňa.

Obe vystreté ramená sa upažia (vodorovne) bez návestného práporka.

Za tmy.

Opisujú sa niekoľko ráz lampášom s bielym svetlom ramená pravého uhla v čo najdlhších, nie príliš rýchlych fahoch tam a tou istou cestou zpäť, a to tak, že ku kolmému ramenu, vedenému zdola nahor nad hlavu, sa pripojí najprv vodorovný pohyb vправo (vľavo) a potom vodorovne zpäť cez kolmé rameno vľavo (vpravo), načo vodorovne zpäť len ku kolmému ramenu a týmto zpäť dolu.



72 „Brzda v poriadku“.

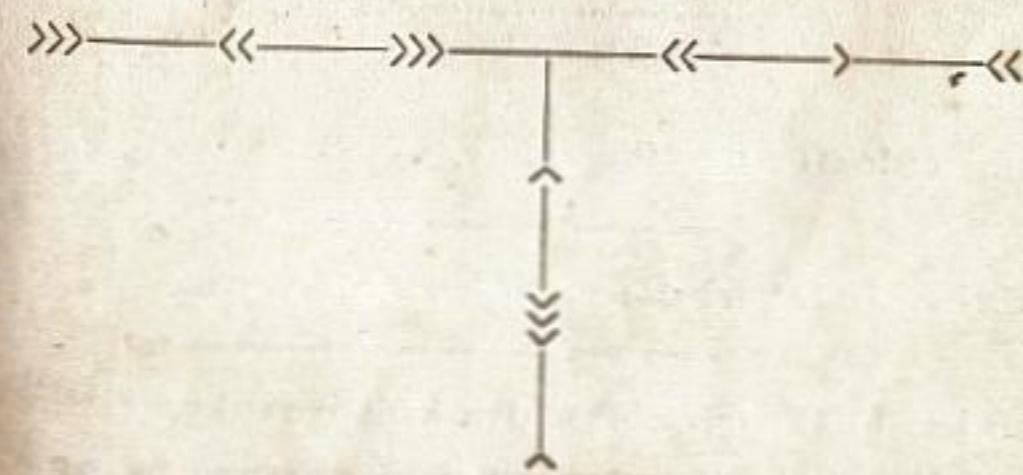
Za dňa.

Vystreté rameno bez návestného práporka sa drží šikmo nahor.



Za tmy.

Opisuje sa lampášom s bielym svetlom niekoľko ráz veľké písmeno T v čo najdlhších, nie príliš rýchlych fahoch tak, že ku kolmému ramenu, vedenému zdola nahor nad hlavu, sa pripojí najprv vodorovný pohyb vpravo (vľavo) a potom vodorovne zpäť cez kolmé rameno vľavo (vpravo), načo vodorovne zpäť len ku kolmému ramenu a týmto zpäť dolu.



249 Význam návestí 67 až 72 a ako sa používajú, uvádzajú príslušné ustanovenia dopravných predpisov. Návesti 70 až 72 treba dávať bez zreteľa na stanovište rušňovodiča zpravidla buď na vnútornnej strane oblüka, alebo na tej strane vlaku, kde je prijímacia budova (nástupište).

IX. Návesti trúbkou pri posune.

A. Návesti dávané vedúcim posunu.

73 „Oznámenie koľaji“.

Koľaj číslo 1: jeden dlhý zvuk.



Koľaj číslo 3: jeden dlhý a jeden krátky zvuk.



Koľaj číslo 5: jeden dlhý a dva krátke zvuky



atď.

Koľaj číslo 2: dva dlhé zvuky.



Koľaj číslo 4: dva dlhé a jeden krátky zvuk.

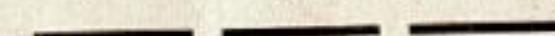


Koľaj číslo 6: dva dlhé a dva krátke zvuky



atď.

Koľaj číslo 10: tri dlhé zvuky.



Koľaj číslo 11: tri dlhé a jeden krátky zvuk.



Koľaj číslo 12: tri dlhé a dva krátke zvuky.



Koľaj číslo 13: tri dlhé a tri krátke zvuky



atď.

Koľaj číslo 20: štyri dlhé zvuky.



Ak by bolo treba podľa uvedeného návodu používať na označenie koľají zpravidla viac ako päť zvukov, môže Riaditeľstvo tam, kde sa neužíva elektrických ukazovateľov koľají predpísaf pre označenie týchto koľají osobitné miestne návesti alebo upraviť ich označenie iným vhodným spôsobom (čís. 2).

74 „Vozidlá prešly za námedzník“.

Dva krátke zvuky.



B) Návesti dávané výhybkárom.

75 „Výmeny sú prestavené“.

Jeden krátky zvuk.



76 „Zastavte posunované vozidlá“.

Jeden dlhý a dva krátke zvuky, štyri razy opakované.



77 „Uvoľnite pre vlak vchodovú (odchodovú) koľaj a ukončte posun“.

Jeden dlhý zvuk



dáva výhybkár na stanovišti smerom k začiatku trate pred príchodom (odchodom) vlaku.

Dva dlhé zvuky



dáva výhybkár na stanovišti smerom ku koncu trate pred príchodom (odchodom) vlaku.

V prípojnych staniciach stanoví Riaditeľstvo, počínajúc začiatkom určenej, zpravidla dôležitejšej trate, počet dlhých zvukov pre každú trať podľa zásady, že počet zvukov pre trate na tom istom zhlaví stanice má ísť v číselnom poradí za sebou a v poradí podľa dôležitosti trate (čís. 2).

- 251 Návesť 76 „Zastavte posunované vozidlá“ má pre posun ten istý význam ako návesť „Stoj“ a treba ju použiť miesto návesti „Stoj“, ak nemá byť zároveň zastavený tiež chod vlakov, vozíkov a pod.

Návesť táto platí i pre zastavenie pohybu samotne idúcich rušňov zriaďovacích, ako aj rušňov (motorových vozňov), idúcich k vlakom z výhrevní alebo od vlakov do výhrevní.

- 252 Návesť 77 „Uvoľnite pre vlak vchodovú (odchodom) koľaj a ukončte posun“ upozorňuje zamestnancov, zúčastnených na posune, na očakávaný vlak, i keď sa nekonajú pohyby s posunovanými vozidlami a priporúca im potrebu neodkladného uvoľnenia vchodovej (odchodom) koľaje a po uvoľnení zákaz vchodiť do chodovej cesty vlaku, ako i zpravidla zákaz posunovať po koľajach, sbiehajúcich sa s koľajou, po ktorej má ísť očakávaný vlak.

- 253 Návesti 73 až 77 sa používajú vo všetkých staniciach s ústredne stavanými výmenami; návesť 73 sa používa len vtedy, keď sa vedúci posunu nemôže pre prechodné prekážky ústne alebo iným spôsobom spoľahlivo dorozumieť s výhybkárom, a návesť 74 a 75 len vtedy, keď dočasne nepriaznivé pomery zamedzujú výhybkárovi rozhľad na námedzníky alebo vedúcemu posunu na výhybkára.

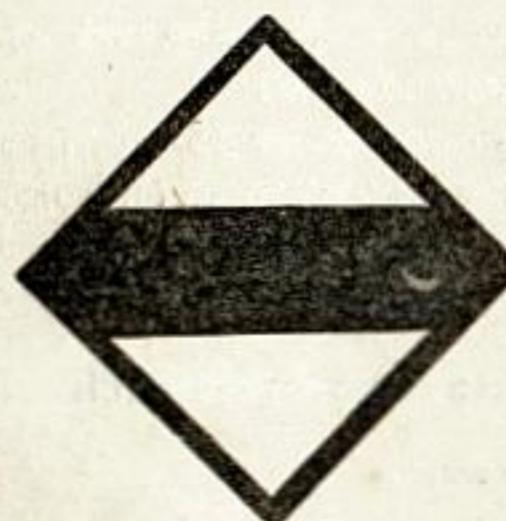
Stanice, v ktorých treba používať návesti 73 až 75 pri trvalom stave nepriaznivých okolností, určuje Riaditeľstvo (čís. 2).

- 254 Ak je potrebné vzhľadom na miestne pomery staníc, ako aj organizáciu služby posunovačov, je Riaditeľstvo povinné nariadiť, aby sa v záujme zvýšenia bezpečnosti dopravy a posunu používala návesť 76 a 77 tiež v staniciach s miestne stavanými výmenami (čís. 2).

