

OMYLY A NEPŘESNOSTI V ŽELEZNIČNÍM NÁZVOSLOVÍ (4.9.2007)

Spoluautoři: *Martin Blažek & Kajin*

Úkolem tohoto článku, který je určen především pro železniční nadšence s menšími znalostmi železničního názvosloví, je uvést na pravou míru několik nejpoužívanějších termínů. Uvedu zde to, na co si já nebo mnou oslovení "železniční kolegové" vzpomenou. Takže hned napoprvé se zde dozajista neobjeví vše, u čeho je velice často v praxi používán chybný název. Rovněž zde nebudu pokaždé citovat předpisové specifikace, ale budu se snažit vysvětlit vše jednoduše a pochopitelně.

• Hradlo x stavědlo (nebo stanoviště výhybkáře)

Tyto dva termíny jsou velice často zaměňovány, většinou jednosměrně, tedy že stavědlo či stanoviště výhybkáře je nesprávně nazýváno hradlem. **Hradlo** je železniční stavba, která stojí u hranice oddílů na širé trati v mezistaničním úseku. Vlastně tento úsek rozděluje na několik částí - oddílů. Toto rozdělení umožňuje poslat vlak 2 za vlakem 1 dříve, než vlak 1 dorazí do sousední stanice. Oddíly jsou chráněny oddílovými návěstidly. Opustí-li vlak 1 první oddíl a vjede do následujícího, oddílové návěstidlo, kterým je následující oddíl chráněn, je za vlakem postaveno do polohy stůj a první oddíl je volný pro vlak 2.

Stavědlo je stavba většinou v obvodu zhlaví stanice. Slouží k ústřednímu ovládní výhybek, návěstidel, přejezdových zabezpečovacích zařízení apod. Poloha stavědla je volena tak, aby bylo pokud možno co nejlépe umožněno vizuálně ověřovat stav a polohu výhybek a dalších zařízení. Stavědla se označují arabskými číslicemi od začátku trati v dané stanici, např. St.1, St.2. Stavědla jsou k vidění v mnoha větších stanicích (např. Jaroměř, Hradec Králové, Ústí nad Orlicí).

Stanoviště výhybkáře se vyskytuje ve stanicích, kde jsou výhybky stavěny místně (ručně). Jeho poloha bývá (bývala) volena tak, aby pokud možno byla vzdálenost k obsluhovaným výhybkám co nejkratší. Stanoviště se označují římskými číslicemi od začátku trati v dané stanici, např. St.I, St.II. Vyskytují se v menších stanicích (Královec, Trutnov-Poříčí), ale mohou být i ve stanicích, kde jsou stavědla (do 90. let bylo stavědlo St.III v Ústí nad Orlicí).

• Zatáčka x oblouk

Pokud trať nevede přímo, ale stáčí se, používá se pro takové místo termín **oblouk**. Zatáčky jsou na silnici. Pro upřesnění: Místo, kde trať přechází z přímého úseku do oblouku, se nazývá přechodnice.

• Kopec x stoupání, klesání

Niveleta (nikoliv nivelita) trať je často zmiňována jako "koleje vedou do kopce a s kopce". Ne! Trať probíhá **stoupáním** nebo **klesáním**.

• Klopenka x převýšení

"Tam u toho semaforu s tím oranžovým světlem, jak vedou ty koleje do kopce a je tam v tý zatáčce klopenka..." Tak takhle také ne. Trať v oblouku je naklopená, ale říká se tomu **převýšení**. Pro upřesnění: Místo, kde trať přechází do převýšení, se nazývá vzestupnice.

• Oranžová x žlutá

Na návěstidlech neexistuje oranžové světlo. Je-li např. na předvěsti výstraha, svítí **žluté** světlo. Oranžové světlo je na silničních semaforech. I když je možná tomu žlutému nádražáckému dosti podobné.

• **Semafor x návěstidlo**

Signalizace na trati i ve stanici, ať už světelná, nebo mechanická, nazývána jest termínem **návěstidlo**. Toto se týká i rychlostníků, předvěstníků apod. Asi každý má už od dětství zažitý název semafor. Vězte, že při použití tohoto slova by na vás u maturity na dopravce kantoři koukali přinejmenším podivně. Semaforey jsou na silničních křižovatkách nebo místech s omezenou průjezdností, nikoli však na železnici.

• **Návěst x návěstidlo**

Jak jsem zjistil, i tyto dva termíny se často pletou. Návěst a návěstidlo jsou dvě různé věci, tyto názvy mají různý význam. Zde si dovolím volně citovat dopravní předpis D1: „**Návěst** je viditelné nebo slyšitelné vyjádření pokynu stanoveným způsobem. **Návěstidlo** je technické zařízení, pomůcka nebo předmět, kterým se dává návěst.“ Praktický příklad: Na vjezdovém návěstidle (tedy na technickém zařízení) je návěst (tedy pokyn) „Stůj“.