

Z historie - dopravní nehody

Již na přelomu dvacátých a třicátých let minulého století se počet nehod ve stále se rozšiřujícím dopravním provozu nebezpečně zvyšoval. Jednalo se především o vzájemné střety vozidel, od těch nejlehčích havárií až po ty se smrtelnými úrazy. Přibývalo i zraněných nebo usmrcených chodců. Nehody stejně jako dnes vyšetřovala policie, tresty uděloval soud. Z dobových písemností vyplývá, že *„vyšetřovatelé nehod mají být na místě energičtí a důslední, neboť na jejich postupu záleží vývoj trestního a civilně právního řízení!“*.

Úkolem policejního šetření bylo zjistit všechny okolnosti a stopy, které mohly vést k objasnění případu a potrestání viníka. Mělo být především zjištěno, kdo vozidlo řídil, zda měl vůdčí list a oprávnění k řízení vozidla. Při zjišťování osob zúčastněných na nehodě bylo třeba kontrolovat i alkoholické opojení řidiče, jenž se mohl, jak bylo v té době zvykem, zúčastňovat pitky společně s osobami doopravovanými ve vozidle. Jakmile se objevily příznaky jako zápach alkoholu z úst, rozšíření očních panenek, nesouvislost ve výpovědích anebo potácivá chůze, měl být dotyčný předveden úřadujícímu lékaři. Když pak lékař podezření potvrdil, byl řidič bez milosti ponechán ve vazbě a byl mu odebrán vůdčí list.

Prokazovat požití alkoholických nápojů bylo obtížné. Kontrolním orgánům kromě čichového vjemu nebo „chůzi po rovné čáře“ sloužila právě pouze lékařská kontrola, kdy lékař určil stupeň opilosti. Požívání určitého množství alkoholu tak bylo v zásadě možné. Alkoholové opojení však nesmělo být na řidiči patrné.

Škody první kategorie – usmrcení a zranění – zásadně zjišťoval úřední lékař, ale stráž bezpečnosti či četník museli neprodleně zajistit lékařskou pomoc a odborné dobrodzání, jež měl důkladně prozkoumat. V dalších případech měli příslušníci bezpečnostních složek popsat škody tak, aby si každý, kdo je bude později řešit, uměl jejich rozsah představit. Pokud bylo k popisu škody potřeba zvláštních vědomostí, měli vyšetřovatelé nehody dát věci do spolehlivé úschovy a přivolat potřebné znalce. *„Tak se zabrání a znemožní nebezpečí různých objednaných svědectví, která by mohla zastřít pravdu.“*

Výjimečné nebylo ani odjetí od nehody, aniž byla ohlášena a vyšetřena. Proto policisté měli za úkol zastavovat vozidla nesoucí stopy po srážce, zjistit je a ptát se po příčině poškození. Měli v tomto ohledu i navázat spolupráci se správkárnami, lakovnými a závody prodávajícími náhradní díly k automobilům, které by jim mohly při vyšetřování nehod poskytnout důležité informace.

Dalším krokem vyšetřování bylo zevrubné popsání místa, což znamenalo udělat vytvořit náčrtek s daným pevným měřitelným bodem.

Ale hlavně se měla zjistit příčina nehody a míra zavinění účastníků. Na přelomu dvacátých let nebylo, zejména ve městech, nejčastější příčinou nehod překračování rychlosti, nedávání výstražných znamení nebo to, že jich nebylo dbáno. Právě ve městech se především nedodržovala pravidla o jízdě v levé části vozovky, pravidla předepsaného odbočování velkým a malým obloukem a pravidla o vzájemném předjíždění automobilů. Mnoho nehod bylo způsobeno chodci, kteří *„ne a ne si uvědomit, že jízdni dráha není čítárna pro dospělé a hřiště pro děti“*.