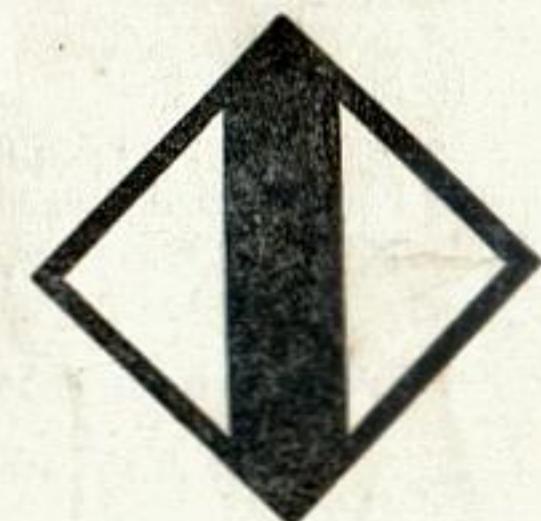
- 255 Výhybkári používajú pre návesť 63 „Stoj“ a 64 „Vlak sa pretrhol“ návestnú trúbku, ak im je pridelená (1. príloha).

X. Návesti pre elektrickú prevádzku.

- 78 „Sberač dolu“. Vodorovný pruh.



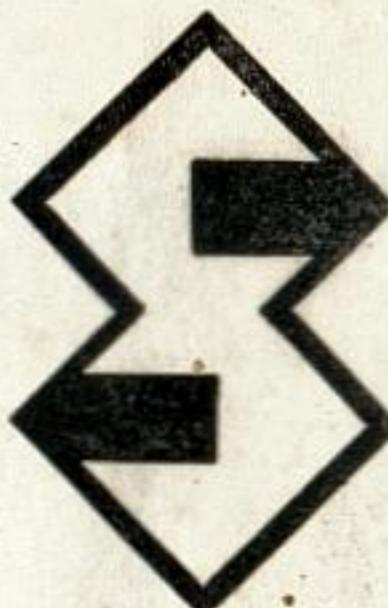
- 79 „Sberač hore“. Svislý pruh.



- 80 „Predzvestná návesť“ pre „Sberač dolu“.

Dva vodorovné prúhy, z ktorých horný je posunutý doprava a spodný dolava od svislej osi, ale tak, že sa počiatky nepatrne presahujú.

Návesti 78 až 80 označujú koniec traťového vedenia alebo poškodené úseky elektrického traťového vedenia; sú prevedené čierrou farbou v bielom poli.



Návesťou 78 „Sberač dolu“ sa označuje začiatok traťového úseku, ktorý má byť prejdený so stiahnutými sberačmi, alebo koniec traťového vedenia, keď sa nestotožňuje s koncom príslušnej koľaje.

Táto návesť sa však nepoužíva pre označenie miesta, kde odbočuje koľaj bez vrchného vedenia z koľaje s vrchným vedením.

- 258 Návesfou 79 „Sberač hore“ označuje sa koniec traťového úseku, ktorý musí byť prejdený so stiahnutými sberačmi.
- 259 Návesti 78 až 80 sa umiesňujú v priamej blízkosti koncov dotyčného traťového úseku (asi 20 m pred začiatkom alebo pred koncom).
- 260 Predzvestná návesf 80 pre „Sberač dolu“ je umiestená len tam, kde je to potrebné, a to asi 250 m pred návesfou 78.
- 261 Návesti 78 až 80, pri ktorých umieslovaní treba prizerať i na miestne pomery, upevňujú sa vhodnými svorkami na stojany traťového vedenia vo výške asi 1 m nad temenom koľajnice.
- 262 V noci musia byť návesti 78 až 80 osvetlené.

XI. Zriaďovacie návestidlá na spádovištiach.

A. Svetelné návestidlo.

81 „Zákaz sunúť“.

Tri biele svetlá vodorovne vedľa seba.

82 „Pomaly sunúť“.

Tri biele svetlá vedľa seba v uhle 45° .



83 „Rýchle sunúť“.

Tri biele svetlá svisle pod sebou.



84 „Zastavte sunutie a popotiahnite“.

Päť bielych svetiel vo tvare stojatého križa.



B. Parabolické návestidlo.

Parabolické návestidlo je stožiar s bielym parabolickým trámcom s čiernym okrajom, otáčavým okolo stredu. Za tmy je trámec ožiarený.

81 p „Zákaz sunúť“.

Trámeč vodorovne.



82 p „Pomaly sunúť“.

Trámeč v uhle 45°.



83 p „Rýchle sunúť“.

Trámeč svisle.



Zriaďovacie návestidlá na spádovištiach ukazujú v základnej 263 polohe návesf 81 (81 p).

Pred každým prestavením svetelného návestidla (návesf 81 až 84) zaznie dlhý zvuk, daný húkačkom, bzučákom, zvonkom a pod., na znamenie, že bude návestidlo prestavené.

Znamenia.**Z — 1 „Upozorňovadlo“.**

Upozorňovadlo je biela doska tvaru stojatého obdĺžnika s čiernym okrajom a s čiernymi pruhmi, vychádzajúcimi zo všetkých štyroch rohov a tvoriacimi obraz dvoch šípov, hrotom sa dotýkajúcich.

- 264** Upozorňovadlo stojí pred každou predzvesou, a to zpravidla vo vzdialosti 1.5 m.

**Z — 2 „Vzdialenosné upozorňovadlo na predzves“.**

Niekoľko štvoruholníkových bielych tabuľ s čiernymi šikmými pruhmi, smerujúcimi vpravo nahor, ktorých počet sa vo smere chodu zmenšuje.



Znamenia Z — 2 sú postavené na hlavných tratiach pred predzvesami, aby bolo vlakové mužstvo upozornené, že sa vlak blíži ku predzvesti; sú postavené priamo vedľa koľaje na tej istej strane ako predzvesť.

Znamenie Z — 2 sa nepoužíva

- pred predzvesami odchodových návestidiel,
- pred predzvesami, ktoré sú umiestené na predchádzajúcom hlavnom návestidle.

Používajú sa zpravidla tri, najviac však päť vzdialenosných upozorňovadiel, ktoré sú vzdialené od predzvesti a jedno od druhého po 75 m a majú jeden až päť šikmých pruhov.

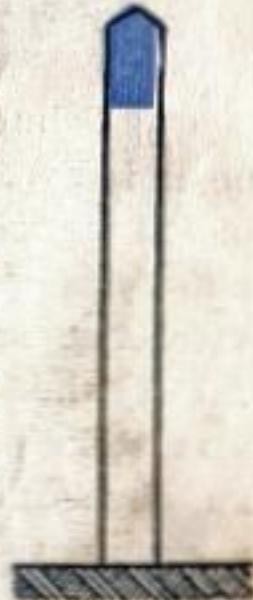
Ak stojí predzvesť v tunele alebo tesne za tunelom, upravia sa vzdialenosné upozorňovadlá, umiestené v tunele, ako transparenty a osvetľujú sa. Inak sa vzdialenosné upozorňovadlá za tmy neosvetľujú.

Tam, kde nemožno umiestiť obdĺžnikové vysoké vzdialenosné upozorňovadlá, použijú sa nízke, štvorcové vzdialenosné upozorňovadlá.

Z — 3 „Označník“.

Označník je 150 cm vysoký stĺpik, zafarbený dokola na hornom konci v šírke 25 cm na modro, ostatná časť na bielo.

Označník sa používa v staniciach s vchodovými návestidlami (čís. 140 a 143). Umesti sa na trati jednokoľajnej v smere chodu zo stanice vpravo, na trati dvojkoľajnej na vonkajšej strane pri vchodovej koľaji a to na tom mieste, až po ktoré sa zpravidla posunuje a cez ktoré je dovolené posunovať len za podmienok, stanovených dopravnými predpismi.



270—271, Z — 4, Z — 5

Z — 4 „Námedzník”.

Námedzník je na biele zafarbený podval (drevený, kamenný, betónový alebo železný), vyčnievajúci zo štrkového lôžka. Je umiestnený zpravidla tam, kde vzdialenosť osí dvoch sbiehajúcich sa koľají je 3.500 mm.



