Ročník 1937. 447

Sbírka zákonů a nařízení
státu československého.

Částka 15. Vydána dne 25. března 1937.
Cena: Kč 8·80.

Obsah: **40.** Nařízení, kterým se uvádí ve vnitrostátní účinnost řád plavební policie, platný v části Dunaje mezi Ulmem a Brailou a v jeho zmezinárodněné síti.

40.

Vládní nařízení ze dne 29. ledna 1937,

kterým se uvádí ve vnitrostátní účinnost řád plavební policie, platný v části Dunaje mezi Ulmem a Brailou a v jeho zmezinárodněné síti.

Vláda republiky československé nařizuje podle § 2 zákona ze dne 11. dubna 1935, č. 74 Sb. z. a n., o provádění mezinárodních plavebních úmluv týkajících se Dunaje a Labe:

§ 1.

Řád plavební policie, platný v části Dunaje mezi Ulmem a Brailou a v jeho zmezinárodněné síti, i s přílohou ze dne 6. listopadu 1926, se všemi změnami a doplňky, na nichž se usnesla Mezinárodní komise dunajská, má v připojeném znění na československém státním území po dobu své mezinárodní účinnosti též účinnost vnitrostátní.

§ 2.

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem vyhlášení; provede je ministr veřejných prací a ministr průmyslu, obchodu a živností.

Dr. **Hodža** v. r.

Dr. **Krofta** v. r.	Dr. **Zadina** v. r.
Dr. **Černý** v. r.	**Machník** v. r.
Dr. **Kalfus** v. r.	Ing. **Nečas** v. r.
Dr. **Franke** v. r.	Dr. **Czech** v. r.
Dr. **Dérer** v. r.	**Tučný** v. r.
Najman v. r.	Dr. **Šrámek** v. r.
Ing. **Dostálek** v. r.	Dr. **Spina** v. r.

Zajíček v. r.

Příloha k vládnímu nařízení č. 40/1937 Sb. z. a n.

Řád plavební policie,

platný v části Dunaje mezi Ulmem a Brailou a v jeho zmezinárodněné síti.

Mezinárodní komise dunajská, provádějíc čl. XXIV Úmluvy stanovící definitivní Dunajský Statut, kterým jí bylo uloženo vypracovati plavební a policejní řád, jehož prováděním — s výhradou dozorčího práva přiznaného mezinárodní komisi čl. XXVII až XXX a se zřetelem na ustanovení čl. XXXI této Úmluvy — jsou pověřeny pobřežní státy oné části Dunaje a jeho říční sítě, spadající do její působnosti, a prozkoumavši návrhy, které jí k tomu cíli podaly pobřežní státy, usnáší se takto:

Všeobecná ustanovení.

Čl. 1.

Rozsah platnosti řádů upravujících plavbu.

V zájmu zachování bezpečnosti provozu plavby a pořádku na řece upravuje se ustanoveními tohoto řádu plavba na části Dunaje mezi Ulmem a Brailou, jakož i na splavných cestách, tvořících s touto částí Dunaje plavební síť prohlášenou za mezinárodní, aniž by se tím činila újma předpisům, vydávaným pobřežními státy a obsahujícím zvláštní řády o používání přístavů a břehů a o policii přístavní a pobřežní.

Čl. 2.

Lodi podrobené tomuto řádu.

Ustanovením tohoto řádu jsou bez rozlišování vlajky podrobeny lodi všech druhů, plovoucí závody a zařízení, vory a vleky dříví,

které se nacházejí nebo plují na Dunaji a jeho zmezinárodněné síti.

Čl. 3.

Pravomoc úřadů pověřených plavební policií a povinnosti plavců.

Kapitáni, kormidelníci nebo vůdci lodí, plovoucích závodů a zařízení, nebo vrátní vorů a vleků dříví musí poslouchati rozkazů, které jsou jim dány úřady pobřežních států pověřenými plavební policií za účelem provádění ustanovení tohoto řádu a v jejich mezích.

Tyto úřady jsou oprávněny provésti kdykoli v mezích své územní příslušnosti veškerá šetření, aby se přesvědčily o provádění ustanovení tohoto řádu.

Kapitáni, kormidelníci neb vůdci jsou za tím účelem povinni poskytnouti jmenovaným úřadům veškerou potřebnou pomoc.

Čl. 4.

Povinnosti plavců.

Kapitáni, kormidelníci neb vůdci jsou povinni oznámiti na vyzvání úřadů pověřených plavební policií svá jména a předložiti všechny úřední doklady, které by byly od nich požadovány, aby prokázali správnost svých údajů, nebo ke zjištění osobní totožnosti jejich nebo lodní posádky.

Čl. 5.

Výslechy a svědecké výpovědi.

Kapitáni, kormidelníci neb vůdci nesmějí při provádění tohoto řádu odmítnouti ani za sebe, ani za posádku podrobiti se výslechu nebo svědecké výpovědi.

ODDÍL I.

Výrazy, jichž se používá v tomto řádu.

Čl. 6.

Výrazy, jichž se užívá ve znění tohoto řádu, mají vždy tento význam:

Lodi: všeobecně a bez rozdílu druhu všeliké lodi, jako: námořní lodi (námořní plavidla) na rozdíl od lodí vnitrozemské plavby (říční lodi); parníky na rozdíl od lodí plachetních (plachetnic); lodi osobní, nákladní lodi parní neb motorové (nákladní čluny samohybné), vlečné lodi (remorkéry), nákladní čluny, yachty parní neb plachetní, lodi poháněné vesly (veslice), rybářské lodi, klouzavé čluny atd.

Výraz parník, je-li ho použito bez označení, zda jde o parník plující samotně nebo o parník dopravující vlek, zahrnuje v sobě vždy oba případy.

Malé lodi: lodi neb lodice s jakýmkoliv pohonem, jejichž výtlak při největším přípustném ponoru*) se rovná 20 metrickým tunám nebo jest menší.

Lodi nebo malé lodi, vybavené jinými mechanickými prostředky hnacími než parními stroji a mající zdroj hnací síly na palubě, považují se při výkladu ustanovení tohoto řádu za parníky.

Totéž platí o hydroplánech, pokud plují na řece.

Plovoucí závody: všechny plovoucí stavby, sloužící k zařízení lázní nebo k jakýmkoliv živnostem (mlýny atd.), výtonidla (doky), hangary a plovoucí mosty, přístavní a jiné můstky, lanové a kyvadlové přívozy atd.

Plovoucí zařízení: všechny plovoucí stavby, na kterých jsou umístěny mechanické přístroje, jako bagry, elevátory, plovoucí jeřáby, čerpadla, beranidla atd.

Vory: vlastní vory (plti) nebo prameny dříví, pevně spojené či nikoliv.

Vleky: skupiny utvořené z jedné nebo více vlečných lodí a z jednotek (lodí, plovoucích závodů neb zařízení, vorů neb pramenů dříví) vlečených buď po boku anebo v závěsu v řadě neb v řadách za sebou, anebo v řadě neb v řadách po boku svázaných.

Čl. 7.

Kapitáni, kormidelníci (vůdci), vrátní vorů.

Výrazy: kapitáni, kormidelníci (vůdci), vrátní vorů bez ohledu na tituly, kterých mohou používati v různých loďstvech, znamenají:

Kapitáni jsou osoby, které velí a obstarávají vedení na lodích plachetních a parních neb jim na roveň kladených;

kormidelníci (vůdci) jsou zejména osoby, které velí a obstarávají vedení na malých plachetnicích a parnících neb jim na roveň kladených, jakož i na lodích poháněných vesly a na lodích, které nemajíce plachet ani jiných mechanických prostředků hnacích, pohybují se obyčejně na řece jen ve vleku jiných lodí;

vrátní vorů jsou osoby, kterým je svěřeno vedení vorů nebo pramenů dříví.

*) Výraz „ponor“, vyskytující se v téže větě jako výraz „loď“, pokud tato vleče, vztahuje se na onu loď, která má největší ponor.

Čl. 8.

Ustanovení o malých lodích.

Kde není zvláštních ustanovení vztahujících se na malé lodi, platí o nich ustanovení o lodích vůbec.

Čl. 9.

Kladení plovoucích závodů a zařízení na roveň lodím.

Při provádění ustanovení oddílů II, III, IV a V tohoto řádu jest klásti plovoucí závody a zařízení, plující neb stojící na řece mimo přístavy, na roveň tomu druhu lodí, do kterého by mohly býti zařazeny podle svého výtlaku anebo podle způsobu pohonu; není-li o nich zvláštních ustanovení, platí o nich stejnou měrou ustanovení pro lodi vůbec.

ODDÍL II.

Ustanovení platná pro lodi všech druhů.

HLAVA I.

Rozeznávací a jiné značky. — Manévrovací přístroje. — Signalisační prostředky.

Čl. 10.

Značky totožnosti.

Pro povšechné zjištění totožnosti musí míti lodi na vnější straně boků označení svého jména, číslo anebo rozlišovací značku. Tyto značky musí býti s obou stran snadno viditelny.

Čl. 11.

Stupnice ponoru.

Každá loď, jejíž ponor může přesahovati 0·60 m, musí býti opatřena stupnicemi ponoru.

Tyto stupnice musí býti zařízeny v páru, a to buď na bocích lodi vpředu a vzadu, nebo na předním a na zadním vazu, a to tak, aby kdykoli bylo lze na jedné z nich zjistiti ponor nejspodnější části lodi.

Základ, od něhož počíná dělení těchto stupnic, musí býti patrný z některé úřední listiny lodi.

Čl. 12.

Omezení nákladu.

Vodoryska největšího ponoru, stanovená v některé úřední listině lodní, musí býti jasně vyznačena na bocích přibližně v polovině délky lodi; loď nesmí býti zatížena nad tuto mez.

Každá značka této vodorysky ponoru musí sestávati z kružnice o vnějším průměru 15 cm a z vodorovné, středem kružnice vedené čáry, 25 cm dlouhé a 2 cm široké. Spodní okraj této čáry musí se krýti s vodoryskou největšího ponoru a musí býti na trupu lodi buď vyražen nebo vyryt.

Čl. 13.

Nejvýše přípustný počet cestujících.

Na lodích určených výslovně k dopravě cestujících musí býti uvnitř lodi nápadným způsobem vyznačen největší počet cestujících, jež loď podle údajů svých úředních listin smí naloditi; počet cestujících na lodi nesmí nikdy přesahovati mez takto určenou.

Čl. 14.

Manévrovací přístroje a záchranná zařízení.

Lodi musí míti manévrovací přístroje a záchranná zařízení, vyznačená ve svých úředních listinách.

Čl. 15.

Prostředky k optickému signalisování.

Každá loď musí býti opatřena dostatečným počtem vlajek, balonů a svítilen, aby mohla dávati ve dne a v noci signály předepsané tímto řádem.

Vlajky upotřebené k těmto signálům mají býti svěžích barev a měřiti aspoň 1 m zdélí a 70 cm zšíří.

Čl. 16.

Značky pro lodi souměrného tvaru.

K označení směru pohybu plujících lodí, u nichž pro jejich souměrnost nelze rozeznati příď od zádi, musí býti tyto lodi opatřeny kruhovitým terčem o průměru nejméně 60 cm, s vodorovnými červenými a bílými pruhy, kterýžto terč jest pravidelně umístiti v podélné ose lodi a to na nejzazším konci ve směru pohybu.

Čl. 17.

Označení vlečných lodí.

Parníky, vlekou-li jiné jednotky, musejí míti na vrcholu stěžně modrou vlajku obdélníkového tvaru.

Čl. 18.

Prostředky zvukové signalisace.

Všechny parníky jest opatřiti buď parní

píšťalou anebo sirénou dostatečně zvučnou a tak umístěnou, aby její zvuk nebyl tlumen žádnou překážkou. Vyjímaje malé parníky, jest parníky opatřiti také dostatečně silným zvonem.

Všechny lodi plachetní, kromě malých, jest opatřiti zvonem jakož i houkačkou, rohem nebo trubkou.

Všechny jiné lodi, mají-li dávati zvukové signály, užívají rohu, trubky anebo lidského hlasu.

Zvukové signály musí býti jasně rozeznatelné.

„Krátkým zvukem" jest rozuměti zvuk trvající jednu až dvě vteřiny, „táhlým zvukem" jest rozuměti zvuk trvající čtyři až šest vteřin.

Přestávky, jež dělí zvuky za sebou jdoucí, mají trvati jednu až dvě vteřiny.

HLAVA II.

Všeobecná pravidla o plavbě na toku.

Čl. 19.

Ostražitost za plavby neb za klidu.

Každý kapitán nebo kormidelník jakékoliv lodi plující neb na vodě ležící jest povinen bdíti nad tím, aby nebyly činěny ani překážky plavbě, ani škody jiným lodím, plovoucím závodům nebo zařízením, vorům nebo vlekům dříví na řece plujícím anebo ležícím.

Se stejnou péčí musí bdíti nad bezpečností své lodi a hlavně nad tím, aby kotvy, úvazy, signální prostředky a všecky přístroje a výstroj lodní, jež mají zajišťovati manévr a bezpečnost lodi, byly vždycky připraveny k okamžitému použití.

Aby byli stále poučeni o plavebních poměrech na jednotlivých úsecích toku, jsou kapitáni a kormidelníci povinni nejen všímati si denních plavebních vyhlášek, ale i sami musí zkoumati měnící se podmínky splavnosti řeky, neboť údaje obsažené ve výše zmíněných vyhláškách vydávají úřady zemí, jimiž se projíždí, jen za účelem upozornění.

Čl. 20.

Ponor.

Kapitánům neb kormidelníkům přísluší upravovati v příhodný čas ponor jejich lodí podle hloubkových poměrů na brodech neb mělčinách, přes které jest jim plouti, tak, aby předešli hrozícímu uváznutí.

Čl. 21.

Místa, kde parníky musí zmenšiti rychlost.

Plují-li parníky anebo jim na roveň kladené lodi přístavem neb v blízkosti kotviště, kde leží jiné lodi, plovoucí závody neb zařízení, vory nebo vleky dříví, musí v zájmu zamezení škod včas a vhodnou měrou zmenšiti rychlost a v případě potřeby i hnací stroj zcela zastaviti, mohou-li ovšem tak učiniti bez nebezpečí pro sebe neb jednotky, jež vlekou.

Stejná povinnost jim přísluší, plují-li v blízkosti na řece plovoucích vleků, lodí bez paluby, vorů, bárek anebo lodic plně naložených a všech jiných lodí aneb konečně poblíž lodí uváznuvších nebo ztroskotaných.

Čl. 22.

Projíždění zatáčkami a úžinami.

V úžinách, zjevných zatáčkách plavební dráhy a vůbec na místech, kde není rozhledu na dostatečnou vzdálenost, nesmí se lodi příliš přiblížiti lodím, které jsou před nimi.

Čl. 23.

Projíždění pevnými mosty.

Je-li smluvenými znaky vyznačeno, že projíždění pod mostem jest dovoleno jen určitými otvory, smějí lodi pod mostem projížděti toliko otvory, které jsou označeny těmito znaky.

Udržování ohňů.

Při plavbě pod mosty má býti udržování ohňů v kotlích tak zařízeno, aby bylo zabráněno přílišnému kouření.

Čl. 24.

Projíždění lodními mosty.

Při projíždění lodními mosty musí lodi včas zmírniti svou rychlost a použíti jen síly, které jest zapotřebí k plavbě a k bezpečnému řízení.

Kromě toho jsou povinny dříve, než se přiblíží na malou vzdálenost k lodnímu mostu, oznámiti své přiblížení táhlým zvukem na parní píšťalu nebo sirénu a upraviti svou rychlost tak, aby nevpluly do plavebního otvoru mostu dříve, dokud jim signály na mostě neoznačí, že plavební otvor je volný.

Čl. 25.

Plavba samotíží.

Zakazuje se plavba samotíží skupinám o více než dvou lodích uvázaných k sobě boky.

Jest zakázána plavba samotíží v poloze napříč proudnicí.

Čl. 26.

Rozeznávací značky lodí plujících samotíží.

Lodi plující samotíží musejí nésti za dne na žerdi viditelně připevněný černý balon o průměru alespoň 60 cm a 1 m pod ním obdélníkovou vlajku jakékoliv barvy.

Místa, kde jest zakázáno vléci kotvu nebo řetěz.

Lodi nesmějí vléci kotvu nebo řetěz na místech řeky, kde jsou ponořeny telegrafické či jiné kabely nebo potrubí; místa taková jsou označena na souši poblíž břehů postavenými sloupy s obrácenými kotvami.

Vleky.

Čl. 27.

Vlečení lodí, plovoucích závodů nebo zařízení, vorů nebo vleků dříví, musí býti prováděno jednou, anebo je-li toho zapotřebí i více vlečnými loďmi dostatečné síly, aby bylo zajištěno vlečení a všechny potřebné manévry.

Je-li více lodí použito k vlečení, přísluší řízení vleku kapitánovi oné lodi, která jest bezprostředně před vlečenými jednotkami; tento kapitán musí při svých manévrech dbáti o bezpečnost vlečených jednotek a o udržování plavebního pořádku mezi loďmi, z nichž vlek sestává.

Čl. 28.

Jestliže vlečené lodi, plovoucí závody neb zařízení, vory neb vleky dříví se na nějakém místě toku uvazují ke břehu aneb zakotvují, nesmí je vlečná loď opustiti, pokud neuvolnily plavební dráhu.

Čl. 29.

Plavba lodí ve stejné výši.

Zakazuje se, aby dvě nebo více lodí nebo vleků plulo ve stejné výši kromě případu a po dobu, kdy jedna z těchto lodí nebo jeden z vleků musí předjeti druhé.

Čl. 30.

Pořádání závodů (regat) a slavností na řece.

K pořádání závodů (regat) a slavností na řece jest potřebí předchozího povolení úřadů pověřených plavební policií.

Čl. 31.

Hrázky a pevné sítě.

Zřizovati hrázky a pevné sítě pro rybolov v plavební dráze jest zakázáno.

Čl. 32.

Zneužití signálního zařízení.

Parníkům a jim na roveň kladeným lodím, plujícím na dohled jiných lodí nebo vorů, jest zakázáno užívati píšťal nebo sirén a dávati optické neb zvukové signály k jinému účelu anebo v jiném významu, než jest stanoveno tímto řádem, leč by dávaly poplašný signál v případě vážného nebezpečí.

Čl. 33.

Vyhazování přítěže, popele, mouru atd.

Lodi smějí vyhazovati popel, mour nebo jiné podobné hmoty jen za plavby, a to na místech vzdálených od břehu nejméně 20 m a kde jest hloubka větší 2 m.

Přítěž smějí vyhazovati jen na místech, která byla k tomu příslušnými úřady zvlášť určena.

Čl. 34.

Povinnost hlásiti pro plavbu důležitá pozorování učiněná cestou.

Kapitáni nebo kormidelníci lodí jsou povinni oznámiti orgánům plavební policie buď v prvním přístavu, kde zastaví, nebo za plavby, potkají-li je, všechna pozorování, jež jim bylo možno učiniti a jež se vztahují na změnu ve vytváření se plavební dráhy a na přemístění vytyčovacích a směrových znaků aneb signálů, jakož i všeliká pozorování týkající se plavby a zejména uváznutí nebo ztroskotání.

Výslovně jsou povinni oznámiti nejbližšímu místnímu úřadu každé uváznutí nebo ztroskotání, kterým by mohla býti zatarasena plavební dráha anebo býti uvedeny v nebezpečí lidské životy.

Čl. 35.

Všeobecné závazky.

Žádný předpis tohoto řádu neosvobozuje kapitána nebo jeho posádku od následků jakékoliv nedbalosti při označování lodi předepsanými světly, při provádění signálů, při strážné službě a vůbec při všech opatřeních, jichž vyžaduje obvyklá zkušenost říčního lod-

níka a zvláštní okolnosti, ve kterých se loď nachází.

HLAVA III.

Pravidla, jichž jest dbáti při setkávání.

Čl. 36.

Plachetnice nebo parníky.

Při provádění předpisů této hlavy budiž každá loď, která pluje plachtou a nikoli parním strojem (nebo motorem) považována za plachetní loď a každá loď, která jest poháněna parou, byť by měla plachty či nikoliv, budiž považována za parník.

Loď plující.

Ve smyslu následujících pravidel loď pluje nebo je v pohybu, když není ani zakotvena ani uvázlá ani uvázána ke břehu.

Čl. 37.

Zvukové signály při setkávání.

Jsou-li lodi na dohled jedna druhé, tu parník, který pluje a je oprávněn nebo povinen podle předpisů tohoto řádu měniti svůj směr, musí oznámiti tuto změnu signály na svoji píšťalu nebo sirénu, a to:

Jedním krátkým zvukem, aby označil: „Jedu napravo".

Dvěma krátkými zvuky, aby označil: „Jedu nalevo".

Třemi krátkými zvuky, aby označil: „Jedu na zad", aneb aby označil: „Mám v úmyslu stočiti se přídí proti proudu anebo přídí po proudu."

Loď, která dala jeden z těchto signálů, jest povinna zaříditi podle něho svůj manévr.

Aby lodi upoutaly na sebe pozornost jiných lodí nebo vorů, plujících po řece, dají jeden táhlý zvuk.

Čl. 38.

Optické signály při setkávání.

Optické signály, o nichž jest zmínka v čl. 49, provádějí se takto:

ve dne máváním tmavomodrou vlajkou na pravém boku, a

v noci na témže boku řadou záblesků bílého světla pomocí vhodně upravené lampy.

Záblesky musí trvati asi jednu vteřinu a musí býti od sebe odděleny úplným zatemněním světla téhož trvání. Musí býti viditelny nejméně na vzdálenost 1·5 km a to pouze ve směru k lodi, s níž se má setkati.

Byly-li tyto optické signály jednou dány, musí býti ve dne i v noci bez přerušení udržovány, dokud míjení není ukončeno, vyjímajíc případy předvídané v čl. 48, odst. 4 a 6.

Čl. 39.

Zákaz křížiti cestu jiné lodi nebo voru.

Žádná loď, ať již pluje nebo se připravuje k odplutí z kotviště, nesmí křížiti cestu jiné lodi nebo voru, kdyby tím překážela jejich plavbě.

Lodi mají se vůbec vystříhati plavby napříč řekou a otáčení proti nebo po proudu před jinými loďmi plujícími proti nebo po proudu, leda že by jim bylo naprosto nemožno činiti jinak.

Tohoto předpisu musí lodi dbáti i vůči vorům plujícím po proudu.

Čl. 40.

Zákaz předjížděti lodi nebo je míjeti ve zjevných zatáčkách a v úžinách.

V prudkých zatáčkách a na místech, kde není plavební dráha dostatečně široká, aby dvě lodi mohly současně vedle sebe projeti, jest všeobecně zakázáno, aby loď předjížděla jinou loď či vor anebo je míjela.

Rovněž jest zakázáno, aby loď míjela nebo předjížděla jinou loď nebo vor v otvorech lodních mostů, dále i v otvorech pevných mostů, vyjma případy, že by zvláštní předpisy o projíždění těmito pevnými mosty to dovolovaly.

Příjezd před úžinu nebo prudkou zatáčku.

Čl. 41.

Dříve než lodi plující po proudu vjedou do některé úžiny anebo do prudké zatáčky řeky, jsou povinny hlásiti své blížení táhlým zvukem na některý z nástrojů zvukové signalisace, uvedených v čl. 18, zvon vyjímajíc.

Není-li projíždění upraveno signály hlásných stráží, jsou tyto lodi kromě toho povinny zmenšiti rychlost až do chvíle, kdy jest s jejich můstku dostatečný přehled po proudu, aby bylo možno přesvědčiti se, zda nějaká loď plující proti proudu do úžiny již nevplula, anebo zda se právě nechystá do ní vplouti. V tomto případě musí loď plující po proudu provésti potřebné manévry, aby nevstoupila do úžiny dříve, než je plavební dráha volná.

Čl. 42.

Dříve než lodi plující proti proudu vjedou do některé úžiny nebo do prudké zatáčky

řeky, jsou povinny hlásiti, že se blíží tak, jak předpisuje čl. 41, a dříve než se pokusí o průjezd přesvědčiti se, zda nějaká loď nebo vor plující po proudu do úžiny již nevplul, nebo zda se právě nechystá do ní vplouti.

Není-li projíždění upraveno signály hlásných stráží a kdyby lodi proti proudu plující měly v úžině setkati se s vorem nebo s lodí po proudu plující, která již do úžiny vplula anebo signálem oznámila, že se blíží, jsou tyto lodi povinny vyčkati pod úžinou, až druhá loď nebo vor úžinou propluje.

Čl. 43.

Čekání pod úžinou.

Dorazí-li loď plující proti proudu před úžinu, pod kterou je nucena vyčkávati až druhá loď nebo vor jedoucí po proudu úžinou propluje, musí vyčkávajíc přidržeti se oné strany plavební dráhy, kde by přítomnost její a jednotek, které vleče, byla nejméně na obtíž a nejmenším nebezpečím pro loď nebo vor po proudu plující.

Čl. 44.

Předjíždění před úžinou neb před prudkou zatáčkou.

Je-li loď malé rychlosti anebo vlek dohoněn parníkem samotně plujícím bezprostředně pod vstupem do úžiny, jest loď nebo vlek povinen, dříve než vpluje do úžiny, dáti se jím předejeti, požaduje-li to tento parník pěti táhlými a za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu. Obě lodi jsou v každém případě povinny říditi se předpisy uvedenými v čl. 50 a 51.

Čl. 45.

Setkání na obtížných místech řeky.

V částech řeky, kde v úsecích poměrně krátkých mění se často směr plavební dráhy vzhledem k břehům, jakož i na oněch místech řeky, kde rovněž místní poměry vyžadují obzvláštní opatrnosti, aby zajištěny byly bez nebezpečí manévry lodí a vorů plujících po proudu, jsou parníky plující proti proudu povinny zaříditi svou plavbu tak, aby setkání s loďmi a vory po proudu plujícími nastalo na vhodném místě řeky.

Musí se proto, je-li toho třeba, přidržeti včas oné strany plavební dráhy, kde by jich přítomnost při setkání byla nejméně na obtíž a nejmenším nebezpečím pro lodě a vory plující po proudu.

Ustanovení tohoto článku nesmějí však býti na úkor předpisům čl. 47 a 48, jimiž se upravuje používání signálů a provádění manévrů v případech nebezpečného přiblížení.

Čl. 46.

Míjení nebo předjíždění bez nebezpečí srážky.

Dvě lodi plující stejným směrem, z nichž jedna je rychlejší druhé, jakož i lodi plující opačnými směry a setkávající se, musejí zachovati svou polohu vzhledem k břehům, seznají-li, že — zůstávajíce na oné straně plavební dráhy, kde se nacházejí — projedou ve vzdálenosti dostačující k zamezení nebezpečí srážky.

Čl. 47.

Všeobecné pravidlo pro případ míjení s nebezpečím srážky.

Dva parníky plující opačnými směry a přibližující se navzájem tak, že jest se obávati srážky, jsou podle všeobecného pravidla povinny vyhnouti se oba napravo.

Oba jsou kromě toho povinny, dříve než se k sobě přiblíží na krátkou vzdálenost, dáti jeden krátký zvuk píšťalou neb sirénou a zmenšiti svoji rychlost.

Čl. 48.

Výjimečné odchylky od všeobecného pravidla.

V případě, že jeden z parníků plujících proti proudu nebo po proudu nemůže se bez okamžitého nebezpečí pro sebe nebo pro jednotky, které vleče, říditi všeobecným pravidlem uvedeným v čl. 47, musí zavčas to oznámiti lodi, se kterou se má setkati, a to dvěma krátkými zvuky za sebou, aby jí naznačil, že jede nalevo.

Parník s vlekem plující proti proudu podél pravého břehu může, blíží-li se parník plující samotně po proudu, podržeti svůj směr podél tohoto břehu, oznámí-li mu to dříve signálem, uvedeným v předchozím odstavci.

Parník, který byl dříve tímto signálem dvou krátkých zvuků zpraven, že s ním se setkávající parník hodlá se odchýliti od všeobecného pravidla pro setkávání, musí tento signál opakovati a podle toho zaříditi svůj manévr.

Avšak v případě, že posléze jmenovaná loď nemůže tak učiniti bez nebezpečí pro sebe anebo pro lodi, jež vleče, musí tato oznámiti, že se nemůže vyhnouti nalevo, a to více než pěti krátkými za sebou jdoucími zvuky na píšťalu neb sirénu. Obě lodi musí potom, aby se vyhnuly veškerému nebezpečí, učiniti opa-

tření a provésti manévry vyžadované okolnostmi v daném okamžiku.

V každém případě musí každá loď případně zmenšiti zavčas svoji rychlost.

Tytéž zvukové signály a tytéž manévry musí býti provedeny oběma setkávajícími se loďmi, když loď plující proti proudu — používajíc ustanovení čl. 43 a 45 — uhýbá se na svou levou stranu, aby tak vyhověla potřebám lodi plující po proudu, anebo když v tomto případě loď plující po proudu nemohla by se rovněž vyhnouti na svou levou stranu.

Čl. 49.

Používání modré vlajky a záblesků bílého světla.

Lodi musí zavčas ukazovati optické signály stanovené čl. 38:

když dva parníky jedoucí v opačných směrech, používajíce ustanovení obsažených v čl. 46, musí plouti každý po pravém boku druhého;

když jedna z lodí, které nejsou zproštěny povinnosti dávati zvukové signály předepsané čl. 48, jest zmocněna změniti směr nalevo, aby vyhověla ustanovením čl. 48.

Čl. 50.

Parník předjíždějící jiný parník.

Chce-li parník předjeti jiný parník a nemůže-li tak učiniti, leč by tento poslední se uhnul se své dráhy, požaduje předjetí dříve než se přiblíží na krátkou vzdálenost lodi před ním plující, pěti táhlými a za sebou následujícími zvuky na píšťalu neb sirénu a zmírní svou rychlost.

Loď, která jest před ním, musí se uhnouti z dráhy, jakmile může tak učiniti, uchylujíc se na levou stranu, oznámiti svůj manévr dvěma krátkými zvuky a zmírniti svou rychlost.

Teprve v tom okamžiku smí prvá loď zvýšiti svou rychlost a předejeti druhou, nechávajíc předjížděnou loď na své levé straně.

Jestliže loď, která hodlá předjeti, musí plout vpravo, dá jeden krátký zvuk na píšťalu neb sirénu.

Čl. 51.

Výjimečná odchylka od všeobecného pravidla.

Jestliže loď, která má býti předjeta, nemůže bez nebezpečí pro sebe nebo pro jednotky, které vleče, uhnouti se podle všeobecného pravidla čl. 50 nalevo, musí plouti napravo a jedním krátkým zvukem dáti o tom zprávu lodi, která ji dohání.

Tato poslední předjede pak loď před ní plující, nechávajíc ji na své pravé straně. Jestliže loď, která chce předjeti, musí plouti vlevo, oznámí to dvěma krátkými zvuky na píšťalu nebo sirénu.

Čl. 52.

Míjení parníku s plachetnicí.

Jestliže při plavbě v opačných směrech parník a plachetnice, která pluje po větru aneb širým větrem, k sobě se přibližují, musí se navzájem vyhnouti stočením na svou pravou stranu s výhradou ustanovení čl. 48.

V tomto případě klade se plachetnice na roveň parníku a musí dávati předepsané signály pomocí signálních prostředků, které má. Plachetnici, která pluje ostře na větru, musí parník při plavbě v opačných směrech minouti pod větrem.

Čl. 53.

Parník předjíždějící plachetnici.

Chce-li parník předjeti plachetnici, dá dříve, než se jí přiblížil na malou vzdálenost, zvukový signál, předepsaný v čl. 50, odst. 1, a předjede pod větrem plachetnice.

Čl. 54.

Setkávání lodí plujících samotíží nebo poháněných vesly.

Každá loď ať parní či plachetní, plující proti proudu nebo po proudu musí se vyhnouti lodím bez vlastního pohonu a vorům, které plují samotíží, jakož i lodím o výtlaku větším 20 tun, poháněným vesly.

Naproti tomu lodi a vory plující samotíží, i když vlekou kotvu nebo řetěz, rovněž tak právě uvedené lodi poháněné vesly, musí se držeti co nejblíže u některého břehu podle vlastní volby, aby co nejméně překážely při setkání.

Když parníky, plující samotíží s přídou obrácenou proti proudu a se strojem pracujícím nazpět, potkávají jiné parníky, jsou taktéž povinny zachovávati pravidlo obsažené v předchozím odstavci.

Čl. 55.

Lavírující plachetnice.

Lavírující plachetnice musí dbáti toho, aby při svých obratech nebyly v cestě parníkům.

Čl. 56.

Setkání plachetnic.

Přiblíží-li se navzájem dvě plachetnice tak, že jest se obávati srážky, musí se jedna z nich vyhnouti druhé takto:

Každá loď plující širým větrem musí se vyhnouti lodi plující ostře na větru.

Každá loď ostře na větru s levé strany musí se vyhnouti s cesty lodi, která jest ostře na větru s pravé strany.

Ze dvou lodí, které plují širým větrem působícím na opačných stranách lodi, musí se vyhnouti loď s větrem s levé strany.

Plují-li dvě lodi širým větrem, působícím na stejných stranách lodi, musí se loď, která jest nad větrem, vyhnouti lodi pod větrem.

Každá loď po větru musí se vyhnouti jiné plachetnici.

Čl. 57.

Vlečné lodi a vleky.

Vlečné lodi, jež vlekou jiné lodi, plovoucí závody nebo zařízení, vory nebo vleky dříví, kladou se na roveň parníkům plujícím samotně a jako tyto jsou povinny říditi se všemi předpisy této hlavy.

Jednotky tažené na lanu ve skupině musí se kromě toho při setkání s jinými loďmi k sobě přiblížiti tak, aby těmto lodím uvolnily dostatečně širokou cestu.

Čl. 58.

Setkání s kyvadlovými a lanovými přívozy.

Kyvadlové a lanové přívozy musí uvolniti cestu lodím, plovoucím závodům a zařízením, vorům a vlekům dříví, které se pohybují po řece.

Jede-li však proti proudu několik vleků v malé vzdálenosti za sebou, mohou přívozníci požadovati, aby — po proplutí jednoho vleku — uvolnil následující vlek přejezd přívozu. Vůdci vleků jsou povinni vyhověti této žádosti.

Čl. 59.

Malé lodi.

Veškeré malé lodi bez ohledu na způsob svého pohonu jsou povinny vyhnouti se s cesty lodím o větším výtlaku než 20 tun.

Čl. 60.

Míjení a předjíždění malých lodí a lodí poháněných vesly.

Veslové lodi a malé lodi musí se navzájem vyhýbati podle pravidel, jež platí o druhu lodí, k němuž patří. Každá loď poháněná vesly klade se v tom ohledu na roveň parníku.

Čl. 61.

Lodi se břehu tažené.

Setkají-li se u téhož břehu dvě lodi v opačných směrech se břehu tažené, vyhne se loď plující proti proudu, aby propustila druhou loď.

Jestliže loď tažená dobytkem dohoní loď taženou lidmi, musí tato uvolniti cestu.

V případě, že by loď se břehu tažená cestou dostihla jinou loď nebo vor uvázaný ke břehu, musí její kapitán, kormidelník nebo vrátný voru usnadniti přepravu vlečného lana, a je-li zapotřebí dovoliti, aby posádka tažené lodi mohla vstoupiti na jeho palubu.

Čl. 62.

Setkání lodí tažených se břehu.

Loď, jež hodlá předjeti loď taženou se břehu anebo ji míjeti, musí se vzdáliti od břehu, se kterého se provádí tah.

Tažené lodi musí se pak po daných jim návěstních signálech držeti co možno nejvíce u břehu, podél něhož plují.

Čl. 63.

Zvláštní nepředvídané okolnosti.

Řídíce se předcházejícími předpisy, kapitáni a kormidelníci musí míti na zřeteli všeliká nebezpečí plavby a možnost srážek. Aby se vyhnuli hrozícímu nebezpečí, nesmějí váhati, aby z vlastního popudu učinili všechna opatření a provedli všechny manévry, které by okolnosti v tom okamžiku vyžadovaly.

HLAVA IV.

Pravidla, jichž jest dbáti za noci a za mlhavého počasí.

Čl. 64.

Viditelnost světel.

V ustanoveních této kapitoly slovo „viditelný“, pokud se vztahuje na světla, znamená viditelný za tmavé noci při čistém ovzduší.

Čl. 65.

Zachovávání pravidel vztahujících se na světla.

Pravidla vztahující se na světla musí býti

zachovávána po celý noční čas, t. j. od západu až do východu slunce. Za noci nesmí býti ukazováno žádné jiné světlo, jež by mohlo býti považováno za některé ze světel předepsaných.

Čl. 66.

Světla, jež plující parníky musí nésti.

Plující parník musí nésti:

a) na předním stěžni aneb před ním, nebo, nemá-li loď předního stěžně, na přední části lodi ve výši nejméně 6 m nad vodoryskou největšího přípustného ponoru: jedno jasné bílé světlo viditelné v obzorové výseči 225°, t. j. ve dvou výsečích po 112° 30′ na každé straně lodi, měřeno od přídi; toto světlo musí býti viditelné nejméně na vzdálenost čtyř kilometrů;

b) na pravém boku: jedno zelené světlo viditelné v obzorové výseči 112° 30′, měřeno od přídi; toto světlo musí býti vyditelné na vzdálenost nejméně 2 km;

c) na levém boku: jedno červené světlo viditelné v obzorové výseči 112° 30′, měřeno od přídi; toto světlo musí býti viditelné na vzdálenost nejméně 2 km.

Tato světla musí býti tak umístěna, aby dávala světlo nepřetržité, viditelné se všech míst obzorové výseče.

Boční světlo zelené a červené musí býti se strany lodní opatřeno stínidly, jež světla přesahují nejméně o 0·91 m tak, aby červené světlo nebylo viditelné s pravého boku přídi a zelené světlo s levého boku přídi.

Svislá vzdálenost těchto dvou světel pod bílým světlem uvedeným v ustanovení písm. a) nesmí býti menší než 3 m.

Čl. 67.

Světla malých parníků.

Odchylkou od ustanovení předešlého článku musí plující parníky, patřící do třídy malých lodí nésti:

a) na přední části lodi, buď na komíně, anebo před ním, na místě dobře viditelném a nejméně 2 m nad hladinou: jedno jasné bílé světlo, jak jest předepsáno v ustanovení čl. 66, písm. a); toto světlo musí býti viditelné nejméně na vzdálenost dvou kilometrů;

b) obě boční světla, zelené a červené, jak jsou předepsána v ustanoveních čl. 66, písm. b) a c); tato světla musí býti viditelna na vzdálenost nejméně jednoho kilometru.

Tato dvě světla mohou býti spojena v jediné svítilně, dávající světlo zelené a světlo červené stejné síly, z nichž každé musí býti viditelné v obzorové výseči 112° 30′ s příslušné strany lodi.

Svislá vzdálenost této svítilny pod bílým světlem nesmí býti menší jednoho metru.

Čl. 68.

Přechodné snížení bílého světla parníků.

Jsou-li parníky nuceny při projíždění pod mosty, pod lany přívozů, pod elektrickými vedeními anebo pod jakýmikoli podobnými překážkami křižujícími řeku, dočasně snížiti bílé světlo zmíněné v ustanoveních čl. 66, písm. a) a čl. 67, písm. a), musí toto světlo přece zůstati nad světlem červeným nebo zeleným; musí však býti ihned znovu dáno na předepsané místo, jakmile byly překonány tyto překážky.

Parníky, jichž se používá v místním provozu a které musí často překonávati překážky rázu uvedeného v předcházejícím odstavci, mohou míti své bílé světlo stále ve výši menší, než předpisuje předchozí čl. 66, ale s podmínkou, že zůstane vždy nad zeleným a červeným světlem.

Čl. 69.

Světla plujících vlečných lodí.

Každý parník, který vleče jednu nebo více jednotek buď po boku anebo za sebou, musí míti kromě světel předepsaných čl. 66 druhé jasné bílé světlo, podobné bílému světlu předepsanému v ustanovení písm. a) uvedeného článku a umístěné pod ním ve svislé vzdálenosti 1·5 až 2 m.

Je-li mezi jednotkami vlečenými parníkem jedna nebo několik jednotek dopravujících nebezpečné látky, uvedené v oddílu IV tohoto řádu, musí vlečný parník nésti kromě předepsaných světel ještě jedno světlo barvy červené, viditelné toliko zpředu na vzdálenost asi jednoho a půl kilometru.

