

## Kolem roku 1900

O potřebě specificky upravit jízdu motorovými vozidly bylo v Čechách jednáno již v devadesátých letech 19. století. Na schůzích českého zemského výboru 22. prosince 1899 a 10. ledna 1900 bylo jednáno o *osnově jízdního řádu pro automobily a motocykly*, kterou předložilo české místodržitelství. (...) Zemský výbor požadoval, aby předpis byl vydán ve formě zákona, který by doplnil řád silniční policie z roku 1866. To však bylo odmítnuto a předpis vyšel ve formě nařízení místodržitele. **Nařízení z 29. ledna 1900 č. 13 z. z. č.**<sup>1</sup> stanovilo pravidla pro jízdu automobily a motocykly na veřejných silnicích a cestách v Království českém. Nařízení se nevztahovalo na Prahu a celý obvod pražského policejního ředitelství. Provoz motorových vozidel v Praze byl regulován výnosem místodržitele z 20. července 1900.

Kromě jiných povinností ukládá nařízení majiteli vozidla odpovědnost za to, že vozidlo bude řízeno jen *osobou k tomu způsobilou*. Způsobilost k řízení motorových vozidel byla prokazována zkouškou u místodržitelství a o jejím absolvování bylo vydáno vysvědčení, složení zkoušky nebylo pravděpodobně pro všechny řidiče povinné. Složit zkoušku však bylo výhodnější jak pro řidiče, tak i pro vlastníka vozidla. Pokud bylo vozidlo svěřeno nezpůsobilé osobě, ručil jeho majitel za škodu způsobenou „nezpůsobilostí, nepozorností nebo lehkomyšlností řidiče“ (Štemberk, s. 73)..

### Řidičská zkouška (protokol z 22. září 1903)

Protokol je uložen v Národním archivu, fond ČM, k. 9806, sig. 55/8/3/47. Z textu je zřejmé, že řidičskou zkoušku vykonávali dva „žadatelé“, tehdy nazývaní *kandidáti*. Citujeme přesně (i s pravopisnou chybou):

„Především se zjistilo, že oba jmenovaní kandidáti znají veškeré součástky automobilního vozu, a že jsou jim známi předpisy obsažené v nařízení c. k. místodržitele ze 29. 1. 1900 č. 10 351, zvláště ty, jež se týkají bezpečnosti a řízení automobilního vozu. Na to byla s oběma předsevzata jízda na zkoušku v okrouhlé délce 10 km v trati, kteráž vykazuje náhlá stoupání a klesání. Oba shora jmenovaní střídavě řídili vůz pod dohledem montéra firmy jenž vůz dodala, jenž je zkušeným řidičem. Komise seznala při této objíždě, že oba jmenovaní zručně dovedou stroj spouštět a zastavovat i vůz vůbec spolehlivě řídit v různých rychlostech jízdy, a takže se navrhuje, aby oběma dáno bylo vysvědčení jako řidičům oprávněným automobilního nákladního vozu. Nakonec se připomíná, že svrchu označení po dobu dvou neděl byli v praxi při montování, jakož i při jízdě u firmy Daimler v Novém Městě u Vídně.“

Rámcové znění i prozatímnost pravidel připravovaly prostor pro práci na nové úpravě (...). V roce 1903 návrh zákona požadoval, aby vozidla mohly řídit jen spolehlivé osoby. Ve

<sup>1</sup> Zemský zákoník český

městech měla být rychlost omezena na 12 km/h a měly být stanoveny citelné peněžité pokuty. Výtěžek z pokut měl plynout do zvláštního fondu na podporu osob, jimž byl způsoben úraz motorovým vozidlem.

První společná pravidla pro jízdu automobily a motocykly na území celého Předlitavska<sup>2</sup> představovalo nařízení ministra vnitra č. 156/1905 ř. z. Forma (nařízení, nikoli zákon) byla odůvodňována i možností operativnějšího přijímání potřebných novelizací.

Nařízení definovalo pojem motorového vozidla jako vozu sloužícího k dopravě osob nebo nákladů, proto se jeho ustanovení nevztahovala např. na hasičské vozy nebo silniční válce. Později byly z působnosti nařízení vyňaty i tzv. silostroje s nižší rychlostí (Štemberk, s. 75).

---

### **Dobové zajímavosti**

- První automobilový závod světa se jel v roce 1894 na trati Paříž–Rouen. Bylo přihlášeno 102 vozidel, z toho 30 benzínových, 28 parních, 1 na stlačený vzduch a zbytek na jiný pohon. Organizátoři závodu předpokládali, že rychlost jízdy se bude pohybovat kolem 17 km/h, ve skutečnosti bylo dosaženo rychlosti 21 km/h. Vítězem se stal Jules-Albert de Dion na svém parním samohybu, který závod dlouhý 126 km ujel za 6 hodin a 48 minut čistého času, tedy průměrem zhruba 19 km/h (Ryba, s. 19).

---

- V roce 1900 bylo podle dostupných údajů v celém tehdejší Rakousku-Uhersku kolem 90 automobilů a nutno dodat, že jejich provoz vyvolával vždy „sběh lidí a projevy neobvyklé zvědavosti“ (Ryba, s. 20).

---

### **Použitá literatura:**

Štemberk, Jan. *Automobilista v zajetí reality*. Praha: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.

Ryba, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, 2004. ISBN 80-86530-14-0.

---

<sup>2</sup> V letech 1867-1918 název pro Rakousko.