270

Námedzník označuje miesto na oboch koľajach, až po ktoré je dovolené čelníkom postaviť na jednej koľaji vozidlo, aby ním neboli ohrozený chod po koľaji susednej.

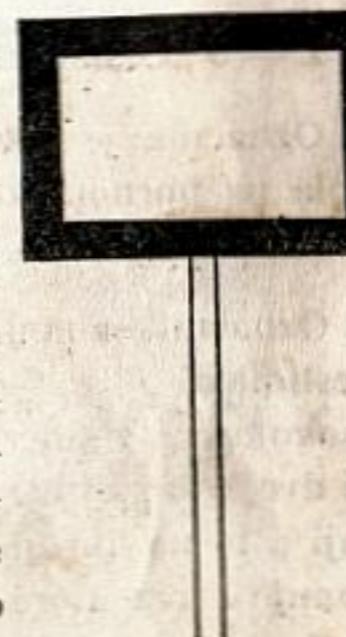
Námedzníky vymedzujú zároveň užitočnú dĺžku koľaje.

Z — 5 „Označenie miesta na zastavenie vlaku v osobnej zastávke”.

Biela tabuľka tvaru ležatého obdĺžnika s čiernym okrajom.

271

a) Tabuľka je zafarbená na zadnej strane na šedivo. Je umiestnená podľa ustanovení čís. 21 v osobných zastávkach zpravidla na konci nástupišta vo výške 2 m. Označuje všeobecne miesto, pred ktorým má čelom zastaviť vlak osobnej dopravy, ktorý má v zastávke pobyt podľa cestovného poriadku, aby sa umožnilo bezpečné nastupovanie a vystupovanie cestujúcich a aby nebolo zastavené priecestie (prechod).



b) Znamenie Z — 5 sa za tmy neosvetľuje.

c) Znamenie Z — 5 môže byť doplnené nápisom „Krátke vlak“ alebo pod., prípadne číslou, ktorá oznamuje, pri akom počte osí vlaku musí jeho čelo zastať pred tabuľkou. Pre vlaky rozličných dĺžok môže sa postaviť za sebou niekoľko tabuľiek.

d) Na znamenie Z — 5 netreba dbať vtedy, keď vzhľadom na dĺžku vlaku je isté, že aspoň vozne s cestujúcimi budú stáť pozdĺž upraveného nástupišta, ako aj vtedy, keď treba, aby vlak zastal z mimoriadnych dôvodov na určitom mieste, označenom pred ním alebo za ním ručnou návesou „Stoj“.

Z — 6 „Výstražný kolík”.

Výstražné kolíky sú 150 cm vysoké stĺpiky, zafarbené na strane oproti vlaku shora dolu striedavo červeno a biele vo vodorovných pásoch, širokých 25 cm, na zadnej strane na šedivo.

Výstražné kolíky majú byť postavené zpravidla napravo v smere chodu a na vzdialenosť pred priecestím (prechodom), ktorá je stanovená osobitnými predpismi.

Z — 7 „Sklonník”.

Sklonník je obdĺžniková tabuľa, na ktorej sú obrazne aj číselne v metroch a promiloch vyjadrené sklonové pomery jednotlivých úsekov trate.



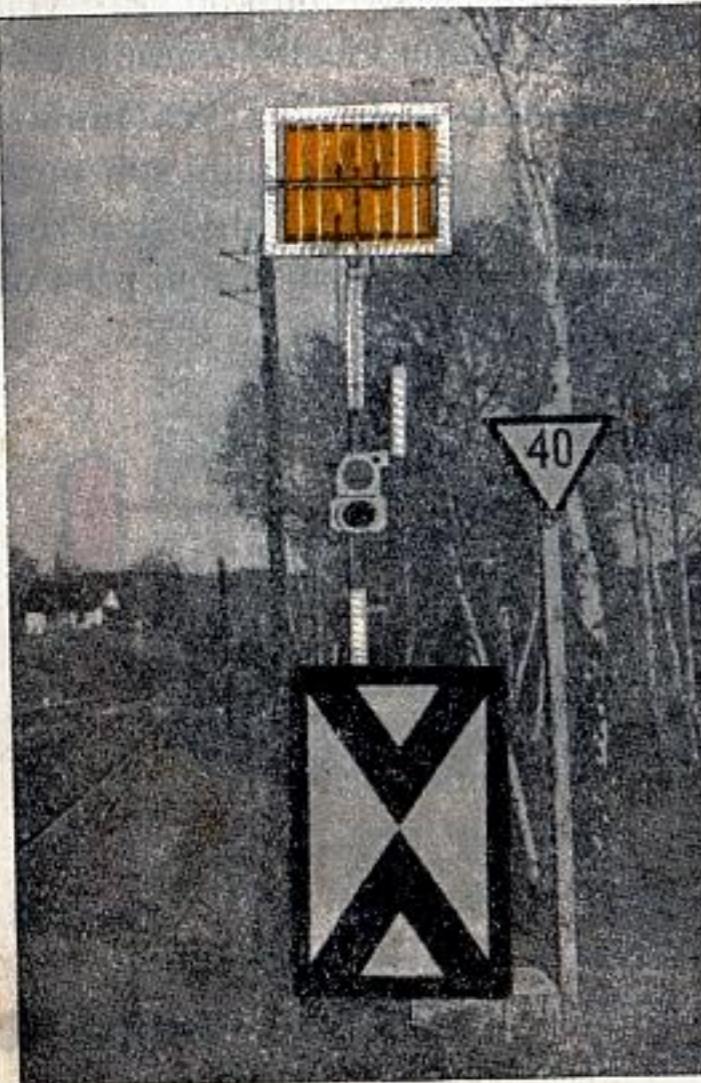
Sklonníky sú umiestnené na hranici medzi dvoma rôznymi sklonmi trate.



272

273

Z — 8 „Znamenie obmedzujúce rýchlosť“.



274

275

Biela, na vrchole postavená trojuholníková tabuľka s čiernym okrajom a s čierrou čísloučou, označujúcou rýchlosť. Tam, kde je nedostatok miesta, môže byť trojuholník vrcholom nahor.

Znamenie Z — 8 je neprenosné; za tmy sa neosvetluje. Zadná strana tabuľky je šedivá.

Znamenia Z — 8 sú postavené

- pri predzvestiach vchodových návestidel s jedným ramenom
 - pred stanicami,
 - pred odbočkami pre smer chodu, pri ktorom je odbočná výhybka prechodená po hrote odbočky,

b) pri vchodových návestidlách, závislých na výmenách, pred stanicami, v ktorých vlaky, vchodiace na rovnú koľaj, odchodia odbočkou (odsun osi, hlavná koľaj, prechod z dvojkoľajnej prevádzky v jednokoľajnú);

a upozorňujú na potrebné zmenšenie rýchlosťi za vchodu alebo odchodu.

276 Pokiaľ nie je treba určiť z miestnych dôvodov menšiu rýchlosť, používa sa v prípade čís. 275 a) 1. znamenie Z — 8 pre rýchlosť 40 km/h a v prípade čís. 275 a) 2. a b) znamenie Z — 8 pre rýchlosť 30 km/h.

Z — 9 „Pomaly“.

Lampa s bielym, za tmy osvetleným veľkým písmenom P v čiernom poli.



a) Táto lampa je umiestená na stožiare predzvesti ku vchodovému návestidlu nad upozorňovačom. 277

b) Znamenie Z — 9 upozorňuje vlakové mužstvo na ohľásenú mimoriadnosť a z nej vyplývajúce predpísané obmedzenie rýchlosťi.

Touto mimoriadnosťou treba rozumiť

- predvídané vypnutie zabezpečovacieho zariadenia, trvajúce dlhšie ako 24 hodín,
- predvídaný chod vlaku zo stanice po nesprávnej koľage pri výlukе traťovej koľaje.

c) Pokiaľ nebola pri zachovaní alebo učinení závislosti vchodového návestidla na výmenách Riaditeľstvom dovolená a vlakovému mužstvu oznamená iná rýchlosť pre chod smerom priamym, smie vlak prechodiť výmeny rýchlosťou najviac 30 km/h.