Toto světlo musí býti vzdáleno od bočního zeleného světla asi 1·50 m ve směru příčném a stejně asi 1·50 m ve směru svislém k lodi. Za podmínky, že toto světlo bude stále pohotově tak, aby jeho okamžité upotřebení bylo možné, může toto světlo býti ukazováno toliko od okamžiku objevení se světla označujícího jinou loď nebo vlek do doby, až se lodi minuly.

Bočná světla musí býti umístěna tak, aby nebyla zakryta jednotkami vlečenými po boku.

Vlečný parník, jakmile vleče, musí kromě toho nésti za svým komínem aneb za svým zadním stožárem jedno malé bílé světlo, podle

něhož vlečené jednotky řídí svoje kormidlování; toto světlo musí však býti tlumeno matným sklem a nesmí býti viditelné z přední části lodi.

Čl. 70.

Dočasné snížení vlečných světel.

Jsou-li vlečné lodi pro některou z příčin označených v čl. 68 nuceny snížiti na čas vlečná světla, zmíněná v čl. 69, odst. 1, musí zůstati dolní světlo nad bočními světly červeným a zeleným; v tomto případě mohou obě světla býti kromě toho k sobě přiblížena, ale jenom tak, aby jejich vzdálenost nebyla menší než jeden metr. Jakmile byly překážky překonány, musí vlečná světla býti opět dána na jejich předepsané místo.

Čl. 71.

Světla plujících plachetnic.

Loď plující plachtami musí nésti světla předepsaná v čl. 66 pro plující parník, vyjímajíc bílé světlo, které nesmí nikdy nésti.

Čl. 72.

Světla lodí poháněných vesly a malých plachetních lodí.

Lodi poháněné vesly, kromě loděk, a malé lodi plachetní, plují-li, musí nésti bílé světlo tak umístěné, aby bylo viditelné se všech stran obzoru na vzdálenost nejméně jednoho kilometru.

Loďky poháněné vesly musí ukázati bílé světlo, blíží-li se jiné lodi.

Čl. 73.

Světla lodí plujících samotíží.

Loď plující samotíží, která podle své povahy není podrobena předpisům některého z čl. 66, 67, 69, 71 a 72, musí nésti jedno bílé světlo viditelné se všech stran obzoru na vzdálenost nejméně jednoho kilometru.

Blíží-li se jiné lodi, musí se kromě toho mávati jedním bílým světlem buď na přídi nebo na zádi lodi, podle toho, kterým koncem jest obrácena k lodím, k nimž se blíží.

Čl. 74.

Světla parníků na zádi.

Každý parník o výtlaku větším než 20 tun, pluje-li samotně, musí při přiblížení lodí, které jej dohánějí, zavčas ukazovati se své zádi modré světlo viditelné na vzdálenost alespoň 500 m a neviditelné zpředu.

Toto modré světlo může býti zařízeno jako stálé; v tomto případě musí býti opatřeno stínidly a umístěno tak, aby bylo viditelné v obzorové výseči nejméně 135° a nejvýše 180°, t. j. ve dvou výsečích o 67° 30′ až 90° po obou stranách lodi, od zádi měřeno.

Čl. 75.

Zadní světla vleků.

Je-li ve vleku jedna anebo více vlečených jednotek upevněno jen na jednom boku vlečné lodi, jest tato vlečná loď a jednotka na vnější straně takto utvořené řady povinna ukazovati modré světlo, o němž jest zmínka v čl. 74; jsou-li jednotky upevněny na obou bocích vlečné lodi, musí tato modrá světla ukazovati jen jednotky na vnějších stranách.

Jsou-li jednotky vlečeny v řadě nebo v řadách za sebou anebo po boku svázané, i když jsou jednotky zároveň upevněny na bocích vlečné lodi, musí ukazovati modré světlo na zádi jen zadní jednotky každé vnější řady vleku. Je-li na konci vleku jedna řada složená z několika jednotek spojených bočně, přísluší tato povinnost jen vnějším jednotkám této řady.

Zadní modrá světla musí býti ve vlecích stále ukazována.

Čl. 76.

Plavba za noci anebo za nejasného počasí.

Za noci neb nejasného počasí, za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice nebo za prudkých lijáků musí parníky a plachetní lodi zmírniti svou rychlost podle stupně temnoty anebo stavu atmosféry tak, aby vždycky ovládaly své pohyby a aby mohly zastaviti, setkají-li se s překážkami, anebo není-li jim možno zjistiti vlastní polohu k plavební dráze.

Čl. 77.

Zvukové signály za mlhavého počasí.

Za mlhy (mžení, mlhavého soumraku jakož i za sněhové vánice) jsou parníky, plují-li samotně, povinny ohlásiti se v přestávkách nejvýše dvouminutových jedním táhlým zvukem píšťaly nebo sirény, anebo mají-li ve vleku nějaké jednotky, jedním táhlým zvukem, za nímž ihned následují dva krátké; plují-li plachetnice, jsou povinny hlásiti se houkačkou anebo jiným zvukovým nástrojem,

který by měly, kromě zvonu, jímž plující loď nikdy nesmí zvoniti.

Ve vleku přísluší pouze vlečné lodi v čele plující zachovávati ustanovení tohoto článku.

Čl. 78.

Malé lodi.

Malé lodi poháněné plachtami nebo vesly nejsou povinny dávati signály uvedené v čl. 77, nedávají-li jich však, musí hlasitě volati, anebo dávati jakýkoli jiný zvukový signál dostatečné síly v přestávkách ne větších jedné minuty.

Čl. 79.

Zákaz plouti samotíží.

Za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice, jakož i za tmavých nocí, jest lodím vůbec zakázáno plouti samotíží.

HLAVA V.

Pravidla, jichž mají dbáti lodi a plovoucí závody v řece zakotvené nebo na břehu vyvázané.

Čl. 80.

Kotvení nebo vyvazování lodí.

Lodi a plovoucí závody zakotvené nebo vyvázané na řece musí se přistaviti co nejblíže k jednomu z břehů tak, aby ponechaly plujícím lodím dostatečně širokou plavební dráhu.

Čl. 81.

Zákaz kotviti v plavební dráze.

Lodím jest zakázáno ponechávati hozenou kotvu na místech, kde by tato mohla překážeti anebo býti nebezpečnou lodím plujícím po řece.

Nemohou-li se však výjimečně zachovati podle tohoto pravidla, musí býti místo, kde kotva leží, znakováno plovákem jakéhokoli tvaru; tento plovák musí býti za noci opatřen jedním světlem zeleným, je-li loď zakotvena u pravého břehu, a jedním světlem červeným, je-li loď zakotvena u levého břehu.

Čl. 82.

Místa kde jest zakázáno kotviti neb loď vyvazovati.

Jest zakázáno vyvazovati lodi nebo kotviti v úžinách, ve zjevných záhybech, u mostních pilířů, podél nebo poblíž lodí, dopravujících nebezpečné látky a majících rozlišovací označení podle čl. 126.

Rovněž jest lodím zakázáno prodlévati v tratích lanových a kývadlových přívozů a házeti kotvu na oněch místech řeky, kde jsou ponořeny telegrafické či jiné kabely nebo potrubí; místa tato jsou označena na souši poblíž břehu postavenými sloupy s obrácenými kotvami.

Čl. 83.

Lodi a plovoucí závody ležící na řece mimo přístavy.

Vyjma v přístavech je zakázáno vyvazovati podél břehů, se kterých se provádí plavba tahem dvě nebo více lodí bokem k sobě.

Plovoucí závody, jakož i lanové a kývadlové přívozy, smějí býti zřizovány jen na místech určených pro ně příslušnými úřady.

Lana nebo řetězy napnuté přes plavební dráhu.

Čl. 84.

Je-li nějaká loď nucena, aby se vyvázala, napnouti lano nebo řetěz přes plavební dráhu, musí toto lano nebo řetěz býti uvolněn neb úplně vypuštěn, jakmile připluje jiná loď, hodlající projeti.

Čl. 85.

Za noci nebo je-li nejasné počasí, jest lodím zakázáno ponechávati přes plavební dráhu napjaté úvazy.

Světla zakotvených lodí.

Čl. 86.

Loď nebo plovoucí závod kotvící nebo ku břehu vyvázaný, musí za noci nésti jedno bílé světlo na přední části, na nejlépe viditelném místě, avšak nejvýše 6 m nad palubou; toto světlo umístěné po straně plavební dráhy musí býti viditelné se všech míst obzoru na vzdálenost aspoň jednoho kilometru.

Čl. 87.

Je-li u břehu nebo na kotvišti v řece více lodí vyvázaných k sobě bokem, musí jen loď ležící nejblíže plavební dráhy nésti světlo předepsané v čl. 86.

Čl. 88.

Světla malých lodí.

Malé lodi, vyvázané nebo zakotvené, nejsou povinny nésti světlo předepsané v čl. 86 pod podmínkou, že uvolnily úplně plavební dráhu.

Čl. 89.

Zvukové signály dávané za mlhavého počasí.

Za mlhy, mlhavého soumraku, mží-li, za silné sněhové vánice anebo prudkých lijáků jsou povinni kapitáni neb vůdci parníků, které stojí jinde než v přístavech a nejsou zcela mimo plavební dráhu, dávati jak ve dne, tak v noci znamení rychlými údery na zvon po dobu nejméně 5 vteřin, a to v přestávkách ne větších jedné minuty.

Kapitáni či vůdci jiných druhů lodí prodlévajících na řece za stejných okolností jsou povinni, blíží-li se jiné lodi, oznámiti svou přítomnost hlasitým voláním.

Čl. 90.

Zneužití parních píšťal a sirén.

Lodím ležícím na řece jest zakázáno, blíží-li se jiné lodi, pískati na parní píšťaly nebo sirény a užívati těchto signálů bez skutečných důvodů.

HLAVA VI.

Pravidla, jichž jest dbáti při nemožnosti manévrování v případech havarií, nasednutí nebo ztroskotání.

Čl. 91.

Signál o pomoc.

Žádá-li se o pomoc v případech podle čl. 92 a 93, mává se do kruhu nataženou rukou; za dne signálem z kousku látky nebo jakýmkoliv podobným předmětem, za noci jakýmkoli světlem; může se však též za účelem vzbuzení pozornosti dávati jakýkoli vhodný signál zrakový nebo sluchový.

Čl. 92.

Nemožnost manévrovati.

Neovládá-li loď z nahodilé příčiny svůj manévr, a blíží-li se jiné lodi směrem k ní, takže jest se obávati srážky, musí jim oznámiti, dříve než se tyto lodi přiblíží na malou vzdálenost, že jest jí nemožno manévrovati podle pravidel tohoto řádu, a to hlasitým voláním na tyto lodi, nebo opětovným pískáním na píšťalu aneb sirénu anebo jakýmkoliv jiným vhodným signálem.

Kromě toho musí se všemožně snažiti uvolniti co nejrychleji plavební dráhu, a je-li třeba, žádati za tím účelem pomoc lodí poblíže plujících, dávajíc signál o pomoc.

Tyto jsou naproti tomu povinny poskytnouti jí podle možnosti pomoc za účelem uvolnění plavební dráhy.

Čl. 93.

Nehody.

Jestliže lodi hrozí nebezpečí utonutí následkem srážky nebo jakékoliv nehody, jest kapitán nebo vůdce této lodi, anebo kapitán lodi ji vlekoucí povinen vynaložiti všechny své síly, aby ji ihned dopravil k jednomu z břehů, a to tak, aby nezůstala v plavební dráze.

Je-li v případě srážky lodí obava, že jedna z nich utone, musí kapitán nebo vůdce druhé užíti všech prostředků, jež má, aby byla odklizena z plavební dráhy.

Stejná povinnost přísluší lodím, plujícím poblíž lodi, která jsouc v nebezpečí utonutí, žádá o pomoc.

Jsou-li lidské životy v nebezpečí následkem nějaké nehody, která se stala na řece, musí všechny lodi poblíž se nacházející přispěti na pomoc.

Čl. 94.

Lodi nasedlé nebo utonulé.

Utone-li loď nebo nasedne-li v řece, musí kapitán nebo vůdce co nejrychleji o tom vyrozuměti úřady pověřené plavební policií buď přímo anebo prostřednictvím nejbližšího místního úřadu nebo prostřednictvím kapitánů neb vůdců lodí kolem plujících neb vůbec jakýmkoliv jiným prostředkem.

Nasedne-li některá z vlečených jednotek, musí se vlečná loď vynasnažiti ji uvolniti a nesmí ji opustiti, pokud nezjistila, že její prostředky nedostačují k jejímu vyproštění.

Kapitán a posádka nasedlé nebo utonulé lodi musí až do příchodu orgánů plavební policie zůstati na palubě nebo poblíž místa nehody.

Čl. 95.

Signály nasedlých nebo utonulých lodí.

Loď v řece nasedlá jest povinna nésti za dne, počínajíc úsvitem, na místě dobře viditelném dvě barevné vlajky nebo dva kulovité předměty svisle nad sebou umístěné a od sebe vzdálené 1·80 až 2 m.

Použité balony nebo kulovité předměty musí býti průměru nejméně 60 cm.

Za noci musí nasedlá loď na témže místě nésti dvě červená světla svisle nad sebou umístěná a od sebe vzdálená 1·80 až 2 m, a dosti

silná, aby byla viditelna se všech míst obzoru na vzdálenost nejméně jednoho kilometru.

Stejná povinnost platí o utonulých lodích, jichž část trupu jest viditelna.

Pozná-li kapitán nebo vůdce lodi, že plavba může býti udržována podél jeho lodi, jest povinen vyvěsiti na straně, kde se může plouti, za dne bílou vlajku anebo kus látky světlé barvy a za noci světlo kotevní předepsané v čl. 86.

Čl. 96.

Signály malých lodí nasedlých nebo utonulých.

Malé, v řece nasedlé lodi musí, blíží-li se jiné lodi a to dříve, než tyto se přiblížily na malou vzdálenost, hlasitě volati nebo upozorniti tyto lodi na svůj stav. Toto návěští jest dávati přerušovaným pískáním na píšťalu neb jakýmkoliv jiným vhodným signálem s použitím prostředků, jež mají po ruce.

Může-li však býti plavba podél nich udržována, musí na straně, kde možno plouti, ukazovati za dne bílou vlajku anebo kus látky světlé barvy a za noci světlo kotevní předepsané podle čl. 86.

Čl. 97.

Hlásné stráže.

Jestliže loď o jakémkoli výtlaku nasedla nebo utonula v takové poloze, že by ztěžovala plavbu anebo jí překážela, a stalo-li se tak v místě řeky, kde pro útvar okolí nebo z jakékoliv příčiny zmíněné lodní signály nemohly by býti včas spatřeny s lodí po proudu plujících, musí kapitán nebo vůdce nasedlé nebo utonulé lodi co nejdříve postaviti hlásnou stráž buď na souši nebo na řece samé, aby dávala výstrahu lodím plujícím po proudu; tato stráž musí býti umístěna dostatečně daleko proti proudu od místa nehody.

Označení místa vraku.

Je-li vrak lodi v plavební dráze utonulé úplně ponořen a proto neviditelný, jest její kapitán nebo vůdce kromě toho povinen přechodně znakovati jeho místo tím, že nad ním zakotví plovák jakéhokoliv tvaru, který musí býti za noci opatřen světlem zeleným nebo červeným podle toho, je-li utonulý vrak při pravém nebo při levém břehu řeky. Tuto hlásnou stráž bude možno odvolati a plovák odstraniti, jakmile byla plavební dráha znakována, anebo když úřad pověřený plavební policií se mohl jinak postarati o zajištění bezpečnosti plavebního provozu.

Čl. 98.

Odklizení lodí v plavební dráze nasedlých nebo utonulých.

Jestliže nasedlá nebo potopená loď ztěžuje plavbu nebo jí překáží, musí kapitán nebo vůdce této lodi a majitel, účastníci nebo zmocněnci použíti bez prodlení všech prostředků, jež mají k disposici, aby v nejkratší době byl plavební provoz opět uvolněn. Kapitán nebo vůdce musí kromě toho uvědomiti bez prodlení nejbližší úřad plavební policie.

Nedostojí-li osoby k tomu povinné ve lhůtě úřadem jim stanovené povinnosti vykliditi plavební dráhu, nebo odmítnou-li provésti vyklizení, aneb nelze-li je zastihnouti, učiní potřebná opatření příslušný úřad, při čemž vyhrazuje se mu právo vymáhati náhradu svých výloh. V naléhavém případě může úřad přikročiti ku zničení plavidla.

Čl. 99.

Odklizení předmětů padlých do plavební dráhy nebo tam zanechaných.

Spadl-li do plavební dráhy jakýkoli předmět, náležející k lodní výzbroji nebo k nákladu lodi a je-li obava, že by byl plavbě na závadu neb jí překážel, jest kapitán nebo vůdce povinen jej ihned vyzvednouti anebo, nemůže-li tak učiniti, označiti jeho polohu podle předpisů čl. 97, odst. 2. Kromě toho musí bez průtahu učiniti oznámení úřadům pověřeným plavební policií.

Kapitáni anebo vůdci jsou povinni odevzdati úřadu plavební policie v prvním přístavu, kde zastaví, kotvy, řetězy a jiné podobné předměty, které byly v řece zanechány a jež při této příležitosti anebo náhodou nalezli.

HLAVA VII.

Pravidla, jichž jest dbáti v zájmu vodních staveb a prací prováděných na řece.

Čl. 100.

Ochrana staveb, materiálu pro práce a znakování atd.

Ustanovení čl. 19, 21, 35 a 105 tohoto řádu, kterých kapitáni nebo vůdci musí dbáti, aby se zabránilo škodám buď na jiných lodích anebo na plovoucích závodech nebo zařízeních, na vorech neb vlecích dříví, plujících anebo ležících na řece, musí býti obzvláště zachovávána vzhledem na zařízení a na materiál plovoucí neb jiný, upotřebený k vodním nebo jiným pracím na řece prováděným.

Kromě toho jsou kapitáni nebo vůdci povinni stejně pečlivě dbáti toho, aby nezpůsobovali škod na jakýchkoliv stavbách, na př. mostech, přístavních můstcích, závodech nebo zařízeních, na hrázích, násypech, výhonech, nábřežích, na dlažbě hrází již postavených nebo právě stavěných, na plovácích a na jiných znacích, umístěných v řece anebo na březích.

Čl. 101.

Plavební vyhlášky o provádění prací.

Kapitáni nebo vůdci musí rovněž dbáti, aby nečinili obtíží při prováděných pracech.

Musí se přesně říditi poukazy příslušných úřadů, týkajícími se plavby v místech, kde se provádějí práce, kteréžto poukazy budou jim zvláště oznamovány v přístavech návěštími ve formě „Plavebních vyhlášek".

ODDÍL III.

Ustanovení platná pro vory.

Čl. 102.

Rozměry vorů.

Celkové rozměry vorů nesmějí býti větší:

na dunajském úseku mezi Ulmem a Řeznem (Regensburg) 50 m délky a 9 m šířky,

na dunajském úseku mezi Řeznem a Pasovem (Passau) 60 m délky a 10 m šířky.

na dunajském úseku mezi Pasovem a Turnu-Severinem 65 m délky a 15 m šířky,

na dunajském úseku mezi Turnu-Severinem a Brailou 63 m délky a 18 m šířky,

na úseku Tisy pod ústím Sámoše 65 m délky a 15 m šířky,

na úseku Drávy pod Barcsem 65 m délky a 15 m šířky.

Čl. 103.

Vnější značky.

Na vorech musí býti na tabuli dostatečně vyvýšené vyznačeno jméno a bydliště majitele a dopravce anebo jednoho z nich, a to tak, aby nápis mohl býti čten s obou stran.

Čl. 104.

Vázání vorů.

Tabule, z nichž se vor skládá, musí býti navzájem důkladně svázány, aby vor mohl vzdorovati vlivu proudu a vln, a musí býti tak uspořádány, aby přes okraj voru nepřečnívaly žádné výběžky, které by snad mohly překážeti tomu, aby vor případně lehce proklouzl podél lodí, staveb, břehů atd.

Děje-li se vázání nebo rozebírání vorů na řece, nesmí to plavební provoz ani ztěžovati, ani mu překážeti.

I když je na voru náklad, musí zůstati patrny rozměry voru.

Čl. 105.

Jaká opatření jest činiti za plavení nebo při zastavení.

Každý vrátný musí za plavení i při zastavení dbáti, aby nepůsobil překážek plavbě nebo škod jiným vorům, lodím, plovoucím závodům, nebo zařízením, ať již plují nebo stojí na řece.

Kromě toho musí dbáti, aby nepůsobil škod na všelikých stavbách, na př. závodech nebo zařízeních na mostech, hrázích, násypech, výhonech, nábřežích, na dlažbách hrází již postavených nebo ve stavbě, na plovácích anebo jiných znacích v řece anebo na břehu.

Musí se přesně říditi poukazy příslušných úřadů, vztahujícími se na plavbu v místech, kde se provádějí vodní práce; poukazy ty mu budou v přístavech oznamovány ve formě „Plavebních vyhlášek".

Stejně pečlivě musí se starati o bezpečnost svého voru.

K tomu cíli zařídí vrátný vše potřebné, aniž by však byl podroben zvláštním řádům států, jimiž postupně bude projížděti, pokud se týkají mužstva, počtu a druhu výstroje a záchranných prostředků.

Čl. 106.

Ponor.

Aby se předešlo nebezpečí nasednutí voru, jest povinností vrátného, přesvědčiti se, že ponor jeho voru odpovídá hloubkovým poměrům na brodech a mělčinách, přes které má plaviti.

Čl. 107.

Projíždění mosty.

Při projíždění pevnými i lodními mosty musí vory dbáti zvláštních ustanovení upravujících průjezd.

Není-li o vorech zvláštních ustanovení, smějí vory proplouti jen otvory, jež jsou označeny smluvenými znaky udávajícími, že projíždění jest dovoleno pouze těmito otvory.

Čl. 108.

Plavení vorů.

Vrátný voru se musí snažiti udržovati svůj vor pokud možno mimo dráhu sledovanou lodí a nepřipustiti, aby vor se dostal napříč proudu.

Plaví-li se proudem několik vorů blízko za sebou, musí se podle možnosti držeti v jedné čáře a zachovávati mezi sebou náležitou vzdálenost tak, aby pokud možno co nejméně vadily plavbě lodí a vleků.

Jest jim zakázáno plaviti se proudem na stejné výši anebo bokem k sobě, leč by byly spojeny v pevný celek, který nepřesahuje ani svou délkou ani svou šířkou největší rozměry stanovené čl. 102.

Čl. 109.

Místa, na kterých jest zakázáno vléci kotvu nebo řetěz.

Vorům jest zakázáno vléci kotvu nebo řetěz na místech, kde jsou ponořeny telegrafické neb jiné kabely nebo potrubí. Místa taková jsou na souši při břehu označena sloupy s obrácenými kotvami.

Čl. 110.

Setkání s loďmi.

Setkají-li se vory s loďmi plujícími po proudu nebo proti proudu, musí se, i když vlekou kotvu nebo řetěz, co nejvíce přidržeti u některého břehu podle vlastní volby, aby co nejméně překážely plavbě.

Čl. 111.

Světla vorů plavících se za noci samotíží.

V úsecích, na kterých jest za noci plavení vorů dovoleno, musejí vory plavící se samotíží nésti za noci od západu do východu slunce bílé světlo v dostatečné výši a dosti silné tak, aby bylo viditelné se všech míst obzoru na vzdálenost nejméně jednoho kilometru.

Blíží-li se nějaká loď, musí býti kromě toho máváno bílým světlem na té straně voru, která jest obrácena proti blížící se lodi.

Čl. 112.

Zákaz plaviti samotíží.

Za nejasného počasí, za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice anebo za prudkých lijáků, jakož i za tmavých nocí, jest vorům zakázáno plaviti se samotíží.

Čl. 113.

Kotvení vorů nebo jejich vyvazování ke břehu.

Zakotvené nebo ke břehu vyvázané vory musí se přidržeti co nejblíže u některého břehu, aby plujícím lodím ponechaly dostatečně širokou plavební dráhu.

Čl. 114.

Zákaz kotviti v plavební dráze.

Vorům jest zakázáno ponechávati hozenou kotvu na místech, kde by tato mohla překážeti anebo býti nebezpečnou lodím nebo vorům plujícím po řece.

Nemohou-li se však výjimečně zachovati podle tohoto pravidla, musí býti místo, kde kotva leží, znakováno plovákem jakéhokoliv tvaru; za noci musí býti tento plovák opatřen světlem zeleným, když kotva má býti ponechána na straně pravého břehu, a světlem červeným, když má býti ponechána na straně levého břehu.

Čl. 115.

Místa, na kterých jest zakázáno kotviti anebo vyvazovati.

Vorům jest zakázáno vyvazovati se nebo kotviti v úžinách a ve zjevných zatáčkách, při ústích průplavů, u mostních pilířů a ve dráze lanových a kyvadlových přívozů.

Také jest jim zakázáno házeti kotvu na místech, kde jsou ponořeny telegrafické či jiné kabely nebo potrubí; taková místa jsou označena na souši poblíž břehu postavenými sloupy s obrácenými kotvami.

Čl. 116.

Vory ležící na řece.

Na místech, kde se provozuje plavba tahem se břehu, jest zakázáno vyvazovati dva nebo více vorů bokem k sobě.

Lana nebo řetězy napnuté přes plavební dráhu.

Čl. 117.

Je-li vor, jenž se má uvázati, nucen napnouti přes plavební dráhu lano nebo řetěz, musí býti toto lano anebo řetěz ihned uvolněn anebo úplně vypuštěn, jakmile se objeví jiná loď, hodlající projeti mimo.

Čl. 118.

Za noci neb nejasného počasí jest vorům

zakázáno ponechávati napjaté úvazy přes plavební dráhu.

Světla zakotvených vorů.

Čl. 119.

Je-li vor zakotven nebo vyvázán, musí nésti od západu až do východu slunce na každém rohu obráceném k plavební dráze buď jedno bílé světlo v dostatečné výšce, ne však větší než 6 m nad vodní hladinou, anebo udržovati otevřený oheň.

Tato světla neb oheň musí býti viditelny se všech míst obzoru.

Čl. 120.

Je-li u břehu více vorů k sobě vyvázaných bokem, musí jen vor ležící nejblíže plavební dráhy nésti světlo předepsané v čl. 119.

Čl. 121.

Zvukové signály dávané za nejasného počasí.

Za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice nebo prudkých lijáků jsou vrátní vorů, které podle ustanovení čl. 112 hodlají zakotviti, jakož i vrátní vorů, které stojí jinde než v přístavech, povinni oznámiti blížícím se lodím svou přítomnost hlasitým voláním.

Čl. 122.

Nasedlé vory.

Nasedne-li vor, musí se vrátný snažiti, aby jej uvolnil a nesmí ho opustiti, dokud nezjistil, že prostředky, jež má k disposici, nedostačují, aby jej vyprostil.

Čl. 123.

Signály nasedlých vorů.

Vor v řece nasedlý jest povinen nésti za dne od svítání dva signály nebo kulovité předměty, umístěné svisle ve vzdálenosti 1·50 m až 2 m. Za noci musí nésti dvě červená světla, stejným způsobem umístěná o dostatečné síle, aby byla viditelna se všech míst obzoru na vzdálenost nejméně jednoho kilometru.

Čl. 124.

Odklizení vorů překážejících plavebnímu provozu.

Překáží-li nasedlý vor plavbě, musí vrátný a majitel tohoto voru, účastníci nebo zmocněnci použíti ihned všech prostředků, jež mají k disposici, aby v nejkratší době byl plavební provoz opět uvolněn. Vrátný musí kromě toho uvědomiti bez prodlení nejbližší úřad plavební policie.

Nedostojí-li osoby k tomu povinné ve lhůtě úřadem stanovené povinnosti vykliditi plavební dráhu neb odmítnou-li provésti vyklizení anebo nelze-li je zastihnouti, učiní potřebná opatření příslušný úřad, při čemž vyhrazuje se mu právo vymáhati náhradu svých výloh.

V naléhavém případě může úřad přikročiti k částečnému neb úplnému rozebrání voru.

ODDÍL IV.

Ustanovení platná pro lodi dopravující určité nebezpečné látky.

Čl. 125.

Určení pojmu.

Lodi, na něž se vztahuje tento oddíl, jsou lodi, které mají náklad, jehož manipulace a doprava vyžadují zvláštní opatrnosti z důvodů, že hmoty, z nichž se skládá, jsou svou povahou schopny výbuchu, náhlého vzplanutí nebo rozsáhlého požáru, které přivádějí do nebezpečí celou loď a mohou se šířiti i do sousedství.*)

Čl. 126.

Rozpoznávací znaky ve dne a v noci.

Lodi dopravující látky uvedené v čl. 125 a ležící na řece jsou povinny nésti za dne vpředu trojúhelníkovou červenou vlajku.

Když lodi s mechanickým pohonem, dopravující látky označené v čl. 125, plují v noci samotně, musí kromě světla, předepsaného v čl. 66 pro plující parníky, nésti červené světlo, uvedené v čl. 69, odst. 2 a 3.

Vlekou-li lodi uvedené v předchozím odstavci jiné lodi, musí nésti světla předepsaná v čl. 69 pro vlečné lodi vlekoucí jednotky s nebezpečnými látkami.

Čl. 127.

Umístění ve vleku.

Ve vleku musí lodi dopravující nebezpečné látky býti zařazeny na konci vleku a pokud

*) Náklady mazutu a minerálního oleje v nádržových lodích a sudech, náklady lihu, petroleje, benzinu, éteru v kovových, neprodyšně uzavřených sudech nebo konvích, jakož i náklady zápalek v uzavřených obalech, budou — pokud se týče ustanovení tohoto oddílu — považovány za patřící do třídy nákladu obyčejného zboží.

možno tak vzdáleny od druhých jednotek, jak to bezpečnost plavby připouští.

Je-li taková loď zařazena na konci vleku, smí býti umístěno modré světlo, předepsané čl. 75, na zvláštní loďce oddělené od vleku.

Čl. 128.

Světla kotvících lodí.

Každá loď dopravující nebezpečné látky, je-li na řece zakotvena nebo vyvázána, musí nésti za noci červené světlo umístěné 1·50 m až 2 m nad bílým světlem stanoveným v čl. 86 pro kotvící loď; toto červené světlo musí býti viditelné jako ono bílé se všech míst obzoru na vzdálenost nejméně jednoho kilometru.

Světla ta budou umístěna buď na palubě anebo v přiměřené vzdálenosti na břehu anebo v nějaké loďce ležící mezi břehem a lodí.

Čl. 129.

Nádržové lodi.

Ustanoveními čl. 126, 127 a 128 musí se říditi rovněž i nádržové lodi, u kterých pro jejich nedávné použití jest ještě nebezpečí výbuchu plynů, vyvinujících se z hmot, které dopravovaly.

Nádržové lodi, jež jsou kol dokola trupu nad vodoryskou největšího ponoru označeny světlemodrým pruhem aspoň 15 cm vysokým, jsou zproštěny povinnosti označovati se za dne rozpoznávacími znaky, předepsanými v čl. 126.

Čl. 130.

Zvláštní zákazy.

Lodím dopravujícím nebezpečné látky jest zakázáno zastavovati se pod mosty, vyvazovati se nebo kotviti poblíž jiných lodí, ležících na řece nebo vyvazovati se a kotviti v sousedství železnic, neb obydlí poblíž břehů.

Překládati na řece jest jim dovoleno jen za podmínek stanovených úřady a pod jejich dohledem.

ODDÍL V.

Zvláštní ustanovení o plavbě na různých úsecích říční oblasti.

Čl. 131.

Zachovávání zvláštních pravidel.

Kapitáni, kormidelníci a vůdci lodí, plovoucích závodů a zařízení, dále vrátní vorů a vleků dříví jsou povinni říditi se nejen všemi ustanoveními, jež tvoří oddíly II, III a IV tohoto řádu a jež platí jednotně na celé řece a její oblasti, kde jest příslušna Mezinárodní komise dunajská, nýbrž i doplňovacími zvláštními ustanoveními vyhlášenými pobřežními státy za podmínek uvedených v čl. 138, jež by mohla býti vydána pro určitá místa různých úseků této říční sítě.

Čl. 132.

Přílohy.

Zvláštní ustanovení, o nichž jedná čl. 131, tvoří nerozlučitelnou součást tohoto řádu a jsou mu připojovány postupně, jak nabudou účinnosti.

Mají stejnou účinnost a platnost jako řád samotný.

Čl. 133.

Dočasná opatření.

Kapitáni, kormidelníci neb vůdci musí se rovněž říditi předpisy vydávanými úřady plavební policie pod názvem „Plavební vyhlášky“ a týkajícími se naléhavých opatření, směřujících k zabezpečení provozu plavby za výjimečných okolností nebo v zájmu prací prováděných na řece po dobu jejich trvání.

Čl. 134.

Plavební vyhlášky.

Plavební vyhlášky, o nichž jedná čl. 133, budou ihned oznámeny Mezinárodní komisi dunajské ke schválení.

ODDÍL VI.

O přestupcích

Čl. 135.

Přestupky ustanovení tohoto řádu budou stíhány za podmínek určených zákonodárstvím onoho státu, na jehož území anebo v jehož obvodě pravomoci takové přestupky byly spáchány.

Vinník bude trestán policejním trestem, stanoveným uvedeným zákonodárstvím — pokud by mu podle platných trestních zákonů nepřináležel trest větší — aniž se tím činí újma soukromým žalobám, které by snad proti němu mohly býti vzneseny pro náhradu jakékoliv škody.

Závěrečná ustanovení.

Čl. 136.

Počátek účinnosti.

Tento řád se vyhlásí podle ustanovení čl.

XXIV Úmluvy, stanovící definitivní Dunajský Statut, před 1. červnem 1927.

Nabývá platnosti dnem 1. listopadu 1927 ve 12 hodin (v poledne).

Čl. 137.

Změny.

Změny tohoto řádu, které by snad později byly považovány za potřebné, budou vypracovány a uvedeny v platnost způsobem, který předpisuje pro vypracování a uvedení v účinnost tohoto řádu čl. XXIV Úmluvy, stanovící definitivní Dunajský Statut.

Čl. 138.

Zvláštní ustanovení obsažená v přílohách tohoto řádu.

Zvláštní ustanovení, o kterých se zmiňuje oddíl V tohoto řádu a jež jsou jeho přílohami, budou před jejich vyhlášením předloženy k schválení Mezinárodní komisi dunajské.

Uvedeny budou v platnost způsobem předepsaným pro uvedení v platnost tohoto řádu v čl. XXIV Úmluvy, stanovící definitivní Dunajský Statut.

V Bratislavě dne 6. listopadu 1926.

Příloha řádu plavební policie.

Zvláštní ustanovení o plavbě na různých úsecích zmezinárodněné říční sítě.

I. Horní Dunaj.

a) Úsek mezi Ulmem a Engelhartszellem (km 2588·0 až 2201·3),

b) úsek mezi Engelhartszellem a ústím Moravy (km 2201·3 až 1880·0),

c) úsek mezi ústím Moravy a Gönyü-Kližskou Nemou (km 1880·0 až 1791·0).

a) *Úsek mezi Ulmem a Engelhartszellem (km 2588·0 až km 2201·3).*

Čl. 1.

Lodi plující samotíží.

Mezi Ulmem a Kelheimem (km 2588·0 až km 2414·8) nesmějí lodi plující samotíží plouti bočně spojené.

Mezi řeznem (Regensburg, kamenný most) a Pasovem (Passau, km 2379·5 až 2225·9) musí se balon signálu ukazovaného loďmi plujícími samotíží podle předpisů čl. 26 řádu plavební policie nalézati nejméně 6 m nad vodoryskou.

Čl. 2.

Sestavení vleků.

Mezi Ulmem a Řeznem (kamenný most, km 2388·0 až km 2379·5) nesmějí vlečné lodi plující po proudu míti po boku žádnou jednotku a v závěsu nesmějí míti více než dvě jednotky bočně spojené.

Mezi Řeznem a Engelhartszellem (km 2379·5 až km 2201·3) jest vlečným lodím dovoleno míti jednu jednotku po boku a nejvíce tři jednotky v závěsu. Tyto tři musí býti bočně spojeny a v jedné řadě.

Úhrnná šířka každé z těchto dvou skupin bočně spojených jednotek nesmí býti větší než 27 metrů.

Čl. 3.

Zákaz plavby samotíží a plavení vorů za vysoké vody a v době chodu ledů.

Plavba samotíží a voroplavba jsou zakázány mezi Ulmem a Engelhartszellem (km 2588·0 až km 2201·3) počínajíc promrzáním vody až do odchodu ledu.

Plavba samotíží a voroplavba jsou rovněž zakázány v příslušných částech téhož úseku, je-li výška vody větší než:

1·50 m nad nulou vodočtu v Novém Ulmu (Neu-Ulm), bavorský vodočet (pravý břeh) u starého mostu (km 2585·6),

2·50 m nad nulou vodočtu v Kelheimu (km 2414·1),

2·30 m nad nulou vodočtu v Řezně, železný most (Eiserne Brücke) (km 2379·1),

5·00 m nad nulou vodočtu v Pasově (km 2226·5).

Vory a lodi, plující samotíží a zastižené nepříznivými výškami vody, musí se uvázati u břehu, s něhož se tah neprovádí.

Úplné zastavení plavby za vysoké vody.

Plavba je zcela zakázána na těchže příslušných částech úseku mezi Ulmem a Engelhartszellem, je-li výška vody větší než:

1·50 m nad nulou vodočtu v Novém Ulmu, bavorský vodočet (pravý břeh) u starého mostu,

3·00 m nad nulou vodočtu v Kelheimu,

3·00 m nad nulou vodočtu v Řezně, železný most,

5·20 m nad nulou vodočtu v Pasově.

Čl. 4.

Projíždění kamenným mostem v Řezně.

Lodím jest zakázáno setkávati se anebo předjížděti se v úseku mezi železným mostem, ležícím pod kamenným mostem v Řezně, a železnou lávkou, ležící nad tímto kamenným mostem.

Proto lodi plující proti proudu musí, dříve než vjedou pod kamenný most v Řezně, vyčkati, až bude na železné lávce vztyčen signál složený z bílého válce mezi dvěma červenými kužely. Tyto lodi musí za všech okolností, dříve než dojedou k železnému mostu, a také když uvedený signál jest již vztyčen, dáti úředníku pověřenému prováděním městské vlečné služby u kamenného mostu poslem zprávu, že zamýšlejí projeti mostem.

Jakmile lodi a vory plující po proudu zpozorují vztyčený signál, musí se uvázati jedna za druhou poblíže železné lávky a tam čekati na spuštění signálu, načež teprve mohou pokračovati v cestě po proudu.

Přistávati na „Weinlände“ ve vzdálenosti menší 100 m nad kamenným mostem jest zakázáno všem lodím, i těm, které by snad projely mostem pomocí rumpálu. Přistávati nad tímto vytčeným úsekem je lodím dovoleno jenom s podmínkou, že se postaví za sebou do jediné řady.

Čl. 5.

Plavba v obvodu plavebních komor jezu Kachlet nad Pasovem.

Za plavby v obvodu plavebních komor jezu Kachlet nad Pasovem, t. j. v trati mezi km 2.232·6 a 2229·4, jsou jak lodi plující samotné, tak i vlečné lodi vlekoucí jiné lodi, jakož i lodi vlečené, povinny vystříhati se jakéhokoliv zbytečného zdržení.

Proto musejí dbáti rozkazů, které jim dají plavidelníci za účelem dodržení předpisů o projíždění, a říditi se přesně signály hlavními (Hauptsignale) a signály návěštními (Vorsignale), postavenými nad komorami i pod nimi.

Čl. 6.

Přihlášky k proplavení mimo hodiny stanovené k pravidelnému provozu komor.

Lodi, které chtějí býti proplaveny v noci, t. j. mimo hodiny pravidelného provozu komor — hodiny to stanovené „Správou plavebních drah“ (Wasserstraßenverwaltung) a veřejně vyhlášené Plavebními vyhláškami — musejí podati zvláštní přihlášku u „Úřadu plavidelníka“ (Schleusenmeisterei).

Tyto přihlášky, které mohou býti učiněny jakýmkoliv způsobem, i telefonicky, musí obsahovati:

jméno a bydliště osoby, která podává přihlášku,

jméno lodi nebo vlečné lodi a počet jednotek, jež vleče,

hodinu příjezdu ke komorám.

Aby jim bylo vyhověno, musí je „Úřad plavidelníka“ obdržeti nejpozději půl hodiny před skončením doby stanovené k pravidelnému provozu.

Loď, která se ke komorám dostaví se zpožděním větším jedné hodiny, nebude již proplavena.

Čl. 7.

Podmínky, které nutno splniti, aby proplavování bylo dovoleno.

