

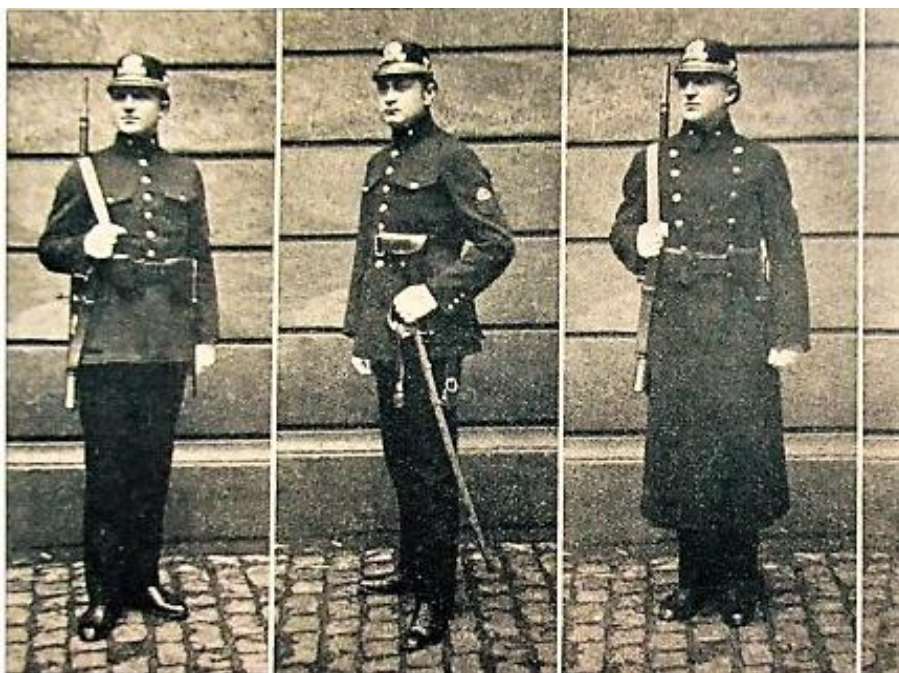
## Dopravní stráž

V historii dopravní policie je velmi důležitým mezníkem datum 15. červenec roku 1919. V rozkaze ústředního policejního inspektorátu č. 69 se tehdy psalo:

*„Při departmentu II. se zřídí oddělení dopravní policie, jež bude dohlížet na uliční vozbu vůbec, zejména na provoz automobilový. V dorozumění s pány správci okresů bud'ěž sem označeny ony křižovatky ulic, jež pro nadobyčejnou frekvenci jsou zvláště nebezpečny pro chodce a kde by bylo tudíž se postarati o zvláštní dozor...“*

Za křižovatku s nadobyčejnou frekvencí se v Praze považovalo zejména místo na dolním konci Václavského náměstí směrem k Můstku.

*„Bylo to nevlídného podzimního rána 2. září roku 1919, kdy se tady kolem osmé hodiny ranní kupily přímo davy lidí. Stejně jako dnes zvědaví Pražáci sledovali podivné pohyby a gesta muže stojícího uprostřed. Strážníka, který začal do té doby neviděným černým obuškem dávat znamení povozům, tramvajím, automobilům, ale i chodcům. Prohlíželi si nové strážce veřejného pořádku v helmicích, na tehdejší dobu neobvyklých, připomínajících anglické policisty, kteří měli na levé straně prsou připevněny na černé uniformě štítek s nápisem ‚dopravní stráž‘. Pražané okukovali, kritizovali a vtípkovali.“*



*Výstroj a výzbroj dopravní stráže v září 1919*

*„Dopravu řídili především ze svých stanovišť na křižovatkách ukazováním směru. Strážník dával na vědomí každému řidiči zvláště, kterým směrem a kdy má jet. Vztyčení obušku směrem vzhůru znamenalo Stůj! Největší pozornost byla zprvu věnována vozidlům, resp. jejich řidičům, kteří nedodržovali předpisy uličního a jízdního řádu. Jen tresty, nesmlouvavost a energie dopravní stráže byly prostředkem, jímž byli mnozí řidiči vozidel přinuceni, aby dbali pořádku a pokynů stráže.“*

Dobové tiskoviny se problematice bezpečí v dopravě také věnovaly: „*Tehdy si mnohý jezdil, ale hlavně každý chodil, jak se mu právě zlíbilo,*“ psalo se v tehdejší časopise. Žurnalisté se nevyhýbali ani humorné formě osvěty:



### **Blokový způsob oznamování**

Primárním úkolem dopravní stráže bylo tedy řízení a dnes bychom řekli i usměrňování dopravy. V praxi se však projevil nečekaně velký počet dopravních přestupků, které mnohdy vyvolávaly značně kolizní situace. Nezbyvalo tedy, než přistoupit k represivním opatřením.