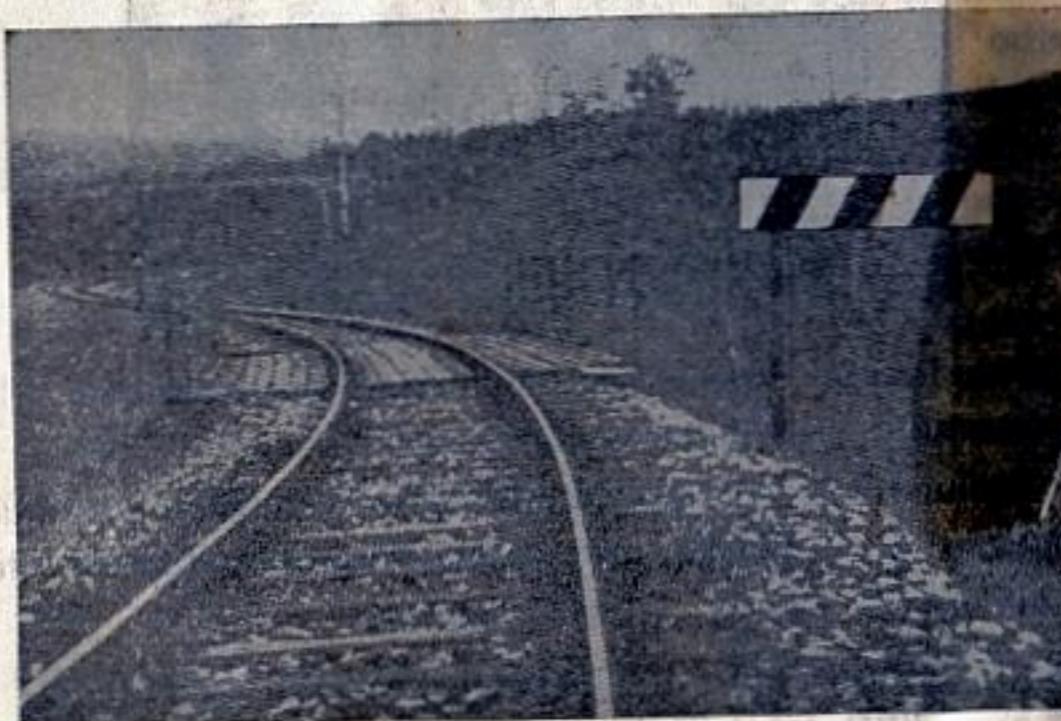
d) Ak bola ponechaná pri zachovaní alebo učinení závislosti vchodového návestidla na výmenách tiež závislosť stavädllového prístroja na staničnom (úpravnom) prístroji, netreba umiesťovať znamenie Z—9, keď prípadné zmeny v spôsobe zaistenia výmeny nevyžadujú obmedzenie chodovej rýchlosťi.

278 Znamenie Z—9 sa používa tiež

- a) od počiatku pracovného zásahu príslušnej traťovej stavebnej správy na odstránenie prekážok, z ktorých vzišla na dvojkolajnej trati nepredvídaná výluka traťovej koľaje,
- b) ak bola na dvojkolajnej trati zavedená dočasné jednokoľajná prevádzka.

Z—10 „Tabuľa pred zastávkou“.

Šikmo ku koľaji postavená ležatá biela tabuľa s troma čiernymi pruhmi.



279 Znamenie Z—10 upozorňuje rušňovodiča, že sa vlak blíži k osobnej zastávke.

Znamenie Z—10 sa postaví podľa rozhodnutia Riaditeľstva 280 len tam, kde to rozhľadové pomery nevyhnutne vyžadujú, napr. keď leží osobná zastávka v záreze a v oblúku, alebo na veľkom spáde a pod.

Postaví sa na hlavných tratiach na zábrzdnú vzdialenosť, na vedľajších (miestnych) tratiach 150 m pred začiatkom náspu pišťa.

Znamenie Z—10 sa za tmy neosvetľuje. Zadná strana je 281 šedivá.

Z—11 „Výstražné znamenie“.

Dlhé a krátke, nepravidelne súskupené, ostré zvuky na návestnej pišťalke alebo húkačke (pišfale).



Toto znamenie dáva pri chodoch vozíkov a drezín vedúci vozíka, pri chodoch motorových vozíkov a drezín vodič za spolu-zodpovednosť vedúceho vždy, keď to treba z dôvodov bezpečnostných, ako aj v prípadoch podľa čís. 205 e), i), k) až n) a podľa čís. 206; za chodu tunelom treba dávať toto znamenie nepretržite.

Z—12 „Označenie prekážok pre prácu snehového pluhu“.

Šikmé čierne kríže.

Tieto kríže sú upevnené na stĺpikoch, umiestených po strane na trati vo vzdialosti 5 až 10 m pred prekážkou a oznamujú miesto, pred ktorým sa musí krunier zdvihnuť a krídla stiahnuť.

Znamenie Z—12 sa postaví včas pred príchodom zimy.

Z—13 „Zdvihnite krunier a stiahnite krídla“.

Zdvihnutie práporka v smere svislom alebo dlhý zvuk na trúbke alebo pišfalke.

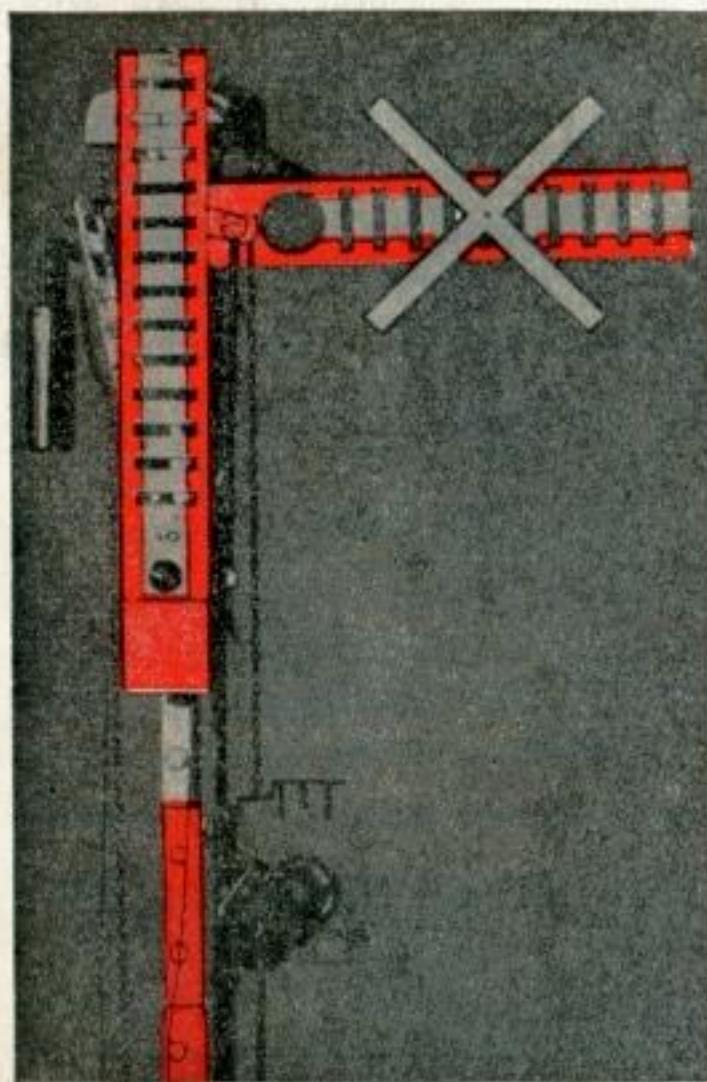
Z—14 „Spusťte krunier a rozťiahnite krídla“.

Vysunutie práporka v smere vodorovnom alebo dva dlhé zvuky na trúbke alebo pišfalke.

Znamenie Z—13 a Z—14 dáva za chodu a práce so snehom 284 vým pluhom sústavy Marin vodca pluhu na rušni.

Z — 15 „Znamenie neplatnosti“.

Ležatý biely kríž s čiernym okrajom.



284a Toto znamenie sa umiesti na neplatných návestidlách (viď čís. 165) tak, aby ramená kríža presahovaly čo najviac rameno mechanického návestidla, alebo aby horné ramená kríža presahovaly čo najviac terč mechanického návestidla alebo svietilňovú dosku svetelného návestidla.

Z — 16 „Lichobežníková tabuľka“.

Biely lichobežník s čiernym okrajom na stĺpiku pruhovanom šikmo čierne a biele.