K proplavení komorami jsou připuštěny lodi, jejichž šířka není větší 22 m a jejichž ponor jest o 0·30 m menší než hloubka na záporníku komor.

Za nízkých vodních stavů nesmí ponor lodí, jež mají býti proplaveny, býti větší 2 m.

Šířka palubního nákladu nesmí přesahovati 22 m.

Tatáž šířka jest považována za maximum přípustné šířky, kterou mohou míti lodi navzájem bočně spojené.

Čl. 8.

Parníky plující proti proudu, blížící se k obvodu komor.

Blížíce se dolní hranici obvodu komor, musejí proti proudu plující lodi, jež chtějí býti proplaveny, dáti signál dvou táhlých a za sebou jdoucích zvuků na píšťalu anebo sirénu, jakmile jest jim možno rozeznati návěštní signál (Vorsignal), upevněný na železném stožáru 15 m vysokém, postaveném na levém břehu dunajském a vyznačujícím dolní hranici obvodu komor (km 2229·4).

Dolní hranici tohoto obvodu smějí překročiti tyto lodi jen tehdy, jestliže

za dne návěštní signál (Vorsignal) sestávající ze šedě natřeného a na stožáru upevněného terče je sklopen (poloha na „volno“), anebo

za noci vidí na témže stožáru zelené světlo,

což značí, že cesta směrem proti proudu

jest volná až k dolnímu konci dělící zdi mezi oběma komorami.

Vidí-li naopak terč postavený (poloha na „stůj"), anebo je-li za noci na stožáru ukazováno světlo červené, musí lodi proti proudu plující vyčkati pod místem zvaným „Gänsestein" (km 2229), až terč bude sklopen anebo až se objeví světlo zelené.

Čekajíce pod tímto místem, musí se lodi postaviti u břehu tak, aby lodi plující po proudu měly cestu volnou.

Čl. 9.

Lodi plující proti proudu. Vjíždění do komory severní.

Lodi proti proudu plující musejí vjeti do komory severní, jestliže jsou

za dne sklopeny (poloha na „volno") oba šedě natřené terče, tvořící hlavní signál (Hauptsignal) pod komorami, z nichž jeden jest připevněn na severní, druhý na jižní straně železného stožáru vysokého 20 m a postaveného na levém břehu Dunaje (km 2230), anebo je-li

pouze terč severní strany sklopen, kdežto terč jižní strany je postaven, a

za noci, jsou-li na tomto stožáru ukazována dvě zelená světla, a to po jednom na obou stranách, anebo je-li

jedno zelené světlo ukazováno na severní straně stožáru, kdežto jedno červené světlo na jižní straně stožáru, a jsou-li na vratech jižní komory ukazována dvě červená světla umístěná ve vodorovné poloze, což značí, že tato jest zavřena.

Vjíždění do jižní komory.

Lodi proti proudu plující musejí vjeti do komory jižní, je-li

za dne sklopen jenom terč na jižní straně, kdežto terč na severní straně je postaven a

za noci, je-li ukazováno světlo zelené na jižní straně stožáru, kdežto na jeho severní straně jest ukazováno světlo červené, a jsou-li na vratech severní komory ukazována dvě červená světla umístěná ve vodorovné poloze, což značí, že tato jest zavřena.

Zákaz vjíždění do komor.

Vjezd do obou komor jest zakázán, jsou-li oba terče postaveny (poloha na „stůj") anebo jsou-li za noci na stožáru ukazována dvě červená světla, při čemž dvě červená světla, umístěná ve vodorovné poloze, jsou ukazována i na každých z obou dolních vrat komorových.

Loď proti proudu plující musí pak zastaviti v dolním příjezdném kanálu, až by některá komora byla uvolněna k vjezdu.

Čl. 10.

Parníky plující po proudu, blížící se k obvodu komor.

Blížíce se horní hranici obvodu komor musejí parníky plující po proudu, jež chtějí býti proplaveny, dáti jeden táhlý zvuk parní píšťalou nebo sirénou, jakmile jest jim možno rozeznati návěstní signál (Vorsignal), upevněný na železném stožáru 15 m vysokém, postaveném na levém břehu Dunaje a vyznačujícím horní hranici obvodu komor (km 2232·6).

K horní hranici příjezdného horního kanálu smějí plouti, jestliže

za dne návěstní signál, sestávající z terče červeně natřeného, o bílém okraji a připevněného na stožáru, je sklopen (poloha na „volno"), anebo jestliže

za noci vidí na témže stožáru zelené světlo.

Vidí-li však terč postavený (poloha na „stůj") anebo je-li za noci ukazováno na stožáru světlo červené, což značí, že cesta směrem po proudu není volná, musí lodi po proudu zpomaliti svou jízdu tak, aby se mohly zastaviti nad ústím horního příjezdného kanálu.

Čekajíce musí se lodi postaviti tak, aby lodi plující proti proudu měly cestu volnou.

Čl. 11.

Lodi plující po proudu. Vjíždění do jižní komory.

Lodi po proudu plující musejí vjeti do jižní komory, jsou-li

za dne sklopeny (poloha na „volno") oba šedě natřené terče, tvořící hlavní signál (Hauptsignal) nad komorami, z nichž jeden jest připevněn na severní, druhý na jižní straně železného stožáru vysokého 16 m a postaveného na horním konci dělící zdi mezi komorami, anebo je-li

pouze terč jižní strany sklopen, kdežto terč severní strany je postaven a

za noci, jsou-li na tomto stožáru ukazována dvě zelená světla, a to po jednom na obou stranách, anebo je-li

jedno zelené světlo ukazováno na jižní straně stožáru a jedno červené světlo na severní straně stožáru a jsou-li na vratech komory ukazována dvě červená světla, umístěná

ve vodorovné poloze, což značí, že tato jest zavřena.

Vjíždění do severní komory.

Lodi po proudu plující musejí vjeti do komory severní, je-li

za dne sklopen terč na severní straně, kdežto terč na jižní straně je postaven a

za noci, je-li ukazováno jedno světlo zelené na severní straně stožáru, kdežto na jižní straně téhož je ukazováno světlo červené, a jsou-li na vratech jižní komory ukazována dvě červená světla umístěná ve vodorovné poloze, což značí, že tato jest zavřena.

Zákaz vjíždění do komor.

Jsou-li oba terče postaveny (poloha na „stůj"), anebo jsou-li za noci na stožáru ukazována dvě červená světla, při čemž dvě červená světla umístěná ve vodorovné poloze jsou ukazována i na každých z obou horních vrat komorových, což značí, že vjezd do obou komor jest zakázán, musí se loď po proudu plující zastaviti nad horním příjezdným kanálem, až by některá komora byla uvolněna k vjezdu.

Čl. 12.

Poruchy signalisačních přístrojů.

Jestliže by z jakékoliv příčiny hlavní a návěstní signály nebyly v činnosti, musejí se lodi říditi pomocnými signály, dávanými

za dne jednou vlajkou červenou nebo bílou a

za noci jedním světlem červeným nebo zeleným a to:

lodím proti proudu plujícím stráží na pravém břehu Dunaje u Auerbachu (konec nábřeží před dolním návěstním signálem — km 2229·4) a

lodím po proudu plujícím stráží na levobřežní hrázi u čerpací stanice „Maierhof" (km 2231·2).

Lodi plující proti proudu nebo po proudu, blížící se těmto strážím, mohou beze všeho pokračovati v cestě, jestliže zpozorují, že stráž za dne mává bílou vlajkou nad hlavou, anebo za noci zeleným světlem, což značí, že vjezd do některé komory jest volný.

Musí tedy vplouti do komory volné; komora uzavřená jest označena za dne červenou vlajkou vyvěšenou na stožáru hlavního signálu, na straně odpovídající této komoře. Za noci bude zavřená komora jako obyčejně označena dvěma červenými světly umístěnými ve vodorovné poloze na jejich vratech.

Lodi plující proti proudu nebo po proudu, blížící se těmto strážím, musí se co nejrychleji zastaviti, jakmile zpozorují, že nad hlavou stráží se mává červenou vlajkou anebo za noci červeným světlem, což značí, že vjezd do komor jest zakázán. Musí pak čekati, až bude vjezd do některé komory uvolněn.

Jsou-li v činnosti náhradní signály, nesmějí lodi, s výjimkou malých, z dolního příjezdného kanálu vyplouti dříve, než jim to plavidelník dovolil.

Čl. 13.

Pořadí, v němž se dovoluje proplavení.

Pořadí, v němž se dovoluje vplouti do komor, jest dáno dobou, kdy lodi připluly před komory. Nicméně „říční a plavební úřad" (Strom- und Schiffahrtsbehörde) jest oprávněn učiniti opatření odchylná od tohoto pravidla, jsou-li nutná v zájmu vhodného a rychlého odbavení plavidel.

Lodi sloužící účelům úředním a policejním mají v naléhavých případech přede všemi jinými loďmi přednostní právo na zvláštní proplavení mimo pravidelné pořadí.

Tato výsada neplatí pro lodi používané nějakým podnikatelem k dopravě zboží na vrub státní správy s výjimkou případu, že jeho rychlá doprava byla „říčním a plavebním úřadem" (Strom- und Schiffahrtsbehörde) ve všeobecném zájmu nařízena.

Zpravidla budou lodi o nosnosti menší 50 tun připouštěny pouze po několika najednou, anebo spolu s větší lodí.

Malé lodi se zásadně proplavují pouze spolu s loďmi většími.

Loď, která není připravena, aby mohla býti ihned proplavena, ztrácí své pořadí ve prospěch nejbližší lodi, která jest připravena.

Čl. 14.

Vjezd do komor několika za sebou jedoucích lodí.

Vidí-li loď proti nebo po proudu blížící se komorám, že hlavní signál je v poloze na „volno", a byla-li vyzvána několika hvizdy na sirénu, aby vplula do komory, která není ještě úplně obsazena loďmi již vpluvšími, musí ihned dáti jeden táhlý zvuk na píšťalu nebo sirénu, aby tak ohlásila, že poslechne vyzvání. Neučiní-li tak, může se státi, že příslušný terč hlavního signálu bude postaven a vrata komory uzavřena.

Čl. 15.

Plavební pravidla, jichž jest dbáti pod a nad příjezdnými kanály.

Lodím jest zakázáno předjížděti se, vyměňovati vlečné lodi cestou mezi dolní hranicí obvodu komor a ústím příjezdného kanálu dolního, jakož i cestou mezi horní hranicí obvodu komor a ústím příjezdného kanálu horního.

Vleky směřující k vjezdu do komor nesmějí za sebou plouti ve vzdálenostech menších 500 m.

Pobyt.

Na úvazištích pod ústím příjezdného kanálu dolního a nad ústím příjezdného kanálu horního nesmějí vleky býti uvazovány bokem k sobě.

Čl. 16.

Plavební pravidla pro vjíždění do příjezdných kanálů.

Dříve než vleky vplují do příjezdného kanálu dolního nebo horního, musí býti vhodně sestaveny, při čemž jest přihlížeti k rozměrům komor.

Při vjíždění lodí do příjezdných kanálů, jakož i během jich projíždění, musejí lodi zmírniti svou rychlost až na míru přípustnou možností loď říditi.

Vyjímajíc případné odchylky nařízené plavidelníkem, musejí lodi při svém vjezdu do příjezdných kanálů a během jich projíždění vždy držeti se po pravé straně a uvolniti cestu lodím vyjíždějícím z komor.

V příjezdných kanálech jest zakázáno obraceti anebo plouti na zad.

Čl. 17.

Pravidla platná při proplavování komorami.

Vjíždějíce do komor a zaujímajíce svá místa v nich, musejí lodi dbáti všech opatrností, aby nezpůsobovaly škody na komorách nebo jejich zařízení, anebo na jiných lodích.

Aniž by vyčkávaly zvláštního vyzvání plavidelníků, musejí lodi zajeti dostatečně daleko do komory, aby lodím je následujícím nepřekážely ani při vjíždění, ani při zaujímání místa v komoře.

Po dobu proplavování musejí lodi býti dobře uvázány na svých obou koncích. Jakmile jest jejich úvaz hotov, musejí lodi dáti znamení dvěma údery na zvon.

V komorách jest zakázáno plouti na zad.

Lodi se nesmějí opírati přímo o zdi anebo vrata komor. Proto musí býti připraveny dřevěné nárazníky anebo balony, aby, třeba-li, byly vloženy mezi zdi neb vrata a trup.

Za proplavování musí býti zabráněno přílišnému vývinování kouře.

Lodím není dovoleno z komor vyplouti, pokud k tomu nebyly plavidelníkem výslovně vyzvány. Odjeti musí ihned po tomto vyzvání. Lodi smějí se jen velmi ponenáhlu uváděti do pohybu a zvyšovati počet obrátek svých strojů nebo motorů jen docela pomalu.

Znovusestavení vleků po výjezdu z komor za účelem pokračování v cestě proti proudu smí se díti pouze nad horním příjezdným kanálem a za účelem pokračování v cestě po proudu pouze mezi ohlavím komor a hlavním signálem dolním.

Čl. 18.

Všeobecná ustanovení.

Není dovoleno, aby lodi se zastavovaly nebo přenocovaly v příjezdných kanálech nebo v komorách, leč by dostaly zvláštní dovolení od plavidelníka, aby zůstaly v dolním příjezdném kanálu, když špatný výhled nedovoluje již odjezd po proudu. V tomto případě musí se lodi uvázati na nábřežní zdi ležící po jejich pravé straně tak, aby plavba lodí proti proudu zůstala volnou.

Nádržové lodi a lodi dopravující nebezpečné látky nesmějí se nikdy zastavovati na delší dobu.

Spadne-li v obvodu komor do vody jakýkoliv předmět, náležející k výstroji nebo k nákladu lodi, a je-li nebezpečí, že by lodím o značném ponoru mohl býti na obtíž nebo překážkou, musí kapitán nebo vůdce, nemůže-li jej ihned vyzvednouti, ohlásiti to plavidelníkovi s přesnými údaji o jeho poloze.

Stejné hlášení musí býti učiněno, zjistí-li posádky proplavovaných lodí nějaký předmět na dně komor.

Přihodí-li se v obvodu komor nehoda, musí si lodi navzájem pomáhati; zejména vlečná loď některé jednotky, která jest v nebezpečí, a třeba-li každá jiná vlečná loď poblíž se nalézající musí použíti všech možných prostředků, aby tato jednotka byla odstraněna z plavební dráhy podle pokynů plavidelníka.

Jest zakázáno:

bez výslovného dovolení plavidelníkova vstupovati na plošiny komor a do jiných zařízení,

z vlastního podnětu pohybovati mechanismy, určenými k provozu komor,

uvazovati lodi jinde než na pacholatech a křížích k uvazování určených; zejména jest zakázáno uvazovati se na žebřících a na světelných a signálových stožárech,

používati železem kovaných tyčí k odrážení nebo k přemístění lodí podél břehů a zdí komor a příjezdných kanálů,

zarážeti do břehů kůly nebo kolíky a upevňovati kotvy na hrázích,

vléci kotvy a lana v komorách a příjezdných kanálech, jakož i tam házeti kotvy,

používati reflektorů uvnitř komor a příjezdných kanálů,

koupati se nebo lomoziti v komorách a jejich příjezdných kanálech,

házeti přes palubu popel, strusku, dřevo nebo jakékoliv odpadky,

pošpiňovati hráze, zdi a vrata komor, anebo po nich čmárati.

Čl. 19.

Pravidla o projíždění vorů.

Není-li v následujícím jinak stanoveno, musí vory za plavby v obvodu komor zachovávati stejná pravidla jako lodi a říditi se podle týchž signálů jako tyto, s výjimkou dávání signálů zvukových.

Je-li vjezd do komor zakázán signály, musí se vory uvázati k levému břehu u km 2231·5 (stanoviště vorů u čerpací stanice „Maierhof").

Stojí-li tu vory, musí býti na nich konána strážní služba.

Aby bylo naznačeno vorům, že mohou vplouti do komory, plavidelník oznámí to třemi za sebou následujícími zvuky na sirénu, jestliže to ostatně vůbec podle polohy hlavního signálu je dovoleno.

Při projíždění příjezdnými kanály, jakož i v komorách, musí býti vory posunovány se země pomocí lan.

Doba jejich výjezdu z dolního příjezdného kanálu je určována plavidelníkem.

Za vysokých vod (vyšších než + 5·00 m na vodočtu v Pasově) se vory neproplavují.

Vory, jejichž části nejsou řádně navzájem spojeny, a vory, které nemají osazenstvo postačující k zabezpečení jejich manévrů, budou z proplavení komorami vyloučeny, dokud jejich nedostatky nebudou odstraněny.

Čl. 20.

Projíždění úžinou u ústí Innu.

Jakmile vodočet v Pasově ukazuje výšky vody nižší než + 4 m, musí býti odjezd každé lodi nebo voru z Pasova po proudu hlášen lodím plujícím proti proudu. Za tím účelem jest kapitán, kormidelník nebo vůdce lodi nebo voru plujících po proudu povinen včas pověřiti způsobilou osobu, aby předešla loď po proudu plující a aby nejméně 20 minut před jejím odjezdem uvedla v činnost kmitavé červené světlo, zřízené na místě zvaném „Ortspitze" v Pasově (km 2225·2), a aby je udržovala v činnosti až do doby, kdy loď nebo vor po proudu plující proplul úžinou u ústí Innu. Před uvedením tohoto světla v činnost musí se tato osoba přesvědčiti o tom, že žádná loď plující proti proudu nevplula ani se nechystá vplouti do úžiny. Jinak musí telefonicky potřebné zaříditi, aby odjezd byl zdržen do doby, až se úžina uvolní pro plavbu po proudu.

Pokud je kmitavé světlo v činnosti, musejí lodi plující proti proudu čekati pod úžinou u místa zvaného „Lüftenecker Auen" (km 2224), až loď nebo vor plující po proudu minul a až kmitavé světlo bylo vypnuto.

V případě poruchy kmitavého světla musí osoba pověřená jeho obsluhou varovati lodi plující proti proudu máváním červenobílou vlajkou na místě zvaném „Ortspitze".

b) *Úsek mezi Engelhartszellem a ústím Moravy (km 2201·3—1880·0).*

Čl. 21.

Nevlečené veslové lodi a vory.

Mezi Engelhartszellem a ústím Moravy nesmí celková šířka skupiny nevlečených a bočně spojených veslových lodí býti větší než 20 m; vory nesmějí plouti spojeny bočně.

Čl. 22.

Plavba samotíží a voroplavba za povodně.

Plavba samotíží lodí poháněných vesly jakož i voroplavba jsou zakázány mezi Engelhartszellem a ústím Moravy, je-li výška vody větší než:

2·30 m nad nulou vodočtu v Linci (km 2135·2),

2·80 m nad nulou vodočtu ve Steinu (km 2003·5),

2·50 m nad nulou vodočtu ve Vídni (Reichsbrücke) (km 1929·1).

Počínajíc okamžikem, kdy jest vodní hladina nejméně asi 30 cm pod horní hranou břehu (kromě části levého břehu, která jest v inundačním pásmu u Vídně), jsou parníky povinny zmenšiti rychlost, aby nepoškozovaly objekty vydané nárazu vzedmutých vln, zato-

pené budovy, obdělávané pozemky anebo nechráněné břehy. Je-li třeba, musí tyto parníky zastaviti stroj, mohou-li tak ovšem učiniti, aniž by ohrožovaly svoji bezpečnost nebo bezpečnost jednotek, které vlekou.

Projíždí-li před místy, kde buď břeh samotný nebo objekty, které se na něm nalézají, jsou obzvláště vydány poškození vzedmutými vlnami, jsou tyto parníky povinny plouti co možno nejdále od břehu.

Plavba při chodu ledu.

Jakmile chod ledu na řece nabývá hrozivých rozměrů, jest plavba vůbec jakož i voroplavba zakázána, vyjímajíc případy naprosté nutnosti, když jde o záchranu lidských životů nebo lodí a jejich nákladů.

Projíždění úžinou u Schlägen.

Čl. 23.

Lodím jest zakázáno setkávati a předjížděti se v úžině u Schlägen (km 2187·5—2185·5).

Proto musí parníky plující proti proudu, když se blíží k signální stanici „Ortmann", ležící na levém břehu (km 2185·5), dáti jeden táhlý zvuk na píšťalu nebo sirénu. Odpoví-li signální stanice na tento signál tím, že ve dne ukáže signál červenobílou žaluzií a v noci dvěma červenými světly nad sebou, musí tyto lodi čekati na některém místě poblíže levého břehu pod signální stanicí, až odstraněním signálu bude jim oznámeno, že cesta proti proudu je volná.

Parníky plující po proudu, které chtějí pokračovati v cestě, aniž by zastavily mezi Engelhartszellem a Ortmannem, musejí, když míjejí signální stanici „Engelhartszell" (km 2201), oznámiti jí jedním táhlým zvukem píšťaly nebo sirény, že zamýšlejí projeti úžinou „Schlägen".

Kdyby z jakékoliv příčiny loď nebo vor plující po proudu chtěly se zastaviti mezi Engelhartszellem a Ortmannem, když již minuly signální stanici „Engelhartszell", jsou povinny uvědomiti o tom co nejrychleji telefonicky signální stanici „Ortmann".

Lodi stojící v Engelhartszellu anebo na některém místě mezi Engelhartszellem a Ortmannem, které chtějí plouti po proudu a projeti úžinou u Schlägen, mají se dříve telefonicky dotázati některé z nejbližších signálních stanic „Ortmann", „Engelhartszell" nebo „Wesenufer" (km 2193), v kterou hodinu budou moci se vydati na cestu. Smějí odplouti jen v hodinu, která jim bude oznámena.

Odchylně od předchozích ustanovení mohou osobní parníky, vykonávající pravidelnou službu podle ustáleného jízdního řádu a plující proti proudu, pokračovati v cestě proti proudu i když jsou signály vztyčeny. Avšak dříve než minou signální stanici „Ortmann", jsou povinny volati strážníka této stanice a dotázati se ho, zda a v kterou dobu lodi plující po proudu anebo vory minuly Engelhartszell anebo Wesenufer a které jsou to lodi.

Podle údajů, které jim strážník musí dáti, musí zaříditi svoji plavbu tak, aby v úžině u Schlägen nepotkaly loď plující po proudu.

Při této příležitosti mohou za nimi plouti parníky, které byly zastaveny pod „Ortmannem" a které mají stejnou rychlost i stejnou řiditelnost, jako tyto osobní parníky, zařídí-li svoji plavbu tak, aby v úžině u Schlägen nepotkaly loď plující po proudu. Této výhody společné jízdy smí použíti pokaždé jen jeden samotný parník.

Osobní parníky, plující po proudu a zastavující v osobní stanici v Engelhartszellu anebo v některé osobní stanici mezi Engelhartszellem a Ortmannem, nejsou povinny říditi se ustanovením předchozího odstavce 5, jestliže nejsou více než půl hodiny zpožděny proti jízdnímu řádu. Je-li jejich zpoždění větší než půl hodiny, jsou povinny, dříve než odplují, dotázati se z telefonní stanice v Engelhartszellu anebo ve Wesenuferu strážníka signální stanice „Ortmann", zda a kdy lodi plující proti proudu jely podle Ortmannu a které jsou to lodi. Podle údajů, které jim strážník jest povinen dáti, musejí pak zaříditi svůj odjezd a plavbu tak, aby v úžině u Schlägen nepotkaly loď plující proti proudu.

Čl. 24.

Je-li úžina u Schlägen plavební nehodou anebo zpožděním lodi plující proti proudu zatarasena anebo zaujata déle než obyčejně, uvědomí o tom signální stanice „Wesenufer" (km 2193) a „Schlägen" (km 2187), které jsou obě na pravém břehu, lodi plující po proudu tím, že mávají červenou vlajkou na žerdi.

Uzří-li tento signál, jsou všechny lodi a vory plující po proudu povinny se zastaviti.

Čl. 25.

Jestliže telefonní spojení mezi Engelhartszellem a signální stanicí „Ortmann" je porušeno, zůstane červenobílý žaluziový signál této stanice uzavřen a strážník musí hlásnou troubou oznámiti parníkům plujícím proti proudu poruchu linky.

Parníky plující proti proudu mohou nicméně za dne, avšak toliko za pěkného počasí pokračovati ve své cestě za podmínek, že dají jeden táhlý zvuk na píšťalu neb sirénu a že budou tento signál opakovati, dokud nespatří červenobílý žaluziový signál signální stanice „Schlägen“. Zůstane-li tento žaluziový signál uzavřen, musí parníky plující proti proudu manévrovati tak, aby ponechaly plavební dráhu volnou lodím plujícím po proudu, které by mohly připlouti; jestliže naopak signál bude otevřen, mohou lodi plující proti proudu pokračovati ve své cestě.

Po celou dobu přerušení telefonního spojení jest všem veslovým lodím jakož i vorům zakázáno projížděti úžinou u Schlägen.

Čl. 26.

Projíždění úžinou Windstoß.

Lodím jest zakázáno setkávati a předjížděti se v úžině Windstoß (km 2.170).

Proto musí lodi plující proti proudu a přijíždějící před Sommerberg (pod km 2169) oznámiti svůj úmysl projeti úžinou jedním táhlým zvukem píšťaly neb sirény. Nesmějí pokračovati v další cestě nad tímto místem, ukazuje-li signální stanice „Busenmühle“, ležící na levém břehu (km 2170), ve dne žaluziový červenobílý signál a v noci červené světlo. Jakmile tento signál bude odstraněn, musejí bez prodlení plouti dále proti proudu.

Lodi plující po proudu, jakmile zpozorují červený terč s bílým okrajem, postavený na levém břehu u km 2172·5, jsou povinny zmírniti rychlost a plouti jen rychlostí, která jest potřebná k bezpečnému kormidlování až do chvíle, kdy, minuvše záhyb u km 2172, nabyly jistoty, že netřeba se obávati setkání u km 2170 s lodí plující proti proudu.

Za plavby od km 2172 až k signální stanici „Busenmühle“ jsou lodi plující po proudu kromě toho povinny dávati jeden táhlý zvuk na píšťalu nebo sirénu a opakovati tento signál v přestávkách dvouminutových.

Projíždění úžinou Struden.

Čl. 27.

Lodím jest zakázáno setkávati a předjížděti se v úžině Struden (km 2079·5 až 2075·0).

Čl. 28.

Parníky plující proti proudu, jež zamýšlejí proplouti úžinou Struden, musí, blížíce se signální stanici v St. Nikola a. d. Donau (km 2075·0, levý břeh), upozorniti tuto stanici jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu a vyvěsiti ve dne červeno-bílou vlajku buď na svém stěžni anebo na konci tyče a v noci mávati jasným červeným světlem.

Parník smí v cestě proti proudu pokračovati teprve tehdy, když byly otevřeny žaluzie červeného a bílého signálu, ukazovaného stanicí jen po dobu průjezdu parníku, který oň požádal; jinak jsou stále zavřeny (signál na „stůj“). Tento signál jest za noci osvětlen.

Čl. 29.

Jakmile signální stanice Tiefenbach (km 2080·25), Grein (km 2079·21) a Baumgarten (km 2076·52) ukáží ve dne žaluziové červenobílé signály anebo v noci červená světla, zakazující plavbu po proudu, jsou veslové lodi plující po proudu jakož i vory povinny, když se blíží k Tiefenbachu, opustiti plavební dráhu a uvázati se u nábřeží v Tiefenbachu a parníky plující po proudu přistáti v Greinu u místa zvaného „Sailer“ (km 2080). V případě naprosté nutnosti mohou se veslové lodi a vory uvázati u levého břehu u místa zvaného „Föhre“ (km 2078) a parníky u pravého břehu u Sandbachu (km 2078·6).

Čl. 30.

Lodi plující po proudu a zastižené v úseku mezi Grein a Sankt-Nikola silným deštěm, sněžením anebo hustou mlhou, které jim znemožňují rozeznati signály, musí ihned přistáti buď na výše uvedeném místě zvaném „Föhre“ anebo u Sandbachu.

Čl. 31.

Vlečné lodi, které musí vykonati několik jízd za sebou, aby úžinou Struden provlekly proti proudu všechny lodi svého vleku, jsou povinny o tom uvědomiti signální stanici „Sankt-Nicola“ a neplují-li dále proti proudu než k Sandbachu, mohou se při těchto jízdách vraceti po proudu, i když signály zakazující plavbu tímto směrem jsou ukazovány. Při této příležitosti mohou je následovati při jejich cestě úžinou po proudu parníky plující samotně, které byly zastaveny v Sandbachu.

Čl. [illegible].

Balonem modře a bíle pruhovaným, vyvě-

šeným v signální stanici „Tiefenbach“, oznamuje se lodím plujícím po proudu, že jiná loď plující po proudu jest před nimi mezi stanicemi Tiefenbach a Sankt-Nikola.

Aby se parníkům plujícím po proudu oznámilo, že před nimi pluje veslová loď anebo vor, ukáže signální stanice „Tiefenbach“ zároveň s modro-bíle pruhovaným balonem bílou tabuli, na níž jest vyznačen červenými římskými číslicemi počet minut (X, XV anebo XX), které uplynuly od chvíle, kdy veslové lodi anebo vor minuly tuto stanici.

Parníky plující po proudu musí, jakmile spatřily tyto signály, zmenšiti rychlost tak, aby v úžině Struden nedohonily lodi anebo vory, které plují před nimi.

Vůdci veslových lodí a vrátní vorů, kteří zamýšlejí odplouti z Greinu po proudu, jsou povinni to oznámiti tamní signální stanici a smějí se vydati na cestu teprve, když tato stanice spustila bílou vlajku, kterou vyvěsila v okamžiku, kdy dostala jejich oznámení o odjezdu.

Čl. 33.

Aby v peřejích u Greinu bylo zabráněno setkání lodi plující po proudu s lodí plující proti proudu v případě, že by signály zakazující plavbu po proudu selhaly, vyvěsí signální stanice Grein červeno-bíle pruhovaný balon. Jakmile lodi plující proti proudu spatří tento signál, musí čekati pod peřejemi, až bude balon opět stažen.

Čl. 34.

Žádná loď plující proti proudu nesmí ostatně vplouti do úžiny Struden mezi 10. a 12. hodinou, kterážto doba jest výhradně určena k projíždění lodí plujících po proudu.

c) Úsek mezi ústím Moravy a Gönyü-Kližskou Nemou (km 1880·0—1791·0).

Čl. 35.

Sestavení vleků.

V trati mezi ústím Moravy a Gönyü-Kližskou Nemou mohou vlečné lodi vléci po boku jen jednu jednotku po každé straně.

Úhrnná šířka řady plavidel takto utvořené, jakož i dalších řad téhož vleku, nesmí býti větší než 32 m.

Čl. 36.

Zákaz plavby samotíží a voroplavby za vysokých vod.

V téže části řeky jest zakázána jak plavba samotíží, s výjimkou malých lodí a lodí o strojním pohonu, tak i voroplavba, je-li výška vody větší než 4·50 m nad nulou vodočtu v Bratislavě.

Čl. 37.

Zákaz plouti samotíží v přístavě bratislavském.

V obvodu bratislavského přístavu (km 1869·5—1866) jest zakázána plavba samotíží lodím bez strojního pohonu, s výjimkou malých lodí a lodí stavěných pro jedinou cestu. Tento zákaz neplatí pro lodi, které se přemísťují podél nábřeží a břehů při pracích spojených s překladem zboží.

II. Střední Dunaj.

a) Úsek mezi Gönyü-Kližskou Nemou a Batinou (km 1791·0—1425·0),

b) úsek mezi Batinou a Moldova-Veche (km 1425·0 až 1048·0),

c) úsek Tisy nad hranicí mezi Maďarskem a královstvím Jugoslavie,

d) úsek Tisy pod hranicí mezi Maďarskem a Jugoslavií.

a) Úsek mezi Gönyü-Kližskou Nemou a Batinou (km 1791·0 až 1425·0).

Čl. 38.

Sestavení vleků.

V úseku mezi Gönyü-Kližskou Nemou a Batinou nesmí vlečné lodi bráti do vleku po boku více než dvě jednotky na každé straně a skupina v závěsu nesmí míti více než pět lodí v jedné řadě, bočně spojených.

Čl. 39.

Sestavení vleků projíždějících budapeštským přístavem.

V hodinách, kdy osobní lodi místní dopravy vykonávají svou pravidelnou službu podle ustáleného jízdního řádu, nesmějí vleky plující mezi mosty Markéty a Františka Josefa v Budapešti, ať po proudu či proti proudu,

míti více než 7 lodí, počítajíc v to i vlečnou loď.

Vleky plující po proudu musí býti složeny buď ze čtyř jednotek v závěsu v jedné řadě po boku svázaných a dvou jednotek bočně připojených k vlečné lodi, anebo z pěti jednotek v závěsu v jedné řadě po boku svázaných a z jedné lodi bočně připojené k vlečné lodi.

Pokud jde o vleky plující proti proudu, musí býti jednotky uspořádány po boku svázané v řadách tak, aby v jedné řadě nebyly nikdy více než dvě jednotky.

Čl. 40.

Plavba v dunajském rameni mezi Budou a ostrovem Markéty.

V hodinách, kdy osobní lodi místní dopravy vykonávají svou pravidelnou službu, jest zakázán lodím a vorům průjezd dunajským ramenem mezi Budou a ostrovem Markéty.

Toto ustanovení se nevztahuje ani na malé lodi ani na parníky, kterým jest v tomto rameni manévrovati s čluny buď při sestavování vleků anebo při pracích spojených s překladem zboží.

Čl. 41.

Zákaz plouti samotíží v přístavu budapeštském.

Lodím bez strojního pohonu jest zakázána plavba samotíží mezi mosty Markéty a Františka Josefa v Budapešti.

Toto ustanovení se nevztahuje ani na malé lodi ani na lodi postavené pro jedinou cestu, ani na lodice naložené zbožím určeným pro budapeštské trhy, ani na vory a konečně ani na lodi přemísťující se podél nábřeží a břehů při pracích spojených s překladem zboží.

Čl. 41a.

Plavba v přístavu budapeštském.

Mezi potokem Rakos (Rakospatak, km 1652·0) a mostem u Náměstí Boraros (km 1644·3) jest udržování ohňů pod kotly parníků upraviti tak, aby se zabránilo přílišnému vyvinování kouře.

Lodi plující v přístavu budapeštském smějí používati svých píšťal neb sirén toliko v případě naléhavé nutnosti. Zakazuje se jim užívati těchto signálů bezdůvodně.

b) Úsek mezi Batinou a Moldova-Veche (km 1425—1048).

Projíždění úžinou batinskou.

Čl. 42.

Je-li výška vody na vodočtu v Bezdanu (km 1425·2) menší než čtyři metry nad nulou, smějí vleky plující po proudu, jakéhokoliv sestavení, vplouti do úžiny batinské jen tehdy, uvidí-li na rameni stožáru signální stanice, postaveného na pravém břehu naproti ústí kanálu Krále Petra („Kanal Kralja Petra“) dva červené balony zavěšené nad sebou.

Uvidí-li na stožáru jen jeden balon, musí zastaviti nad místem zvaným „Tovarnik“ (km 1429·0), až dokud se neobjeví na stožáru dva balony zavěšené nad sebou, což znamená, že cesta po proudu je volná.

Vleky jakéhokoliv sestavení, plující proti proudu smějí vplouti do batinské úžiny jen tehdy, když zpozorují na signálním stožáru jediný červený balon.

Jestliže zpozorují dva balony, musí zastaviti pod úžinou, až dokud signální stanice nebude ukazovati jen jeden balon.

Čl. 43.

Vyvěsí-li signální stanice v Batině jen modrou vlajku, vztyčenou na vrcholku stožáru, jest projíždění batinskou úžinou zakázáno všem vlekům. Tyto vleky musí pak zastaviti, a to vleky plující po proudu nad místem zvaným „Tovarnik“ a vleky plující proti proudu pod úžinou.

Čl. 44.

Ukazuje-li signální stanice v Batině zároveň jeden nebo dva balony zavěšené na rameni stožáru a modrou vlajku na vrcholku stožáru, dává se tím lodím plujícím proti proudu anebo po proudu znamení, že jiná loď právě vjíždí do kanálu Krále Petra („Kanal Kralja Petra“) anebo z něho vyjíždí. V tomto případě jest nutno věnovati největší pozornost manévrům při vyhýbání.

Čl. 45.

Plavba podél ústí Sávy.

Parníky přijíždějící od Zemuně anebo od Pančeva jedním z pravých ramen Dunaje a blížící se ke vtoku Sávy do Dunaje musejí v okamžiku, kdy tu parník přijíždějící ze Sávy obrací, svoji plavbu upraviti tak, aby zůstaly v potřebné vzdálenosti od manévru-

jící lodi a umožnily jí dokončiti zcela svůj manévr.

Plavba podél ústí Temeše.

Čl. 46.

Parníky plující po proudu a zamýšlející proplouti podél ústí Temeše (Timis) jsou povinny ve vhodný čas oznámiti své přiblížení lodím, na tomto přítoku právě plujícím po proudu, a to táhlým zvukem na některý signalisační prostředek uvedený v čl. 18 řádu plavební policie, vyjímajíc zvon.

Kromě toho musí věnovati veškeru pozornost stejnému táhlému zvukovému signálu, který podle čl. 37 řádu plavební policie jsou povinny dávati lodi plující po proudu na Temeši, aby tak upozornily na sebe lodi, jež plují na Dunaji po anebo proti proudu.

Čl. 47.

Za plavby podél ústí Temeše jsou lodi plující po proudu povinny přidržeti se co možno nejvíce pravého kraje plavební dráhy, aby tak ponechaly potřebný čas a dostatečně volné místo parníkům, které právě plují na Temeši po proudu anebo které pokračujíce na cestě po proudu dostaly se již k samému soutoku tohoto přítoku s Dunajem.

Čl. 48.

Potkají-li lodi plující na Dunaji po proudu anebo proti proudu podél ústí Temeše jiné lodi, které na tomto přítoku plují po proudu anebo které do něho právě vjíždějí, musí se stejně jako tyto lodi říditi ustanoveními hlavy III, oddílu II řádu plavební policie, aby se vyhnuly srážce.

c) Úsek Tisy (Tisza) nad hranicí mezi Maďarskem a Jugoslavií.

Čl. 49.

Plavba samotíží a voroplavba.

Plavba samotíží — s výjimkou malých lodí — jakož i voroplavba jest v části Tisy nad Szolnokem zakázána, je-li výška vody větší než 5·50 m nad nulou vodočtu v Szolnoku.

Plavba samotíží — s výjimkou malých lodí — jakož i voroplavba jest v části Tisy pod Szolnokem zakázána, je-li výška vody větší než 5 m nad nulou vodočtu v Szolnoku.

d) Úsek Tisy pod hranicí mezi Maďarskem a Jugoslavií.

Čl. 50.

Plavba podél vjezdu do průplavu Krále Petra I. u Starého Bečeje.

Po dobu vjezdu lodí do průplavu Krále Petra I. nebo po dobu výjezdu lodí z tohoto průplavu bude vyvěšen na stožáru zřízeném na zdýmadle u vstupu do průplavu za dne černý balon, za noci zelené světlo viditelné na vzdálenost nejméně 2 km tak, aby lodi plující po Tise byly včas upozorněny.

Lodi plující po proudu nebo proti proudu, uvidí-li u vjezdu do průplavu vyvěšený černý balon nebo zelené světlo, jsou povinny dáti znamení podle čl. 41 řádu plavební policie táhlým zvukem a musejí manévrovati s největší opatrností, aby se vyhnuly srážce. Lodi, které vstupují do průplavu nebo z něho vystupují, jsou povinny v tomto okamžiku uvolniti plavební dráhu řeky.

III. Úsek železné Brány a dunajských Kataraktů.

Úsek mezi Moldova—Veche a Turnu—Severinem (km 1.048 až km 932).

Čl. 51.

Upozornění.

Kapitáni, kormidelníci a vůdci lodí plujících úsekem železné Brány a Kataraktů jsou povinni nejen dbáti dalších pravidel, ale též říditi se novými úpravami nebo dočasnými ustanoveními předepsanými Mezinárodní komisí dunajskou, jež jim oznámí Správa železné Brány a Kataraktů, jakož i plavebními vyhláškami touto vydávanými z důvodů nenadálých nebo okamžitých okolností.

Nad plněním povinností plavců, uložených předchozími pravidly, vykonávají dohled k tomu povolané orgány Správy železné Brány a Kataraktů, jež mají k tomu cíli právo zákroku na palubě lodí.

Správa oznámí úřadům pověřeným plavební policií za účelem stíhání přestupky, o nichž se doví prostřednictvím svých orgánů.

ODDÍL I.

Podmínky pro připuštění k plavbě v úseku železné Brány a dunajských Kataraktů.

Čl. 52.