*„Blokové řízení, tedy možnost pokutovat hříšníky hned na místě, ještě neexistovalo. Byl však zaveden blokový způsob oznamování. Psalo se dvakrát, jeden lístek dostal úřad a jeden strana. Lístek pro stranu znamenal zároveň předvolánku, se kterou se strana dostavila k úřadu.*

*Přestupky spáchané řidiči automobilů řešil a trestal dopravní úřad (department II.). Podle policejního oběžníku musel strážník zjištěnému viníkovi předat vyplněnou předvolánku na osmce papíru s určením dne i hodiny, kdy se má řidič dostavit. Některé dny se před dopravním úřadem utvořily delší fronty předvolaných řidičů, z nichž někteří museli být předvedeni. Bylo zřejmé, že tento složitý postup bude nutné nahradit účinnějším způsobem.“*

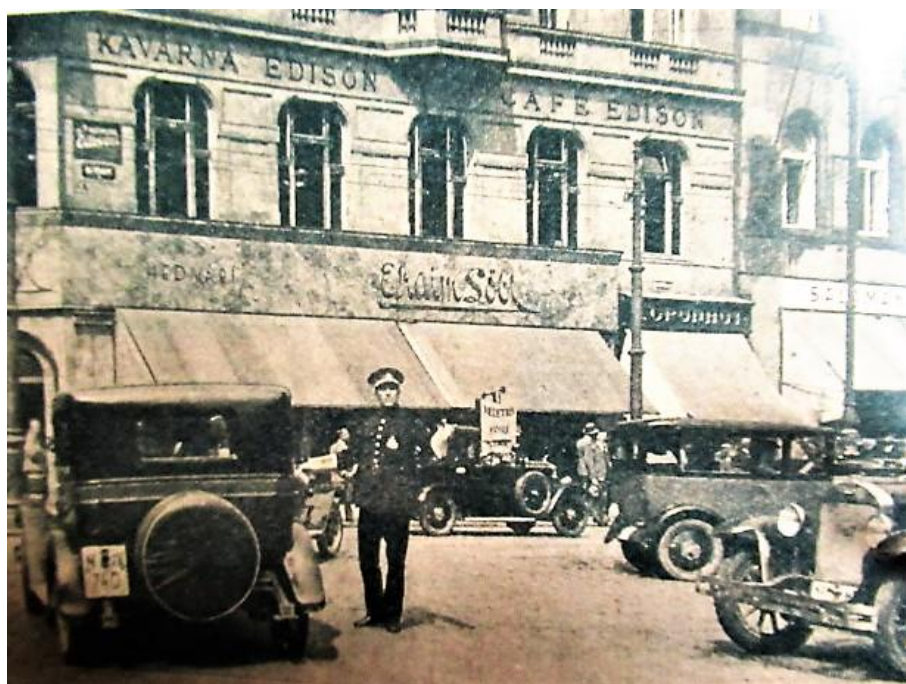
### **Přestupky chodců, cestujících a měření rychlosti**

Pozornost dopravní policie se nutně musela zaměřit i na chodce, především v zájmu jejich bezpečnosti. Zvláštní kategorií tehdy tvořili cestující tramvajovou dopravu, kteří pro zkrácení cesty vyskakovali z jedoucí tramvaje na místech, kde tramvaj nezastavovala. Umožňovaly to otevřené vozy, nikoliv předpisy. Z hlediska dopravního ruchu to byli „účastníci“ opravdu velmi problematictí.

*„U oddělení dopravní stráže byl v roce 1920 zorganizován další speciální oddíl, který měl v počtu 12 mužů v civilním oděvu dohlížet na dopravní pořádek, ale i na chůzi chodců, čistotu*

*ulic a seskakování cestujících z jedoucích vozů elektrické dráhy a měřit rychlost motorových vozidel. Seskakování z tramvaje za jízdy bylo velkou módou, a tak takzvané ‚skákanky‘ (pokuty za tento přestupek) šly neobyčejně na odbyt, což vzbuzovalo všeobecnou nevoli.*

*Nevalnou oblibu mělo také měření rychlosti. V zájmu plynulého provozu připustilo policejní ředitelství pro motorová vozidla pětaticetkilometrovou rychlost v hodině místo 15 km za hodinu, a přesto se to mnoha řidičům nelíbilo.“*