284b Znamenie Z — 16 sa používa na vedľajších (miestnych) tratiach a označuje miesto pred stanicou bez vchodového návestidla, kde majú určité vlaky zastaviť podľa osobitného príkazu skôr, než vjedú do stanice.



Prílohy.

Prídel návestidiel

(okrem návestidiel, určených pre označenie začiatku a konca vlakov a rušňov).

	Musí mať pri výkone služby	na stanovišti, v pridelenom vozidle (obvode)			Poznámka
		pri sebe	za tmu	za dňa	
Výpravca vlakov	píšťalku 1 ručný návestný lampás s 1 žltým a troma bielymi sklami ¹⁾	dennú výpravku ¹⁾ , aspoň 1 ručný návestný lampás s jedným červeným skloom alebo lampás, do ktorého možno zasunúť červené sklo. Náhradné sklá portuk.			¹⁾ Vid číslo 228 a 229. ²⁾ Vid číslo 285.
Výhybkár	1 návestný praporok	píšťalku 1 ručný návestný lampás s 1 žltým a troma bielymi sklami ¹⁾	6 výbušiek ²⁾ 1 červený terč, 1 zelený terč, 1 žltý terč, 1 bielym vodorovným pruhom ³⁾	1 lampás len s jedným červeným skloom (tri steny sú zaclonené ⁴⁾) Náhradné sklá	³⁾ O návestnej trubke vid časť IX. ⁴⁾ Pre stanovište výhybkára v staniciach s ústredne stavanými (uzávorovanými) výmenami oboch zhlávi z jedného miestna treba určiť dvojhásobny počet návestných lampášov, terčov a výbušiek. ⁵⁾ Len na stanovištiach v blízkosti neprenosných návestidiel pre dávanie ručných návestí v prípade ich porúch. ⁶⁾ Miesto ručného návestného lampáša s jedným žltým a troma bielymi sklami malú v staniciach s neprenosnými návestidlami výhybkári, ktorí sú povinní pri nich dávať návest 8b—2 rúčy lampás s jedným žltým a dvoma bielymi sklami, upravený tak, aby proti žltému sklu bol reflektor. Tak isto upravený ručný lampás treba uložiť na vhodnom mieste (na stanovišti výhybkára, dozoru výhybického posunovača a pod.). V blízkosti neprenosných návestidiel v tých staniciach, kde je určený vzhľadom na miestne pomery pre dávanie návestí 8b—2 okrem výhybkára alebo miesto uhoľ iný staničný zamestnanec. Pretože sa lampás zapaluje len v prípade nebezpečenstva (krytie nebezpečenstva, ktoré je preto obava, že by mohol knôt stvrdnúť), treba používať jeho lampu občas v druhom lampáši. Obaj lampáše musia mať rovnaké rozmer v prípade rýchlej potreby môžu byť svietiaca lampa bezodkladne vsunutá do lampáša s červeným skloom.

Výhybkár	1 návestný praporok	píšťalku 1 ručný návestný lampás s 1 žltým a troma bielymi sklami ¹⁾	6 výbušiek ²⁾ 1 červený terč, 1 zelený terč, 1 žltý terč, 1 bielym vodorovným pruhom ³⁾	1 lampás len s jedným červeným skloom (tri steny sú zaclonené ⁴⁾) Náhradné sklá	⁵⁾ Len vedúci posunu.
Dozorca výhybiek	1 návestný praporok	píšťalku 1 ručný návestný lampás s jedným žltým a troma bielymi sklami ¹⁾	6 výbušiek ²⁾ 1 červený terč, 1 zelený terč, 1 žltý terč, 1 bielym vodorovným pruhom ³⁾	1 lampás len s jedným červeným skloom (tri steny sú zaclonené ⁴⁾) Náhradné sklá	⁶⁾ Len vedúci posunu.
Posunovač	1 návestný praporok	píšťalku návestná trubka ¹⁾	6 výbušiek ²⁾ 1 ručný návestný lampás so štyrmi bielymi sklami.	1 lampás len s jedným červeným skloom (tri steny sú zaclonené ⁴⁾) Náhradné sklá	⁷⁾ V prípade podla čísla 298 ceste jeden zelený terč s bielym vodorovným pruhom, a jeden ručný návesný lampás s jedným žltým a dvoma bielymi sklami, upravený tak, aby proti žltému sklu bol reflektor.
Strážník trate, Strážnik trate-závorár.	1 návestný praporok	píšťalku 1 ručný návestný lampás s jedným skloom, tak upravený, aby sa dalo biele, žlté a červené sklo podla potreby vymeniť.	6 výbušiek ²⁾ 1 ručný návestný lampás s jedným skloom, tak upravený, aby sa dalo biele, žlté a červené sklo podla potreby vymeniť.	1 lampás len s jedným červeným skloom (tri steny sú zaclonené ⁴⁾) Náhradné sklá	⁸⁾ V prípade podla čísla 298 ceste jeden zelený terč s bielym vodorovným pruhom, a jeden ručný návesný lampás s jedným žltým a dvoma bielymi sklami, upravený tak, aby proti žltému sklu bol reflektor.

Prídel návestidiel

(okrem návestidiel, určených pre označenie začiatku a konca vlakov a rušňov).

	Musí mať pri výkone služby		Poznámka	
	pri sebe	za dia		
Strážník trate- strážnik obchôdz- kár (hlásnice)	pištaľku 6 výbušiek			
Strážník trate- strážnik hradla (hlásnice)	1 návestný práporok	1 ručný návestný lampás s jedným sklom, tak upra- vny, aby sa dalo biele, žlté a čer- vené sklo podla potreby vymeniť. Náhradné sklá.	6 výbušiek ^{b)} 1 návestný terč zelený s bielym vodo- rovňom pru- hom a okrem toho na jedno- koľajnej trati 1, na dvojko- ľajnej trati 2 červené terče	^{b)} Na tratiach, kde bývalú časť hmyly, môže byť podla rozhodnutia Riaditeľ- stva prídel výbušiek primerač zvač- šený.
Vlakove- dúci	pištaľku návestnú trúbku 1 návestný práporok ^{a)}	1 ručný návestný lampás so štyrmi bielymi sklami ^{a)}	6 výbušiek 1 ručný terč zelený s bielym vodo- rovňom pru- hom a okrem toho na jedno- koľajnej trati 1, na dvojko- ľajnej trati 2 červené terče	^{a)} U vlakov osobnej dopravy v prídele- nom vozidle. ^{b)} Ak je určený na prehliadku cestovných listkov, má návestný práporok v príde- lenom vozidle (obvode).
Návešt- ník	pištaľku 1 návestný práporok ^{b)}	1 ručný návestný lampás so štyrmi bielymi sklami ^{b)}	6 výbušiek Náhradné sklá tiež do koncových lámp.	^{c)} Ak je určený na prehliadku cestovných listkov, má okrem toho náprsný lampás upra- vny zároček ako náprsný lampás. ^{d)} Len na tratiach so zjednodušenou do- pravnou službou.
Sprie- vodač vlakov	pištaľku návestnú trúbku ^{b)} 1 návestný práporok ^{b)}	1 ručný návestný lampás so štyrmi bielymi sklami ^{b)}		
Rušňo- vodič a motorvodič	pištaľku návestnú trúbku ^{b)} 1 návestný práporok ^{b)}	1 ručný návestný terč pre návesť 43, 1 návestný prá- porok ^{b)}	pištaľku ^{b)} 6 výbušiek 1 ručný čer- vený terč pre návesť 43, 1 návestný prá- porok ^{b)}	^{e)} Len na voziku a drezine. ^{f)} Tento lampás s potrebnými červenými sklami sa použije pre označenie začiat- ku a konca (návesť 45) na kole výdy, na voziku a drezine len pri súčasnom krytí pomocou lampášov podla pozn. 20.
Vedúci vozíka (dreziny, kolá)	pištaľku 6 výbušiek ^{b)} 1 návestný práporok	1 ručný návestný lampás so štyrmi bielymi sklami ^{b)}	1 červený terč ^{b)} 1 čierny prá- porok ^{b)}	^{g)} Len na voziku a drezine. ^{h)} Náhradné sklá tiež so štvormi sklami ^{b)} . Náhradné sklá.
Sprievod- ca vlažného alebo stude- ného rušňa	pištaľku 1 návestný práporok	1 ručný návestný lampás so štyrmi bielymi sklami ^{b)}	pištaľku	ⁱ⁾ Len na voziku. ^{j)} Len pri preprave výbušín. ^{k)} Na označenie vozíka (drezíny) a na kry- tie.
Trat- maister				^{l)} Riaditeľstvo zvýši prídel tam, kde to vyžadujú miestne pomerky.