Průkaz způsobilosti k plavbě.

S výhradou ustanovení obsažených v čl. 64 až 72 tohoto řádu připouští se k jízdě v Úseku každá loď k této jízdě způsobilá a opatřená platným úředním průkazem vydaným příslušnými úřady, který osvědčuje, že loď jest plavby dobře schopna.

V případech havarie, jež by nastala při průjezdu Úsekem nebo před vjezdem do něho, musí býti ihned o ní podáno hlášení Správě železné Brány a Kataraktů, která posoudí, zda stav lodi nebo opravy na ní provedené dovolují průjezd Úsekem. Není-li shody s kapitánem, bude provedena odborná prohlídka (viz Dodatek I).

Čl. 53.

Dobrý stav strojů a výstroje.

Stroje a manévrovací i vlečná výstroj musejí býti podrobně prohlédnuty a nalézati se v dokonalém stavu při vjezdu lodí do úseku železné Brány a Kataraktů. Osazenstvo lodí musí ujistiti orgány pověřené prohlídkou lodí, že tomu tak skutečně jest (viz čl. 67).

Čl. 54.

Nádržové lodi.

Všechny otvory, kterými se s paluby vstupuje do lodních prostorů pro dopravu petroleje a výrobků z něho, musí býti pečlivě utěsněny. Roury na unikání plynů musejí býti proti plamenům opatřeny drátěnou sítí. V podélných a příčných přepážkách nesmí býti žádného neuzavíratelného otvoru.

Čl. 55.

Náklad lodí.

Náklad musí býti tak uložen, aby nemohlo za jízdy Úsekem povstati žádné nebezpečí pro bezpečnost lodi.

Náklad musí býti tak rozdělen, aby u nákladních člunů a nádržových lodí nebylo značnějšího rozdílu mezi ponory vpředu a vzadu a aby u jiných lodí tento rozdíl byl podle možnosti zmenšen.

Mají-li lodi palubní náklad, nesmí jeho výška býti taková, aby překážela rozhledu lodivodů, kteří jsou u kormidla; jestliže ponor nutí vlek, aby použil plavební dráhy nízkých vod, nesmí náklad přesahovati výšku 0·80 m nad plošinu kormidelní.

Na palubě vlečných člunů musí na pravé i levé straně zůstati volný ochoz alespoň 0·60 m široký a volná místa kolem pacholat musejí postačovati k provedení manévru vlečnými i úvazovými lany.

Lodní čerpadla musejí býti kdykoliv přístupna.

ODDÍL II.

Ponor[1]).

Čl. 56.

Hranice ponoru[2]) vzhledem k vodním stavům podle vodočtů.

Lodi plující úsekem železné Brány a Kataraktů musí svůj ponor zavčas upraviti podle hranic ponoru dále stanovených.

I. *Používání plavební dráhy nízkých vod.*

a) K plavbě v trati nad Golubinjí (km 1.048—985).

V obdobích, kdy vodní stavy nutí lodi, aby používaly plavební dráhy nízkých vod nad Golubinjí, rovná se největší dovolený ponor výšce vody, zaznamenané toho dne na vodočtu v Drenkové, zvětšené o 1·40 m[3]).

b) K plavbě v trati pod Golubinjí (km 985—932).

V obdobích, kdy vodní stav nutí lodi, aby používaly plavební dráhy nízkých vod pod Golubinjí, rovná se největší dovolený ponor výšce vody zaznamenané toho dne na vodočtu v Oršové, zvětšené o 1 m.

Hranice ponoru denně stanovené Správou železné Brány a Kataraktů pro použití plavební dráhy nízkých vod jsou zapisovány do zvláštního rejstříku a vyznačovány ve stanovištích lodivodů každého dne na tabulích velikými, s plavidel snadno čitelnými písmeny.

---

[1]) Výraz „ponor“, kterého jest použito v téže větě, jako výrazu „loď“, pokud tato vleče, vztahuje se na onu loď vleku, která má největší ponor.

[2]) Výraz „hranice ponoru“ stanovená toho kterého dne bývá ještě označován v úseku železné Brány a Kataraktů slovem „norma“.

[3]) Jestliže podmínky toho kterého dne nad Drenkovou to připouštějí, může Správa dovoliti nad km 1.016 plavbu s ponorem smějícím dosáhnouti výšku vody podle vodočtu v Drenkové zvětšenou o 1·60 m.

II. Používání plavební dráhy středních a vysokých vod.

Jest všeobecným pravidlem, že parníky, kterým výška vody a jejich ponor dovolují plouti v plavební dráze středních a vysokých vod, musí plavební dráhu nízkých vod ponechati volnou parníkům nuceným plouti v této dráze.

Hranice ponoru lodí používajících plavební dráhu středních a vysokých vod jsou vyznačeny v dále uvedené tabulce:

Trať horní Drenkova—Golubinje	Ponor v dm	Trať dolní Golubinje—Turnu—Severin		Trať horní Drenkova—Golubinje	Ponor v dm	Trať dolní Golubinje—Turnu—Severin	
Výška vody na vodočtu v Drenkové cm		Výška vody na vodočtu v Oršové cm		Výška vody na vodočtu v Drenkové cm		Výška vody na vodočtu v Oršové cm	
proti i po proudu		proti proudu	po proudu	proti i po proudu		proti proudu	po proudu
250	21	444	452	158	13 3/4	292	306
248	20 3/4	439	447	155	13 1/2	287	300
245	20 1/2	434	442	153	13 1/4	282	295
243	20 1/4	429	437	148	13	277	292
240	20	424	432	145	12 3/4	271	289
237	19 3/4	419	427	142	12 1/2	266	284
235	19 1/2	414	421	137	12 1/4	261	277
232	19 1/4	408	416	134	12	255	269
229	19	403	411	129	11 3/4	250	263
227	18 3/4	398	405	124	11 1/2	245	258
224	18 1/2	393	400	121	11 1/4	240	253
221	18 1/4	387	395	116	11	234	248
219	18	382	390	111	10 3/4	229	242
216	17 3/4	377	385	108	10 1/2	224	237
213	17 1/2	371	379	103	10 1/4	219	232
211	17 1/4	366	374	97	10	213	227
208	17	361	369	95	9 3/4	208	221
205	16 3/4	356	364	90	9 1/2	203	216
203	16 1/2	350	358	84	9 1/4	198	213
200	16 1/4	345	350	82	9	192	211
198	16	340	348	76	8 3/4	187	205
195	15 3/4	335	342	71	8 1/2	182	200
190	15 1/2	329	337	69	8 1/4	176	195
184	15 1/4	324	335	63	8	171	190
182	15	319	329	58	7 3/4	166	184
176	14 3/4	313	324	53	7 1/2	161	179
171	14 1/2	308	321	48	7 1/4	155	174
169	14 1/4	303	316	43	7	150	169
163	14	298	311				

Čl. 57.

Hranice ponoru lodí, jichž podélná poloha se může měniti během plavby.

Z důvodů změn podélné polohy, nastávajících během plavby, mohou vlečné lodi nákladní, motorové lodi a nádržové lodi býti donuceny zmenšiti ponor pod hranici dovolenou ustanoveními čl. 56.

Tento ponor nebude Správou určen, leč podle řízení uvedeného v Dodatku I (viz čl. 175), a loďař může žádati, aby mu byly oznámeny důvody, proč se tak stalo, a zároveň se dožadovati prohlídky odborníky, odvolávaje se na ustanovení tohoto Dodatku.

Čl. 58.

Maximální ponor nákladních lodí.

Ponor, kterého mohou nákladní lodi k jízdám Úsekem používati, není zásadně omezen, leč ustanoveními čl. 56.

Lodi dostavivší se po prvé.

Jestliže však nákladní loď se dostaví k prvnímu průjezdu Úsekem a nedovoluje-li žádná dřívější zkušenost s jistotou usuzovati, že jest úplně způsobilá k proplutí, bude její vedení lodivodem dovoleno pouze tehdy, jestliže její ponor nepřesahuje buď 1·60 m, anebo ponor odpovídající nákladu:

75% její nosnosti u lodi od 1000 do 1200 t,
60% „ „ „ „ 1200 „ 1500 t,
50% „ „ „ větší 1500 t,

avšak s výhradou, že ponor, odpovídající těmto nákladům, nepřesáhne 2·10 m.

Lodi, které již úsekem projely.

S výhradou ustanovení čl. 56 ponechává se nákladní lodi trvale možnost využití maximálního ponoru, se kterým za příznivých podmínek již úsekem proplula; totéž platí pro každou loď stejných vlastností.

Jestliže průjezd některé lodi s určitým omezeným ponorem byl vykonán za dobrých podmínek, Správa dovolí této lodi využíti v úseku maximální ponor, zvětšený o 10 cm, a podle pozorovaných výsledků dovolí další průjezdy s ponory zvětšovanými postupně o 10 cm.

Loďaři budou po každém průjezdu oznámeny maximální ponory, kterých jeho loď jest oprávněna v budoucnosti využíti.

ODDÍL III.

Sestavení vleků.

Čl. 59.

Vlečení všeobecně.

Vlečení lodí úsekem železné Brány a Kataraktů musí se konati podle ustanovení čl. 27 řádu plavební policie.

Sestavení vleků.

Maximální počet jednotek, které smějí býti najednou vlečeny, jakož i jejich uspořádání ve vleku jsou dány ustanoveními Dodatku III (viz čl. 175).

Ve zvláštních případech určí Správa přihlížejíc k trati, jež má býti projeta, a k vodním stavům uspořádání vleku, sestaveného pouze z jednotek prázdných nebo s malým ponorem,*) anebo určí počet jednotek prázdných nebo s malým ponorem, které by mohly býti připojeny k vleku složenému podle ustanovení dříve uvedených.

ODDÍL IV.

Povinná pilotáž.

Čl. 60.

Lodi podrobené povinné pilotáži.

Pilotáž je povinná pro všechny lodi plující úsekem, ať proti či po proudu, s výjimkou lodí uvedených v čl. 61:

a) když výška hladiny vodní na vodočtu v Oršové jest 1·60 m nebo méně, pro průjezd říční tratí mezi Moldova Veche (km 1.048), horní to hranicí úseku, a přístavy Kladovem (km 936) nebo Turnu-Severinem (km 932);

b) když výška hladiny vodní na vodočtu v Oršové jest větší než 1·60 m, pro průjezd říční tratí mezi Drenkovou (km 1.016) a těmito dvěma právě jmenovanými přístavy**).

Jestliže by loď vstupující do úseku nenalezla lodivoda v Turnu-Severinu nebo v Kladovu, smí bez lodivoda plouti proti proudu až ke Gura Vaii. Avšak takováto loď musí, dříve než se připravila k odjezdu z Turnu-Severinu nebo z Kladova, žádati Správu železné Brány a Kataraktů, aby jí poslala potřebné lodivody do Gura Vaii. Nesmí však nikdy vplouti ani do kanalisované trati ani do plavební dráhy středních a vysokých vod, pokud nenalodila lodivody jí určené.

Čl. 61.

Osvobození od povinné pilotáže.

Povinné pilotáži nejsou podrobeny:

1. lodi určené pro vlečnou službu v přístavech ležících v úseku, jakož i na místech, kde se obyčejně sestavují nebo rozdělují vleky;

2. lodi obstarávající místní dopravu mezi jedním a druhým břehem;

3. malé lodi se strojním pohonem a lodi poháněné vesly, jichž výtlak jest menší než 100 tun a jichž ponor nepřesahuje 1 m;

4. lodi plující mezi Česavou (km 1.026·8) a Drenkovou (km 1.016);

5. lodi plující mezi Drenkovou (km 1.016) a Kozlou (km 1.013·5);

6. lodi plující mezi spodním koncem dolního Kazanu (km 965) a Vodicou (km 951) nebo mezi Gura Vaii (km 941) a Turnu-Severinem (km 932).

Lodi označené v bodech 3, 4, 5 a 6 nesmějí používati kanálů nebo plavebních drah znakovaných.

Čl. 62.

Lodivodi přidělení lodím, které nepodléhají povinné pilotáži.

Správa železné Brány a Kataraktů přidělí

*) O ponoru menším než je ponor vlečné lodi.

**) Správa železné Brány a Kataraktů může na zvláštní žádost plavců přidělit lodím své lodivody, aby je vedli až k horní hranici úseku anebo počínajíc od tohoto bodu, i když výška vody jest vyšší než 1·60 m na vodočtu v Oršové. Tyto lodi musejí pak kromě plavebního poplatku zaplatiti i poplatek lodivodský (viz čl. 169 až 173 a Dodatek II).

lodivody lodím, jež o ně požádají, i když tyto lodi nepodléhají povinné pilotáži.

Čl. 63.

Povinnost vzíti lodivoda.

Každá loď podléhající povinné pilotáži musí vzíti na palubu oprávněného lodivoda, člena sboru úředních lodivodů Správy Železné Brány a Kataraktů.

Avšak společnosti nebo skupiny plavebních podniků a loďařů řádně k tomu zmocněných mohou dáti své lodi pilotovati „soukromými lodivody", oprávněnými Správou a určenými výlučně pro jejich službu.

Ve vleku musí se vždy jeden lodivod nalézati na vlečné lodi a druhý na palubě některé vlečené jednotky.

Úřední lodivodové, kteří se dostaví k vedení lodi, předloží na přání kapitána nebo vůdce lodi doklady prokazující jejich způsobilost. Soukromí lodivodové musejí při konání svých služeb býti kdykoliv s to prokázati svou způsobilost k pilotování lodí, jež vedou a musejí býti opatřeni řádnými průkazkami pro volný pohyb v Úseku.

Čl. 64.

Zastavení lodí na místech, kde se naloďují lodivodové.

Každá loď dostavivší se k průjezdu železnou Branou a Katarakty musí před vplutím do Úseku zastaviti na některé stanici lodivodské, jmenované v čl. 60, odkud počíná povinná pilotáž, aby se podrobila prohlídce a dostála náležitostem předepsaným čl. 65 až 70.

Přítomnost lodivodů na těchto stanovištích oznamuje se bílou vlajkou s červeným písmenem „P" uprostřed, vyvěšenou na vrcholku stožáru na lodivodském domě*).

*) Lodi přijíždějící k některému konci Úseku najdou tam zpravidla potřebné lodivody. Doporučuje se však oznámiti Správě Železné Brány a Kataraktů v Oršové nejméně 24 hodin před příjezdem k cestě Úsekem dobu a místo, kde by se lodivod měl naloditi. I když bylo toto návěští dáno, nelze činiti Správu zodpovědnou za zpoždění, jež by loď pro nedostatek lodivoda mohla utrpěti. Není třeba, aby osobní parníky, které jezdí pravidelně a jejichž jízdní řád byl Správě oznámen, ohlašovaly předem svůj příjezd, jestliže zpoždění vůči tomuto řádu není větší 4 hodin.

Prohlídka lodí v místech, kde se lodivodi naloďují.

Čl. 65.

Lodi nesmějí vstoupiti do Úseku před skončením prohlídky uvedené v čl. 66 a 67 úředními lodivody určenými říditi tyto lodi Úsekem, a dříve než tito lodivodové podle ustanovení čl. 68 až 70 přijali závazek ku provedení pilotáže.

Mají-li lodi býti vedeny soukromými lodivody, bude jejich prohlídka vykonána dohlédacím orgánem plavební služby nebo nejstarším úředním lodivodem přítomným na vyloďovací stanici, jemuž budou nápomocni soukromí lodivodové, pověření vedením těchto lodí. Soukromí lodivodové nesmějí pilotáž převzíti, pokud jim nebylo k tomu dáno povolení orgánem Správy pověřeným prohlídkou.

Čl. 66.

Lodivodové určení k vedení vleku provedou společně prohlídku všech vlečených jednotek a lodivod určený k vedení vlečné lodi dá po provedené prohlídce kapitánovi žádoucí pokyny pro řádné sestavení vleku.

Nastane-li neshoda mezi kapitánem a lodivodem, musí býti o ní podána zpráva plavební službě Správy Železné Brány a Kataraktů, která rozhodne.

Čl. 67.

Orgány Správy pověřené prohlídkou přezkoumají, zda podmínky uvedené v čl. 52 až 58 jsou splněny.

Přesvědčí se též, že u manévrovací a vlečné výstroje je personál nezbytný pro účinnou obsluhu za projíždění celým Úsekem.

Kapitán nebo vůdce lodi jest povinen usnadniti těmto orgánům prohlídku své lodi a podle možnosti býti prohlídce přítomen. Musí jim dáti ujištění, že pohonné stroje nebo jiná výstroj jsou v dobrém stavu a že byly přezkoušeny (viz čl. 53).

Mají-li lodi býti vedeny soukromými lodivody, musejí tito dáti orgánu Správy pověřenému prohlídkou všechny vhodné údaje o lodích, pokud jde o podmínky vyžadované pro připuštění do Úseku, a oznámiti mu, pokud možno, změny, které během cesty Úsekem případně nastanou v sestavě vleku.

Čl. 68.

Povinnost dovoliti nebo převzíti pilotáž.

Byly-li podmínky uvedené v čl. 52 až 56

splněny, jest orgán Správy, který provedl prohlídku, povinen pilotáž dovoliti nebo ji převzíti:

bez jakéhokoliv odkladu u lodí, jejichž dříve již vykonané cesty Úsekem nebo cesty lodí stejných vlastností prokázaly jejich způsobilost tam plouti s nákladem, jaký právě mají,

nebo s výhradou ustanovení čl. 58 u nákladních lodí, připluvších po prvé ku projetí Úsekem.

Čl. 69.

Případy, kdy orgán pověřený prohlídkou musí před dovolením nebo převzetím pilotáže učiniti Správě hlášení.

Když se loď dostaví po prvé k projetí Úsekem a druh její stavby vzbuzuje pochyby o její způsobilosti k plavbě Úsekem,

když její výjimečné tvary nebo její značná váha mohou působiti obavy, že bude obtížno ji říditi,

když její ponor jest větší než maximum, se kterým jí bylo dovoleno plouti Úsekem v mezích čl. 58,

když dopravuje tekutý náklad, aniž byla stavěna pro takovýto druh dopravy nebo aniž byla přestavěna na nádržovou loď za technických podmínek, jež by jí činily způsobilou k tomuto druhu dopravy stejnou měrou, jako lodi původně k tomuto účelu vystavěné,

nebo když vyplývá z nálezu prohlídky lodi nebo z prohlášení kapitánova, že loď nevyhovuje podmínkám uvedeným v čl. 52 až 56,

musí orgán Správy pověřený prohlídkou ihned podati o tom hlášení Správě železné Brány a Kataraktů a vyčkati rozkazů plavební služby, dříve než dá dovolení k pilotáži lodi nebo než pilotáž převezme.

Lodivod vedoucí loď počíná si stejně, když během cesty zjistí závadu nebo nepravidelnost odůvodňující zastavení lodi.

Čl. 70.

Rozhodnutí Správy v těchto případech.

Na zprávu orgánů, kteří provedli prohlídku lodi, o níž jedná čl. 69, rozhodne Správa železné Brány a Kataraktů o opatřeních, která mají býti učiněna, přihlížejíc při tom k ustanovením čl. 52 až 58 a zejména, má-li se:

dovoliti pilotáž lodi ve stavu, v němž se nachází,

uložiti pro její průjezd zvláštní opatření jako: zvětšení počtu osob u kormidla, použití vhodných vlečných prostředků, naložení zvlášť zkušeného lodivoda atd.,

požadovati opravu nebo uvedení v dřívější stav,

dáti provésti zvláštní ohledání a praktické zkoušky za účelem přezkoušení způsobilosti lodi k bezpečné plavbě Úsekem podle postupu uvedeného v Dodatku I (viz čl. 175).

Čl. 71.

Lodi, jichž pilotáž byla dovolena.

Lodi, jichž pilotáž byla dovolena za podmínek stanovených čl. 66 až 69, mohou Úsekem volně plouti, řídí-li se ustanoveními řádu nebo zvláštními směrnicemi danými Správou.

Čl. 72.

Vyplnění tiskopisů.

Kapitáni nebo vůdcové lodi jsou povinni zapsati do tiskopisů, které jim k tomu cíli odevzdají orgánové plavební služby (prohláška), tyto údaje o svých lodích:

vlajku,

jméno vlastníka či společnosti,

jméno nebo číslo lodi,

druh lodi,

nosnost v tunách po 1000 kg,

ponory vpředu a vzadu,

stručné označení dopravovaného nákladu,

hodiny přítomnosti lodivoda nebo lodivodů na lodi,

hodinu žádosti a hodiny použití pomocného vleku (případně),

případná pozorování.

Po podpisu odevzdají tuto prohlášku lodivodovi, který ji doplní a po příjezdu odevzdá oprávněným orgánům Správy spolu s vlastním služebním výkazem.

Čl. 73.

Povinnosti lodivodů za plavby Úsekem.

Úřední nebo soukromý lodivod odpovídá za správné sestavení vleku a zachovávání pravidel o ponoru, stanovených Správou železné Brány a Kataraktů jak při vjezdu do Úseku, tak za plavby Úsekem.

Před odjezdem musí si dáti předvésti přechod od kormidla strojního na kormidlo ruční a naopak.

Za plavby musí lodivod býti na velitelském

můstku lodi a musí býti připraven k převzetí kormidla ve všech kanálech i v plavebních drahách, jakož i všude tam, kde jest toho zapotřebí k jistotě řízení plavby Úsekem až do chvíle, kdy kapitán vlečné lodi zahájí kotevní nebo přistávací manévry vleku nebo své vlastní lodi na vhodných, lodivodem označených místech.

Lodivod musí se říditi platnými pravidly, dáti kapitánovi veškeré pokyny pro bezpečnou plavbu a býti mu nápomocen všemi svými vědomostmi a svou zkušeností v Úseku. V případu potřeby uvědomí ho o zvláštních ustanoveních, která jest zachovávati, o zvláštnostech plavební dráhy nízkých vod, o případných možnostech odchýliti se z ní na dráhu vod středních a vysokých, dále o zvláštnostech proudu, o vlivu větru v jednotlivých dílech Úseku, o významu míjených plováků a signálů, o zvláštních pravidlech stanovených o plavbě Katarakty, o zprávách a plavebních vyhláškách atd. Vyjímajíc případ naléhavé nutnosti musí se úřední lodivod zdržeti účasti na manévrech nebo na obsluze výstroje (kotev, řetězů, úvazových lan atd.), které přísluší výlučně palubnímu personálu.

Zdráhání kapitána říditi se pokyny lodivodovými.

Zdráhá-li se kapitán říditi se odůvodněnými pokyny lodivoda, musí mu tento pokud možno před svědky prohlásiti, že dále nepřejímá jakoukoliv odpovědnost za dobré vedení lodi nebo jejího vleku. Jest povinen odejíti s můstku, dovolují-li to okolnosti a hlásiti to Správě, jakmile je možno.

Opětovné zdráhání kapitána.

Bude-li zjištěno, že kapitán nebo vůdce lodi opětovně se zdráhá říditi se pokyny danými lodivodem, může Správa železné Brány a Kataraktů odmítnouti pilotáž lodím vedeným tímto kapitánem nebo vůdcem po dobu, stanovenou Mezinárodní komisí dunajskou na návrhy učiněné Správou.

Čl. 74.

Stížnosti kapitánů na lodivody.

Každá stížnost kapitánů na lodivody musí býti podána písemně Správě železné Brány a Kataraktů.

Bude-li během cesty zjištěno, že lodivod není nadále s to loď bezpečně vésti, je kapitán povinen na vlastní zodpovědnost říditi svou loď na nejbližší kotviště, tam zastaviti a žádati od Správy, aby byl naloděn jiný lodivod. Před pokračováním cesty musí vyčkati příchodu tohoto lodivoda a orgánů Správy, kteří provedou potřebná zjištění a pořídí o tom zápis.

Čl. 75.

Plavební nehody v Úseku.

Dojde-li za pilotáže k nehodě, musí učiniti úřední nebo soukromý lodivod spolu s kapitánem všechna opatření, okolnostmi vynucená, aby se zabránilo následkům havarie.

V případu nezbytnosti musí říditi loď nebo vlek, jež utrpěly havarii, k nejbližšímu místu, kde jest možno je ochrániti a kde záchrana může býti provedena bezpečně. Musí vynaložiti veškeré své úsilí, aby zabránil zatarasení plavební dráhy.

Kapitán nebo v jeho nepřítomnosti lodivod musí Správě železné Brány a Kataraktů nejrychlejší cestou, zejména z nejbližší telefonické stanice, hlásiti nehodu, aby Správa mohla učiniti opatření, která uzná za potřebná a aby mohla přikročiti bez odkladu ku zjištění okolností, za nichž se nehoda stala.

Čl. 76.

Odpovědnost za zachovávání předpisů.

Kapitán nebo vůdce lodi, jenž vzal na svou palubu lodivoda, zůstává vždy zodpovědným za zachovávání předpisů plavební policie.

V případě přestupku předpisů plavební policie odpovídají kapitán nebo vůdce lodi a lodivod před úřady pověřenými plavební policií, a to každý podle míry na něj připadající.

Lodivodové jsou povinni oznámiti Správě železné Brány a Kataraktů všechny přestupky těchto předpisů, jichž se dopustili sami nebo jež se přihodily v jejich přítomnosti anebo o nichž cestou zvěděli.

Správa železné Brány a Kataraktů oznámí příslušným úřadům za účelem stíhání kapitány nebo vůdce lodí, jakož i lodivody, kteří se provinili přestupky předpisů plavební policie.

Odpovědnost za škody. Vyklizení plavební dráhy.

Čl. 77.

Ani Správa železné Brány a Kataraktů ani Mezinárodní komise dunajská nemohou býti stíhány pro jakékoliv škody, utrpěné plavbou při projíždění úsekem železné Brány a Kataraktů.

Je-li plavební dráha nasednutím nebo ztroskotáním zatarasena, budou vyklizovací práce

v plavební dráze prováděny za řízení a pod dohledem Správy. Tato vyžádá si od kapitána nebo vůdce lodi prohlášení, zda zamýšlí sám přikročiti k vyklizení plavební dráhy, a stanoví mu dobu, v níž vzhledem k všeobecným zájmům plavby tato práce musí býti provedena.

V případě odmítnutí se strany kapitána nebo při překročení lhůty přikročí Správa k vyklizení sama anebo v něm pokračuje, při čemž má právo postihu proti zodpovědné lodi na náhradu svých výloh.

Jakmile jest volnost provozu ohrožena, vydá Správa rozkazy potřebné pro plavbu až do chvíle, kdy plavební dráha bude uvolněna.

Čl. 78.

Kapitán nebo vůdce lodi odpovídá za bezpečnost své lodi, jakož i za všechny škody, které by byly způsobeny manévry a pohybem lodi i tehdy, přenechal-li řízení své lodi lodivodovi.

Správa železné Brány a Kataraktů zakročuje disciplinárně proti lodivodům, kterým byla dokázána nedbalost ve službě nebo kteří by zavinili plavební nehodu nepozorností anebo chybou při vykonávání služby.

Lodivodové, kteří vědomě a ze zlého úmyslu zavinili nehodu, budou zbaveni místa bez újmy soukromoprávních nároků, které mohou oprávnění proti nim uplatňovati před příslušnými soudy.

Jestliže skutečnosti, které způsobily nehodu, mají povahu činu trestného podle trestního práva, budou lodivodové přenecháni příslušným úřadům k stíhání podle zákona.

Čl. 79.

Neshody a spory mezi kapitány a lodivody.

Správa železné Brány a Kataraktů rozhoduje o neshodách mezi kapitány nebo vůdci lodi a lodivody, jež jí byly hlášeny při provádění ustanovení čl. 73 a 74, jakož i ve sporech nastalých mezi kapitány nebo vůdci lodi a lodivody.

Čl. 80.

Zákaz přijímati odměny.

Osobám provozujícím plavbu jest přísně zakázáno nabízeti a úředním lodivodům Správy železné Brány a Kataraktů požadovati nebo přijímati jakoukoliv odměnu od kapitánů, vůdců lodí nebo loďařů.

Úředním lodivodům Správy jest rovněž zakázáno účastniti se z jakéhokoliv důvodu vybírání plavebních poplatků.

ODDÍL V.

Služebnosti uložené plavbě.

Čl. 81.

Naloděnía vyloděnílodivodů.

Naloděnía vyloděnílodivodů jde na vrub kapitánů a vůdců lodí, kteří si vyžádali jejich služeb, ledaže by Správa železné Brány a Kataraktů sama dodala prostředky k tomuto cíli.

Za účelem provádění celních náležitostí musí se naloďování a vyloďování lodivodů díti na přístavních můstcích určených přístavními kapitanáty.

Čl. 82.

Ubytování a stravování.

Kapitán nebo vůdce lodi jest povinen zdarma ubytovati lodivoda za jeho pobytu na lodi, kterou má vésti, a to přiměřeně k možnostem, které dovolují lodní zařízení.

Lodi, na nichž není možno lodivoda v noci přiměřeně ubytovati, musí se snažiti za projíždění Úsekem dospěti před uplynutím jedné hodiny po západu slunce buď do některé lodivodské stanice nebo do Dolního Milanovce, Svinice, Grebenu, Dobré nebo Golubace. Výlohy za ubytování lodivodů v těchto místech jdou na vrub loďařů.

Lodivod má kromě toho nárok obdržeti za úplatu obvyklou stravu jako lodní posádka.

Čl. 83.

Doprava materiálu nebo osob Správy.

Každá loď plující Úsekem jest povinna zdarma obstarati, možno-li, vlečení každého plovoucího tělesa a dopravu personálu a materiálu patřícího Správě železné Brány a Kataraktů, a to na pouhé požádání.

Stejná služba bude též poskytována osobními loďmi vždy, kdy toho bude nutně zapotřebí, za podmínky, že tím nebude těmto lodím způsobeno zpoždění.

Osoby provozující plavbu nenesou při této příležitosti žádnou odpovědnost za vlečená plovoucí zařízení nebo za dopravované osoby, leda v případě hrubé nedbalosti nebo škod úmyslně způsobených.

Čl. 84.

Výcvik nebo zkouška lodivodů.

Kapitáni nebo vůdci lodí jsou povinni přijmouti na palubu lodivody nebo lodivodské če-

katele, kteří tam byli posláni, aby zdokonalili své vzdělání, udrželi svůj cvik nebo konečně aby vykonali zkoušky na lodivoda nebo na lodivodského čekatele.

Čl. 85.

Měření hloubek.

Kapitáni nebo vůdci lodí jsou povinni vyhověti každé žádosti lodivoda o zaměření hloubek.

Povinnost hlásiti pro plavbu důležitá zjištění učiněná cestou.

Kromě toho jsou povinni, i když je lodivod na lodi, co nejrychleji hlásiti Správě železné Brány a Kataraktů vše, co mohli zjistiti o přemístění nebo zmizení plováků, jakož i každé jiné pozorování týkající se bezpečnosti plavby a zejména každé nasednutí nebo ztroskotání.

Totéž jsou povinni učiniti, jestliže jejich vlastní loď zavadila o nějakou plavební značku, nebo ji přemístila neb utrhla.

Lodivodové jsou povinni hlásiti ihned po svém vylodění Správě všechna zjištění, která jim byla kapitány oznámena.

Oddíl VI.

Pravidla o plavbě Katarakty a jinými obtížnými místy.

Čl. 86.

Výrazy, jichž je použito.

Ve znění těchto předpisů výraz „parník" bez rozlišování, zda jde o parník plující samotně nebo o parník mající ve vleku lodi jiné, zahrnuje v sobě vždy obě možnosti.

Lanová vlečná loď.

Lanová vlečná loď, přemísťuje-li se samotna, považuje se za parník plující samotně; vleče-li, považuje se za část vleku, který si vyžádal jejích služeb.

Čl. 87.

Zákaz příliš se přibližovati.

Parníkům plujícím samotně nebo dopravujícím vlek jest po celé délce Úseku zakázáno přibližovati se lodím, které plují před nimi na vzdálenost menší než dvě délky nákladního člunu.

Čl. 88.

Projíždění úžinami.

Vyjímajíc případy, kdy podle ustanovení článků obsažených v těchto předpisech jest projíždění úžiny upraveno zvláštním způsobem, musí se projíždění konati podle ustanovení čl. 40, odst. 1 a podle čl. 41, 42, 43 a 44 řádu plavební policie.

Zvukové signály.

Avšak zvukové signály předepsané ustanoveními těchto článků, jakož i zvláštní zvukové signály stanovené těmito předpisy, nesmějí býti dávány, leč se svolením lodivoda nebo na jeho žádost, je-li tento na lodi.

Čl. 89.

Plavba Úsekem.

Plavba Úsekem jest dovolena v době, která počíná jednu hodinu před východem a končí jednu hodinu po západu slunce, nenutí-li ale podmínky viditelnosti lodivoda, aby zrána odjezd zdržel nebo aby večer dříve zastavil.

Plavba Úsekem jest zakázána v době, která začíná jednu hodinu po západu a končí jednu hodinu před východem slunce.

Za noci, kdy svítí hvězdy nebo měsíc, mohou však parníky plouti proti proudu mezi Kladovem nebo Turnu-Severinem a Gura Vaii (km 941), jakož i mezi Vodicou (km 951) a Tisovicou (km 983), avšak nesmí v žádném případě před úsvitem vplouti do Kanálu železné Brány nebo do některého otevřeného kanálu Úseku.

Čl. 90.

Odklizení lodí nebo jejich zabezpečení v zimních přístavech.

Jakmile Správě železné Brány a Kataraktů bylo oznámeno, že se v Bělehradě objevil led, nebo jakmile se náhle v Úseku samém vytvořily nebezpečné ledy, vybídne Správa ihned loďaře, aby své lodi nacházející se v Úseku odklidili anebo je dopravili do bezpečí v zimních přístavech (Oršová, Kladovo, Turnu-Severin), a to ve lhůtě 24 hodin. Po uplynutí této lhůty přikročí Správa k odstranění vytyčovacích značek.

Správa ponechá však na místě vytyčovací značky potřebné k tomu, aby bylo umožněno odklizení lodí, které nemohly dosáhnouti některého zimního přístavu ve lhůtě výše stanovené.

Km 1.042·4 až km 1.039·4. — Projíždění úžinou Coronini mezi ústím potoka Varad (km 1.042·4) a ústím potoka Sikolovac (km 1.039·4).

Čl. 91.

Zákaz setkávání a předjíždění.

Jest zakázáno parníkům plujícím samotně nebo dopravujícím vlek setkávati se s jinými parníky plujícími samotně nebo dopravujícími vlek, anebo je předjížděti v plavební dráze nízkých vod, jdoucí úžinou Coronini mezi levým břehem řeky a skalou Babakai (km 1.040·5).

Parníky plující proti proudu.

V důsledku toho musejí parníky, plující proti proudu v plavební dráze nízkých vod, zastaviti pod ústím potoka Sikolovac, jestliže návěstní stanice dočasně zřízená na kopci Cula (km 1.040·5)*) ukazuje na vrcholku stožáru obdélníkovou vlajku, čtvercovanou červeně a bíle, kterou se zapovídá průjezd proti proudu v plavební dráze nízkých vod, poněvadž jest v ní mezi ústím potoka Bosniačka (km 1.045·5) a skálou Babakai (1.040·5) parník plující po proudu.

Nesmějí pokračovati v cestě proti proudu v plavební dráze nízkých vod dříve, než parník plující po proudu minul a než návěstní stanice stáhla vlajku na znamení, že žádný jiný parník za ní po proudu nepluje.

Čl. 92.

Parníky plující proti proudu.

Jestliže ve chvíli, kdy se objevila vlajka zakazující plavbu proti proudu, parník již pluje úžinou nad ústím potoka Sikolovac proti proudu, musí pokračovati v cestě proti proudu.

Čl. 93.

Parníky plující po proudu.

Parníky plující po proudu, které, ačkoliv na návěstní stanici jest vztyčena vlajka zakazující plavbu proti proudu, zpozorují v úžině Coronini parník plující proti proudu, musí zpomaliti a bude-li třeba zastaviti se nad ústím potoka Varad, obrátivše se proti proudu.

Nesmějí vplouti do úžiny, pokud parník plující proti proudu z ní nevyplul.

*) Tato návěstní stanice jest v činnosti, když výška hladiny vodní jest nižší než 1·30 m na vodočtu v Drenkové.

Čl. 94.

Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů.

Jestliže za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice nebo prudkých lijáků není signál zakazující plavbu proti proudu viditelný, smějí parníky plující proti proudu s výhradou ustanovení čl. 76 a 77 řádu plavební policie beze všeho vjeti do úžiny Coronini, jestliže lodivod proti tomu nemá námitek.

Za stejných okolností a vždy s výhradou ustanovení čl. 76 a 77 výše jmenovaného řádu smějí parníky plující po proudu, když lodivod proti tomu nic nenamítá, vplouti do úžiny, jestliže před svým odjezdem z Moldova-Veche mohly zjistiti, že nad Drenkovou (km 1.016) nepluje žádný parník proti proudu.

Čl. 95.

Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory.

Veslicím, plovoucím závodům a zařízením plujícím samotně, jakož i vorům, jest zakázáno používati plavební dráhy nízkých vod mezi levým břehem řeky a skálou Babakai.

Km 1.033 až km 1.032·8. — Projíždění peřejemi Stenka.

Čl. 96.

Zákaz setkávání a předjíždění.

Parníkům plujícím samotně nebo dopravujícím vlek jest zakázáno setkávati se s jinými parníky plujícími samotně nebo dopravujícími vlek, anebo je předjížděti ve vytyčované úžině a v Kanálu Stenka, nebo v plavební dráze nízkých vod mezi km 1.033 a ústím potoka Ljuboradžia (km 1.032·8).

Parníky plující proti proudu.

Vidí-li tudíž parník plující proti proudu, který se blíží Kanálu Stenka a neminul ještě plovák č. 10 označující dolní ústí Kanálu, nahoře parník plující po proudu, musí se zastaviti pod plovákem č. 10 a počkati až druhý parník minul po proudu.

Potom teprve smí sám vplouti do Kanálu.

Čl. 97.

Jestliže parník plující proti proudu v úžině Stenka nad plovákem č. 4 uzří nahoře před ústím potoka Brnjica (km 1.032·9) parník plující po proudu, musí se, jakmile minul plovák č. 1, který označuje horní ústí této úžiny,

zastaviti u levého břehu pod ústím potoka Ljuboradžia a vyčkati, až mine parník plující po proudu.

Čl. 98.

Parníky plující po proudu.

Jestliže parník plující po proudu a míjející ústí potoka Brnjica spatří v Kanálu Stenka pod plovákem č. 4 parník plující proti proudu, musí, obrátiv se podle potřeby proti proudu, zastaviti nad úžinou Stenka a vyčkati pod ústím potoka Ljuboradžia, až mine parník plující proti proudu.

Jestliže parník plující po proudu a blížící se ústí potoka Brnjica vidí v úžině Stenka nad plovákem č. 4 parník plující proti proudu, musí zmírniti rychlost, nebo zastaviti se u ostrůvku Brnjica (km 1.033·5), obrátiv se, je-li třeba, proti proudu, aby poskytl parníku plujícímu proti proudu čas uchýliti se k levému břehu pod ústím potoka Ljuboradžia, kde setkání může nastati.

Čl. 99.

Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů.

Za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice nebo prudkých lijáků smějí parníky plující proti proudu, s výhradou ustanovení čl. 76 řádu plavební policie, a nenamítá-li lodivod ničeho proti tomu, beze všeho vplouti do Kanálu Stenka, je-li jisto, že zvuky píšťaly nebo sirény, jež slyší, nepocházejí z parníku plujícího po proudu.

Před vjezdem do Kanálu musí parník plující proti proudu, přerušiv vysílání zvukových signálů předepsaných ustanoveními čl. 77 řádu plavební policie, dáti píšťalou nebo sirénou jeden táhlý zvuk a tento signál postupně opakovati, když míjí plováky čís. 10, 8, 5 a 2.

Když minuly plovák čís. 1, označující horní ústí úžiny Stenka, musí parníky plující proti proudu znovu vysílati zvukové signály, předepsané čl. 77 řádu plavební policie.

Za stejných okolností smějí parníky vždy ovšem s výhradou ustanovení čl. 76 a 77 výše jmenovaného řádu, a když lodivod proti tomu ničeho nenamítá, vplouti do úžiny Stenka, jestliže mohly zjistiti před svým odjezdem z Moldova-Veche, že nad Drenkovou nepluje žádný parník proti proudu.

Čl. 100.

Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory.

Veslicím, plovoucím závodům a zařízením samotně plujícím jakož i vorům jest zakázáno používati plavební dráhy nízkých vod, jdoucí úžinou a Kanálem Stenka.