Na konci třicátých let vyhodnocovalo situaci v oblasti dopravních nehod také četnictvo, přičemž konstatovalo, že na silnicích vzniká nejvíce nehod:

1. Následkem smyku,
2. při předjíždění nebo potkávání,
3. v zatáčkách,
4. na křižovatkách,
5. rychlou jízdou,
6. srážkou s jiným vozidlem,
7. vinou chodců, hrajících si dětí.

Fotografie zachycují nehody v letech 1932-1939:



Výnos ministerstva vnitra z 27. listopadu 1937 přikazoval policejním orgánům odnímat řidičské průkazy vždy, pokud lékař určil, že řidič před jízdou požil alkohol. Dále měl být řidičský průkaz odňat, jestliže došlo k usmrcení nebo velmi těžkému zranění. Odnětí řidičského průkazu se mohlo týkat také bezohledných a hrubých řidičů. Za bezohledné jednání se považovalo například ujetí z místa nehody nebo neposkytnutí pomoci zraněným.

Nehodu se smrtelným zraněním, kterou zavinil řidič pod vlivem alkoholu, popisuje *Soudní síň*, 1928, pod titulkem *Opilý šofér*:

„Lidé uděšeně podivovali se jízdě nákladního auta, které v překotném tempu hnalo se silnicí jako bláznivé. Ve vlnovkách, v obloucích šněrovalo dráhu. Zřeli pojednou, jak auto narazilo na patníky. Z trosek vytažen byl dělník J. G. Těžce zraněn, za čtyři dny v nemocnici zemřel. Šoféru, 23letému J. J. z Broumova, nestalo se nic. Státní zastupitelství zažalovalo šoféra pro přečin proti bezpečnosti života. Posléze svědci, kteří byli výjevu přítomni, potvrdili, že šofér byl zřejmě opilý, což bylo patrné na způsobu jízdy. Soud rozhodl, že šofér je vinen žalovaným přečinem a potrestal jej dvěma měsíci tuhého vězení nepodmíněně“.

Další příběh pod názvem *Osudná jízda na cizím motocyklu* uveřejnila *Soudní síň*, 1930:

„A. K. vraceje se opilý potkal před hostincem motocykl s přívěsným vozíkem. Ač naprosto se v motocyklech nevyzná a jezdit neumí, přesto se s ním projel. Po dlouhém šermování zápalkou kol benzinové nádrže požádal seběhnuvší se kluky, kteří mu řekli, že motor nemusí zapalovati sirkou, aby se rozjel. Stalo se a motor záhy uháněl rychlostí 60 km/h po silnici k Rumburku. J. K. tam provedl se strojem tak skvělou křivku, že plnou rychlostí vjel na strom u silnice. Motocykl se roztrhal, že jeho správká stála několik tisíc a krasojezdec se nikoli nebezpečně, ale citelně potloukl“.

Příběh vsutku bizarní... Ani řízení bez vůdčího listu nebylo výjimečné. A mnohdy skončilo tragicky. Příběh *Auto, jež poráží a zabíjí* je ze *Soudní síně*, 1927:

„Znenadání něco zahoukalo a pojednou vřítíl se do krámku automobil, který povalil a přitiskl paní V. ke zdi a těžce ji zranil. Šofér auta udal, že mu praskla pneumatika, a že jen tím způsobem vrazil do krámku, poněvadž dostal smyk. Nešťastná paní V. svému zranění podlehla. Těžko hájiti šoféra před soudem, neboť zákon praví, že řidič musí být vždy pánem svého vozidla. U pana H. bylo prokázáno, že jel nedovolenou rychlostí přes 15 km, a to bez vůdčího listu“.

Změnilo se téměř všechno... Vozidla jsou dnes vybavena aktivními i pasivními prvky bezpečnosti, jejich technický stav a možnosti jsou nesrovnatelně lepší. A řidiči? Porovnejte si příčiny tehdejších nehod s těmi dnešními!

Zdroj:

MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.