285 Červený terč, predpísaný pre dopravnú úradovňu, treba opatrif podstavcom a skobou na zavesenie lampáša, zakiaľ nie je o upevnenie týchto návestných pomôcok postarané iným vhodným spôsobom.

286 Každá stanica musí mať stálu zálohu náhradných návestných pomôcok, primeranú počtu pridelených zamestnancov a miestnym pomerom a potrebám (viď tiež čís. 83), ktorá musí byť výpravcovi vlakov kedykoľvek ľahko a rýchlo pristupná.

287 Prídel návestných pomôcok staniciam dopravne neobsadeným, obsadeným zastávkam (nákladištiom) a staniciam na tratiach so zjednodušenou dopravnou službou stanoví Riaditeľstvo vzhľadom na miestne pomery, organizáciu služby, ako i na služobné povinnosti a potreby zamestnancov tam činných.

288 Čo do umiestenia návestných terčov výhybkára platia obdobne ustanovenia nasledujúceho čísla 289 c).

289 a) Strážnikom trate na odbočkách treba pridelif tie isté návestné pomôcky ako strážnikom hlásnic a hradiel, lenže dostanú vždy o tri výbušky viac.

Strážnik trate, ktorý vykonáva službu na odbočke a okrem obsluhy výmen a príslušného zabezpečovacieho zariadenia koná službu závorára, alebo dozerá na určitý traťový úsek, dostane však návestné pomôcky, určené pre strážnikov trate, a okrem toho 1 zelený terč s bielym vodorovným pruhom a tri výbušky a na jednokoľajných tratiach ešte 1 zelený terč.

b) Návestné pomôcky pre strážnikov trate dostanú tiež tí strážníci hlásnic (hradiel), ktorí obsluhujú závory.

c) Strážnici trate musia mať pri svojom stanovišti jeden terč červený; druhý červený terč sa umiesti na vonkajšej čelnej stene, žlté a zelené na vonkajšej postrannej stene strážneho domku, obrátené návestnou plochou ku stene.

d) Strážnik trate, ktorý má na určitom stanovišti očakávať mimoidúce vlaky, má stáť obrátený čelom k boku vlaku a drži v pripažení vztýčený návestný práporok, ak neotvára práve fažné

závory na priecestí (prechode), ktoré už vlak prešiel; ak ide vlak okolo neho pri obchodzke trate, stojí vedľa koľaje. Za tmy má strážnik trate rozžatý lampáš s bielym svetlom. Ak sa blíži vlak, otáča ho v ruke rovnomerne, nie príliš pomaly (kmitavé svetlo) tak dlho, až rušeň prejde; toto ustanovenie neplatí pre strážnikov trate na zastávkach, na hradlach (hlásničach) a na stavädlach. Výbušky, uložené v puzdre, musí mať strážnik trate pri sebe za tmy alebo zlého rozhľadu, vždy a za dobrého rozhľadu len vtedy, ak nie je stanovište, kde očakáva vlaky, v priamej blízkosti služobnej miestnosti alebo ak je cesta do služobnej miestnosti spojená s prekážkami.

e) Ak je služba strážnikov trate rozdelená na službu závorársku a obchodzársku a ak sú stanovištia závorárov od seba vzdialené viac ako 4 km, alebo ak nie týchto strážnikov vôbec a vzdialenosť staníc je väčšia ako 4 km, treba zriadif na trati jedno úložište návestných pomôcok, predpísaných pre závorára a obchodzárku.

Toto úložište treba umiestiť pokiaľ možno pri niektorom obývanom strážnom domku na trati. Uložené návestidlá, najmä lampáše a svietivo, udržuje a opatruje príslušný obchodzárka.

Všetky terče musia mať v súhlase s farbou príslušnej návesti 290 zafarbené krčky červeno, žlté s čiernymi okrajmi alebo zeleno. Návestná strana zeleného a červeného terča musí byť opatrená bielym, návestná strana žltého terča bielym a čiernym okrajom; zelený terč s bielym okrajom, určený pre návesť 8a-3, treba opatrif bielym vodorovným pruhom so šírkou okraja v strede terča; zelený krčok tohto terča musí mať uprostred biely prúžok. Zadné strany všetkých terčov sú šedivé. Pre zlepšenie trvanlivosti násad terčov treba ich natrief karbolínom.

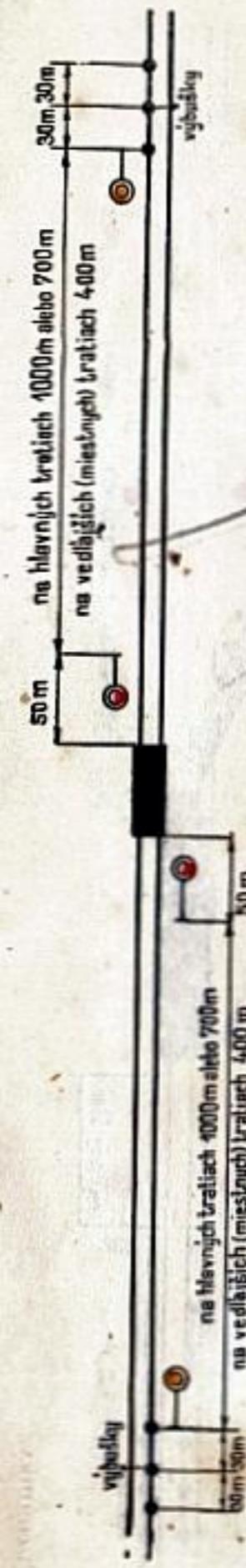
Menšie červené terče aspoň v rozmeroch dennej výpravky 291 smú sa používať len na označenie miesta, pri ktorom má vlak čelom zastaf so zreteľom na vlaky, s ktorými sa v stanici stretáva a len ak ide o vlak, ktorý má v stanici pravidelný pobyt, stanovený cestovným poriadkom.

292 U krátkych vlakov osobnej dopravy je dovolené, aby návestník, určený na prehliadku cestovných lístkov, si uložil výbušky a ručný lampáš so štyrmi bielymi sklami v služobnom vozni u vlakvedúceho vtedy, ak nemá vo svojom vozni (obvode) pre ich úschovu určenú skrinku na zamknutie; v prípade potreby odošle vlakvedúci urýchlene spomenuté návestné pomôcky návestníkovi prostredníctvom sprievodcov vlakov.

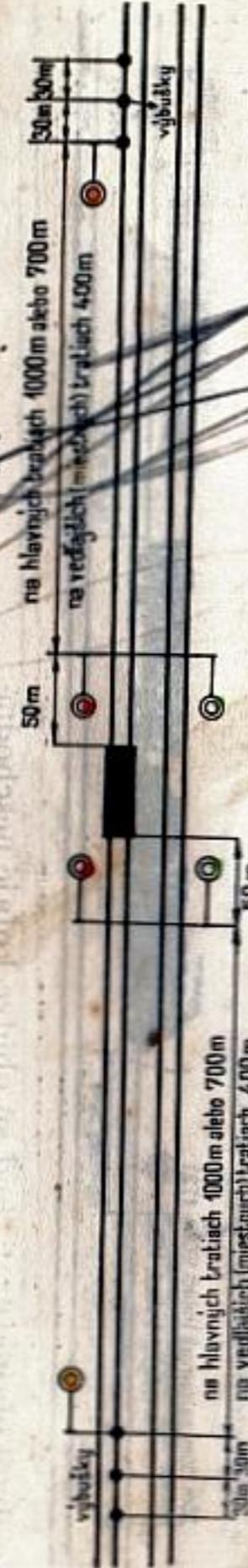
Krytie neschodného úseku koľaje.