Km 1.009 až km 996. — Projíždění peřejemi Kozla, Dojke, Izlaz, Tachtalia a Svinica.

Čl. 101.

Zákaz setkávání a předjíždění.

Jest zakázáno parníkům plujícím samotně nebo dopravujícím vlek setkávati se s jinými parníky plujícími samotně neb dopravujícími vlek, anebo je předjížděti v otevřených kanálech Kozla, Dojke, Izlaz, Tachtalia a Svinica anebo ve vytyčované plavební dráze pod Dojke*) anebo ve dráze nízkých vod mezi km 1.009 a návěstní stanicí Izlaz (km 1.004·8), zřízenou na levém břehu nad Kanálem Izlaz.

Parníky plující proti proudu mezi Svinicí a předhořím Greben.

Proto smějí parníky plující proti proudu v dráze nízkých vod vjeti do Kanálu Svinica pouze tehdy, neukazuje-li návěstní stanice Greben (levý břeh, km 998·5) obdélníkovou vlajku čtvercovanou červeně a bíle, nebo vztyčí-li tuto vlajku v půli stožáru, což značí v prvním případě, že žádný parník po proudu není hlášen pod Izlazem, a v druhém, že hlášená loď pluje po proudu v dráze středních a vysokých vod.

Stejně si musejí počínati parníky plující proti proudu, zmíněné v předchozím odstavci, jestliže návěstní stanice Greben, nemajíc vlajku vyvěšenu nebo majíc ji vyvěšenu do půl stožáru, ukazuje balon červeně a bíle čtvercovaný, označující, že v Kanále Svinica nebo mezi horním ústím tohoto Kanálu a předhořím Greben jsou parníky plující proti proudu.

Parníky plující proti proudu v dráze nízkých vod musejí se zastaviti při levém břehu pod plovákem čís. 4, označujícím dolní ústí Kanálu Svinica, jestliže návěstní stanice Greben ukazuje na vrcholku stožáru vlajku čtvercovanou červeně a bíle, zakazující plavbu proti proudu z důvodů, že v dráze nízkých vod mezi návěstní stanicí Izlaz a předhořím Greben (km 999) pluje loď po proudu.

Parníky plující proti proudu, zmíněné v předchozím odstavci, musí stejně jednati, jestliže návěstní stanice současně ukazuje balon popsaný v odstavci 3.

Parníky zastavivší pod Kanálem Svinica

*) Mezi km 1.011 a 1.009 jest dráha vytyčována pouze tehdy, je-li hladina vody nižší než 2·80 m na vodočtu v Oršové.

smějí Kanálem pokračovati v cestě proti proudu, když parník plující po proudu tímtéž Kanálem proplul dolů, a jestliže ve chvíli, kdy tato loď minula předhoří Greben, návěstní stanice Greben spustila signál zakazující plavbu proti proudu na znamení, že žádný jiný parník nepluje za ní po proudu.

Smějí však v cestě proti proudu Kanálem Svinica pokračovati, aniž by vyčkaly, až loď po proudu je mine, jestliže tato, míjejíc předhoří Greben, dvakrát za sebou táhle zahvizdne na znamení, že bude pokračovati v cestě po proudu mimo Kanál Svinica, jestliže ovšem návěstní stanice Greben i v tomto případě spustila signál zakazující plavbu proti proudu nebo jej stáhla do půl stožáru.

Čl. 102.

Parníky plující proti proudu, které by v okamžiku objevení se signálu zakazujícího plavbu proti proudu již pluly mezi plovákem čís. 1, označujícím horní ústí Kanálu Svinica a návěstní stanicí Greben, musejí se přidržeti hlavní hráze soustavy směrových staveb v Grebenu a zastaviti se u ní na kterémkoliv místě pod návěstní stanicí.

Kdyby se tyto parníky při objevení řečeného signálu již nalézaly na výši této návěstní stanice, musí se přidržeti levého břehu řeky a zastaviti se pod skalisky Vrani (km 998·8).

Parníky plující proti proudu, které by té chvíle již byly v Kanálu Svinica a ještě neminuly plovák č. 2, musí, zrychlivše chod stroje, co nejrychleji proplouti Kanálem a potom si počínati podle ustanovení odstavce 1 tohoto článku.

Parníky zastavivší mezi předhořím Greben a horním ústím Kanálu Svinica smějí pokračovati v cestě proti proudu, když hlášený parník minul po proudu kolem předhoří Greben, jestliže v této chvíli návěstní stanice spustila signál zakazující plavbu proti proudu nebo jej stáhla do půl stožáru.

Čl. 103.

Parníky plující proti proudu mezi Grebenem a návěstní stanicí Izlaz.

Uvidí-li parník plující proti proudu a minuvší již předhoří Greben, že na návěstní stanici Greben se objevil signál zakazující plavbu proti proudu, nebo nebyl-li dán takový signál a zpozoruje-li nahoře parník plující po proudu ve dráze nízkých vod, který návěstní stanice Izlaz pro přerušení telefonického spojení nemohla hlásiti stanici Greben, musí se zastaviti pod skaliskem Vlas (km 1000) a vyčkati tam, až druhý parník minul po proudu.

Parníky plující proti proudu mezi horním ústím Kanálu Izlaz a Drenkovou.

Čl. 104.

Parníky plující Kanálem Izlaz proti proudu smějí beze všeho pokračovati v dráze nízkých vod proti proudu, jestliže buď za jejich projíždění Kanálem nebo ve chvíli, kdy míjí plovák č. 1, označující horní ústí Kanálu, návěstní rameno stanice Izlaz nesoucí na svém konci oválný kotouč čtvercovaný červeně a bíle, bylo dáno do svislé polohy na znamení, že v dráze nízkých vod pluje parník proti proudu.

Parníky plující Kanálem Izlaz proti proudu, kterým výška hladiny vodní a jejich ponor dovolují plavbu proti proudu bez použití dráhy nízkých vod, musí za podobných okolností a pokračujíce beze všeho v cestě proti proudu upozorniti na to návěstní stanici Izlaz dvěma táhlými za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu, když míjejí plovák č. 1.

Čl. 105.

Zpozorují-li parníky plující Kanálem Izlaz proti proudu a nucené použíti dráhy nízkých vod, že návěstní rameno stanice Izlaz je ve vodorovné poloze na znamení přítomnosti parníku plujícího po proudu ve dráze nízkých vod pod Drenkovou, musí po svém výjezdu v Kanálu Izlaz přidržeti se levého břehu řeky a zastaviti se pod návěstní stanicí Izlaz.

Tyto parníky nesmějí pokračovati v cestě proti proudu dříve než hlášený parník minul po proudu a dokud návěstní rameno stanice Izlaz nebylo dáno do svislé polohy.

Parníky, které chtějí plouti proti proudu bez použití dráhy nízkých vod, smějí, i když za projíždění Kanálem Izlaz vidí rameno stanice Izlaz ve vodorovné poloze, beze všeho pokračovati v cestě proti proudu. Ve chvíli, kdy vyjíždějí z Kanálu, musí na to upozorniti návěstní stanici Izlaz rovněž zvukovým signálem předepsaným v čl. 104, odst. 2.

Čl. 106.

Parníky plující proti proudu v dráze nízkých vod mohou jen tehdy pokračovati v cestě proti proudu, jestliže při jejich příjezdu k plováku čís. 1 Kanálu Jeliševa (km 1.007·7) místo vlajky zmíněné v odstavci 3 tohoto článku jest rameno návěstní stanice Munteana (levý břeh, km 1.010·4), nesoucí na svém konci ová-

ný kotouč čtvercovaný červeně a bíle, sklopeno nebo vztyčeno do svislé polohy, což v prvním případě znamená, že žádný parník nepluje po proudu v dráze nízkých vod pod Drenkovou, a v druhém, že parník pluje v této dráze proti proudu mezi plovákem čís. 1 Kanálu Jeliševa a Drenkovou.

Tyto parníky musejí však, dopravují-li vlek, zastaviti se na místě Stubica (km 1.008·7), nebo plují-li samotně, na kotvišti Pesača (km 1.009·4), jestliže při příjezdu na výši plováku zmíněného v odstavci 1 tohoto článku zpozorují, že návěstní rameno stanice Munteana jest ve vodorovné poloze na znamení, že v dráze nízkých vod pod Drenkovou pluje parník po proudu, který minuv roh Dojke bude plouti po proudu v dráze středních a vysokých vod.

Tyto parníky musejí si stejně počínati, je-li na šikmé žerdi návěstní stanice Munteana vztyčena buď samotná obdélníková vlajka čtvercovaná červeně a bíle, nebo současně s ní je též návěstní rameno ve vodorovné poloze na znamení, že vně Kanálů Kozla a Dojke pluje parník po proudu v dráze středních a vysokých vod, která vede podél pravého břehu.

Parníky zastavivší u míst Stubica a Pesača smějí pokračovati v cestě proti proudu, když návěstní rameno stanice Munteana bylo vztyčeno do svislé polohy a jestliže případně vztyčená vlajka čtvercovaná červeně a bíle byla také spuštěna na znamení, že hlášené parníky minuly roh Dojke (km 1.011) a plují po proudu v dráze středních a vysokých vod.

Čl. 107.

Parníky plující proti proudu v dráze středních a vysokých vod smějí plouti dále nad návěstní stanicí Munteana jen tehdy, jestliže tato nemajíc vztyčenou vlajku čtvercovanou červeně a bíle má návěstní rameno sklopeno nebo vztyčeno v poloze svislé.

Ukazuje-li však návěstní stanice Munteana vlajku čtvercovanou červeně a bíle, nebo je-li její návěstní rameno ve vodorovné poloze, musejí se parníky plující proti proudu ve dráze středních a vysokých vod zastaviti pod touto návěstní stanicí.

Parníky zastavené pod návěstní stanicí Munteana nesmějí pokračovati v cestě proti proudu v dráze středních a vysokých vod dříve, než vlajka čtvercovaná červeně a bíle byla spuštěna, nebo než návěstní rameno stanice bylo sklopeno nebo vztyčeno do polohy svislé.

V případě, že při objevení se vlajky čtvercované červeně a bíle na návěstní stanici Munteana, nebo při postavení návěstního ramena do vodorovné polohy parník proti proudu plující v dráze středních a vysokých vod již minul tuto stanici, musí tento parník, zrychliv chod stroje, pokračovati v cestě proti proudu, aby v přiměřené době vyklidil úžinu Dojke a uvolnil dráhu parníku plujícímu po proudu.

Jestliže parníky proti proudu plující v dráze středních a vysokých vod jsou nuceny pokračovati v cestě Kanály Dojke a Kozla, musejí, míjí-li místo Piatra Lunga (km 1.009·7), o tom uvědomiti návěstní stanici Munteana jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu. Dále musejí pak své manévry přizpůsobiti signálům ukazovaným na této návěstní stanici.

Čl. 108.

Parníky plující po proudu mezi Drenkovou a Izlazem.

Parníky plující po proudu, které hodlají plouti v dráze středních a vysokých vod vedoucí vně Kanálů Kozla a Dojke, musejí při příjezdu k návěstní stanici v Drenkové, zřízené jeden kilometr nad Kanálem Kozla, nebo při odjezdu z Drenkové o tom uvědomiti tuto návěstní stanici dvěma táhlými za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu.

Tyto parníky mohou ihned vstoupiti na zvolenou dráhu, aniž by dbaly signálů, které ukazuje návěstní stanice; avšak jakmile daly zvukový signál předepsaný předchozím odstavcem, musí na celé cestě mezi Drenkovou a návěstní stanicí Izlaz zůstati v dráze středních a vysokých vod a nesmí nikdy přejíti na dráhu nízkých vod.

Čl. 109.

Parníky přemísťující čluny mezi Drenkovou a Kozlou.

Parníky přemísťující čluny mezi Drenkovou a kotvištěm uhelných dolů v Kozle smějí beze všeho mezi oběma místy plouti proti proudu i po proudu v dráze středních a vysokých vod, aniž by dbaly signálů ukazovaných na návěstní stanici v Drenkové; musí však dávati pozor, aby nepřekážely pohybům parníků plujících v dráze nízkých vod.

Musí-li parník plouti z kotviště uhelných dolů v Kozle v dráze středních a vysokých vod přímo po proudu, aniž zajel do Drenkové, musí jeho kapitán nebo vůdce lodi před odjezdem z Drenkové o tom ústně zpraviti návěstní stanici Drenková, aby to mohla tato včas ohlásiti návěstní stanici Munteana.

Ve chvíli, kdy takový parník v Kozle se připravuje k odjezdu, musí dáti dva táhlé za

sebou následující zvuky na píšťalu nebo sirénu.

Tento parník musí při svých obratech též dbáti, aby nepřekážel pohybům parníků plujících proti nebo po proudu v dráze nízkých vod pod Drenkovou a zejména ne pohybům parníků, které plují proti proudu a které se právě chystají k proplutí úžinou Dojke.

Čl. 110.

Parníky plující po proudu mezi Drenkovou a Izlazem.

Parníky plující po proudu, které hodlají plouti v dráze nízkých vod, vedoucí Kanály Kozla a Dojke, musí při příjezdu k návěstní stanici Drenková, nebo při svém odjezdu z Drenkové uvědomiti o tom zmíněnou stanici jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu.

Má-li více parníků po sobě vplouti do Kanálu Kozla, musí každý zvlášť dáti předepsaný zvukový signál.

Avšak tyto parníky nesmějí vjeti do Kanálu dříve, než na návěstní stanici Drenková bylo kratší návěstní rameno, nesoucí na svém konci oválný balon čtvercovaný červeně a bíle, postaveno do vodorovné polohy nebo se již v ní nachází na znamení, že v dráze nízkých vod pluje parník po proudu.

Čl. 111.

Zákaz dávati předčasně zvukový signál.

Výslovně se zakazuje parníkům čekajícím v Drenkové a hodlajícím plouti Kanálem Kozla, dávati zvukové signály předepsané v čl. 108, odst. 1 a v čl. 110, odst. 1, nejsou-li ještě úplně připraveny k plavbě po proudu.

Parníky plující po proudu mezi Drenkovou a Izlazem.

Čl. 112.

Je-li na návěstní stanici Drenková delší rameno nesoucí na svém konci oválový balon pruhovaný červeně a bíle vztyčeno do svislé polohy na znamení, že parník plující proti proudu jede v dráze nízkých vod mezi návěstní stanicí Izlaz a plovákem čís. 1 Kanálu Jeliševa, smějí Kanálu Kozla použíti pouze parníky plující po proudu, které minuvše roh Dojke, sledují dráhu středních a vysokých vod při levém břehu řeky.

Do Kanálu Kozla smějí však pouze tehdy vplouti, jestliže druhé rameno návěstní stanice jest ve vodorovné poloze, nebo jestliže po vydání předepsaného zvukového signálu bylo postaveno do vodorovné polohy na znamení, že plavba proti proudu nad rohem Dojke jest zakázána všem lodím plujícím proti proudu, jak těm, které plují v dráze nízkých vod, tak oněm, které plují v dráze středních a vysokých vod.

Jsou-li obě ramena návěstní stanice Drenková vztyčena do svislé polohy na znamení, že buď parník pluje proti proudu v dráze nízkých vod mezi místy Stubica nebo Pesača a Drenkovou, anebo Kanály Dojke a Kozla, nebo že telefonická spojení mezi návěstními stanicemi Drenková, Munteana a Izlaz jsou přerušena, smějí ve své cestě po proudu pokračovati pouze lodi plující po proudu v dráze středních a vysokých vod, vedoucí vně jmenovaných Kanálů podél pravého břehu řeky.

Čl. 113.

Parníky plující po proudu v dráze středních a vysokých vod mezi Drenkovou a rohem Dojke musejí při příjezdu k místu Bosman (km 1.014) podle potřeby jízdu zpomaliti, zpozorují-li parník proti proudu plující úžinou Dojke, aby nepřekážely pohybům parníku plujícího proti proudu.

Parníky zastavující v Pesači.

Čl. 114.

Parníky plující po proudu, které z jakýchkoliv důvodů zastaví v Pesači, musí za obratu proti proudu uvědomiti o tom hlasitým voláním návěstní stanici Munteana, která podle potřeby sklopí návěstní rameno.

Dříve než se vydají na další cestu po proudu, musejí tyto parníky znovu uvědomiti o tom hlasitým voláním návěstní stanici Munteana, avšak na dráhu nízkých vod smějí přejíti teprve tehdy, když návěstní rameno stanice bylo postaveno do vodorovné polohy.

Čl. 115.

Parníky plující po proudu mezi rohem Dojke a návěstní stanicí Izlaz v dráze středních a vysokých vod, nesmějí, když jiné parníky plují proti proudu v dráze nízkých vod, při křížení této dráhy překážeti pohybům lodí, plujících proti proudu.

Parníky plující po proudu mezi Izlazem a Grebenem.

Čl. 116.

Jestliže návěstní stanice Izlaz ukazuje na vrcholku stožáru obdélníkovou vlajku čtver-

covanou červeně a bíle na znamení, že parník právě pluje nad předhořím Greben, nesmějí parníky plující po proudu, které jejich ponor nutí plouti v Kanálech Izlaz a Tachtalia, vplouti do Kanálu Izlaz dříve než vidí, že hlášený parník pluje proti proudu v dráze středních a vysokých vod.

Jestliže však vidí, že hlášený parník vjíždí do Kanálů Tachtalia nebo Izlaz, musejí zpomaliti, podle potřeby obrátiti se proti proudu a zastaviti se u levého břehu pod návěstní stanicí Izlaz.

Parníky plující po proudu, kterým by ponor dovoloval plouti po proudu v dráze středních a vysokých vod, vedoucí vně Kanálu Izlaz a Tachtalia, smějí, když zpozorují návěstní signál zmíněný v odstavci 1, pokračovati v cestě po proudu buď těmito Kanály, jsou-li volné, nebo ve dráze středních a vysokých vod, nepřiblížil-li se již příliš parník plující proti proudu po této cestě skalnímu útesu v Izlaze a může-li jim ještě uvolniti cestu uhnutím se do prava.

Tyto parníky musejí však též zpomaliti jízdu, nebo podle potřeby obrátiti se proti proudu a zastaviti se u levého břehu pod návěstní stanicí Izlaz, vidí-li plouti parník proti proudu v Kanálech a současně jiný parník plouti proti proudu v dráze středních a vysokých vod právě pod skalním útesem Izlaz, nebo v úžině ležící u tohoto útesu, kterýžto parník by jim nemohl uvolniti cestu.

Před návěstní stanicí Izlaz musí parníky plující po proudu, jež bez zastavení mohou pokračovati v cestě po proudu na dráze středních a vysokých vod až k plováku čís. 4, označujícímu dolní ústí Kanálu Svinica, uvědomiti o tom zmíněnou návěstní stanici dvěma táhlými za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu.

Parníky zastavené pod návěstní stanicí Izlaz nesmějí pokračovati v cestě po proudu, pokud nenastane jeden z případů, popsaných v odstavcích 1 a 3 tohoto článku, které dovolují jim pokračovati v této cestě.

Čl. 117.

Jestliže parníky plující po proudu Kanály Izlaz a Tachtalia zpozorují na návěstní stanici Greben balon čtvercovaný červeně a bíle, vytažený na vrch stožáru, na znamení, že parník proti proudu pluje mezi plovákem čís. 4, označujícím dolní ústí Kanálu Svinica, a předhořím Greben, musí přiměřeně zmenšiti svou rychlost, je-li to vůbec možno bez vlastního nebezpečí nebo bez nebezpečí pro jimi vlečené jednotky, aby pod skalisko Vlas nepřipluly dříve, než parník proti proudu vyplul z Kanálu Svinica.

Nepodaří-li se jim to, musí se obrátiti proti proudu a vyčkati pod jmenovaným skaliskem až parník proti proudu vyplul z Kanálu.

Všechny parníky plující po proudu Kanály Izlaz a Tachtalia musejí, míjejíce předhoří Greben, dáti signál dvěma táhlými za sebou následujícími zvuky, nemusí-li plouti Kanálem Svinica a vidí-li parník, který se zastavil pod tímto Kanálem.

Čl. 118.

Přísné zachovávání signálů návěstních stanic a plavebních pravidel.

Všeobecně jest parníkům zakázáno plouti v regulovaném úseku pod Drenkovou nebo v jeho části způsobem, který přesně nevyhovuje signálům ukazovaným na návěstních stanicích Drenkova, Munteana, Izlaz a Greben, jakož i plavebním pravidlům stanoveným čl. 101 až 117.

Čl. 119.

Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory.

Přemísťují-li se v regulovaném úseku pod Drenkovou veslice, plovoucí závody a zařízení, jakož i vory samotně plující, smějí používati pouze dráhy středních a vysokých vod, vedoucí vně otevřených kanálů.

Čl. 120.

Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů.

Jestliže za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice nebo za prudkých lijáků parníky přijíždějící zdola či shora, nebo se nalézající v regulovaném úseku pod Drenkovou, nevidí signálů návěstních stanic Drenkova, Munteana, Izlaz nebo Greben, musejí se zastaviti a vyčkati, až počasí se vyjasní a dovolí lodivodům rozlišovati tyto signály.

Km 994·3 až km 992·8. — Projíždění úžinou mezi ústím potoka Ciuciavca (km 994·3) a ústím potoka Milanovac (km 992·8).

Čl. 121.

Parníky plující proti proudu.

Jestliže za nízkých vod parník plující proti proudu a blížící se ústí potoka Milanovac zpozoruje jeden nebo více parníků plujících po

proudu pod kotvištěm Svinica, musí se zastaviti pod skaliskem ležícím naproti ústí tohoto potoka. Nesmí pokračovati v cestě proti proudu dříve, dokud neprojel poslední zpozorovaný parník plující po proudu.

Parníky plující po proudu.

Jestliže za nízkých vod parníky plující po proudu, které vyjíždějí z Kanálu Svinica nebo právě hodlají odjeti z kotviště ležícího pod Svinicí směrem po proudu, zpozorují jeden nebo více parníků plujících proti proudu úžinou mezi ústím potoka Ciuciavca a ústím potoka Milanovac, musí rychlost jízdy zmírniti nebo případně počkati na jmenovaném kotvišti, až poslední zpozorovaný parník proplul touto úžinou.

Km 990 až km 987. — Plavba peřejemi Juc.

Čl. 122.

Zákaz setkávání nebo předjíždění v Kanále Juc.

Parníkům plujícím samotně nebo dopravujícím vlek jest zakázáno setkávati se s jinými parníky plujícími samotně nebo dopravujícími vlek v otevřeném Kanálu Juc, nebo je tam předjížděti.

Parníky plující proti proudu.

V důsledku toho musí parníky zastaviti se pod plovákem čís. 5, označujícím dolní ústí Kanálu Juc, jestliže dříve než minuly tento plovák, zpozorují pod potokem Milanovac jeden nebo více parníků plujících po proudu, leda že by jim výška vody a jejich ponor dovolovaly, aby z Kanálu zase vypluly na dráhu středních a vysokých vod dříve, než první zpozorovaný parník plující po proudu vplul do Kanálu.

Parníky zastavivší pod Kanálem Juc smějí ve své cestě proti proudu pokračovati, až když projel poslední zpozorovaný parník po proudu.

Čl. 123.

Parníky plující po proudu.

Zpozoruje-li parník plující po proudu, že parníky plující proti proudu v Kanálu Juc otálejí z jakéhokoliv důvodu z něho vyplouti, musí, když minuly kotviště Milanovac, zmírniti rychlost jízdy a podle potřeby obrátiti se proti proudu a vyčkati bezprostředně pod ústím potoka Koltuk (km 990), až parníky plující proti proudu vyjely z Kanálu.

Teprve potom smí pokračovati v cestě.

Čl. 124.

Optický signál parníku zastavivšího pod Kanálem Juc.

Musí-li se parník plující proti proudu zastaviti podle ustanovení čl. 122 pod Kanálem Juc, je povinen uhnouti se do leva a oznámiti optickým signálem stanoveným v čl. 38 řádu plavební policie parníkům plujícím od Milanovace po proudu, že plavba Kanálem jest volná.

Čl. 125.

Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů.

Za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, sněhové vánice nebo za prudkých lijáků musí se parníky přijíždějící zdola či shora zastaviti ve všech případech a vyčkati, až se vyjasní.

Km 974 až km 965. — Projíždění soutěskami Kazanů.

Čl. 126.

Setkávání a předjíždění v soutěskách Kazanů.

Setkávati a předjížděti se v části řeky mezi km 974 a 965 jest dovoleno pouze na místech a za podmínek uvedených v čl. 127 až 131.

Signály, kterými se dává svolení k setkávání nebo se žádá předjetí a označuje se bok míjení.

Při těchto úkonech nutno se říditi ustanoveními čl. 37 až 49 řádu plavební policie, avšak s těmito úchylkami:

a) parníky setkávající se nedají zvukové signály uvedené v čl. 37, odst. 2 a 3 řádu plavební policie;

b) parník plující proti proudu a domnívající se, že setkání se nemůže provésti bez nebezpečí, oznámí to parníku plujícímu proti němu více než pěti krátkými zvuky za sebou na píšťalu nebo sirénu;

c) parník, který hodlá předjeti jiný, dá přiblíživ se na malou vzdálenost signál jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu. Smí předjeti pouze tehdy, když před ním plující parník se uhnul z cesty, dav signál jedním nebo dvěma krátkými zvuky na píšťalu nebo sirénu podle toho, zda se uhnul do prava nebo do leva.

Čl. 127.

Místa, kde předjíždění jest dovoleno.

Parník plující samotně smí předjížděti jiný parník nebo vlek:

a) v horním Kazanu mezi km 973·8 (skalisko Kalnik) a 970·6;

b) v zátoce Dubova a v dolním Kazanu mezi km 970 a 967·7 a mezi km 967·1 a 966.

Čl. 128.

Horní Kazan.

Mezi skaliskem Kalnik (km 973·8) a rohem Ponikova (km 972·9) jest parníkům a vlekům zakázáno setkávati se, s výjimkou případů a za podmínek dále uvedených:

Parníky plující proti proudu.

Zpozoruje-li parník nebo vlek plující proti proudu pod jeskyní Veterani, že pod skaliskem Kalnik pluje parník nebo vlek po proudu, musí zmírniti rychlost jízdy, přiblížiti se k levému břehu, umožniti setkání levým bokem a vyčkati u jeskyně Veterani, kde se musí setkání provésti.

Jestliže parník plující proti proudu a minuvší jeskyni Veterani zpozoruje parník nebo vlek plující po proudu, nebo

když vlek plující proti proudu a minuvší jeskyni Veterani zpozoruje parník samotně plující po proudu,

musí — dovolují-li to okolnosti — uvolniti dráhu a vyčkati buď u levého břehu u tabule Széchenyiovy, nebo u pravého břehu pod skaliskem Kalnik, až parníky plující po proudu minou.

Nemůže-li parník nebo vlek plující proti proudu uvolniti dráhu uvedenou v předchozím odstavci, musí dáti signál více než pěti za sebou následujícími krátkými zvuky na píšťalu nebo sirénu, pokračovati v cestě a vynasnažiti se, aby co nejdříve proplul ústím soutěsky.

Parníky plující po proudu.

Zpozoruje-li parník plující po proudu mezi Plaviševicou a skaliskem Kalnik parník nebo vlek plující proti proudu, který minul jeskyni Veterani, nebo

jestliže vlek plující po proudu mezi Plaviševicou a skaliskem Kalnik zpozoruje parník samotný nebo vlek plující proti proudu, který minul jeskyni Veterani,

nesmí pokračovati v cestě po proudu, leč byla-li mu uvolněna dráha. V případě, kdy se tak nestalo a kdy parníky uslyší zvukový signál zmíněný v odstavci 6, musejí nad skaliskem Kalnik obrátiti a vyčkati, až z horního Kazanu vypluje parník nebo vlek plující proti proudu.

Čl. 129.

Horní Kazan—Zátoka Dubova.

U dolního ústí horního Kazanu mezi km 971 a 970 jest parníkům nebo vlekům zakázáno se setkávati.

Parníky plující proti proudu.

Jestliže parník nebo vlek plující proti proudu zátokou Dubova a nalézající se pod předhořím Pena zpozoruje, že pod Ponikovou pluje parník nebo vlek po proudu, musí zmírniti rychlost jízdy uhýbaje se do leva a nesmí minouti jmenované předhoří dříve, než parník nebo vlek po proudu plující vyplul ze soutěsky.

Jestliže parník nebo vlek plující proti proudu v dolním ústí horního Kazanu zpozoruje parník nebo vlek plující po proudu pod Ponikovou, musí usilovati o to, aby co nejrychleji vyplul z této soutěsky a za km 971 se uhnul do prava; připustí setkání, jestliže okolnosti mu to dovolují.

Když parník nebo vlek plující proti proudu nemůže ponechati volnou dráhu zmíněnou v odstavci 2 tohoto článku, musí dáti signál více než pěti krátkými zvuky za sebou následujícími na píšťalu nebo sirénu a pokračovati v cestě uhýbaje se do prava.

Parníky plující po proudu.

Jestliže parník nebo vlek plující po proudu pod Ponikovou zpozoruje parník nebo vlek plující proti proudu v zátoce Dubova, pokračuje v cestě uhýbaje se do leva, když mu tento ponechal volnou dráhu. Setkání nastane v zátoce Dubova při výjezdu z dolního ústí horního Kazanu.

Jestliže parník nebo vlek plující pod Ponikovou po proudu zpozoruje parník nebo vlek plující dolním ústím horního Kazanu proti proudu, musí zmírniti rychlost jízdy a uhýbati se do prava tak, aby bylo umožněno setkání mezi jeskyní Veterani a km 971, ponechal-li parník plující proti proudu volnou dráhu. Nestalo-li se tak, musí parník plující po proudu provésti pod rohem Ponikova obrat a vyčkati u pravého břehu, až minou parníky plující proti proudu.

Čl. 130.

Zátoka Dubova—Dolní Kazan.

V dolním Kazanu mezi km 968·6 a 967·1 je parníkům a vlekům zakázáno setkávati se, s výjimkou případů a za podmínek dále uvedených:

Parníky plující proti proudu pod skaliskem Mala Stena.

Parník nebo vlek plující proti proudu dolním Kazanem pod skaliskem Mala Stena (km 967·4), který zpozoruje, že zátokou Dubova pluje parník nebo vlek po proudu, musí dáti signál pro volnou dráhu a vyčkati u pravého břehu pod skaliskem Mala Stena, až parníky plující po proudu minou.

Parníky plující proti proudu nad skaliskem Mala Stena.

Nad skaliskem Mala Stena připouští se setkání — dovolují-li to okolnosti — pouze mezi dvěma parníky plujícími samotně, nebo mezi vlekem a parníkem plujícím samotně.

Jestliže parník plující dolním Kazanem proti proudu a minuvší skalisko Mala Stena zpozoruje parník samotný nebo vlek plující zátokou Dubova po proudu, anebo

jestliže vlek plující dolním Kazanem proti proudu a minuvší skalisko Mala Stena zpozoruje parník samotný nebo vlek plující zátokou Dubova po proudu,

musí — dovolují-li mu to okolnosti a zřetel k odstavci 3 tohoto článku — uvolniti dráhu a vyčkati buď u pravého břehu u km 968·6, nebo u levého břehu u km 967·9, až parníky plující po proudu minou.

V případě, že parník nebo vlek plující proti proudu nemůže uvolniti dráhu, zmíněnou v předchozím odstavci, musí dáti signál více než pěti krátkými zvuky za sebou následujícími na píšťalu nebo sirénu, pokračovati v cestě a usilovati o to, aby co nejdříve vyplul ze soutěsky uhýbaje se při vstupu do zátoky Dubova do leva.

Parníky plující po proudu.

Jestliže parník plující zátokou Dubova po proudu zpozoruje parník nebo vlek plující proti proudu, nebo

zpozoruje-li vlek plující zátokou Dubova po proudu parník samotný nebo vlek plující proti proudu,

může pokračovati v cestě, byla-li mu dráha uvolněna.

V případě, že jim nebyla volná dráha ponechána, musejí parníky nebo vleky plující po proudu učiniti v zátoce Dubova obrat a vyčkati u některého břehu, až parníky plující proti proudu vyjedou ze soutěsky.

Čl. 131.

Dolní ústí dolního Kazanu.

V dolním ústí dolního Kazanu (km 966 až km 965·2) jest všeobecně zakázáno setkávání parníků nebo vleků.

Parníky plující proti proudu.

Zpozoruje-li parník nebo vlek plující proti proudu před svým vjezdem do dolního ústí dolního Kazanu, že touto soutěskou pluje parník nebo vlek po proudu, musí zmírniti rychlost a uhýbaje do leva vyčkati u pravého břehu (km 965·2), ponechávaje volnou dráhu parníku nebo vleku plujícím po proudu.

Zpozoruje-li parník nebo vlek plující již v dolním ústí dolního Kazanu proti proudu parník nebo vlek plující pod skaliskem Mala Stena (km 967·4) po proudu, musí uhnouti do leva a ponechávaje těmto volnou dráhu vyčkati u pravého břehu mezi km 966 až 967.

Parníky plující po proudu.

Zpozoruje-li parník nebo vlek plující po proudu dolním Kazanem pod skaliskem Mala Stena parník nebo vlek plující proti proudu, jenž nevstoupil ještě do dolního ústí této soutěsky, pokračuje v cestě uhýbaje do leva. Setkání nastane podél pravého boku při ústí soutěsky dolního Kazanu.

Jestliže parník nebo vlek plující dolním Kazanem pod skaliskem Mala Stena po proudu zpozoruje parník nebo vlek plující proti proudu, který již vplul do dolního ústí této soutěsky, musí uhnouti do leva a zmírniti rychlost jízdy tak, aby umožnil setkání mezi km 966 a 967.

Km 951 až km 942·5. — Projíždění Katarakty Železné Brány.

a) *Trať mezi návěstní stanicí Vodica (km 951) a Varciorova (km 949.3).*

Čl. 132.

Zákaz setkávati nebo předjížděti se v znakované plavební dráze mezi Vodicou a Varciorovou.

Parníkům samotně plujícím nebo dopravujícím vlek a jedoucím tratí mezi návěstní stanicí Vodica a Varciorova jest v celé délce znakované plavební dráhy u Ada Kaleh zakázáno

setkávati se s jinými parníky, plujícími samotně nebo dopravujícími vlek, nebo je předjížděti.

Parníky plující proti proudu.

Proto parníky přicházející od Varciorové a plující proti proudu, pokud jsou nuceny svým ponorem použíti této znakované dráhy, musejí dáti signál jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu, aby tím upozornily návěstní stanici Vodica, umístěnou na levém břehu řeky naproti dolnímu konci ostrova Ada-Kaleh.

Tyto parníky smějí však vplouti do znakované dráhy u Ada-Kaleh pouze tehdy, ukazuje-li návěstní stanice Vodica na šikmé žerdi, připevněné na patě stožáru, obdélníkovou vlajku čtvercovanou červeně a bíle, kterou se zakazuje plavba po proudu, při čemž nezáleží na tom, zda je jen tento signál ukazován sám, nebo současně s jinými signály vztyčenými na vrcholku stožáru zmíněné návěstní stanice.

Jestliže však návěstní stanice Vodica odstranila signál zakazující plavbu po proudu na znamení, že parník plující po proudu právě se hotoví vplouti na dráhu nízkých vod pod Vodicou, dříve než parník přicházející od Varciorové vplul do znakované dráhy, musí tato loď před vplutím vyčkati, až se znovu objeví signál zakazující plavbu po proudu.

Čl. 133.

Parníky plující po proudu.

Parníky plující po proudu směrem k Varciorové, smějí, nutí-li je k tomu jejich ponor, vplouti beze všeho do znakované dráhy u Ada-Kaleh, byť i na návěstní stanici Vodica byl vztyčen signál zakazující plavbu po proudu, jen když nevidí žádný parník plouti proti proudu mezi Varciorovou a Vodicou výše jmenovanou znakovanou drahou, ani parník plující proti proudu v Kanálu Dževrin, jehož pohybům by mohly překážeti.

V opačném případě jsou parníky plující po proudu povinny zastaviti se u levého břehu řeky, bezprostředně nad nebo pod návěstní stanicí Vodica a podle potřeby obrátiti se proti proudu a zakotviti tam; nesmějí pokračovati v cestě po proudu, dokud parníky plující proti proudu neprojely nahoru.

b) *Trať vedoucí v dráze středních a vysokých vod vně kanálů regulovaného úseku pod Vodicou mezi ostrovem Ada-Kaleh a pravým nebo levým břehem řeky, používatelná od určitých vodních stavů.*

Čl. 134.

Parníky plující proti proudu.

Parníky plující proti proudu a hodlající použíti dráhy středních a vysokých vod, vedoucí neregulovanými částmi úseku pod Vodicou, musejí při příjezdu do poloviny ostrova Crkviště (km 942·5), ležícího pod skalním útesem, zvaným Malá železná Brána, dáti signál dvěma táhlými za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu, aby tím upozornily návěstní stanici umístěnou u horního ústí Kanálu železné Brány (pravý břeh, km 947).

Čl. 135.

Setkání dvou parníků.

Jestliže parník plující proti proudu v dráze středních a vysokých vod musí podle ustanovení obsažených v čl. 40, odst. 1 a v čl. 42 a 43 řádu plavební policie vyčkati pod některou úžinou, až by touto proplul parník plující po proudu, je povinen při čekání zaujmouti místo, které mu lodivod označí.

Totéž platí pro parníky plující po proudu v dráze středních a vysokých vod, jestliže musí podle čl. 41 tohoto řádu čekati, až parník plující proti proudu propluje některou úžinou.

c) *Trať nízkých vod, vedoucí znakovanou plavební drahou a kanály regulovaného úseku pod Vodicou.*

Čl. 136.

Nejdelší přípustná doba projíždění.

Za jakéhokoli vodního stavu jsou parníky plující proti proudu a nucené svým ponorem použíti dráhy nízkých vod ležící pod Vodicou povinny za všech okolností, i za těžkého vlnobití a vichřice, proplouti nejdéle ve dvou hodinách trať ležící mezi plovákem čís. 12, označujícím dolní ústí Kanálu železné Brány a plovákem čís. 1, umístěným bezprostředně pod návěstní stanicí Vodica.

Parníky, které pro nepostačitelnost svého stroje by k tomu nebyly způsobilé, musejí si vyžádati pomoc jiného parníku, nebo služeb pomocného vleku (viz oddíl VII).

Bude však přihlíženo k době zdržení v Kanále vzniklého těmto parníkům signály návěstní stanice železná Brána, nebo k průtahu způsobenému buď tím, že je jiné lodi předjížděly, nebo že jim předjíždění nedovolily lodi před nimi plující.

Čl. 137.

Zákaz setkávati se nebo předjížděti.

Parníkům dopravujícím vlek jest zakázáno setkávati se s jinými parníky, rovněž vlek

dopravujícími, nebo tyto předjížděti na kterémkoliv místě dráhy nízkých vod pod Vodicou — mezi plováky čís. 1 a 12 včetně.

Čl. 138.

Kdy a kde jest setkávání dovoleno.

Na celé dráze nízkých vod pod Vodicou smějí se parníky setkávati pouze v Kanálu Železné Brány mezi hektometrickou značkou +5 a dolním koncem severní hráze tohoto Kanálu.

Toto setkávání jest dovoleno, musí-li nastati:

mezi dvěma parníky plujícími samotně,

mezi parníkem plujícím po proudu samotně a vlekem plujícím proti proudu za přispění pomocné vlečné služby nebo bez ní, nebo

mezi parníkem plujícím proti proudu samotně nebo vlečeným se břehu a vlekem plujícím po proudu, který nemá více než dvě jednotky po boku svázané v řadě, při čemž nesmí býti žádná jednotka umístěna na boku vlečné lodi.

Setkání musí býti provedeno podle ustanovení čl. 147.

Čl. 139.

Kdy a kde jest dovoleno předjíždění.

Na celé dráze nízkých vod pod Vodicou smí parník plující proti proudu předjížděti jiný parník pouze v Kanálu Železné Brány mezi hektometrickou značkou +5 a dolním koncem severní hráze tohoto Kanálu.

Toto předjíždění jest dovoleno, hodlá-li parník plující samotně předjeti jiný parník plující samotně neb vlek, a naopak, vyjímajíc případy, kdy na šikmé žerdi, připevněné na střeše návěstní stanice železná Brána, jest na straně Kanálu ukazována obdélníková vlajka červené barvy, ohlašující parník plující po proudu v dráze nízkých vod pod Vodicou, který se musí s parníky plujícími proti proudu setkati v Kanálu Železné Brány.

Předjíždění musí býti provedeno podle ustanovení čl. 148 a 149.

Čl. 140.

Plavba proti proudu za nepříznivých povětrnostních poměrů.