*Praha, Příkopy roku 1929*

### **První semafor v Praze**

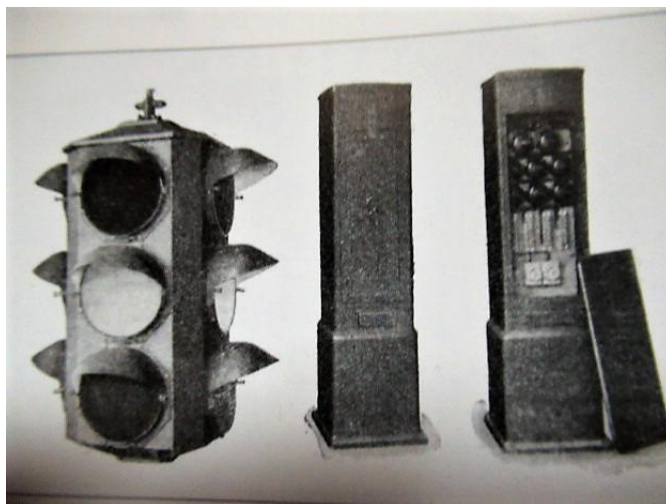
Poněkud individuální způsob řízení dopravy strážníky se postupem času ukázal jako nedostatečný. Zaveden byl i novější „anglický“ způsob, řízení dopravy, střídavé propouštění směrů. Plynulost provozu se částečně zlepšila, ale bylo třeba uvažovat o jiném, efektivnějším řešení.

*„Na sklonku roku 1927 byl instalován v Praze na křižovatce u Masarykova nádraží nákladem 37 000 Kč první světelný semafor s ručním přepínáním. V prvních dnech byl provoz na křižovatce v dnešní terminologii přinejmenším na stupni 6. Vozidla stála v celé Hyberské ulici, od Žižkova až k Prašné bráně. Dlážděná a Havlíčkova ulice na tom byly stejně. Byla to opět dopravní stráž, která musela vysvětlovat, jak jezdit, řadit se a stát. Jestliže byla s výchovou řidičů těžká práce, s chodci se pracovalo ještě nesnadněji.*

*V Praze byly používány signalizační přístroje, jež sestávaly z šedé kovové čtyřhranné skříně, 140 cm vysoké, zavěšené buď na ocelovém laně, napjatém v přiměřené výši přes křižovatku, nebo upevněné na kovový sloup, umístěný ve středu křižovatky. Na každé straně skříně byly tři emailové reflektory se žárovkou krytou barevným sklem.“*

## Signální lampa

„Proud přivádí se kabelem, který prochází zvláštní spínací skřínkou. V ní umístěn jest celý složitý mechanismus s přepínačem, předhřívacím zařízením, pojistci atd. a pak vypínač, jímž lze celé zařízení vyřaditi z provozu.“



## Křižovatka není promenáda!

Dobová reklama na malé auto Jawa 700 využila tehdejší novinky, semaforu, k prezentaci svého výrobku:

**Zelená znamená vpřed...**

a pokud možno rychle vpřed. Bez otálení. Křižovatka není promenáda. Jednou z mnoha předností dokonalého auta JAWA 700 je jeho akcelerace. Malý pokyn plynovým pedálem a už vyrazí rychle a lehce vpřed. Rychlost auta JAWA 700 je 90 km za hodinu. Spotřeba 7—8 l na 100 km. Spolehlivý přední náhon s diferenciálem a volnoběžkou, šetřící motor, snižující spotřebu pohonných látek, oceníte nejlépe v zatáčkách, které můžete projížděti větší rychlostí, aniž byste se musel obávat smyku. Myslete-li na auto, rozhodněte se pro značku JAWA 700.

**JAWA**

Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha-Nusle II.

### Symfonie adagio a tu presto

*Allge-meine Automobil Zeitung*, vydávaný ve Vídni, pěl v roce 1931 ódu na strážníka plného porozumění, řídícího dopravu právě u Prašné brány:

*„Stojí ve své kazatelně, v černém plášti s temně červeným lemováním a s přilbou z černé plsti se stříbrnými ozdobami. Rozhlíží se, otáčí se, gestikuluje. Ne, není to dopravní strážník, nýbrž dirigent. Vyprošťuje vozidla z dopravy jako kapelník a všechno vpravuje do symfonické směsi správného oběhu. Tu udává adagio a tu presto. Tu tlumí útok vozidel na piano a zase nechává vypuknout forte.“*