[čls. 80a) a b), 83a) a b)]

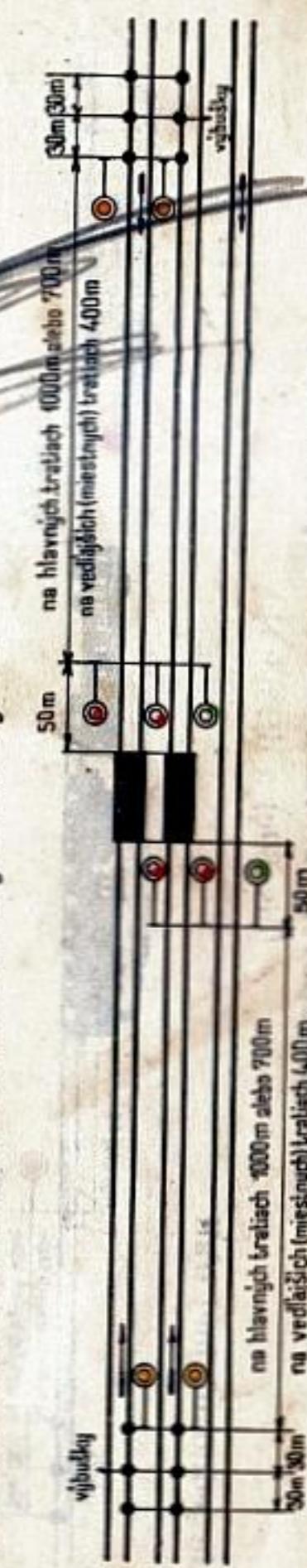
Na jednokoľajnej trati



Na dvojkoľajnej trati alebo na dvoch súbežnych tratiach jednokoľajných



Na dvojkoľajnej trati so súbežnou traťou jednokoľajnou



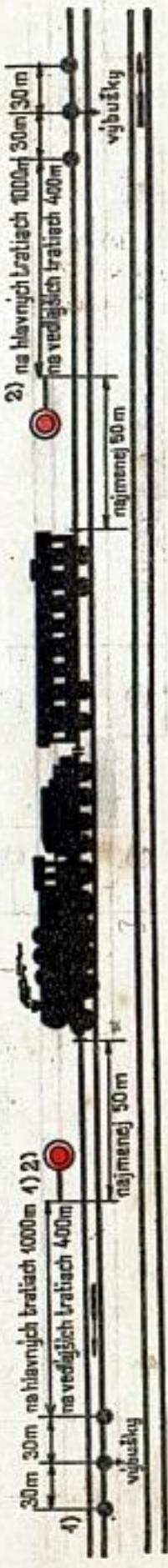
Krytie uviaznuvšieho vlaku alebo inej prekážky.

[čís. 80c) a d), 83c)]

Na jednokolajnej trati



Na dvojkolajnej trati, keď je jedna kolaj neschodná



Na dvojkolajnej trati, keď sú obidve kolaje neschodné



Poznámky:

1) Len ak treba podľa dopravných predpisov kryť i dopredu.

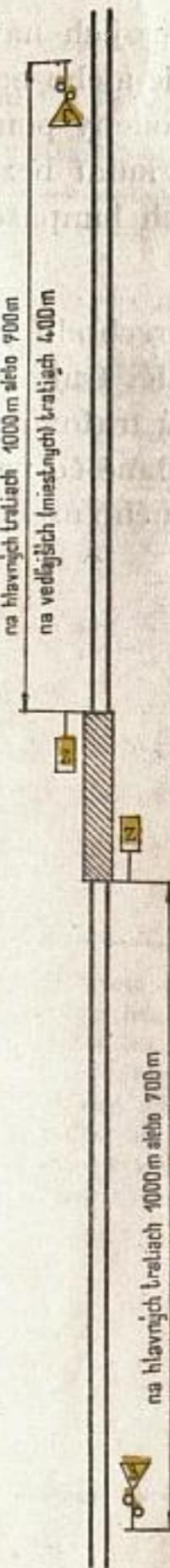
2) Ak nemá zamestnanec červený terč, dáva návesť „Stoj“ práporkom.

Vozík sa kryje s jednej strany vždy červeným terčom, na druhej strane dáva zamestnanec návesť „Stoj“ práporkom

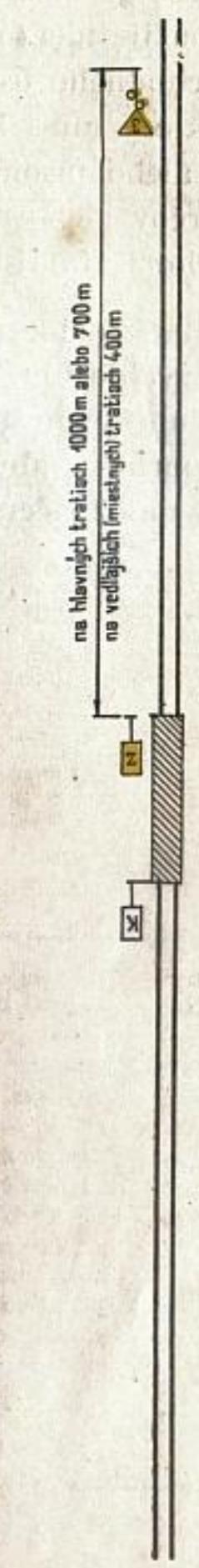
Oznámenie úseku kolaje, ktorý treba prechodiť zmenšenou rýchlosťou.

[Čís. 97 až 108.]

Na jednokolajnej trati



Na dvojkolajnej trati, keď je jedna kolaj porúchaná.



293 Ak potrebuje strážnik trate viac terčov, ako má pridelené, alebo ak použije niektorého zo svojich návestných lampášov na krytie neschodného úseku kolaje alebo na náhle označenie úseku kolaje, ktorý musí byť prechodený pomaly, je povinný hneď telefonicky alebo písomne si vyžiadať bezodkladné zaslanie potrebných terčov alebo náhradných lampášov z úložiska alebo od predstaveného traťmajstra.

Ak nastane náhle potreba prechodiť poškodený úsek kolaje zmenšenou rýchlosťou, sú strážníci trate a výpravca vlakov povinní hneď upovedomiť príslušnú traťovú stavebnú správu (traťmajstra) o poruche, aby boli dodané čo najskôr potrebné návestné pomôcky na označenie zmieneného úseku podľa čísla 97 až 108.

Ako sa majú zachovať zamestnanci pri návestidle, keď očakávajú vlak, a ako vlakové mužstvo, keď sa porúcha alebo keď sa výnimco neobsahuje hlavné návestidlo.

Další chod okolo návestidla je	Vlakové mužstvo			
	bolo upovedomené		nebolo upovedomené	
	podľa ustanovení čís. 168 d.			
	Aké návesti osobne dá a čo zariadi zamestnanec pri návestidle?	Ako sa zachová vlakové mužstvo?	Aké návesti osobne dá a čo zariadi zamestnanec pri návestidle?	Ako sa zachová vlakové mužstvo?
zakázaný	Zamestnanec sa nevyšiel k návestidlu; ak je však pôrušované návestidlo v polohe „Voľno“ alebo ak nemožno návestidlo za tmy osvetliť, treba bezodkladne splniť ustanovenia čís. 295b a 296.	Zastaví vlak pred návestidlom.	Zamestnanec sa nevyšiel k návestidlu; ak je však pôrušované návestidlo v polohe „Voľno“ alebo ak nemožno návestidlo za tmy osvetliť, treba bezodkladne splniť ustanovenia čís. 295b a 296.	Zastaví vlak pred návestidlom.
dovolený	Zamestnanec dáva návest 8 - a - 3 alebo 8 - b - 2 „Voľno“ tak dlho, až celý vlak prejde návestidlo, v prípadoch podľa čís. 295b a 296 po odstránení návesti 10 „Stoj“.	Ide okolo návestidla bez zastavenia len vtedy, keď dáva zamestnanec pri návestidle návest 8 - a - 3 alebo 8 - b - 2 „Voľno“.	Zamestnanec upovedomi vlakvedúceho a rušnovodiča pri vchodom návestidle písomne, pri ostatných hlavných návestidlach ústne, že ďalší chod je dovolený; v prípadoch podľa čís. 295b a 296 odstráni návest 10 „Stoj“.	Zastaví vlak pred návestidlom a pokračuje v chode okolo vchodom návestidla na písomný rozkaz, okolo ostatných hlavných návestidel na ústny rozkaz.