Nejsou-li za mlhy, mlhavého soumraku, mžení, za sněhové vánice nebo prudkých liják signály návěstní stanice železné Brány viditelny, smějí parníky plující proti proudu s výhradou ustanovení čl. 76 řádu plavební policie přes to vplouti do Kanálu Malé Železné Brány a pokračovati v cestě proti proudu, jestliže ovšem lodivod tomu nebrání.

Vjíždí-li parníky na dráhu nízkých vod pod Vodicou mezi plováky čís. 1 a 12, nemají dávati zvukové signály předepsané ustanoveními čl. 77 řádu plavební policie.

Parníky plující proti proudu a blížící se dolnímu ústí Kanálu Malé Železné Brány.

Čl. 141.

Jestliže parník přicházející zdola a hodlající plouti proti proudu v dráze nízkých vod pod Vodicou nevidí při příjezdu do poloviny ostrova Crkviště na návěstní stanici železná Brána vztyčený signál, nesmí se vůbec pokusiti minouti plovák čís. 12, označující dolní ústí Kanálu Malé Železné Brány, nýbrž musí se zastaviti pod tímto plovákem.

Tento parník nesmí minouti plovák čís. 12 dříve, dokud návěstní stanice Železná Brána neukáže obdélníkovou vlajku čtvercovanou červeně a bíle, vztyčenou v půli stožáru po straně Kanálu, zakazující plavbu po proudu.

Po dobu čekání musí parník zůstati na tomto místě u té či oné strany Kanálu, podle okolností daných výškou vody, kde sám nebo jednotky jeho vleku co nejméně překáží nebo jsou nejméně nebezpečny parníkům plujícím po proudu.

Čl. 142.

I v případě, že by parník plující proti proudu zpozoroval při příjezdu do poloviny ostrova Crkviště na návěstní stanici železná Brána signál zakazující plavbu po proudu, nesmí plouti nad plovák čís. 12, nýbrž musí se zastaviti pod ním a počínati si podle ustanovení čl. 141, jestliže dříve nežli mohl vplouti do Kanálu Malé Železné Brány, návěstní stanice železná Brána spustí tento signál na znamení, že parník plující po proudu právě vstupuje na dráhu nízkých vod pod Vodicou.

Čl. 143.

Parníky přijíždějící zdola smějí beze všeho minouti plovák čís. 12 a vplouti do Kanálu Malé Železné Brány, jestliže při jejich příjezdu do poloviny ostrova Crkviště návěstní stanice železná Brána ukazuje kromě signálu zakazujícího plavbu po proudu balon obrácený bílou stranou dolů na znamení, že parník plující samotně proti proudu je v dráze nízkých vod pod Vodicou na některé trati, kde jest setkávání a předjíždění zakázáno.

Tyto parníky smějí též plouti proti proudu, jestliže zmíněná návěstní stanice ukazuje kromě signálu zakazujícího plavbu po proudu dva balony obrácené bílými stranami dolů, z nichž větší jest zavěšen svisle nad menším na znamení, že vlek plující proti proudu jest na některé trati výše jmenované, nebo že má právě převzíti lano vlečné lokomotivy, nebo případně vlečného lanového parníku.

Jestliže by však návěstní stanice železná Brána na znamení, že parník plující po proudu právě vjíždí na dráhu nízkých vod pod Vodicou, spustila při vztyčeném jednom nebo dvou balonech signál zakazující plavbu po proudu dříve, než parníky přicházející zdola by mohly vplouti do Kanálu Malé železné Brány, musejí se tyto parníky zastaviti pod plovákem čís. 12 a počínati si podle ustanovení čl. 141.

Jestliže parníky přicházející zdola zpozorují při příjezdu do poloviny ostrova Crkviště na návěstní stanici železná Brána pouze jeden nebo dva balony zmíněné v odstavcích 1 a 2 a značící, že parníky plující samotně nebo pomocí vleku se břehu proti proudu jsou v Kanálu železné Brány pod hektometrickou značkou + 5 a že jiné parníky smějí plouti po proudu v dráze nízkých vod pod Vodicou, musejí tyto parníky zastaviti pod plovákem čís. 12 a počínati si podle ustanovení čl. 141.

Stejně musí jednati v případě, kdy na návěstní stanici železná Brána zpozorují kromě jednoho nebo dvou balonů obdélníkovou vlajku červené barvy, vztyčenou po straně Kanálu na šikmé žerdi připevněné na střeše této návěstní stanice, na znamení, že parníky plující po proudu právě vjíždějí na dráhu nízkých vod pod Vodicou.

Čl. 144.

Uzavření dráhy nízkých vod pod Vodicou lodím plujícím proti proudu.

Kromě případů uvedených v ustanoveních čl. 141, odst. 1, čl. 142 a čl. 143, odst. 3 až 5 musejí se parníky plující proti proudu rovněž zastaviti pod plovákem čís. 12 a postupovati podle ustanovení čl. 141, jestliže při jejich příjezdu směrem od Gura Vaii jest žaluziový signál návěstní stanice železná Brána zavřen a nad žaluziovým signálem jest vztyčena obdélníková vlajka čtvercovaná červeně a bíle na znamení, že pro nastalou nehodu v Kanálu železné Brány nebo z nějaké jiné příčiny jest dráha nízkých vod pod Vodicou buď dočasně nebo na delší dobu uzavřena všem lodím plujícím proti proudu.

Čl. 145.

Žádost o pomocnou vlečnou službu.

Parníky, které žádají k projíždění Kanálem železné Brány za pomocnou vlečnou službu, musejí míjejíce Gura Vaii nebo při odjezdu z Gura Vaii vztyčiti na levém boku v půli stěžně jakoukoliv obdélníkovou vlajku; zároveň musejí dáti znamení jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu.

Musejí-li lodi převzíti vlečné lano s můstku u hektometru 16 Kanálu, jsou povinny kromě signálu optického a zvukového, předepsaných v odstavci 1, vztyčiti při míjení Gura Vaii nebo při odjezdu odtamtud nějakou druhou obdélníkovou vlajku v půli stěžně na levém boku.

Parníky, které žádaly o pomocnou vlečnou službu, nesmějí plouti nad plovák čís. 12, i kdyby signály ukazované návěstní stanicí železná Brána to dovolovaly, dokud na vrcholku stožáru pomocného vlečného zařízení není vztyčena obdélníková, modře a bíle čtvercovaná vlajka na znamení, že jest pohotovo k předání vlečného lana.

Chce-li parník plující již v Kanálu železné Brány proti proudu a nemohoucí překonati proud žádati o pomocnou vlečnou službu, musí rovněž použíti optických a zvukových signálů uvedených v odstavci 1.

Čl. 146.

Projíždění Kanálem železné Brány.

Jestliže parníky plující proti proudu Kanálem železné Brány zpozorují na šikmé žerdi připevněné na střeše návěstní stanice železná Brána po straně Kanálu obdélníkovou vlajku červené barvy, značící, že po proudu pluje parník, musí upraviti rychlost jízdy tak, aby se setkaly s parníkem plujícím po proudu za všech okolností pod hektometrickou značkou + 5.

Čl. 147.

Setkávání v Kanále železné Brány pod hektometrickou značkou + 5.

Jestliže parník plující samotně*) a parník dopravující vlek nebo jestliže dva parníky plující samotně se musejí setkati v Kanálu železné Brány pod hektometrickou značkou + 5, jsou povinny vyhnouti se na-

*) Loď bez závěsu tažená se břehu považuje se za loď plující samotně.

vzájem za všech okolností tak, že oba dva jdou do leva, aniž by však byly povinny dávati zvukové signály předepsané čl. 47 řádu plavební policie.

Čl. 148.

Předjíždění v Kanálu železné Brány pod hektometrickou značkou +5.

Parník plující samotně proti proudu nebo vlek plující proti proudu za přispění pomocné vlečné služby nebo bez ní v Kanálu železné Brány pod hektometrickou značkou +5 musí se ve všech případech nechati předjeti, jakmile parník plující rovněž Kanálem železné Brány a jej dostihující to požaduje, jestliže ovšem signály dávané návěštní stanicí železná Brána tomu nebrání, nebo není-li již na místě, odkud by brzy minul tuto značku a jestliže mu to okolnosti dovolují.

Parník smí však na druhém parníku požadovati předjetí jen tehdy, je-li si jist, že může vyvinouti a podržeti dostačující rychlost, aby ho určitě předjel pod hektometrickou značkou +5, a že může snadno udržeti svůj náskok.

Čl. 149.

Manévr předjíždění.

Parník plující proti proudu, jenž hodlá předjeti jiný parník plující proti proudu, požaduje uvolnění cesty jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu.

Parník, jenž pluje před ním, musí, dovolují-li to okolnosti, uhnouti se z cesty do leva a zmírniti rychlost jízdy tak, aby předjetí se odbylo určitě pod hektometrickou značkou +5. Zároveň musí dáti táhlý zvuk na píšťalu nebo sirénu, aby návěštní stanice železná Brána mohla po dobu předjíždění zakázati plavbu po proudu.

Teprve v té chvíli smí prve jmenovaná loď předjeti druhou, nechávajíc loď, kterou předjíždí, vlevo.

Čl. 150.

Zmenšení rychlosti jízdy. Plourání.

Je-li parník plující proti proudu Kanálem železné Brány nucen z jiného nepředvídaného důvodu, než který jest uveden v čl. 149, zmírniti rychlost jízdy nebo plourati, musí o tom ihned uvědomiti parníky plující za ním více než pěti krátkými za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu, aby návěštní stanice železná Brána mohla zakázati plavbu po proudu.

Je-li vyhověno podmínkám stanoveným v čl. 139, smějí parníky plující proti proudu předjeti parník plující před nimi, který zmírnil jízdu nebo plourá, za předpokladu, že manévr předjíždění se může provésti podle ustanovení čl. 149.

V opačném případě, nebo není-li vyhověno podmínkám stanoveným čl. 139, musejí tyto parníky rovněž zmírniti jízdu nebo plourati.

Čl. 151.

Obtíže při manévrování.

Sezná-li parník plující Kanálem železné Brány proti proudu, že pro poruchu stroje nebo kormidelního zařízení neovládá úplně svoje manévry a že by proto setkání s parníkem plujícím po proudu bylo nebezpečné, musí rovněž od návěštní stanice železná Brána žádati, aby zakázala plavbu po proudu, a za tím účelem dáti zvukový signál předepsaný ustanoveními čl. 150, odst. 1.

Čl. 152.

Parníky plující proti proudu, přijíždějící ke Kanálu železné Brány po dráze středních a vysokých vod, vedoucí vně Kanálu Malé železné Brány.

Parník, který pluje, dovoluje-li mu to vodní stav a jeho ponor, k dolnímu ústí Kanálu železné Brány v dráze středních a vysokých vod, vedoucí vně Kanálu Malé železné Brány, musí se zastaviti pod nejdolejším koncem severní hráze Kanálu železné Brány a vyčkati, až se na návěštní stanici železná Brána objeví signál zakazující plavbu po proudu buď samotný nebo současně s jedním nebo dvěma balony, kterým se jemu, jakož i parníkům blížícím se z dolního ústí Kanálu Malé železné Brány, dovoluje pokračovati v cestě proti proudu.

Kdyby v tomto případě nastal průtah v objevení signálu zakazujícího plavbu po proudu, může parník plující proti proudu na sebe upozorniti návěštní stanici železná Brána jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu.

Povinnost vyplouti z Kanálu Dževrin.

Dovoluje-li to vodní stav a ponor parníku

plujícího proti proudu, aby vyplul z Kanálu Dževrin buď mezi plovákem čís. 9 a usměrňovací hrází, ležící nad Kanálem železné Brány, nebo na některém jiném místě Kanálu Dževrin, musí tento parník po každé, když vidí, že ve Vodici parníky očekávají zrušení zákazu plavby po proudu, nebo že parník plující za ním, by jej mohl předjeti, opustiti tento Kanál a pokračovati v cestě proti proudu některou přirozenou plavební drahou známou lodivodům.

Totéž musí tento parník učiniti, ukazuje-li návěstní stanice Vodica na vrcholku stožáru obdélníkovou vlajku červené barvy na znamení, že osobní nebo zvláštní parník plující po proudu samotně musí použíti plavební dráhy nízkých vod pod Vodicou.

Ve chvíli, kdy parník plující proti proudu právě opouští Kanál Dževrin, musí dáti signál dvěma táhlými za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu, aby upozornil návěstní stanici železná Brána, která na to spustí signál zakazující plavbu po proudu, jestliže ovšem na tratích, na nichž jest zakázáno setkávati a předjížděti se, není žádný parník plující proti proudu.

Parníky plující po proudu.

Čl. 153.

Parníky přicházející shora a hodlající splouti po dráze nízkých vod pod Vodicou, smějí beze všeho minouti plovák čís. 1, označující horní ústí znakované plavební dráhy u Ada-Kaleh, jestliže za jich příjezdu k návěstní stanici Vodica tato stanice neukáže žádného signálu, což znamená, že na dráze nízkých vod, ležící mezi plovákem čís. 1 a plovákem čís. 12 označujícím dolní ústí Kanálu železné Brány, není žádný parník plující proti proudu.

Čl. 154.

Je-li na šikmé žerdi návěstní stanice Vodica vztyčen signál zakazující plavbu po proudu buď z vlastního podnětu této návěstní stanice na znamení, že znakovanou drahou u Ada-Kaleh pluje mezi Varciorovou a Vodicou parník proti proudu, nebo jako opakování stejného signálu vztyčeného návěstní stanicí železná Brána, jsou lodi plující po proudu povinny zastaviti se u levého břehu řeky, bezprostředně nad nebo pod návěstní stanicí Vodica a podle potřeby tam zakotviti; nesmějí se vydati na další cestu po proudu, dokud signál zakazující plavbu po proudu nebyl spuštěn.

Kdyby signál zakazující plavbu po proudu byl ukázán teprve ve chvíli, kdy parník plující po proudu se blíží návěstní stanici Vodica, z čehož tento parník může usuzovati, že té chvíle nějaký parník přicházející zdola právě se blíží k plováku čís. 12, smí parník plující po proudu žádati jedním táhlým zvukem na píšťalu nebo sirénu návěstní stanici železná Brána, aby spustila vlajku zakazující plavbu po proudu.

V tomto případě smí parník plující po proudu pokračovati v cestě po proudu, jestliže návěstní stanice Vodica, následujíc návěstní stanici železná Brána, spustí signál zakazující plavbu po proudu na znamení, že parník, jenž právě připlul pod Kanál Malé železné Brány byl zastaven, jak jest uvedeno v čl. 142 a v čl. 143, odst. 3.

V opačném případě musí se parník plující po proudu zastaviti a postupovati podle ustanovení odstavce 1.

Stejný stav může nastati a stejné signály mohou býti dávány také v případě, když při příjezdu parníku, plujícího po proudu k návěstní stanici Vodica, nějaký parník hodlá právě vyjeti z Varciorové, aby znakovanou plavební drahou u Ada-Kaleh plul proti proudu, jakož i v případě, že parník plující proti proudu, právě hodlá vjeti do Kanálu železné Brány po staré dráze vedoucí vně Kanálu Malé železné Brány.

Čl. 155.

Jestliže návěstní stanice Vodica, opakujíc stejný signál návěstní stanice železná Brána, ukazuje na vrcholku stožáru bílý balon na znamení, že parník plující proti proudu samotně nebo vlečený se břehu je v Kanále železné Brány pod hektometrickou značkou + 5, smějí v cestě po proudu pokračovati pouze parníky samotně plující, nebo vlekoucí nejvýše dvě jednotky, z nichž žádná není uvázána po boku parníku.

Čl. 156.

Jestliže návěstní stanice Vodica, opakujíc obdobný signál návěstní stanice železná Brána, ukazuje na vrcholku stožáru bílý balon a současně obdélníkovou vlajku, čtvercovanou červeně a bíle, vyvěšenou v půli stožáru — kteréžto seskupení signálů značí, že Kanálem železné Brány pod hektometrickou značkou + 5 pluje vlek — smějí v cestě po

proudu pokračovati pouze parníky plující samotně.

Čl. 157.

Žádný parník nesmí v dráze nízkých vod pod Vodicou plouti po proudu, když návěstní stanice Vodica, opakujíc obdobný signál návěstní stanice Železná Brána, ukazuje signál zakazující plavbu po proudu, nebo zároveň s ním některý signál uvedený v čl. 155 a 156 na znamení, že parník pluje proti proudu v části dráhy nízkých vod, v níž je setkávání a předjíždění zakázáno.

Plavba po proudu za nepříznivých povětrnostních poměrů.

Dráha nízkých vod pod Vodicou se tímtéž signálem uzavírá úplně všem parníkům plujícím po proudu, když návěstní stanice Vodica pro mlhu, mlhavý soumrak, mžení, sněhovou vánici nebo prudký lijavec nemůže rozeznávati signály návěstní stanice železná Brána.

Tato dráha nízkých vod jest rovněž uzavřena, když povětrnostní poměry nedovolují, aby návěstní stanice železná Brána viděla, zda v Kanále Malé železné brány nejsou lodi plující proti proudu.

Čl. 158.

Dovolení osobním parníkům a lodím zvláště uvedeným plouti po proudu mimo pořadí.

Osobní parníky, plující samotně podle pravidelného jízdního řádu, jakož i parníky zvlášť určené, které musí plouti v dráze nízkých vod pod Vodicou, smějí beze všeho pokračovati v cestě po proudu, když po svém obratu provedeném po proudu zpozorují na návěstní stanici Vodica na vrcholku stožáru červenou obdélníkovou vlajku.

Tyto parníky smějí ihned splouti pod návěstní stanici Vodica, neukazuje-li tato zároveň signál zakazující plavbu po proudu. V opačném případě musejí se zastaviti ve Vodici, obrátivše se podle potřeby proti proudu a vyčkati, až bude tento signál spuštěn.

V těchto případech jest dovoleno, aby parníky plující samotně a čekající ve Vodici následovaly osobní parníky a parníky zvlášť určené, mohou-li tak učiniti bez jakéhokoliv průtahu a neobjevil-li se opět signál zakazující plavbu po proudu, dříve než se mohly vydati na cestu po proudu.

Čl. 159.

Parníky plující po proudu, vstupující do Kanálu železné Brány po dráze středních a vysokých vod.

Jestliže parník plující po proudu v dráze středních a vysokých vod, který je nucen svým ponorem použíti Kanálu železné Brány, vidí parník zastavený pod plovákem čís. 12, musí, minuv dolní konec severní hráze, vyjeti z Kanálu železné Brány po dráze středních a vysokých vod, vedoucí vně Kanálu Malé železné Brány a dáti signál dvěma táhlými za sebou následujícími zvuky na píšťalu nebo sirénu.

Čl. 160.

Přerušení pořadí parníků za sebou plujících proti proudu.

Parníky blížící se od Gura Vaii v době, kdy jeden nebo více vleků čeká ve Vodici, mohou býti pod plovákem čís. 12 zadrženy signály uvedenými v čl. 144, jestliže ve chvíli, kdy poslední z vleků plujících kanály regulovaného úseku pod Vodicou proti proudu právě minul plovák čís. 9, umístěný bezprostředně nad Kanálem železné Brány, neminul ještě žádný z vleků jej následujících plovák čís. 12.

V tomto případě smí parník přijíždějící samotně zdola přes to vplouti do Kanálu Malé železné Brány a pokračovati v plavbě proti proudu, jestliže zároveň se signály zakazujícími plavbu proti proudu ukazuje návěstní stanice železná Brána jeden balon a signál zakazující plavbu po proudu.

Čl. 161.

Úplné zastavení parníků plujících proti proudu po určitých hodinách.

Žádný parník přijíždějící od Gura Vaii nesmí plouti nad plovák čís. 12 po hodinách uvedených v následující tabulce, která udává, kdy se na návěstní stanici železná Brána objeví signál zakazující plavbu proti proudu:

Roční období	Hodiny vyznačené objevením se signálů zakazujících plavbu proti proudu, které znamenají, že pro zbytek dne jest dráha nízkých vod uzavřena parníkům plujícím proti proudu (východoevropský čas)	
	hodin	minut
1. až 10. ledna	15	—
11. „ 20. „	15	15
21. „ 31. „	15	30
1. „ 10. února	15	30
11. „ 20. „	15	45
21. „ 28. nebo 29. února .	16	—
1. „ 10. března	16	15
11. „ 20. „	16	30
21. „ 31. „	16	45
1. „ 10. dubna	17	—
11. „ 20. „	17	15
21. „ 30. „	17	30
1. „ 10. května	17	45
11. „ 20. „	18	—
21. května až 20. června . .	18	15
21. června až 31. července .	18	—
1. až 10. srpna	17	45
11. „ 20. „	17	30
21. „ 31. „	17	15
1. „ 10. září	17	—
11. „ 20. „	16	45
21. „ 30. „	16	15
1. „ 10. října	15	30
11. „ 31. „	15	15
1. „ 10. listopadu . . .	15	—
11. „ 20. „	14	45
21. „ 30. „	14	30
1. „ 10. prosince . . .	14	15
11. „ 20. „	14	30
21. „ 31. „	14	45

Po těchto hodinách smí přesto parník plující samotně proti proudu vplouti do Kanálu Železné Brány a pokračovati v cestě proti proudu, jestliže zároveň se signály, zakazujícími plavbu proti proudu, ukáže návěstní stanice železná Brána balon a signál zakazující plavbu po proudu.

Parníky plující po proudu.

V době půl hodiny před časem vyznačeným v předchozí tabulce jest zakázána plavba po proudu návěstními stanicemi Vodica a železná Brána, je-li viděti vlek plující ke Kanálu Malé železné Brány, jenž by zavčas mohl do tohoto Kanálu vplouti, dříve než bude dráha nízkých vod pod Vodicou uzavřena parníkům plujícím proti proudu.

Případné zrušení úplného zastavení plavby.

Může-li býti zjištěno, že po čase vyznačeném v předchozí tabulce nepopluje po proudu žádný parník samotně nebo s vlekem, bude od úplného zastavení plavby proti proudu výjimečně upuštěno.

Čl. 162.

Zastavení plavby v noci znakovanými plavebními drahami a kanály regulovaného úseku pod Vodicou.

Po čase vyznačeném v následující tabulce nesmí žádný parník plující samotně a tím méně parník dopravující vlek, který musí přijeti do Vodice dříve, než tma zabrání rozeznávati plováky, označující dráhu nízkých vod pod Vodicou, požadovati od lodivoda, aby se dal z Kladové nebo z Turnu-Severinu na cestu proti proudu kanály regulovaného úseku pod Vodicou.

Východoevropský čas

Roční období:	hod.	min.	Počasí:
1. až 10. ledna	15	45	kalné
	16	—	jasné
11. „ 20. „ . . .	16	—	kalné
	16	15	jasné
21. „ 31. „ . . .	16	15	kalné
	16	30	jasné
1. „ 10. února . . .	16	15	kalné
	16	30	jasné
11. „ 20. „ . . .	16	30	kalné
	16	45	jasné
21. „ 28. nebo 29. února	16	45	kalné
	17	—	jasné
1. „ 10. března . . .	17	—	kalné
	17	15	jasné
11. „ 20. „ . . .	17	15	kalné
	17	30	jasné
21. „ 31. „ . . .	17	30	kalné
	17	45	jasné
1. „ 10. dubna . . .	17	45	kalné
	18	—	jasné
11. „ 20. „ . . .	18	—	kalné
	18	15	jasné
21. „ 30. „ . . .	18	15	kalné
	18	30	jasné
1. „ 10. května . . .	18	30	kalné
	18	45	jasné

Východoevropský čas

Roční období:	hod.	min.	Počasí:
11. až 20. května	18	45	kalné
	19	—	jasné
21. „ 31. „	19	—	kalné
	19	15	jasné
1. „ 10. června	19	—	kalné
	19	15	jasné
11. „ 20. „	19	—	kalné
	19	15	jasné
21. „ 30. „	19	—	kalné
	19	15	jasné
1. „ 10. července	19	—	kalné
	19	15	jasné
11. „ 20. „	19	—	kalné
	19	15	jasné
21. „ 31. „	18	45	kalné
	19	—	jasné
1. „ 10. srpna	18	30	kalné
	18	45	jasné
11. „ 20. „	18	15	kalné
	18	30	jasné
21. „ 31. „	18	—	kalné
	18	15	jasné
1. „ 10. září	17	45	kalné
	18	—	jasné
11. „ 20. „	17	30	kalné
	17	45	jasné
21. „ 30. „	17	—	kalné
	17	15	jasné
1. „ 10. října	16	15	kalné
	16	30	jasné
11. „ 20. „	16	—	kalné
	16	15	jasné
21. „ 31. „	16	—	kalné
	16	15	jasné
1. „ 10. listopadu	15	45	kalné
	16	—	jasné
11. „ 20. „	15	30	kalné
	15	45	jasné
21. „ 30. „	15	15	kalné
	15	30	jasné
1. „ 10. prosince	15	—	kalné
	15	15	jasné
11. „ 20. „	15	15	kalné
	15	30	jasné
21. „ 31. „	15	30	kalné
	15	45	jasné

Po čase uvedeném v následující tabulce nesmí žádný parník plující samotně, který musí proplouti Kanálem Malé železné Brány dříve než tma zabrání rozeznávati plováky označující tento Kanál a který musí bezpečně minouti roh Dudas (km 936), požadovati od lodivoda, aby z Oršové nebo od nábřeží ležícího pod ústím řeky Cerna se dal na cestu po proudu znakovaným kanálem pod Vodicou.

Východoevropský čas

Roční období:	hod.	min.	Počasí:
1. až 10. ledna	16	45	kalné
	17	—	jasné
11. „ 20. „	17	—	kalné
	17	15	jasné
21. „ 31. „	17	15	kalné
	17	30	jasné
1. „ 10. února	17	15	kalné
	17	30	jasné
11. „ 20. „	17	30	kalné
	17	45	jasné
21. „ 28. nebo 29. února	17	45	kalné
	18	—	jasné
1. „ 10. března	18	—	kalné
	18	15	jasné
11. „ 20. „	18	15	kalné
	18	30	jasné
21. „ 31. „	18	30	kalné
	18	45	jasné
1. „ 10. dubna	18	45	kalné
	19	—	jasné
11. „ 20. „	19	—	kalné
	19	15	jasné
21. „ 30. „	19	15	kalné
	19	30	jasné
1. „ 10. května	19	30	kalné
	19	45	jasné
11. „ 20. „	19	45	kalné
	20	—	jasné
21. „ 31. „	20	—	kalné
	20	15	jasné
1. „ 10. června	20	—	kalné
	20	15	jasné
11. „ 20. „	20	—	kalné
	20	15	jasné
21. „ 30. „	20	—	kalné
	20	15	jasné
1. „ 10. července	20	—	kalné
	20	15	jasné
11. „ 20. „	20	—	kalné
	20	15	jasné
21. „ 31. „	19	45	kalné
	20	—	jasné
1. „ 10. srpna	19	30	kalné
	19	45	jasné

Roční období:	Východoevropský čas hod.	min.	Počasí:
11. až 20. srpna . . .	19	15	kalné
	19	30	jasné
21. „ 31. „	19	—	kalné
	19	15	jasné
1. „ 10. září	18	45	kalné
	19	—	jasné
11. „ 20. „ . .	18	30	kalné
	18	45	jasné
21. „ 30. „ . . .	18	—	kalné
	18	15	jasné
1. „ 10. října	17	15	kalné
	17	30	jasné
11. „ 20. „	17	—	kalné
	17	15	jasné
21. „ 31. „ . . .	17	—	kalné
	17	15	jasné
1. „ 10. listopadu . .	16	45	kalné
	17	—	jasné
11. „ 20. „ . .	16	30	kalné
	16	45	jasné
21. „ 30. „ . .	16	15	kalné
	16	30	jasné
1. „ 10. prosince . .	16	—	kalné
	16	15	jasné
11. „ 20. „ . .	16	15	kalné
	16	30	jasné
21. „ 31. „ . .	16	30	kalné
	16	45	jasné

Parníky dopravující vlek musejí býti za stejných okolností nejpozději v čase uvedeném v předchozí tabulce již na výši řeky Cerna (km 954).

Čl. 163.

Přesné dodržování signálů návěštních stanic a plavebních pravidel.

Jestliže vodní stav nebo ponor nutí parníky použíti dráhy nízkých vod, zakazuje se jim plouti v úseku mezi Vodicou a Gura Vaii, nebo v části tohoto úseku způsobem, který přesně nevyhovuje signálům návěštních stanic Vodica a Železná Brána, jakož i pravidlům stanoveným čl. 136 až 162.

Naproti tomu je dovoleno tak učiniti bez ohledu na signály ukazované těmito návěštními stanicemi, kdykoliv mohou parníky plouti vně dráhy nízkých vod.

Čl. 164.

Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory.

Veslice a plovoucí závody nebo zařízení plující samotně jakož i vory smějí, jsou-li nuceny vodním stavem splouti Kanálem železné Brány, nastoupiti cestu po proudu teprve v čase určeném Správou, který jim oznámí úřední lodivod, jejž musejí při této příležitosti vzíti na palubu.

Km 942 až km 940·8. Projíždění úžinou vedoucí podél břehu u Gura Vaii od km 942 až ke km 940·8.

Čl. 165.

Zákaz setkávati nebo předjížděti se v úžině Gura Vaii.

Parníkům nebo vlekům, jež svým ponorem jsou nuceny použíti dráhy nízkých vod, jest zakázáno setkávati se v úžině Gura Vaii s jinými parníky nebo vleky, nebo je tam předjížděti.

Čl. 166.

Parníky plující proti proudu.

Zpozoruje-li parník nebo vlek plující proti proudu, který je nucen svým ponorem použíti dráhy nízkých vod a blíží se kotvišti pod ústím řeky Gura Vaii (km 940·8), jeden nebo více parníků nebo vleků plujících po proudu dolním ústím Kanálu železné Brány, musí vyčkati pod štěrkovaným nánosem zvaným Gura Vaii (km 941·0). Nesmí pokračovati v cestě proti proudu, dokud úžinou Gura Vaii neproplul poslední parník nebo vlek plující po proudu.

Čl. 167.

Parníky plující po proudu.

Zpozoruje-li parník nebo vlek plující po proudu, který svým ponorem je nucen použíti dráhy nízkých vod a vyjíždí z Kanálu železné Brány, nějaký parník nebo vlek plující již proti proudu v úžině Gura Vaii, musí zmírniti rychlost a upraviti svoji jízdu tak, aby setkání s posledním parníkem nebo s posledním vlekem plujícím proti proudu provedlo se na výši km 942.

ODDÍL VII.

Pomocná vlečná služba v Kanále železné Brány.

Čl. 168.

Pomocná vlečná služba v Kanálu železné Brány.

Správa železné Brány a Kataraktů udržuje pro plavbu pomocnou vlečnou službu, aby jí

lodím o to žádajícím umožnila proplutí Kanálem železné Brány.

Podmínky použití této vlečné služby jsou určeny ustanoveními Dodatku IV k tomuto řádu (viz čl. 175).

ODDÍL VIII.

Poplatky.

Čl. 169.

Lodi podrobené plavebním poplatkům.

Plavební poplatky se vybírají za průjezd lodí podrobených povinné pilotáži (čl. 60 až 62) a jsou úměrny hrubé nosnosti lodí. Výše plavebních poplatků jest určena v Dodatku II (viz čl. 175).

Čl. 170.

Poplatky lodí, jimž jest uloženo zmenšení ponoru.

Lodi, o kterých jedná čl. 58, zaplatí poplatky:

za svou celou nosnost, jestliže ponor, který této nosnosti odpovídá, nedosahuje 2·10 m;

za nosnost, odpovídající ponoru 2·10 m anebo maximálnímu ponoru konečně dovolenému, jestliže tento přesahuje 2·10 m.

Čl. 171.

Výjimky.

Osobní parníky obstarávající pravidelnou dopravu aspoň jednou týdně platí pouze polovinu plavebních poplatků.

Od plavebních poplatků jsou osvobozeny:

1. Lodi zvláště určené pobřežními státy k službě plavební policie, k službě správní nebo celní, lodi a zařízení úřadů vodohospodářských, jakož i lodi prázdné konající první jízdu z loděnice do přístavu určení. Jméno a značka těchto lodí, zařízení nebo plavidel musí býti zavčas oznámeny Správě železné Brány a Kataraktů.

2. Vlečné lodi dopravující vleky za podmínky, že nevezou zboží nebo cestující za dopravné. Rovněž budou osvobozeny, jestliže proplují Úsekem samotně nejdéle do 24 hodin před a po dopravě svého vleku.

3. Lodi nebo vleky plující neregulovanými částmi Úseky, t. j.:

a) mezi Moldova-Veche (km 1048) a skálou Orlova (km 1.029·3), je-li vodní stav nižší než 160 cm na vodočtu v Oršové;

b) mezi Moldova-Veche (km 1048) a Drenkovou (km 1016), je-li vodní stav vyšší než 160 cm na vodočtu v Oršové;

c) mezi Česavou (km 1026·8) a Kozlou (km 1013·5);

d) mezi Tisovicou (km 983.0) a Vodicou (km 951.0);

e) mezi Gura Vaii (km 941.0) a Turnu-Severinem (km 932).

4. Přeruší-li loď cestu z důvodů vyšší moci řádně zjištěné a pluje-li znovu, aniž byla prováděla nakládání anebo vykládání jako obchodní úkon, bude plavební poplatek vybrán pouze jednou. Výlohy za pilotáž nutno platiti za celou jízdu lodi, vyžadující lodivoda.

5. Lodi zvlášť přivolané pro práce záchranné nebo odlehčovací, nutné v důsledku nějaké plavební nehody.

6. Lodi s vlastním pohonem vystavěné pro dopravu zboží, jež dopravují vlek, nejsou zproštěny plavebních poplatků, i když jsou prázdné; avšak plavební poplatky za projíždění Úsekem zaplatí pouze jednou, když za tohoto průjezdu vykonají dílčí jízdy nutné v důsledku rozpojení a nového seskupení téhož vleku.

Čl. 172.

Lodivodské poplatky.

Lodi jmenované:

v čl. 61, které na svou žádost nalodily lodivoda,

v čl. 171, body 1 a 3, mají-li lodivoda na palubě, a v bodu 2, jestliže nechaly projíti stanovenou lhůtu 24 hodin, aniž provedly vlečení,

musejí platiti lodivodské poplatky stanovené v Dodatku II.

Rovněž pontony obyčejné nebo rourové, jakož i bagry, plovoucí závody a zařízení, které nejsou cejchovány a nepatří některému správnímu, celnímu nebo vodohospodářskému úřadu pobřežních států, platí pouze výlohy za pilotáž.

Každý jednotlivý případ ohledně placení výloh za pilotáž bude zvlášť zkoumán Správou, pokud půjde o vleky smíšené, sestavené z lodí podrobených poplatkům a z lodí, které jsou od nich osvobozeny.

Čl. 173.

Poplatky za vlečnou službu.

Za použití pomocné vlečné služby zaplatí lodi Správě železné Brány a Kataraktů vlečné poplatky uvedené v Dodatku II.

Čl. 174.

Úplné osvobození od všech poplatků.

Lodi nesoucí vlajku hlavy státu jsou za pobytu nebo projíždění Úsekem Železné Brány a Kataraktů osvobozeny od všech poplatků plavebních, lodivodských nebo poplatků za pomocnou vlečnou službu.

ODDÍL IX.

Dodatky.

Čl. 175.

Dodatky k příloze řádu plavební policie.

Tato třetí část přílohy řádu plavební policie, nazvaná „Úsek Železné Brány a Kataraktů", může býti doplňována dodatky upravujícími provádění některých ustanovení, jež mohou býti měněny Mezinárodní Komisí Dunajskou bez zvláštního řízení při jich vypracování, a to dodatky:

I. Postup při omezování plavby ve zvláštních případech.

II. Poplatky vybírané Správou železné Brány a Kataraktů.

III. Sestavení vleků.

IV. Způsob používání pomocné vlečné služby.

Zobrazení signálů

dávaných návěstními stanicemi v úseku železné Brány a Kataraktů je připojeno vzadu.

IV. Dolní Dunaj.

a) Úsek mezi Turnu-Severinem a Brailou.

b) Přímořský Dunaj.

a) Úsek mezi Turnu-Severinem a Brailou.

Čl. 176.

Projíždění železničním mostem v Černé Vodě.

Lodi plující proti proudu smějí projížděti mostem v Černé Vodě pouze hlavním otvorem mezi druhým a třetím mostním pilířem, počítajíc od pravého břehu řeky.

Lodi plující po proudu smějí zpravidla projížděti pouze otvorem vedlejším, který jest mezi prvým a druhým mostním pilířem, počítajíc od pravého břehu řeky.

Kdyby však lodi plující po proudu a zejména vleky plující po proudu ze zvláštních příčin — na příklad pro vítr anebo pro příčné proudy, které bývají ve vedlejším otvoru — nemohly projeti tímto otvorem, mohou výjimečně použíti otvoru hlavního. V tomto případě, jakmile tyto lodi anebo tyto vleky připlují k ostrovu „Hinog" (km 304), asi 3·5 km nad mostem, musí dáti jeden táhlý zvuk na píšťalu nebo sirénu a musí tento signál v pravidelných přestávkách ne delších jedné minuty opakovati, dokud neprojely pod mostem.

Lodi a vleky plující proti proudu musí po celý tento čas čekati níže mostu, až by lodi a vleky plující po proudu, které výše uvedeným způsobem oznámily svůj úmysl použíti hlavního otvoru, tímto již projely.

*

*

b) Přímořský Dunaj.

Upozornění.

Předpisy vztahující se na plavbu pod Brailou vydává Evropská Komise Dunajská.

Dodatky k příloze řádu plavební policie.

Doplněk k zvláštním ustanovením pro plavbu v úseku Železné Brány a Kataraktů.

Dodatek I.

Omezení plavby ve zvláštních případech.

Prohlídka a zvláštní zkoušky.

Čl. 1.

Zvláštní prohlídka a praktické zkoušky, kterým mají býti podrobeny lodi uvedené v čl. 70 přílohy řádu plavební policie, vztahují se na:

a) manévrovací způsobilost lodi,

b) příčnou a podélnou polohu lodi.

Manévrovací způsobilost přezkouší lodivod při odjezdu za plavby v klidné vodě, při čemž se vynasnaží zjistiti vhodnými manévry kormidla způsob, jak se loď dá za jízdy říditi.

Správná poloha lodi bude přezkoušena pečlivým zjištěním ponorů na přídi a na zádi po obou stranách, aby mohly býti zjištěny trvalé změny polohy, prokazující nedostatečné utěsnění přepážek lodí, dopravujících tekuté náklady. Toto přezkoušení bude prováděno osobami k tomu cíli Správou Železné Brány a Kataraktů zvláště určenými.

Správě bude nejkratší cestou oznámeno, co bylo zjištěno.

Jsou-li výsledky zjištění příznivé, smí loď pokračovati v cestě. Za zbývající plavby Úsekem zaznamená lodivod pečlivě svá pozorování o chodu lodi. Jsou-li tato pozorování příznivá, oznámí Správa loďaři, že dotčená loď se může k příštímu průjezdu dostaviti s ponorem zvětšeným podle ustanovení předposledního odstavce čl. 58 přílohy řádu plavební policie.

Jsou-li výsledky zjištění nepříznivé, budou přezkoušeny komisí, jíž bude předsedati přednosta plavební služby, který se ihned odebéře na místo. Podle výsledku kontroly Správa:

buď dovolí, aby loď beze všeho pokračovala v cestě,

nebo požádá předem, aby její náklad byl tak upraven, aby projela Úsekem bezpečně,

anebo jí zakáže plavbu Úsekem.

Nepříznivá pozorování o lodi, která by lodivod za projíždění Úsekem učinil, budou toutéž komisí přezkoumána, jakmile to bude možno.

Čl. 2.

Příznivá pozorování učiněná o některé lodi budou považována za platná pro lodi stejného druhu, leč by byla známa skutečnost, dokazující opak.

Čl. 3.

Zápisy o míře omezení.

Omezení i dočasná budou lodi uložena toliko na podkladě zápisu sepsaného komisí zmíněnou v předposledním odstavci čl. 1.

Tato omezení budou postupně zmenšována podle toho, jak pokusy a zkušenosti ukáží, že jich není nevyhnutelně třeba.

Omezení budou ihned ohlášena loďaři a spisy budou odevzdány Mezinárodní komisi dunajské s přesným oznámením zjištěných nedostatků.

Loďař bude vždy míti právo dožadovati se prohlídky znalci za podmínek stanovených čl. 4 a 5.

Čl. 4.

Odvolání proti omezením uloženým Správou.