- 294 Uvedený postup platí i pre zriaďovacie návestidlá, ktoré ako miestne návestidlá platia aj pre vlaky (čís. 161 b).
- 295 a) Porúchané neprenosné návestidlá treba postaviť, ak je možné tak urobíť bez poškodenia, do základnej polohy, v ktorej musia byť za tmy osvetlené.
- b) Ak nemožno uviesť porúchané hlavné návestidlo do polohy „Stoj“, treba
- (¹) kryť koľaj návesou 10 „Stoj“ pred návestidlom,
 - (²) spustiť za tmy návestné lampy hlavného návestidla tak, aby na ňom bola náves 18 „Stoj“, alebo ak to nie je možné, zhasiť svetlá návestidla, a
 - (³) ponechať za dňa i za tmy predzvesť v polohe „Výstraha“.
- c) Keď nemožno uviesť do polohy „Posunovanie zakázané“ zriaďovacie návestidlo, ktoré ako miestne návestidlá platí i pre vlaky (čís. 161 b), uplatňuje sa ustanovenie odseku b (¹) a obdobne aj odseku b (²).
- 296 Ak nemožno za tmy osvetliť hlavné návestidlo, treba uplatniť ustanovenia predchádzajúcej tabuľky a okrem toho kryť koľaj pred týmto porúchaným návestidlom návesou 10 b) „Stoj“.
- 297 Ak nebolo vlakové mužstvo upovedomené
- A. o poruche predzvesti, ktorú nemožno uviesť do polohy „Výstraha“, a keď je vchod
- a) do stanice,
 - b) do hradlového (hlásnicového) oddielu zakázaný, treba položiť výbušky, a to
- v prípade a) pokiaľ možno pri predzvesti,
- v prípade b) pokiaľ možno 200 m pred oddielovým návestidlom, alebo keď to nie je možné, tak bližšie alebo až pred stanovišom strážnika hradla (hlásnice), ktorý je okrem toho povinný dávať ručnú náves „Stoj“ podľa čís. 85;

B. o poruche predzvesti

- a) vchodového návestidla, závislého na výmenách,
b) odchodového návestidla,
ktoré nemožno uviesť do polohy „Výstraha“ a keď je vchod vlaku do stanice alebo odchod prechodiaceho vlaku dovolený obočkou, treba dávať ručnú náves 9a-3 (9 b)
- v prípade a) pokiaľ možno pri predzvesti, vždy však aspoň 200 m pred vchodovým návestidlom,
- v prípade b) prechodiacemu vlaku na vchodovej strane stanice;

C. o poruche predzvesti

- a) vchodového návestidla, závislého na výmenách, v tom prípade, keď ide len o zrušenie závislosti podľa čísla 123-II., musí sa ponechať predzvesť v základnej polohe [čís. 168 a) a b)] a dávať vlaku za vchodu obočkou ručnú náves 9a-3 (9 b) aspoň 200 m pred vchodovým návestidlom;
- b) odchodového návestidla v prípade a za predpokladov podľa a), treba dávať prechodiacemu vlaku náves 9a-3 (9 b) na vchodovej strane stanice.

Na tratiach s telefonmi smie výpravca vlakov nariadiť strážnikovi trate, ktorého stanovište nie je vzdialé od návestidla zpravidla viac ako 50 m, aby dal ručné návesti pri porúchanom vchodovom návestidle a aby položil výbušky pri predzvesti alebo aby tam dával náves 9 „Pomaly“ podľa čís. 297 B. Rozkaz musí byť daný pre každý vlak osobitne. Strážnikov trate, ktorých možno touto úlohou poveriť, treba určiť v dohode s príslušnou trnavou stavebnou správou a uviesť ich v staničnom poriadku (č. 2).

4. príloha.

Ako sa zachová vlakové mužstvo, keď spozoruje návesť „Stoj“ alebo keď vybuchnú výbušky.

- 299 Ak spozoruje ktokoľvek z vlakového mužstva ručnú návesť „Stoj“ 10a-3 alebo 10b-2, dávanú na trati, zo stanice alebo z vlaku, alebo keď vybuchne výbuška, urobí neodkladne všetky opatrenia, aby bol vlak čo najskôr zastavený. Sprievodcovia vlakov okrem toho opakujú návesť „Stoj“.
- 300 Ak ide o návesť „Stoj“ hlavného návestidla alebo o návesti „Stoj“ 10a-1, 10a-2 alebo 10b-1, musí vlakové mužstvo urobiť včas všetky opatrenia, aby mohlo zastaviť vlak ešte pred návestidlom. Aby návestidlo nebolo prejdené, musí rušňovodič upraviť rýchlosť vlaku, ak treba za súčinnosti sprievodcov. Sprievodcovia vlakov dávajú však návesť „Stoj“ len vtedy, ak je nebezpečenstvo, že by návestidlo bolo prejdené a nečakajú s obsluhou bfzd, až dá rušňovodič návesť 49 a) alebo 49 b).
- 301 Ak dal návesť 10 „Stoj“ prítomný zamestnanec, nech sa ho vlakvedúci opýta, prečo návesť „Stoj“ dal; ďalší chod smie potom nariadiť len po ústnej zpráve zamestnancovej, že chod je bez závady možný.
- 302 Ak zastal vlak pred viditeľnou návesťou 10 „Stoj“ a keď nie je pri nej zamestnanec, musí vlakvedúci hned vyslať sprievodcu k najbližšiemu strážnikovi trate, aby sa opýtal, prečo bola návesť daná.
- 303 a) Ak bol vlak zastavený výbuchom výbušiek bez viditeľnej návesti „Stoj“ a niet viditeľnej prekážky, nech vyšle vlakvedúci sprievodcu, opatreného návestnými pomôckami, pred vlakom až k najbližšiemu strážnikovi trate, aby sa opýtal, prečo boli výbušky položené. Vlak ide za ním tak opatrne, aby mohol každú chvíľu zastať. Až keď sa zistí, že nie je ďalší chod ohrozený, smie vlak ísť rýchlosťou podľa cestovného poriadku.
b) Ak vybuchnú výbušky za okolnosti podľa ustanovenia čís. 86d) a keď zastal vlak ešte pred vchodovým návestidlom, smie

pokračovať v chode podľa ustanovení predchádzajúceho odseku a) až po vchodové návestidlo a vyčká bez ohľadu, ako návestidlo ukazuje práve tak ako keď toto návestidlo prešiel, zprávu zo stanice o dovolenom ďalšom chode. Okrem toho vyšle vlakvedúci zamestnanca do stanice pre bližšie zistenie stavu veci. Ak ide za týchto okolností o návestidlo oddielové, postupuje sa rovnako až na to, že vlakvedúci zistí stav na mieste dotazom u strážnika hradla (hlásnice).

Kto musí znáť návestné predpisy.

Zamestnanci, ktorí

- a) vykonávali službu výpravcu vlakov, telegrafistu, výhybkára, (Úvod 7), nádražného, vedúceho posunu, posunovača, sprievodcu vlakov (Úvod 6), strojmastra, rušňovodiča, rušňového kuriča, tramatajstra, mostmajstra, návestného maistra, náv. zámočníka, telegrafného dozorca, strážnika trate (Úvod 8), dlelmajstra, vedúceho vozíkov a úpravcu trate,

- b) dozerajú na službu dopravnú, zabezpečovaciu, dorozumevaciu, stavebnú, udržovaciu, vozebnú a dielenskú, počítajúc do toho aj cvičných a vyšetrováciach ūradníkov.

Ostatní zamestnanci musia si osvojiť znalosť všetkých návestí (znamení) a ustanovenia čísel 1 až 30; okrem toho inšia ovládať:

	ustanovenia čísel
stanicný pomocník	73 až 75, 78, 79, 80b, c, h, g, 81, 82, 83a., b, 85 až 88, 93, 95, 96
čistič vozňov, lampár	31 až 35, 38, 39, 42, 49 až 53, 55, 61, 62, 65
zamestnanec poverený technickou prehľadkou vozíkov, mastič voz- ňov	73 až 75, 78, 79, 80b, c, f, g, 81, 82, 85 až 88, 95, 96
sklaďník	
tranzitér, brutista	
zapisovač vozňov	

3. a 5. prílohu

	ustanovenia čísel
stanicný pomocník	183 až 188, 191 až 194, 196, 197, 203, 204
čistič vozňov, lampár	
zamestnanec poverený technickou prehľadkou vozíkov, mastič voz- ňov	183 až 188, 191, 192
sklaďník	
tranzitér, brutista	183 až 188, 191, 192, 203, 204
zapisovač vozňov	205e, h, 206, až 210, 223 až 225