Považuje-li loďař důvody uváděné Správou Železné Brány a Kataraktů pro omezení plavby, o němž jednají čl. 57 a 58 přílohy řádu plavební policie a čl. 1 a 3 tohoto dodatku, za nesprávné, má právo podati za účelem jich přezkoušení písemné a přesné odvolání Správě, která o něm ihned uvědomí zástupce Mezinárodní komise dunajské. Loďař v něm prohlásí předem, že přejímá výdaje vzniklé provedenou prohlídkou znalci.

Čl. 5.

Prohlídka znalci.

Znalec Správy a znalec určený loďařem přikročí v přítomnosti zástupce Mezinárodní komise dunajské ke komisionálnímu zjištění na místě.

Po tomto zjištění oba znalci a zástupce Mezinárodní komise dunajské, který působí v tomto výboru jako pouhý člen se stejnými právy, učiní konečné rozhodnutí ve vzájemné shodě a v dobré víře, po povinném slyšení kapitána vlečné lodi, který by měl provésti vlečení.

Rozhodnutí se zapíše na konci zápisu, jenž bude pořízen ve třech vyhotoveních, z nichž jedno bude odevzdáno Mezinárodní komisi dunajské, druhé uloženo ve spisovně Správy a třetí doručeno zájemci.

Poplatek, který stěžovatel musí za výlohy zaplatiti Správě železné Brány a Kataraktů, je stanoven jednotně úhrnem 50 franků švýcarských, splatných před počátkem prohlídky.

Poplatky za prohlídku budou odevzdány hlavní pokladně Správy, aniž by jejím orgánům, kteří se zúčastnili prohlídky, příslušela jakákoliv jejich část.

Dodatek II.

Tarif poplatků vybíraných Správou železné Brány a Kataraktů.

I. Poplatky plavební a lodivodské.

Čl. 1.

Výše plavebních poplatků.

Za průjezd celým Úsekem jsou plavební poplatky stanoveny na 0·28 švýcarských franků za tunu po 1000 kg hrubé nosnosti. Za průjezd jedné části Úseku, totiž částí mezi Turnu-Severinem a Golubinjí a mezi Varciorovou a Moldova-Veche, jsou tyto poplatky stanoveny na 0·14 švýcarských franků, čili na polovinu poplatků vybíraných za průjezd celým Úsekem.

Lodi, jež zaplatily plavební poplatky, nemusí platiti poplatky za pilotáž.

Čl. 2.

Poplatky za pilotáž.

Poplatky za pilotáž činí 14 švýcarských franků za lodivoda na dobu 24 hodin nebo na část této doby, po kterou lodivodi musejí býti vzdáleni svého pravidelného služebního místa.

Čl. 3.

Způsoby vybírání.

Plavební poplatky v Úseku železné Brány a Kataraktů se vybírají na podkladě údajů cejchovních listů, uznaných za platné podle ustanovení Evropské Úmluvy o cejchování vnitrozemských lodí, podepsané v Paříži 27. listopadu 1925.

Plavební poplatky se vybírají na podkladě předloženého úředního cejchovního listu lodi. Není-li v této listině uvedena nosnost v tunách po 1000 kg, bude stanovena sazba podle nosnosti v krychlových metrech. Nemá-li loď žádného úředního dokladu o své nosnosti, bude podrobena stejnému poplatku jako loď téhož druhu o největší nosnosti, která do toho dne připlula do železné Brány.

Zásadně mají tyto poplatky býti placeny hotově v úřadovnách Správy železné Brány a Kataraktů v Oršové, a to zástupcem loďaře před projetím lodi Úsekem. Jestliže však loď musí projeti Oršovou, může Správa povoliti, aby poplatky byly zaplaceny teprve až při příjezdu lodi do tohoto přístavu. Tehdy musí loď zastaviti poblíž Oršové a nesmí pokračovati v cestě, dokud jich nezaplatila. Po zaplacení těchto poplatků vydá účtárna Správy zástupci dopravce stvrzenku, na základě níž může býti pilotáž lodi provedena.

Čl. 4.

Posečkané poplatky.

Státní úřady a plavební společnosti, které o to požádají Správu železné Brány a Kataraktů v Oršové a jimž to bude Mezinárodní komisí dunajskou povoleno, budou míti možnost platiti tyto poplatky měsíčně prostřednictvím bank Správy, uvedených níže v čl. 6. Lodím těchto společností bude vydána stvrzenka na pouhé předložení cejchovních listů. Avšak ani této formality nebude zapotřebí, jestliže společnosti zašlou Správě železné Brány a Kataraktů příslušnými úředními odborníky ověřené údaje o hrubé nosnosti svých lodí způsobilých k projíždění Úsekem železné Brány.

Čl. 5.

Záruční vklad.

Mezinárodní komise dunajská si vyhrazuje právo před povolením úvěru za těchto podmínek požadovati od společností, aby jako záruku složily u bank uvedených v čl. 6 na účet Správy železné Brány a Kataraktů částku, rovnající se jedné šestině úhrnu poplatků, jež každá společnost měla zaplatiti v předchozím kalendářním roce, která smí býti uvolněna jen příkazem Správy. Tato částka bude rozdělena na různé měny stejným způsobem, jako poplatky placené podle čl. 6.

Čl. 6.

Způsoby placení.

Poplatky vybírané za průjezd lodí Úsekem železné Brány a Kataraktů platí se takto:

1. Platí-li se hned při průjezdu lodí Úsekem (čl. 3) nebo po tomto průjezdu (čl. 4), musí býti platba vykonána v protihodnotě poplatku z části v leiích, z části v dinarech a z části ve švýcarských francích nebo v jiné měně prodejné přímo v Curychu.

Správa železné Brány a Kataraktů oznámí

vyhláškou ustanovení vydaná komisí o rozdělení plateb na různé měny.

2. Platí-li se hned při průjezdu lodí Úsekem, musí býti poplatek zaplacen hotově v úředních místnostech Správy, a to buď v penězích nebo šeky; tyto šeky musí bezpodmínečně zníti na některou banku švýcarskou pro část poplatků splatnou ve švýcarských francích a na rumunské a jugoslávské banky pro částky splatné v leiích a v dinarech.

3. Platby učiněné později se konají:

a) platby v leiích buď přímo u pokladny Správy, nebo u Národní banky rumunské (Banca Națională a României București), u odbočky Temešvárské banky v Oršové (Banca Timișoara Societate Anonimă Sucursala Orșova), u Národní poštovní spořitelny v Bukurešti (Cassa Națională de Economie și Cekuri Poștale București);

b) platby v dinarech buď přímo u pokladny Správy nebo u banky Francouzko-srbské v Bělehradě (Francusko-Srbska Banka, Beograd);

c) platby v ostatních měnách:

buď přímo u Společnosti švýcarské banky v Curychu (Société de Banque Suisse à Zurich) nebo u každé jiné banky, kterou označí Správa, a to ve švýcarských francích nebo v jiné měně prodejné přímo v Curychu,

nebo u banky státu, jehož vlajku nesou lodi poplatku podrobené, ve měně tohoto státu, byla-li dána záruka, že převod bude možný.

4. Seznam poplatků dlužných za předcházející měsíc bude nejpozději pátého každého měsíce Správou železné Brány a Kataraktů zaslán plavebním společnostem, oprávněným k měsíčnímu placení těchto poplatků. Tyto musí účtovanou částku rozdělenou podle ustanovení č. 1 poukázati bankovním ústavům uvedeným v ustanovení č. 3 před posledním dnem toho měsíce.

Provede-li se placení u banky státu, jehož vlajku loď nese, musí plavební společnost Správě prokázati, že ve výše uvedené době splatnosti zaplatila a že u příslušných úřadů učinila zadost všem formalitám předepsaným za účelem uvolnění převodu.

5. Platby vykonané v jiných měnách než ve švýcarských francích budou přijaty jako protihodnota k švýcarským frankům podle kursu curyšské bursy v den platby.

6. Po lhůtě splatnosti zmíněné v ustanovení č. 4 bude vybírán 8% úrok z prodlení z celkové částky dlužných poplatků, počítaný od 15. dne měsíce splatnosti.

Tento úrok musí býti zaplacen ve švýcarských francích nebo v jiné měně prodejné přímo v Curychu za podmínek uvedených v ustanovení č. 3, písm. c).

7. Za den zaplacení poplatků považuje se datum jich zaplacení u pokladny Správy, nebo datum, kdy byly v bance připsány k dobru Správy.

8. Prvního dne třetího měsíce po nezaplacení dlužných poplatků a úroků z prodlení se strany loďaře vybéře Správa železné Brány a Kataraktů jich celkovou částku z vkladu uvedeného v čl. 5 tohoto Dodatku a oznámí loďaři písemně, že počínajíc tímto dnem nebudou mu poplatky za průjezd jeho lodí více poshověny a že tyto musejí býti placeny při každém průjezdu.

II. Poplatky za pomocnou vlečnou službu.

Čl. 7.

Výše poplatků za vlečnou službu v Kanále železné Brány.

Poplatky za jeden výkon pomocné vlečné služby počítají se podle celkové nosnosti lodi neb lodí, které použily pomocné vlečné služby, a to za celkovou nosnost:

a) menší než 333 tuny metrické úhrnná částka 70 švýcarských franků,

b) od 333 do 750 tun metrických 0·21 švýcarských franků za metrickou tunu nosnosti,

c) od 750 do 1000 tun metrických 0·168 švýcarských franků za metrickou tunu nosnosti,

d) větší než 1000 tun metrických 0·112 švýcarských franků za metrickou tunu nosnosti.

Výše poplatků za vlečnou službu v úžině Greben a v Kanále Svinica.

Poplatky vybírané za jednotlivé vlečení v úžině Greben a Kanále Svinica počítají se stejným způsobem a jsou stanoveny výší rovnající se 35% výše shora uvedené.

Rozvržení poplatků.

Poplatky takto vypočtené budou rozvrženy buď na jednotky plující ve vleku parníku, nebo na nákladní samohybnou loď a jednotky, jež vleče v poměru k jejich nosnosti.

Čl. 8.

Náhrada škody.

Přijede-li loď od dolního ústí Kanálu Malé železné Brány a Kataraktů za účelem použití

pomocné vlečné služby s opožděním zmíněným v čl. 1 Dodatku IV, bude žádána náhrada škody ve výši 20 švýcarských franků za každou hodinu zpoždění.

Bylo-li žádáno o pomocnou vlečnou službu, aniž jí bylo použito, rovná se náhrada škody náhradě požadované za zpoždění pěti hodin.

Bylo-li žádáno o pomocnou vlečnou službu úžinou Greben nebo Kanálem Svinica, aniž jí bylo použito, bude jako náhrada škody vybírána částka 50 švýcarských franků.

Při výpočtu hodin zpoždění, za které bude nutno zaplatiti náhradu škody, nebude přihlíženo k době, po kterou lodi byly pod Kanálem Malé železné Brány zadrženy signály návěstní stanice, zakazujícími jim plavbu proti proudu, nebo po kterou byly nuceny vyčkávati z důvodů zatarasení Kanálu Malé železné Brány jinými loďmi plujícími proti proudu před nimi.

Čl. 9.

Způsoby vybírání.

Poplatky za použití pomocné vlečné služby, jakož i případné náhrady škody musejí býti placeny v témže čase a za týchž podmínek jako plavební poplatky.

Povinné poplatky za použití pomocné vlečné služby v úžině Greben a v Kanálu Svinica budou vybírány ve výjimečném případě zmíněném v Dodatku IV, čl. 12, odst. 2, kapitánem vlečné lodi na řádnou potvrzenku.

Dodatek III.

Sestavení vleků*).

(Viz čl. 59 přílohy řádu plavební policie, jakož i vzadu připojené zobrazení různých sestavení vleků, přípustných podle následujících článků).

Čl. 1.

Vlečná služba dovolená nákladním lodím samohybným.

Nákladní lodi samohybné opatřené vlečným zařízením, které jejich ponor zmíněný v čl. 56 přílohy řádu plavební policie nutí použíti dráhy nízkých vod, mohou dopravovati vlek, jestliže jejich síla a manévrovací způsobilost dostačují, aby se přesně udržovaly v plavební dráze a prováděly všechny potřebné manévry. Avšak s výhradou ustanovení čl. 9 tohoto Dodatku smějí po proudu vléci toliko:

a) v úseku nad Golubinjí (km 985) tři jednotky v řadě po boku svázané (jedna řada), z nichž prostřední o ponoru menším než nákladní loď samohybná*) a ostatní dvě o ponoru menším, nežli jest výška vody v Drenkové, nebo prázdné, jestliže výška vody jest menší než ponor těchto dvou prázdných jednotek;

b) v úseku pod Golubinjí čtyři jednotky, z nichž tři v seskupení uvedeném v bodě a) a čtvrtou prázdnou, upevněnou po pravém boku nákladní lodi samohybné.

Nákladní lodi samohybné tohoto druhu mohou, dovoluje-li jim ponor použíti dráhy středních a vysokých vod, vléci po proudu v celém Úseku od Moldova-Veche k Turnu-Severinu šest jednotek, z nichž jednu nebo dvě o ponoru menším, nežli je ponor nákladní lodi samohybné*) a zbývající prázdné v seskupení: dvě prázdné po boku a ostatní v řadě po boku svázané. Musejí však míti dostatečnou sílu, aby zajistily vlečení a manévry s ním spojené.

Nákladní lodi samohybné, které nejsou opatřeny vlečnými zařízeními, nebo lodi, jichž síla a manévrovací schopnost nedostačují k tomu, aby se svými vleky mohly přesně sledovati dráhu nízkých vod, smějí — nutí-li je ponor použíti této dráhy — vléci po proudu:

v úseku nad Golubinjí jednu jednotku prázdnou nebo jednotku o ponoru menším, než je ponor nákladní lodi samohybné*), připojenou k pravému boku;

v úseku pod Golubinjí dvě jednotky prázdné nebo jednotky o ponoru menším, než je ponor nákladní lodi samohybné*), připojené k pravému a levému boku.

Samohybné nákladní lodi tohoto druhu mohou, dovoluje-li jim ponor použíti dráhy středních a vysokých vod, vléci po proudu v celém Úseku dvě jednotky o menším ponoru, než je jejich vlastní, připojené k pravému a levému boku.

Úsek Moldova-Veche—Golubinje.

Čl. 2.

Vleky plující proti proudu mezi Drenkovou a Moldova-Veche.

Vleky plující proti proudu, nucené svým ponorem použíti dráhy nízkých vod mezi Drenkovou (km 1016) a Moldova-Veche (km 1048), mohou se skládati:

a) ze čtyř jednotek naložených až na dovolený ponor, vlečených ve dvou řadách za

*) Výraz „loď“, jehož je užíváno v tomto Dodatku, bez označení, zda jde o loď plující samotně nebo o loď dopravující vlek, zahrnuje v sobě vždy obě možnosti.

*) Leč by tato loď měla stejné manévrovací schopnosti jako vlečná loď.

sebou, při čemž nejvíce naložené jednotky tvoří první řadu;

b) ze šesti naložených jednotek, z nichž čtyři v seskupení podle bodu a) a dvě ostatní o menším ponoru připojené k pravému boku obou těchto řad;

c) ze sedmi jednotek, z nichž šest v seskupení podle bodu b) a sedmá jednotka o malém ponoru připojena k pravému boku vlečné lodi.*)

Čl. 3.

Vleky plující proti proudu mezi Golubinjí a Drenkovou.

Vleky plující proti proudu, nucené ponorem použíti dráhy nízkých vod mezi Golubinjí (km 985) a Drenkovou (km 1016), smějí se skládati nejvýše:

a) ze dvou jednotek naložených až k hranici ponoru v řadě za sebou (jedna za druhou) podle ponoru tak, aby jednotka více nořící byla první;

b) ze tří naložených jednotek, vlečených v řadě za sebou, z nichž první dvě v seskupení podle bodu a) a třetí jednotka o ponoru menším alespoň o 20 cm než toho dne stanovená hranice ponoru.

Čl. 4.

Vleky plující po proudu mezi Moldova-Veche a Golubinjí.

Vleky plující po proudu mezi Moldova-Veche (km 1048) a Golubinjí (km 985), nucené ponorem použíti dráhy nízkých vod, smějí se skládati:

a) ze dvou jednotek naložených až k hranici ponoru, vlečených v řadě po boku svázané (v jedné řadě);

b) ze tří jednotek naložených, z nichž jedna naložená až k hranici ponoru uprostřed seskupení a druhé dvě o ponoru menším aspoň o 20 cm než ponor jednotky prostřední v seskupení zmíněném pod bodem a);

c) ze čtyř jednotek naložených, z nichž jedna o menším ponoru než vlečná loď připojena k pravému boku a tři jednotky v řadě po boku svázané (v jedné řadě) podle bodu b).

Čl. 5.

Použití dráhy středních a vysokých vod mezi Drenkovou a Golubinjí směrem proti i po proudu.

Vlečení lodí, jimž ponor dovoluje použíti dráhy středních a vysokých vod mezi Drenkovou a Golubinjí, ať směrem proti proudu či po proudu, podléhá pouze předpisům čl. 27 řádu plavební policie.

*) O ponoru menším než je ponor vlečné lodi.

Úsek Golubinje—Vodica.

Čl. 6.

Vleky plující proti proudu mezi Vodicou a Golubinjí.

Projíždí-li soutěskami Kazanů, smějí se vleky plující proti proudu mezi Vodicou (km 951) a Golubinjí (km 985) skládati podle síly vlečných lodí:

a) ze tří řad jednotek, naložených až k hranici ponoru, při čemž v každé řadě smějí býti nejvýše čtyři jednotky, za vodního stavu na vodočtu v Oršové nižšího než 300 cm;

b) ze dvou řad jednotek naložených až k hranici ponoru, při čemž v každé řadě smějí býti nejvýše čtyři jednotky, za vodního stavu na vodočtu v Oršové vyššího než 300 cm.

Vleky plující po proudu mezi Golubinjí a Vodicou.

Čl. 7.

Projíždí-li soutěskami Kazanů za vodních stavů nižších než 350 cm na vodočtu v Oršové smějí se vleky plující po proudu mezi Golubinjí (km 985) a Vodicou (km 951) skládati podle síly vlečné lodi:

a) z osmi jednotek, z nichž dvě jednotky prázdné nebo málo nořící po bocích vlečné lodi a šest jednotek, naložených až k hranici ponoru, v řadě po boku svázané (v jedné řadě);

b) celkem až ze dvanácti jednotek, z nichž osm v obdobném seskupení, jaké jest stanoveno v bodu a), na něž smějí býti přivěšeny jedna prázdná jednotka na jednotku připojenou k pravému boku vlečné lodi a tři ostatní o malém ponoru*) nebo prázdné jako druhá řada.

Čl. 8.

Vleky plující po proudu mezi Golubinjí (km 985) a Vodicou (km 951) smějí se za vodních stavů vyšších než 350 cm na vodočtu v Oršové skládati:

a) ze sedmi jednotek, z nichž dvě o malém ponoru*) po bocích vlečné lodi a pět nalože-

*) O ponoru menším, než je ponor vlečné lodi.

ných až k hranici ponoru v řadě po boku svázané (v jedné řadě);

b) celkem až z desíti jednotek, z nichž sedm v obdobném seskupení, jaké je stanoveno v bodu a), ke kterémužto seskupení může býti připojena ještě druhá řada, složená ze tří jednotek o malém ponoru*) nebo prázdných, s výhradou ustanovení čl. 9.

Čl. 9.

Všeobecná ustanovení o vlecích v Kazanech.

Vleky plující proti proudu soutěskami Kazanů, jakož i zátokou Dubova musejí plouti tak, aby zavčas mohly zpozorovati lodi plující po proudu a aby také těmito mohla býti včas jejich přítomnost zpozorována.

Vleky plující po proudu, skládající se — kromě jednotek bočně připojených k vlečné lodi — z více než jedné řady jednotek v závěsu [čl. 7, bod b) a čl. 8, bod b)] jakož i nákladní lodi samohybné mající dvě jednotky po boku, nebo více než dvě jednotky v závěsu (v řadě po boku svázané) a nákladní lodi samohybné bez vlečného zařízení, mající dvě jednotky připojené bočně (viz čl. 1), nesmějí vplouti do některé ze soutěsek Kazanů dříve, než zjistily, že se nebudou musiti setkati s jinými vleky plujícími proti proudu.

Kanalisovaná trať pod Vodicou.
Úsek Vodica—Gura Vaii.

Vleky plující proti proudu mezi Gura Vaii a Vodicou.

Čl. 10.

Vleky plující proti proudu, nucené ponorem použíti kanalisované trati pod Vodicou, smějí se skládati:

ze tří jednotek naložených až k hranici ponoru, vlečených v řadě za sebou (jedna za druhou) podle jejich ponoru, při čemž jednotka nejvíce nořící jest první.

Čl. 11.

Vleky plující proti proudu, kterým ponor dovoluje použíti v železné Bráně dráhy středních a vysokých vod, mohou se skládati:

a) ze dvou jednotek naložených, z nichž jedna k hranici ponoru a druhá o ponoru alespoň o 20 cm menším než tato, vlečených v řadě za sebou (jedna za druhou);

b) ze tří nebo čtyř jednotek vlečených v témže seskupení, z nichž první dvě podle bodu a) a třetí nebo čtvrtá nořící ještě méně nebo prázdná.

Vleky plující po proudu kanalisovanou tratí pod Vodicou.

Čl. 12.

Vleky plující po proudu, nucené ponorem použíti kanalisované trati pod Vodicou, mohou se skládati:

a) ze dvou jednotek naložených až k hranici ponoru toho dne stanovené, vlečených v řadě po boku svázané (v jedné řadě);

b) ze tří jednotek v seskupení podle bodu a), jestliže ponor jednotky prostřední dosahuje hranici ponoru a obě ostatní jednotky mají ponor alespoň o 20 cm menší než jednotka prostřední;

c) ze čtyř jednotek, z nichž tři naložené v jedné řadě podle bodu b) tohoto článku a čtvrtá po pravém boku vlečné lodi za podmínky, že její ponor jest menší než ponor vlečné lodi.

Čl. 13.

Vleky plující po proudu, kterým ponor dovoluje použíti dráhy středních a vysokých vod, nazývané „Stará plavební dráha železné Brány", smějí se skládati:

a) ze dvou jednotek, z nichž jedna naložená až k hranici ponoru toho dne stanovené a druhá o ponoru menším alespoň o 20 cm, seskupených v řadě po boku svázané (v jedné řadě);

b) ze tří jednotek, z nichž jedna naložená až k hranici ponoru uprostřed řady a obě ostatní o ponoru menším aspoň o 30 cm než jednotka prostřední;

c) z většího počtu naložených člunů o ponoru menším aspoň o 30 cm než hranice toho dne stanovená, podle síly a schopnosti vlečné lodi. V tomto případě jsou jednotky vlečeny ve dvou řadách a po bocích vlečné lodi.

Úsek Gura Vaii a Turnu-Severin.

Čl. 14.

Vleky plující proti nebo po proudu mezi Gura Vaii a Turnu-Severinem.

Vlečení lodí plujících po nebo proti proudu mezi Gura Vaii (km 940·3) a Turnu-Severinem (km 932) jest omezeno pouze předpisy čl. 59, odst. 1 přílohy řádu plavební policie.

Dodatek IV.

Způsob používání pomocné vlečné služby.

A. *V Kanálu Železné Brány.*

Čl. 1.

Potahové zařízení.

Pomocná vlečná služba ku proplutí Kanálem Železné Brány jest obstarávána pomocí lokomotiv potahového zařízení, které je vybudováno na nábřežní hrázi Kanálu.*)

Žádost o použití pomocné vlečné služby.

Pomocná vlečná služba bude poskytnuta každému parníku nebo vleku, který o ni požádá buď u Správy Železné Brány a Kataraktů, anebo není-li možno s touto jednati, přímo u správy potahového zařízení. V žádosti musí býti udána hodina, ve kterou se dostaví parník nebo vlek ke Kanálu Železné Brány, jakož i síla vlečné lodi nebo nákladní lodi samohybné, počet, nosnost a náklad jednotek, hodlajících použíti pomocné vlečné služby.

Požaduje-li se pomocná vlečná služba před 8. hodinou ranní, je nutno, aby žádost došla ke Správě předchozího dne před ukončením úředních hodin nejpozději do 20. hodiny; je-li pomocná vlečná služba žádána po 8. hodině ranní, je třeba Správu o tom uvědomiti nejméně o tři hodiny dříve, při čemž nutno pamatovati na hodiny uzavírání plavby proti proudu, jež jsou uvedeny v tabulce čl. 161 přílohy tohoto řádu.

Čl. 2.

Oznámení hodiny, kdy žádosti o vlečnou službu bude vyhověno.

Správa oznámí zájemcům hodinu stanovenou pro průjezd jejich lodí nebo vleků prostřednictvím lodivodských stanic v Turnu-Severinu nebo v Kladovu, a to do 20. hodiny těm, kteří žádají o pomocnou vlečnou službu na druhý den, a co nejdříve oněm, kteří o ni žádají pro týž den.

Parníky nebo vleky, jež by nemohly předem obdržeti zprávu o tom, že jejich žádost byla vzata na vědomost, musejí před svým odjezdem z Turnu-Severinu nebo Kladova se přesvědčiti, že jejich žádosti bude vyhověno.

Čl. 3.

Pořadí, v němž bude vyhověno žádostem o použití pomocné vlečné služby.

Vlečení parníků nebo vleků se břehu bude se odbývati podle pořadí, v němž se dostavily k dolnímu ústí Kanálu Železné Brány.

Za každé zpoždění nebo nepoužití vlečné služby bude požadováno odškodné, jehož výše je stanovena v čl. 8 Dodatku II.

Správa Železné Brány a Kataraktů není povinna vyhověti téhož dne žádostem, jež by nebyly podány alespoň 3 hodiny před dobou žádaného proplutí. Avšak bude-li to možné, Správa vyhoví jim rovněž co možná nejdříve.

Čl. 4.

Odvolání žádosti o použití pomocné vlečné služby.

Každá žádost o pomocnou vlečnou službu může býti odvolána za podmínky, že oznámení o tom dojde Správě Železné Brány a Kataraktů nejméně 3 hodiny před dobou, kterou Správa stanovila k proplutí.

Rozhodný bude čas zjištěný Správou.

Čl. 5.

Povinné signály pro použití pomocné vlečné služby.

Parníky, které požádaly o pomocnou vlečnou službu k projetí Kanálem Železné Brány, musejí, míjejíce Gura Vaii nebo při odjezdu z Gura Vaii, dáti signály předepsané čl. 145 přílohy řádu plavební policie.

Čl. 6.

Povinnost pracovati plnou silou strojů a opatření, jichž je dbáti při použití pomocné vlečné služby.

Parníky plující samotně nebo dopravující vlek musejí, používajíce pomocné vlečné služby, při projíždění vyvinouti plnou sílu svých strojů.

Lodi bez strojního pohonu musejí býti při

*) Kdyby potahová služba nebyla v činnosti, bude výpomoc zajištěna lanovou vlečnou lodí. V tom případě oznámí Správa plavcům vyhláškou, jakými pravidly budou se muset říditi.

V tom případě práce pomocné vlečné služby v Kanále Železné Brány musejí býti plně skončeny v hodinách udaných v tabulce uvedené v čl. 161 přílohy řádu plavební policie.

použití pomocné vlečné služby dopravovány vlečnou lodí, jejíž přítomnost je nezbytná.

Kapitáni vlečných lodí musejí zavčas učiniti potřebná opatření, aby ve chvíli, kdy připlují k dolnímu ústí Kanálu Železné Brány, mohlo býti vlečné lano bez průtahu převzato a náležitě upevněno, jakmile bylo hozeno zaměstnanci potahového zařízení.

Aby byla zabezpečena manipulace s lanem, a to jak při jeho předávání, tak i při vypuštění, musí se na palubě jednotky, která převezme potahové lano, nalézati po dobu průjezdu dostačující personál.

Čl. 7.

Převzetí a upevnění tažného lana.

Jakmile jednotka, která má převzíti tažné lano, připluje na výši můstku, s něhož se lano předává, musí vlečná loď zmírniti jízdu tak, aby tato jednotka byla za přebírání a upevňování lana udržována na výši tohoto můstku.

Personál této jednotky ukáže znamením ruky, že lano je upevněno.

Vlečná loď vyčká signálu lokomotivy (jeden zvuk píšťalou), znamenajícího, že tažné lano je dostatečně napiato, načež postupně zvyšuje svou rychlost až na nejvyšší možnou míru (maximum).

Čl. 8.

Skončení potahové služby.

Na signál dvou zvuků píšťalou, který dá lokomotiva před příjezdem ke konci potahové dráhy, připraví se personál přímo tažené jednotky k vypuštění tažného lana. Toto musí býti vypuštěno, jakmile se lokomotiva zastaví, kterýžto okamžik bude lokomotivou oznámen jedním zvukem píšťaly. Posádka naznačí znamením ruky, že lano je puštěno a že může býti staženo zaměstnanci potahového zařízení.

Opatrnosti, jichž je dbáti při používání pomocné vlečné služby. Manévry v případě nehody.

Čl. 9.

Při používání pomocné vlečné služby budou učiněna žádoucí opatření, aby v případě nahodilého přetržení tažného lana byly osoby chráněny. Taktéž musí býti zařízeno, aby toto lano mohlo býti rychle vypuštěno a v případě potřeby i přeseknuto.

Přetrhne-li se tažné lano při plavbě Kanálem, bude dávati lokomotiva opětovné zvuky píšťalou a vlečná loď musí usilovati, aby svůj vlek udržela přímo proti proudu a uprostřed Kanálu až do doby, kdy mu bude moci býti poskytnuta pomoc.

Čl. 10.

Přihodí-li se na vlečné lodi nebo na některé z jednotek jí dopravovaných havarie, musí o ní býti zpraven personál pomocné vlečné služby co nejrychlejším způsobem (poplašným signálem: buď řadou více než pěti krátkých zvuků na píšťalu neb sirénu, nebo voláním atd.). Potřebné manévry budou řízeny z vlečné lodi a kapitán v dohodě s lodivodem učiní všechna opatření, jež si okolnosti vyžádají, aby se předešlo následkům havarie; na žádost kapitána připevní personál pomocného vleku úvazná lana, jež jim budou podána, k pacholatům k tomu účelu na břehu postaveným, vypustí tažné lano, nebo provede manévr plourání s vlekem počínaje si tak, aby zabránil následkům havarie.

B. *V úžině Greben a Kanálu Svinica.*

Čl. 11.

Lanová vlečná loď.

Pomocná vlečná služba ku proplutí úžinou Greben*) za vodních stavů vyšších než + 300 a Kanálem Svinica za vodních stavů nižších než + 300 na vodočtu v Oršové je obstarávána lanovou vlečnou lodí „Vascapu“, která se nalézá na místě, zakotvena u km 999·2 nebo u km 998·0.

Čl. 12.

Žádost o použití lanové vlečné lodi.

Lodi nucené vyžádati si pomoc lanovou vlečnou lodí ve Svinici nebo Grebenu musejí o ni požádati u Plavební správy před odjezdem z Oršové proti proudu. V žádosti musí býti udána hodina, ve kterou se dostaví loď nebo vlek ke Svinici nebo Grebenu.

Jestliže lodi z jakéhokoliv důvodu opominuly podati shora zmíněnou žádost v Oršové, mohou se obrátiti při svém příjezdu na místo

*) Kdyby lanová vlečná loď nebyla v činnosti, anebo by obstarávala vlečnou službu v Kanále Železné Brány (viz čl. 1), nebude výpomocné vlečné služby v Grebenu a Svinici. Lodi musejí tudíž učiniti příslušná opatření, aby se mohly přes tato místa dostati svými vlastními prostředky.

přímo na lanovou vlečnou loď. V tomto případě musí však lodi čekati, až bude lanová vlečná loď připravena ku vlečení.

Čl. 13.

Povinné signály pro použití lanové vlečné lodi.

Lodi, které požádaly o pomoc lanovou vlečnou lodí k proplutí Svinicí nebo Grebenem, musejí při svém příjezdu ke km 996·2 pro jízdu Svinicí nebo ke km 996·3 pro jízdu Grebenem, vztyčiti na půl stožáru obdélníkovou vlajku a dáti jeden táhlý zvuk na píšťalu nebo sirénu.

Jakmile lanová vlečná loď je připravena k poskytnutí pomocné vlečné služby, musí vztyčiti na vrcholku stožáru vlajku Správy železné Brány a Kataraktů.

Lodi, které, pokusivše se proplouti těmito obtížnými soutěskami bez pomoci lanové vlečné lodi, shledají, že jsou nuceny o ni požádati, použijí stejných optických a zvukových signálů výše uvedených a vyčkají, až je lanová vlečná loď připravena ku vlečení.

Čl. 14.

Pořadí, v němž bude vyhověno žádostem o vlečení.

Žádostem o použití lanové vlečné lodi bude vyhověno podle pořadí, v němž se lodi dostavily na místa.

Obsah:

Řád plavební policie.

Všeobecná ustanovení.

Článek

Rozsah platnosti řádů, upravujících plavbu 1
Lodi, podrobené tomuto řádu 2
Pravomoc úřadů, pověřených plavební policií 3
Povinnosti plavců 3, 4
Výslechy a svědectví 5

ODDÍL I.

Výrazy, jichž se používá v tomto řádu.

Lodi, malé lodi, plovoucí závody, plovoucí zařízení, vory, vleky, ponor 6
Kapitáni, kormidelníci (vůdci), vrátní vorů 7
Ustanovení o malých lodích 8
Kladení plovoucích závodů a zařízení na roveň lodím 9

ODDÍL II.

Ustanovení platná pro lodi všech druhů.

Hlava I.

Rozeznávací a jiné značky. — Manévrovací přístroje. — Signalisační prostředky.

Značky totožnosti 10
Stupnice ponoru 11
Omezení nákladu 12
Nejvýše přípustný počet cestujících . . . 13
Manévrovací přístroje a záchranná zařízení 14
Prostředky k optickému signalisování . . 15
Značky pro lodi souměrného tvaru . . . 16
Označení vlečných lodí 17
Prostředky zvukové signalisace 18

Hlava II.

Všeobecná pravidla o plavbě na toku.

Ostražitost za plavby neb za klidu . . . 19
Ponor 20
Místa, kde parníky musí zmenšiti rychlost 21
Projíždění zatáčkami a úžinami 22
Projíždění pevnými mosty 23
Udržování ohňů 23
Projíždění lodními mosty 24
Plavba samotíží 25
Rozeznávací značky lodí plujících samotíží 26
Místa, kde jest zakázáno vléci kotvu nebo řetěz 26
Vleky 27, 28
Plavba lodí ve stejné výši 29
Pořádání závodů (regat) a slavností na řece 30
Hrázky a pevné sítě 31
Zneužití signálního zařízení 32

Článek

Vyhazování přítěže, popele, mouru atd. . 33
Povinnost hlásiti pro plavbu důležitá pozorování, učiněná cestou 34
Všeobecné závazky 35

Hlava III.

Pravidla, jichž jest dbáti při setkávání.

Plachetnice nebo parníky 36
Loď plující 36
Zvukové signály při setkávání 37
Optické signály při setkávání 38
Zákaz křížiti cestu jiné lodi nebo voru . . 39
Zákaz předjížděti lodi nebo je míjeti ve zjevných zatáčkách a v úžinách . . . 40
Příjezd před úžinu nebo prudkou zatáčku . 41, 42
Čekání pod úžinou 43
Předjíždění před úžinou neb před prudkou zatáčkou 44
Setkání na obtížných místech řeky . . . 45
Míjení nebo předjíždění bez nebezpečí srážky 46
Všeobecné pravidlo pro případ míjení s nebezpečím srážky 47
Výjimečné odchylky od všeobecného pravidla 48
Používání modré vlajky a záblesků bílého světla 49
Parník předjíždějící jiný parník 50
Výjimečná odchylka od všeobecného pravidla 51
Míjení parníku s plachetnicí 52
Parník předjíždějící plachetnici 53
Setkávání lodí plujících samotíží nebo poháněných vesly 54
Lavírující plachetnice 55
Setkání plachetnic 56
Vlečné lodi a vleky 57
Setkání s kyvadlovými a lanovými přívozy 58
Malé lodi 59
Míjení a předjíždění malých lodí a lodí poháněných vesly 60
Lodi se břehu tažené 61
Setkání lodí tažených se břehu 62
Zvláštní nepředvídané okolnosti 63

Hlava IV.

Pravidla, jichž jest dbáti za noci a za mlhavého počasí.

Viditelnost světel 64
Zachovávání pravidel vztahujících se na světla 65
Světla, jež plující parníky musí nésti . . 66
Světla malých parníků 67
Přechodné snížení bílého světla parníků . 68
Světla plujících vlečných lodí 69
Dočasné snížení vlečných světel 70
Světla plujících plachetnic 71
Světla lodí poháněných vesly a malých plachetních lodí 72

Článek

Světla lodí plujících samotíží 73
Světla parníků na zádi 74
Zadní světla vleků 75
Plavba za noci anebo za nejasného počasí 76
Zvukové signály za mlhavého počasí . . 77
Malé lodi 78
Zákaz plouti samotíží 79

Hlava V.

Pravidla, jichž mají dbáti lodi a plovoucí závody v řece zakotvené nebo na břehu vyvázané.

Kotvení nebo vyvazování lodí 80
Zákaz kotviti v plavební dráze 81
Místa, kde jest zakázáno kotviti nebo loď vyvazovati 82
Lodi a plovoucí závody ležící na řece mimo přístavy 83
Lana nebo řetězy napnuté přes plavební dráhu 84, 85
Světla zakotvených lodí 86, 87
Světla malých lodí 88
Zvukové signály, dávané za mlhavého počasí 89
Zneužití parních píšťal a sirén 90

Hlava VI.

Pravidla, jichž jest dbáti při nemožnosti manévrování v případech havarií, nasednutí nebo ztroskotání.

Signál o pomoc 91
Nemožnost manévrovati 92
Nehody 93
Lodi nasedlé nebo utonulé 94
Signály nasedlých nebo utonulých lodí . . 95
Signály malých lodí nasedlých nebo utonulých 96
Hlásné stráže 97
Označení místa vraku 97
Odklizení lodí v plavební dráze nasedlých nebo utonulých 98
Odklizení předmětů padlých do plavební dráhy nebo tam zanechaných 99

Hlava VII.

Pravidla, jichž jest dbáti v zájmu vodních staveb a prací prováděných na řece.

Ochrana staveb, materiálu pro práce a znakování atd. 100
Plavební vyhlášky o provádění prací . . 101

ODDÍL III.

Ustanovení platná pro vory.

Rozměry vorů 102
Vnější značky 103
Vázání vorů 104
Jaká opatření jest činiti za plavení nebo při zastavení 105
Ponor 106
Projíždění mosty 107

Článek

Plavení vorů 108
Místa, na kterých jest zakázáno vléci kotvu nebo řetěz 109
Setkání s loďmi 110
Světla vorů plavících se za noci samotíží 111
Zákaz plaviti samotíží 112
Kotvení vorů nebo jejich vyvazování ke břehu 113
Zákaz kotviti v plavební dráze 114
Místa, na kterých jest zakázáno kotviti anebo vyvazovati 115
Vory ležící na řece 116
Lana nebo řetězy napnuté přes plavební dráhu 117, 118
Světla zakotvených vorů 119, 120
Zvukové signály dávané za nejasného počasí 121
Nasedlé vory 122
Signály nasedlých vorů 123
Odklizení vorů překážejících plavebnímu provozu 124

ODDÍL IV.

Ustanovení platná pro lodi dopravující určité nebezpečné látky.

Určení pojmu 125
Rozpoznávací znaky ve dne a v noci . . 126
Umístění ve vleku 127
Světla kotvících lodí 128
Nádržové lodi 129
Zvláštní zákazy 130

ODDÍL V.

Zvláštní ustanovení o plavbě na různých úsecích říční oblasti.

Zachovávání zvláštních pravidel 131
Přílohy 132
Dočasná opatření 133
Plavební vyhlášky 134

ODDÍL VI.

O přestupcích 135

Závěrečná ustanovení.

Počátek účinnosti 136
Změny 137
Zvláštní ustanovení obsažená v přílohách tohoto řádu 138

Příloha řádu plavební policie.

Zvláštní ustanovení o plavbě na různých úsecích zmezinárodněné říční sítě.

I. Horní Dunaj.

a) Úsek mezi Ulmem a Engelhartszellem (km 2588.0 až km 2201.3).

Lodi plující samotíží 1
Sestavení vleků 2
Zákaz plavby samotíží a plavení vorů za vysoké vody a v době chodu ledů . . . 3

Článek

Úplné zastavení plavby za vysoké vody . 3
Projíždění kamenným mostem v Řezně . 4
Plavba v obvodu plavebních komor jezu Kachlet nad Pasovem 5
Přihlášky k proplavení mimo hodiny stanovené k pravidelnému provozu komor . 6
Podmínky, které nutno splniti, aby proplavování bylo dovoleno 7
Parníky plující proti proudu, blížící se k obvodu komor 8
Lodi plující proti proudu. Vjíždění do komory severní 9
— Vjíždění do komory jižní 9
— Zákaz vjíždění do komor 9
Parníky plující po proudu, blížící se k obvodu komor 10
Lodi plující po proudu. Vjíždění do jižní komory 11
— Vjíždění do severní komory 11
— Zákaz vjíždění do komor 11
Poruchy signalisačních přístrojů 12
Pořadí, v němž se dovoluje proplavení . . 13
Vjezd do komor několika za sebou jedoucích lodí 14
Plavební pravidla, jichž jest dbáti pod a nad příjezdnými kanály 15
Pobyt 15
Plavební pravidla pro vjíždění do příjezdných kanálů 16
Pravidla platná při proplavování komorami 17
Všeobecná ustanovení 18
Pravidla o projíždění vorů 19
Projíždění úžinou u ústí Innu 20

b) Úsek mezi Engelhartszellem a ústím Moravy (km 2201.3 až 1880.0).

Nevlečené veslové lodi a vory 21
Plavba samotíží a voroplavba za povodně 22
Plavba při chodu ledu 22
Projíždění úžinou u Schlägen . . . . . 23 až 25
Projíždění úžinou Windstoß 26
Projíždění úžinou Struden . . . . . 27 až 34

c) Úsek mezi ústím Moravy a Gönyü-Kližskou Nemou (km 1.880.0—1.791.0).

Sestavení vleků 35
Zákaz plavby samotíží a voroplavby za vysokých vod 36
Zákaz plouti samotíží v přístavě bratislavském 37

II. Střední Dunaj.

a) Úsek mezi Gönyü-Kližskou Nemou a Batinou (km 1.791.0 až 1.425.0).

Sestavení vleků 38
Sestavení vleků projíždějících budapeštským přístavem 39
Plavba v dunajském rameni mezi Budou a ostrovem Markéty 40

Článek

Zákaz plouti samotíží v přístavu budapeštském 41
Plavba v přístavu budapeštském 41a

b) Úsek mezi Batinou a Moldova-Veche (km 1.425—1.048).

Projíždění úžinou batinskou . . . . . 42 až 44
Plavba podél ústí Sávy 45
Plavba podél ústí Temeše (Timis) . . 46 až 48

c) Úsek Tisy (Tisza) nad hranicí mezi Maďarskem a Jugoslavií.

Plavba samotíží a voroplavba 49

d) Úsek Tisy (Tisza) pod hranicí mezi Maďarskem a Jugoslavií.

Plavba podél vjezdu do průplavu Krále Petra I. u Starého Bečeje 50

III. Úsek Železné Brány a dunajských Kataraktů.

Úsek mezi Moldova-Veche a Turnu Severinem (km 1.048 až km 932).

Upozornění 51

ODDÍL I.

Podmínky pro připuštění k plavbě v úseku Železné Brány a dunajských Kataraktů.

Průkaz způsobilosti k plavbě 52
Dobrý stav strojů a výstroje 53
Nádržové lodi 54
Náklad lodí 55

ODDÍL II.

Ponor.

Hranice ponoru vzhledem k vodním stavům podle vodočtů 56
Hranice ponoru lodí, jichž podélná poloha se může měniti během plavby 57
Maximální ponor nákladních lodí 58
Lodi dostavivší se po prvé 58
Lodi, které již úsekem projely 58
(Viz též Dodatek I.)

ODDÍL III.

Sestavení vleků.

Vlečení všeobecně 59
Sestavení vleků 59
(Viz též Dodatek III a Zobrazení sestav vleků I—IV.)

ODDÍL IV.

Povinná pilotáž.

Lodi podrobené povinné pilotáži 60
Osvobození od povinné pilotáže 61
Lodivodi přidělení lodím, které nepodléhají povinné pilotáži 62
Povinnost vzíti lodivoda 63
Zastavení lodí na místech, kde se naloďují lodivodové 64

	Článek
Prohlídka lodí v místech, kde se lodivodi naloďují	65 až 67
Povinnost dovoliti nebo převzíti pilotáž	68
Případy, kdy orgán pověřený prohlídkou musí před dovolením nebo převzetím pilotáže učiniti Správě hlášení	69
Rozhodnutí Správy v těchto případech	70
Lodi, jichž pilotáž byla dovolena	71
Vyplnění tiskopisů	72
Povinnosti lodivodů za plavby Úsekem	73
Zdráhání kapitána říditi se pokyny lodivodovými	73
Opětovné zdráhání kapitána	73
Stížnosti kapitánů na lodivody	74
Plavební nehody v Úseku	75
Odpovědnost za zachovávání předpisů	76
Odpovědnost za škody. Vyklizení plavební dráhy	77, 78
Neshody a spory mezi kapitány a lodivody	79
Zákaz přijímati odměny	80

ODDÍL V.

Služebnosti uložené plavbě.

Naloďění a vyloďění lodivodů	81
Ubytování a stravování	82
Doprava materiálu nebo osob Správy	83
Výcvik nebo zkouška lodivodů	84
Měření hloubek	85
Povinnost hlásiti pro plavbu důležitá zjištění učiněná cestou	85

ODDÍL VI.

Pravidla o plavbě Katarakty a jinými obtížnými místy.

Výrazy, jichž je použito	86
Lanová vlečná loď	86
Zákaz příliš se přibližovati	87
Projíždění úžinami	88
Zvukové signály	88
Plavba Úsekem	89
Odklizení lodí nebo jejich zabezpečení v zimních přístavech	90

Km 1.042.4 až km 1.039.4. — Projíždění úžinou Coronini mezi ústím potoka Varad (km 1.042.4) a ústím potoka Sikolovac (km 1.039.4).

Zákaz setkávání a předjíždění	91
Parníky plující proti proudu	91, 92
Parníky plující po proudu	93
Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů	94
Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory	95

Km 1.033 až km 1.032.8. — Projíždění peřejemi Stenka.

Zákaz setkávání a předjíždění	96
Parníky plující proti proudu	96, 97
Parníky plující po proudu	98
Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů	99
Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory	100

Km 1.009 až km 996. — Projíždění peřejemi Kozla, Dojke, Izlaz, Tachtalia a Svinica.

Zákaz setkávání a předjíždění	101
Parníky plující proti proudu mezi Svinicí a předhořím Greben	101, 102
Parníky plující proti proudu mezi Grebenem a návěštní stanicí Izlaz	103
Parníky plující proti proudu mezi horním ústím Kanálu Izlaz a Drenkovou	104 až 107
Parníky plující po proudu mezi Drenkovou a Izlazem	108
Parníky přemísťující čluny mezi Drenkovou a Kozlou	109
Parníky plující po proudu mezi Drenkovou a Izlazem	110
Zákaz dávati předčasně zvukový signál	111
Parníky plující po proudu mezi Drenkovou a Izlazem	112, 113
Parníky zastavující v Pesači	114, 115
Parníky plující po proudu mezi Izlazem a Grebenem	116, 117
Přísné zachovávání signálů návěštních stanic a plavebních pravidel	118
Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory	119
Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů	120

Km 994.3 až km 992.8 — Projíždění úžinou mezi ústím potoka Ciuciavca (km 994.3) a ústím potoka Milanovac (km 992.8).

Parníky plující proti proudu	121
Parníky plující po proudu	121

Km 990 až km 987. — Plavba peřejemi Juc.

Zákaz setkávání nebo předjíždění v Kanále Juc	122
Parníky plující proti proudu	122
Parníky plující po proudu	123
Optický signál parníku zastavivšího pod Kanálem Juc	124
Plavba za nepříznivých povětrnostních poměrů	125

Km 974 až km 965. — Projíždění soutěskami Kazanů.

Setkávání a předjíždění v soutěskách Kazanů	126
Signály, kterými se dává svolení k setkávání nebo se žádá předjetí a označuje se bok míjení	126
Místa, kde předjíždění jest dovoleno	127
Horní Kazan	128
Parníky plující proti proudu	128
Parníky plující po proudu	128
Horní Kazan—Zátoka Dubova	129
Parníky plující proti proudu	129
Parníky plující po proudu	129
Zátoka Dubova—Dolní Kazan	130

	Článek
Parníky plující proti proudu pod skaliskem Mala Stena	130
Parníky plující proti proudu nad skaliskem Mala Stena	130
Parníky plující po proudu	130
Dolní ústí Dolního Kazanu	131
Parníky plující proti proudu	131
Parníky plující po proudu	131

Km 951 až km 942.5. — Projíždění Katarakty Železné Brány.

a) Trať mezi návěštními stanicemi Vodica (km 951) a Varciorova (km 949.3).

Zákaz setkávati nebo předjížděti se v znakované plavební dráze mezi Vodicou a Varciorovou	132
Parníky plující proti proudu	132
Parníky plující po proudu	133

b) Trať vedoucí v dráze středních a vysokých vod vně kanálů regulovaného úseku pod Vodicou mezi ostrovem Ada-Kaleh a pravým nebo levým břehem řeky, používatelná od určitých vodních stavů.

Parníky plující proti proudu	134
Setkání dvou parníků	135

c) Trať nízkých vod, vedoucí znakovanou plavební drahou a kanály regulovaného úseku pod Vodicou.

Nejdelší přípustná doba projíždění	136
Zákaz setkávati se nebo předjížděti	137
Kdy a kde jest setkávání dovoleno	138
Kdy a kde jest dovoleno předjíždění	139
Plavba proti proudu za nepříznivých povětrnostních poměrů	140
Parníky plující proti proudu a blížící se dolnímu ústí Kanálu Malé Železné Brány	141 až 143
Uzavření dráhy nízkých vod pod Vodicou lodím plujícím proti proudu	144
Žádost o pomocnou vlečnou službu	145
Projíždění Kanálem Železné Brány	146
Setkávání v Kanále Železné Brány pod hektometrickou značkou + 5	147
Předjíždění v Kanále Železné Brány pod hektometrickou značkou + 5	148
Manévr předjíždění	149
Zmenšení rychlosti jízdy. Plourání	150
Obtíže při manévrování	151
Parníky plující proti proudu, přijíždějící ke Kanálu Železné Brány po dráze středních a vysokých vod, vedoucí vně Kanálu Malé Železné Brány	152
Povinnost vyplouti z Kanálu Dževrin	152
Parníky plující po proudu	153 až 157
Plavba po proudu za nepříznivých povětrnostních poměrů	157
Dovolení osobním parníkům a lodím zvláště uvedeným plouti po proudu mimo pořadí	158
Parníky plující po proudu, vstupující do Kanálu Železné Brány po dráze středních a vysokých vod	159
Přerušení pořadí parníků za sebou plujících proti proudu	160
Úplné zastavení parníků plujících proti proudu po určitých hodinách	161
Parníky plující po proudu	161
Případné zrušení úplného zastavení plavby	161
Zastavení plavby v noci znakovanými plavebními drahami a kanály regulovaného úseku pod Vodicou	162
Přesné dodržování signálů návěštních stanic a plavebních pravidel	163
Veslice, plovoucí závody a zařízení. Vory	164

Km 942 až km 940.8. Projíždění úžinou vedoucí podél břehu u Gura Vaii od km 942 až ke km 940.8.

Zákaz setkávati nebo předjížděti se v úžině Gura Vaii	165
Parníky plující proti proudu	166
Parníky plující po proudu	167

ODDÍL VII.

Pomocná vlečná služba v Kanále Železné Brány.

Pomocná vlečná služba v Kanále Železné Brány	168

ODDÍL VIII.

Poplatky.

Lodi podrobené plavebním poplatkům	169
Poplatky lodí, jimž jest uloženo zmenšení ponoru	170
Výjimky	171
Lodivodské poplatky	172
Poplatky za vlečnou službu	173
Úplné osvobození od všech poplatků	174

(Viz též Dodatek II.)

ODDÍL IX.

Dodatky.

Dodatky k příloze řádu plavební policie	175

IV. Dolní Dunaj.

a) Úsek mezi Turnu—Severinem a Brailou.

Projíždění železničním mostem v Černé Vodě	176

b) Přímořský Dunaj.

Upozornění.

Dodatky k příloze řádu plavební policie.

Doplněk k zvláštním ustanovením pro plavbu v úseku Železné Brány a Kataraktů.

Dodatek I.

Omezení plavby ve zvláštních případech.

Prohlídka a zvláštní zkoušky	1, 2
Zápisy o míře omezení	3
Odvolání proti omezením uloženým Správou	4
Prohlídka znalci	5

Článek

Dodatek II.

Tarif poplatků vybíraných Správou Železné Brány a Kataraktů.

I. Poplatky plavební a lodivodské.

Výše plavebních poplatků 1
Poplatky za pilotáž 2
Způsoby vybírání 3
Posečkané poplatky 4
Záruční vklad 5
Způsoby placení 6

II. Poplatky za pomocnou vlečnou službu.

Výše poplatků za vlečnou službu v Kanále Železné Brány 7
Výše poplatků za vlečnou službu v úžině Greben a v Kanále Svinica 7
Rozvržení poplatků 7
Náhrada škody 8
Způsoby vybírání 9

Dodatek III.

Sestavení vleků.

Vlečná služba dovolená nákladním lodím samohybným 1

Úsek Moldova-Veche—Golubinje.

Vleky plující proti proudu mezi Drenkovou a Moldova—Veche 2
Vleky plující proti proudu mezi Golubinjí a Drenkovou 3
Vleky plující po proudu mezi Moldova—Veche a Golubinjí 4
Použití dráhy středních a vysokých vod mezi Drenkovou a Golubinjí směrem proti i po proudu 5

Úsek Golubinje—Vodica.

Vleky plující proti proudu mezi Vodicou a Golubinjí 6
Vleky plující po proudu mezi Golubinjí a Vodicou 7, 8
Všeobecná ustanovení o vlecích v Kazanech 9

Kanalisovaná trať pod Vodicou.

Úsek Vodica—Gura Vaii.

Vleky plující proti proudu mezi Gura Vaii a Vodicou 10, 11

Článek

Vleky plující po proudu kanalisovanou tratí pod Vodicou 12, 13

Úsek Gura Vaii—Turnu-Severin.

Vleky plující proti nebo po proudu mezi Gura Vaii a Turnu-Severinem 14

Dodatek IV.

Způsob používání pomocné vlečné služby.

A) V Kanále Železné Brány.

Potahové zařízení 1
Žádost o použití pomocné vlečné služby 1
Oznámení hodiny, kdy žádosti o vlečnou službu bude vyhověno 2
Pořadí, v němž bude vyhověno žádostem o použití pomocné vlečné služby . . . 3
Odvolání žádosti o použití pomocné vlečné služby 4
Povinné signály pro použití pomocné vlečné služby 5
Povinnost pracovati plnou silou strojů a opatření, jichž je dbáti při použití pomocné vlečné služby 6
Převzetí a upevnění tažného lana . . . 7
Skončení potahové služby 8
Opatrnosti, jichž je dbáti při používání pomocné vlečné služby. Manévry v případě nehody 9, 10

B) V úžině Greben a Kanále Svinica.

Lanová vlečná loď 11
Žádost o použití lanové vlečné lodi . . . 12
Povinné signály pro použití lanové vlečné lodi 13
Pořadí, v němž bude vyhověno žádostem o vlečení 14

Zobrazení signálů dávaných návěstními stanicemi v úseku Železné brány a Kataraktů . . . . . I až VII
Zobrazení sestav vleků připuštěných k průjezdu úsekem Železné Brány a Kataraktů . . . . . I až IV

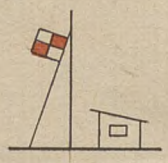
Zobrazení signálů

dávaných návěštními stanicemi v úseku Železné Brány a Kataraktů.

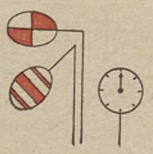
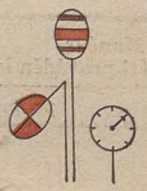
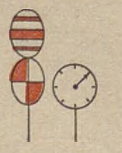
I.

Návěštní stanice Cula (km 1040·5).

(Tato stanice jest v činnosti za vodních stavů nižších než 1·30 m na vodočtu v Drenkové.)

Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi	
			proti proudu	po proudu
1	 Vlajka čtvercovaná červeně a bíle, vztyčena na vrcholku stožáru stanice	Zákaz plavby proti proudu v dráze nízkých vod, poněvadž v této dráze jest mezi ústím řeky Bosniačka (km 1045·6) a skalou Babakai (km 1040·7) loď plující po proudu (čl. 91, odst. 2).	Viz čl. 91, 92, 94.	Viz čl. 91, 93, 94.

II.
Návěštní stanice Drenková (km 1015·6).

Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi[1])	
			proti proudu	po proudu
1	 2) krátké rameno ve vodorovné poloze dlouhé rameno sklopeno	Loď nebo lodi plují po proudu v dráze nízkých vod (čl. 110, odst. 3); plavba proti proudu nad rohem Dojke jest zapovězena všem lodím plujícím proti proudu, nechť plují v dráze nízkých vod nebo v dráze středních a vysokých vod (čl. 112, odst. 2).	Viz čl. 112.	Viz čl. 109, 110, 112.
2	 2) dlouhé rameno ve svislé poloze krátké rameno sklopeno	Loď nebo lodi plující proti proudu jsou v dráze nízkých vod mezi návěštní stanicí Izlaz a plovákem č. 1 Kanálu Jeliševa (čl. 112, odst. 1).	Viz čl. 112.	Viz čl. 112.
3	2) dlouhé rameno ve svislé poloze krátké rameno ve vodorovné poloze	Loď nebo lodi plující proti proudu jsou v dráze nízkých vod mezi návěštní stanicí Izlaz a plovákem č. 1 Kanálu Jeliševa (čl. 112, odst. 1); plavba proti proudu nad roh Dojke jest zakázána všem lodím plujícím proti proudu, nechť plují v dráze nízkých vod nebo v dráze středních a vysokých vod (čl. 112, odst. 2).	Viz čl. 112.	Viz čl. 110 a 112.
4	 2) obě ramena ve svislé poloze	Loď nebo lodi plující proti proudu jsou v dráze nízkých vod mezi místy Stubica (km 1009) nebo Pesača (km 1009·4) a Drenkova, nebo v Kanálech Dojke a Kozla, anebo: telefonní spojení mezi návěštními stanicemi Drenkova, Munteana a Izlaz jsou přerušena (čl. 112, odst. 3).	Viz čl. 112.	Viz čl. 112, 113.

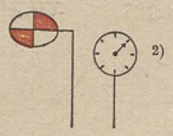
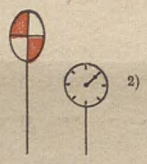
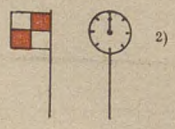
[1]) Viz též čl. 101, 108, 109, 110, 118, 119, 120.
[2]) Ručička ukazuje na ciferníku počet lodí nebo vleků plujících proti proudu mezi Izlazem a Drenkovou.

III.
Návěštní stanice Munteana (km 1010·4).

Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi[1])	
			proti proudu	po proudu
1	rameno sklopeno	Žádná loď plující po proudu není v dráze nízkých vod pod Drenkovou (čl. 106, odst. 1).	Viz čl. 106 a 107.	Viz čl. 106.
2	rameno ve svislé poloze	Loď nebo lodi plují proti proudu v dráze nízkých vod mezi plovákem č. 1 Kanálu Jeliševa a Drenkovou (čl. 106, odst. 1).	Viz čl. 106 a 107.	Viz čl. 106.
3	rameno ve vodorovné poloze	Loď nebo lodi plující po proudu jedou v dráze nízkých vod pod Drenkovou a přejdou, minuvše roh Dojke, na dráhu vod středních a vysokých (čl. 106, odst. 2).	Viz čl. 106.	Viz čl. 106 a 114.
4	vlajka vztyčena samotně	Loď nebo lodi plující po proudu jedou v dráze středních a vysokých vod vedoucí u pravého břehu vně Kanálů Dojke a Kozla a ještě neminuly roh Dojke (čl. 106, odst. 3).	Viz čl. 106.	Viz čl. 109.
5	rameno ve vodorovné poloze a vlajka vztyčena	Lodi plující po proudu jedou v dráze nízkých vod pod Drenkovou a v dráze vod středních a vysokých (čl. 106, odst. 2 a 3).	Viz čl. 106.	

[1]) Viz též čl. 101, 108, 109, 113, 114, 118, 119, 120.

IV.
Návěstní stanice Izlaz (km 1004·7).

Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi[1])	
			proti proudu	po proudu
1	 rameno ve vodorovné poloze	Loď nebo lodi plující po proudu jedou v dráze nízkých vod pod Drenkovou (čl. 105, odst. 1).	Viz čl. 105.	Viz čl. 116.
2	 rameno ve svislé poloze	Loď nebo lodi plující proti proudu jedou v dráze nízkých vod (čl. 104, odst. 1).	Viz čl. 104, 105.	Viz čl. 116.
3	 vlajka vztyčena	Loď plující proti proudu právě pluje nad předhořím Greben (čl. 116, odst. 1).	Viz čl. 116.	Viz čl. 116.

[1]) Viz též čl. 101, 108, 115, 118, 119, 120.

[2]) Ručička ukazuje na ciferníku počet lodí nebo vleků, plujících po proudu od Drenkové.

V.
Návěstní stanice Greben (km 998·5).

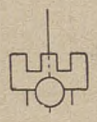
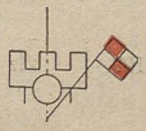
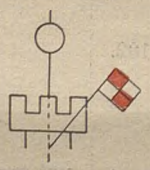
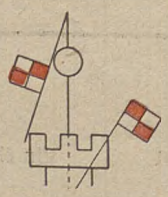
Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi[1])	
			proti proudu	po proudu
1	balon sklopen	Žádná loď plující po proudu není hlášena pod Izlazem (čl. 101, odst. 2).	Viz čl. 101, 102, 103.	
2	balon vztyčen samotně	Loď nebo lodi plující proti proudu jedou mezi dolním ústím Kanálu Svinica a předhořím Greben (km 999) (čl. 101, odst. 3).	Viz čl. 101, 102.	Viz čl. 117.
3	vlajka v půli stožáru	Lodi plující po proudu jedou v dráze středních a vysokých vod mezi Izlazem a Grebenem (čl. 101, odst. 2).	Viz čl. 101, 102.	
4	vlajka vztyčena na vrcholku stožáru	Lodi plující po proudu jedou v dráze nízkých vod mezi Izlazem (km 1004·8) a Grebenem (km 999); zákaz plavby proti proudu (čl. 101, odst. 4).	Viz čl. 101, 102, 103.	
5	balon a vlajka na vrcholku stožáru	Loď nebo lodi plující proti proudu jedou v dráze nízkých vod mezi dolním ústím Kanálu Svinica a předhořím Greben (čl. 101, odst. 3) a lodi plující po proudu jedou v dráze nízkých vod mezi Izlazem a Grebenem (čl. 101, odst. 4).	Viz čl. 101.	Viz čl. 117.
6	balon vztyčen, vlajka v půli stožáru	Lodi plující proti proudu jedou v dráze nízkých vod mezi dolním ústím Kanálu Svinica a předhořím Greben (čl. 101, odst. 3) a lodi plující po proudu jedou v dráze středních a vysokých vod mezi Izlazem a Grebenem (čl. 101, odst. 2 a 3).	Viz čl. 101.	Viz čl. 117.

[1]) Viz též čl. 116, 118, 120.

VI.

Návěstní stanice Vodica (km 950'9) dávající vlastní signály, nebo opakující signály návěstní stanice Železná Brána.

(Platí jenom pro lodi plující po proudu.)

Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi plujícími po proudu[1])
1	 signály sklopeny	Žádná loď plující proti proudu není v dráze nízkých vod mezi plováky č. 1 a 12 (čl. 153).	Viz čl. 132, 153.
2[2])	 čtvercovaná vlajka vztyčena na šikmé žerdi	Zákaz pro lodi plující po proudu vjížděti na dráhu nízkých vod pod Vodicou (čl. 132, odst. 3). Loď pluje proti proudu znakovanou plavební drahou Ada Kaleh mezi Varciorovou a Vodicou (čl. 154, odst. 1).	Viz čl. 132, 133, 154.
3[3])	 balon vztyčen, čtvercovaná vlajka na šikmé žerdi	Loď plující proti proudu samotně jede v dráze nízkých vod pod Vodicou na jedné z tratí, na nichž jest zakázáno setkávání a předjíždění (čl. 157, odst. 1 a čl. 143, odst. 1).	Viz čl. 154, 155, 157.
4[4])	 balon vztyčen, čtvercovaná vlajka v půli stěžně a čtvercovaná vlajka na šikmé žerdi	Vlek, plující proti proudu jede v některé výše jmenované trati, nebo má právě převzíti lano pomocného vleku (čl. 157, odst. 1 a čl. 143, odst. 2). Tento signál jest rovněž ukazován, jestliže návěstní stanice Vodica nebude moci pro mlhu, mlhavý soumrak, mžení, sníh nebo prudký lijavec rozeznávati signály návěstní stanice Železná Brána (čl. 157, odst. 2), nebo jestliže nemůže tato stanice viděti, zda v Kanále Malé Železné Brány jsou lodi, plující proti proudu (čl. 157, odst. 3).	Viz čl. 154, 156, 157.

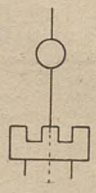
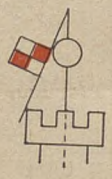
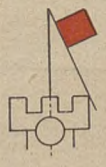
[1]) Viz též čl. 135, 137, 138, 147, 159, 162, 163, 164.
[2]) Odpovídající signálu 2 stanice Železná Brána.
[3]) Odpovídající signálu 3 stanice Železná Brána.
[4]) Odpovídající signálu 4 stanice Železná Brána.

VI. (pokračování)

Návěstní stanice Vodica (km 950·9)

dávající vlastní signály nebo opakující signály návěstní stanice Železná Brána.

(Platí jenom pro lodi plující po proudu.)

Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi plujícími po proudu
5 [5]	 balon vztyčen	Loď plující proti proudu samotně nebo vlečená se břehu je v Kanále Železné Brány mezi hektometrickými značkami + 17 a + 5 (čl. 143, odst. 4 a čl. 155).	Viz čl. 155.
6 [6]	 balon a čtvercovaná vlajka vztyčeny do půli stožáru	Vlek je v Kanále Železné Brány mezi hektometrickými značkami + 17 a + 5 (čl. 156).	Viz čl. 156.
7	 červená vlajka vztyčena	Osobní loď plující po proudu samotně má vstoupiti na dráhu nízkých vod pod Vodicou (čl. 158, odst. 1).	Viz čl. 158.

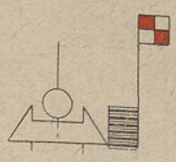
[5]) Odpovídající signálu 6 stanice Železná Brána.

[6]) Odpovídající signálu 7 stanice Železná Brána.

VII.

Návěštní stanice Železná Brána (km 947).

(Platí jenom pro lodi plující proti proudu.)

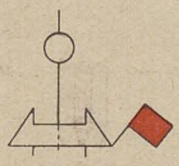
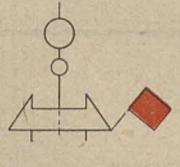
Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi plujícími proti proudu[1])
1	signály sklopeny	Žádná loď, plující proti proudu není v dráze nízkých vod mezi plováky č. 1 a 12 (čl. 153).	Viz čl. 134, 141, 152.
2	červeně a bíle čtvercovaná vlajka vztyčena do poloviny stožáru	Zákaz pro lodi plující po proudu vplouti na dráhu nízkých vod (čl. 154, odst. 1).	Viz čl. 141, 142.
3	balon vztyčen a čtvercovaná vlajka v půli stožáru	Loď plující proti proudu samotně jest v dráze nízkých vod pod Vodicou na některé trati, kde jest zapovězeno setkávání a předjíždění (čl. 143, odst. 1).	Viz čl. 143.
4	dva balony a čtvercovaná vlajka vztyčeny v půli stožáru	Vlek plující proti proudu jest na některé trati výše zmíněné nebo má právě převzíti vlečné lano pomocného vleku (čl. 143, odst. 2) anebo povětrnostní podmínky nedovolují viděti, zda v Kanále Malé Železné Brány jsou lodi plující proti proudu (čl. 157, odst. 3).	Viz čl. 143.
5	 žaluziový signál jest zavřen a nad ním jest vztyčena čtvercovaná vlajka buď spolu s některým signálem uvedeným pod výše uvedenými body 2, 3, 4 nebo bez něho	Dráha nízkých vod pod Vodicou jest uzavřena všem lodím přicházejícím zdola pro nehodu nastalou v Kanále Železné Brány, anebo z jakéhokoliv jiného důvodu (čl. 144, odst. 1).	Viz čl. 144, 160.

[1]) Viz též čl. 132, 135 až 140, 145, 147 až 151, 154, 161 až 164.

VII. (pokračování).

Návěštní stanice Železná Brána (km 947).

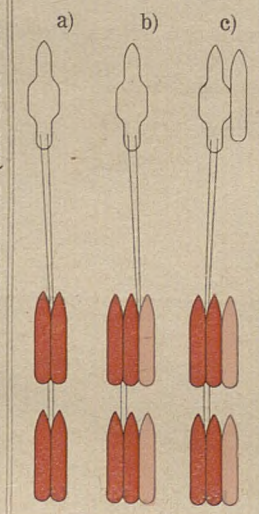
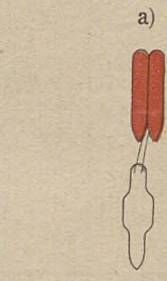
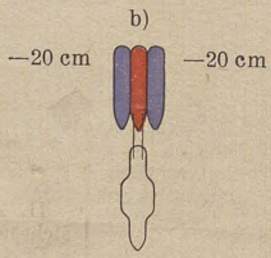
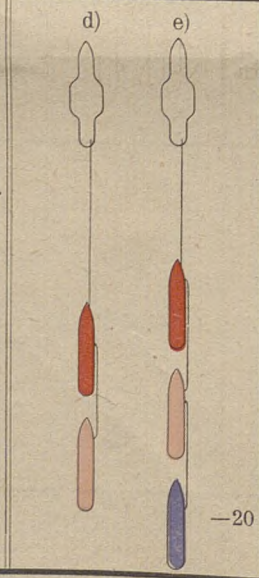
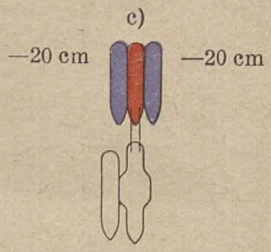
(Platí jenom pro lodi plující proti proudu.)

Č.	Tvar signálu	Význam	Manévr, jenž má býti prováděn loďmi plujícími proti proudu[1])
6	balon vztyčen	Loď plující proti proudu samotně nebo vlečená se břehu jest v Kanále Železné Brány mezi hektometrickými značkami + 17 a + 5 (čl. 143, odst. 1).	Viz čl. 141, 143.
6a	 balon vztyčen, červená vlajka vztyčena na šikmé žerdi	Loď plující proti proudu samotně nebo vlečená se břehu jest v Kanále Železné Brány mezi hektometrickými značkami + 17 a + 5 (čl. 143, odst. 1) a lodi plující samotně nebo nemající ve vleku více než dvě jednotky v závěsu, při čemž remorkér nemá žádnou jednotku po boku, právě hodlají splouti po dráze nízkých vod pod Vodicou (čl. 143, odst. 5 a čl. 155).	Viz čl. 139, 141, 143, 146.
7	dva balony vztyčeny	Vlek je v Kanále Železné Brány mezi hektometrickými značkami + 17 a + 5 (čl. 143, odst. 2).	Viz čl. 141, 143.
7a	 dva balony vztyčeny, červená vlajka vztyčena na šikmé žerdi	Vlek je v Kanále Železné Brány mezi hektometrickými značkami + 17 a + 5 (čl. 143, odst. 2) a lodi plující samotně hodlají vjeti na dráhu nízkých vod pod Vodicou (čl. 143, odst. 5 a čl. 156).	Viz čl. 139, 141, 143, 146.

[1]) Viz též čl. 132, 135 až 140, 145, 147 až 151, 154, 161 až 164.

Zobrazení sestav vleků připuštěných k průjezdu úsekem Železné Brány a Kataraktů.

I.

Úsek	Sestavení vleků dopravovaných vlečnými loďmi v dráze nízkých vod[1])		Úsek
	Proti proudu	Po proudu	
	Vleky nesmějí míti více než:		
DRENKOVA—MOLDOVA (km 1016—1048)	 a) 4 jednotky naložené až k hranici ponoru seskupené ve dvou řadách, 2 nejvíce nořící jednotky umístěné v první řadě [čl. 2, bod a)]. b) 6 jednotek naložených, z nichž 4 podle předchozího bodu a) a 2 o menším ponoru po pravém boku obou řad [čl. 2, bod b)]. c) 7 jednotek naložených, z nichž 6 podle předchozího bodu b) a 1 o ponoru menším než vlečná loď připojená k jejímu pravému boku [čl. 2, bod c)].	a) 2 jednotky naložené až k hranici ponoru, seskupené v jedné řadě [čl. 4, bod a) Dodatku III].	
		b) 3 jednotky naložené, z nichž prostřední až k hranici ponoru a druhé dvě o ponoru alespoň o 20 cm menším, než stanoví norma 2), seskupené v jedné řadě [čl. 4, bod b)].	
GOLUBINJE—DRENKOVA (km 985—1016)	 d) 2 jednotky naložené až k hranici ponoru seskupené v řadě za sebou, z nichž jednotka o menším ponoru je na druhém místě [čl. 3, bod a)]. e) 3 jednotky naložené v řadě za sebou, z nichž 2 podle předchozího bodu d) a 1 o ponoru alespoň o 20 cm menším než stanoví norma, v třetí řadě [čl. 3, bod b)].	c) 4 jednotky naložené, z nichž 3 podle předchozího bodu b) a 1 o menším ponoru než vlečná loď připojená k jejímu pravému boku [čl. 4, bod c)].	
			MOLDOVA-VECHE—DRENKOVA—GOLUBINJE (km 1048—1016—985)

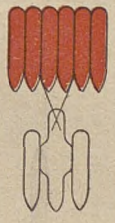
Legenda.

- Jednotky, jež mohou býti naloženy až k normě[2]).
- Jednotky, jichž ponor musí býti menší, než stanoví norma.
- Jednotky, jichž ponor musí býti alespoň o 20 cm menší, než stanoví norma.
- Jednotky prázdné, nebo jichž ponor musí býti menší než ponor vlečné lodi.

[1]) Vlečení lodí, kterým ponor dovoluje použíti dráhy středních a vysokých vod, ať směrem proti proudu, či po proudu mezi Drenkovou a Golubinjí, podléhá pouze ustanovením čl. 27 řádu plavební policie.

[2]) Norma: hranice ponoru dovoleného pro ten který den.

II.

Úsek	Sestavení vleků dopravovaných vlečnými loďmi k průjezdu soutěskami Kazanů			Úsek
	Proti proudu		Po proudu	
VODICA—GOLUBINJE (km 951—985)	Vleky nesmějí míti více než:			GOLUBINJE—VODICA (km 985—951)
	I. Za vodních stavů pod 300 cm na vodočtu v Oršové:		I. Za vodních stavů nižších než 350 cm na vodočtu v Oršové:	
a)	a) 12 jednotek ve třech řadách po 4 jednotkách [čl. 6, bod a)].		a) 8 jednotek naložených, z nichž 6 až k normě, v jedné řadě a 2 jednotky o ponoru menším než vlečná loď po bocích [čl. 7, bod a)].	a) 
			b) 12 jednotek, z nichž 8 podle předchozího bodu a), 3 o menším ponoru[1]) nebo prázdné ve druhé řadě a 1 prázdná po boku vlečné lodi [čl. 7, bod b)][2]).	b)
	II. Za vodních stavů vyšších než 300 cm na vodočtu v Oršové:		II. Za vodních stavů vyšších než 350 cm na vodočtu v Oršové:	
b)	b) 8 jednotek ve 2 řadách po 4 jednotkách [čl. 6, bod b)].		c) 7 jednotek naložených, z nichž 5 až k normě, v jedné řadě a 2 o menším ponoru, než vlečná loď po bocích [čl. 8, bod a)].	c)
			d) 10 jednotek, z nichž 7 podle předchozího bodu c) a 3 o malém ponoru[1]) nebo prázdné ve druhé řadě [čl. 8, bod b)][2]).	d)
			[1]) O ponoru menším než je ponor vlečné lodi. [2]) Vleky v seskupení pod body b) a d) nesmějí vplouti do Kazanů, dokud nezjistily, že se nebudou musiti v této soutěsce setkati s vleky, plujícími proti proudu.	

III.

Úsek: GURA-VAII—VODICA (km 941—951)

Sestavení vleků dopravovaných vlečnými loďmi

Proti proudu	Po proudu

Vleky nesmějí míti více než:

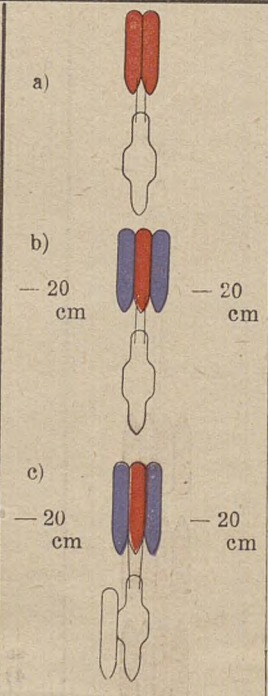
V KANALISOVANÉM ÚSEKU POD VODICOU:

3 jednotky naložené až k hranici ponoru, seskupené v řadě za sebou podle ponoru, při čemž jednotka nořící nejvíce jest první (čl. 10).

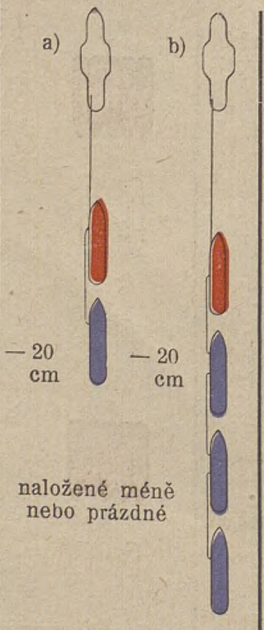
a) 2 jednotky naložené až k hranici ponoru v jedné řadě [čl. 12, bod a)].

b) 3 jednotky naložené, z nichž prostřední až k hranici ponoru a 2 ostatní o ponoru menším aspoň o 20 cm než stanoví norma, v jedné řadě [čl. 12, bod b)].

c) 4 jednotky naložené, z nichž 3 podle předchozího bodu b) a 1 o ponoru menším než vlečná loď po jejím pravém boku [čl. 12, bod c)].



NA DRÁZE STŘEDNÍCH A VYSOKÝCH VOD:



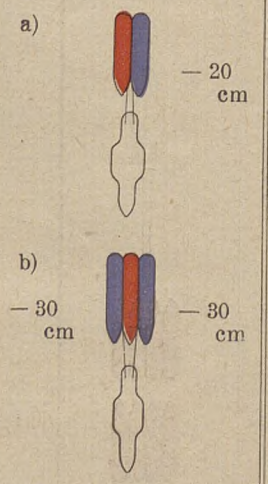
a) 2 jednotky naložené, z nichž první až k hranici ponoru a druhá v řadě o ponoru menším aspoň o 20 cm než stanoví norma, seskupené v řadě za sebou [čl. 11, bod a)].

b) 3 nebo 4 jednotky naložené, z nichž první dvě podle předchozího bodu a) a poslední 2 jednotky ještě méně nořící nebo prázdné [čl. 11, bod b)].

a) 2 jednotky naložené, z nichž 1 až k hranici ponoru a 1 o ponoru alespoň o 20 cm menším než stanoví norma, v jedné řadě [čl. 13, bod a)].

b) 3 jednotky naložené, z nichž prostřední až k hranici ponoru a 2 ostatní o ponoru alespoň o 30 cm menším než stanoví norma [čl. 13, bod b)].

c) Větší počet jednotek o ponoru alespoň o 30 cm menším než stanoví norma, seskupených v řadách a po pravém nebo levém boku vlečné lodi [čl. 13, bod c)].



Úsek: VODICA—GURA-VAII (km 951—941)

MEZI GURA-VAII — KLADOVEM — TURNU-SEVERINEM (km 941—934—932) jest počet jednotek plujících po nebo proti proudu omezen pouze předpisy čl. 59, odst. 1 přílohy řádu plavební policie.