



Člověk se učí řídit a ovládat stroj

Automobil s vlastním pohonem byl bezpochyby snem všech pokrokových a přemýšlivých lidí tehdejší doby. Výhody s ním spojené zastiňovaly všechny možné negativní důsledky a lze chápat nadšení pro takový vynález. Ovládat a řídit takový stroj ovšem už nebylo tak jednoduché a posuneme-li se v čase zpět do dob rozšíření motorizmu, bylo nutné řidiče takových strojů odborně připravovat, přezkušovat a dnes bychom řekli i zdokonalovat.

První známá autoškola na našem území byla instituce Václava Klementa v Mladé Boleslavi. Zdánlivě v těchto průkopnických dobách šlo pouze o naučení se dovednostem, potřebným k ovládnutí vozidla. Zcela jistě ano, ale nezapomínejme, že samotné ovládnutí nebylo zdaleka tak jednoduché a bezproblémové jako dnes. Jen malý příklad – do vynálezu diferenciálu nebylo nijak snadné vést vozidlo ani v mírných zatáčkách. Kromě toho tehdejší vozidla trpěla velkou poruchovostí, bylo tedy třeba znát alespoň nejzákladnější konstrukční celky, princip jejich práce a možnosti opravy. Instruktoři budoucích řidičů tedy museli být vybaveni nejen odbornými znalostmi a schopnostmi je předat, ale i velkou trpělivostí.

Uvedení silostroje do pohybu, umění vést ho po dopravní cestě, zvyšovat nebo snižovat rychlost pomocí ovládacích nástrojů nebo užít výstražného znamení patřilo k základní výbavě budoucího řidiče - ostatně stejně, jako dnes. Popsané dovednosti vyžadovaly určité rozumové schopnosti, dobrý zdravotní stav, koordinaci pohybů. Ale už tehdy nesměl řidič chybět pocit zodpovědnosti, smysl pro ohleduplnost a předvídání možných konfliktních situací. Je zřejmé, že ne každý adept řídicího umění všem nárokům vyhovoval. Není ani jisté, zda všichni instruktoři nebo učitelé tehdejších autoškol splňovali základní pedagogické a psychologické požadavky pro takovou činnost; domnívat se lze, že spíše ne. Upřít jim patrně nelze vysoce odborné technické znalosti a vybavení, bez kterého by nejspíše neobstáli.

Z příspěvku *Historie pravidel silničního provozu a autoškolství u nás*, který nám poskytl pan Miroslav Beňo:

Pravěk dopravy a pravidel provozu aneb století páry

Pravidla, jak se chovat v provozu na silnicích, mají, ostatně jako všechno, taky svou historii. A ta má velmi zajímavý vývoj, a hlavně v začátcích přinesla i řadu perliček, které dnes vypadají jako z jiného světa. Všechny tehdejší předpisy ale logicky odpovídaly době, v níž byly vydány. Přitom jde vlastně o dobu, z hlediska historie lidstva, nedávnou. Z pohledu automobilové dopravy jde ale o její pravěk.

Řada z těch dávných pravidel, jak sami zjistíte, ale vlastně přeneseně platí dosud, jen se mírně obměnily výrazy a přizpůsobila se době. Všechno už totiž, a to před více než sto lety, naši předkové vymysleli. Pokud nevěříte, tak vás o tom přesvědčím ukázkami z tehdejších předpisů, které můžete porovnat s dnešní dobou.

Nutnost stanovit nějaká pravidla pro „pohyb“ na silnicích nastala až v souvislosti s větším rozvojem průmyslové výroby na začátku devatenáctého století. Po silnicích se totiž tehdy začalo přepravovat více zboží a surovin, a hlavně mezi velkými městy se pohybovalo hodně povozů a nově už i parovozy. První pravidla tak byla stanovena už v roce 1831 v kolébce průmyslu – v Anglii. Londýnský parlament tehdy stanovil nejvyšší povolenou rychlost parovozů na 10 mil/hod. (16 km/h.). V roce 1861 byl vydán „Zákon o samohybech“, kterým byla určena jejich nejvyšší rychlost ve městech na 5 mil/hod. Jak ale bylo tehdy kontrolováno dodržování tohoto nařízení, tedy zda nedošlo k překročení povolené rychlosti, je trochu záhadou...

V roce 1865 byl v Anglii schválen známý „praporkový“ zákon, kterým bylo nařízeno, že před parovozem musí jít člověk s červeným praporkem a upozorňovat ostatní na projíždějící parní vůz. Přitom ten nesměl jet podle tohoto nařízení ve městě rychleji než 2 míle/hod. (3,2 km/h.)! Tedy rychlostí pomalejší chůze. To platilo až do roku 1878, kdy byl zrušen červený praporek, ale doprovod člověka před parovozem byl povinný do roku 1896, kdy byla rychlost zvýšena na „neuvěřitelných“ 16 mil/hod. To už začaly cesty brázdit první automobily. V roce 1903 pak byly v Anglii, jako vůbec v první zemi, zavedeny dopravní značky. Neúměrně totiž začal narůstat, a to hlavně ve městech, provoz. A ten bylo třeba začít regulovat a usměrnit.

V zemích Rakouska-Uherska nastal větší rozvoj dopravy až v druhé polovině 19. století. V tu dobu bylo zboží po silnicích v drtivé většině přepravováno v povozech tažených koňmi. Formani tehdy křížovali doslova celou tehdejší monarchii. Z naší oblasti se vozily, a to až do Vídně a Budapešti, hlavně sklářské výrobky z hutí ve Svaté Sidonii a Svatém Štěpánu a podobně se rozvážely i výrobky od soukeníků z Valašských Klobouk. Formanskou živnost a provozování „dálkové přepravy“ pak ohrozilo až plné zprovoznění železniční dráhy Brno – Trenčianská Teplá v roce 1888.

V rámci Rakouska-Uherska si jednotlivé části monarchie vydávaly svoje vlastní „dopravní“ předpisy, které vycházely v zemských zákonících. Království České tak v roce 1866 vydalo

„Řád policie silniční“ platný pro Čechy, v roce 1875 markrabství Moravské a v roce 1878 vojvodství Slezské pro své veřejné neerární silnice. V uvedených nařízeních se objevily první předpisy pro naše země o chování těch, kteří se pohybovali na tehdejších císařských silnicích.

Nařizovalo se například: **„Jezdit na levé straně dráhy vozové a vpravo předjíždět“**.

A nezapomnělo se ani na výjimky: **„Vozům, v kterýchž jedou členové nejvyššího dvora, musí vyhnouti každý povoz, i byt' by opustiti musel levou stranu dráhy“**. Nepřipomíná vám to dnešní modrý maják, a to nejen na vládních vozech?

Dále: **„Co nejpřísněji zakázáno jest kočím při jízdě spátí na vozích.“** Tedy něco jako dnešní „Řidič je povinen sledovat situaci v provozu a plně se věnovat řízení vozidla“. **„Práskání v uzavřených osadách jest nadobro a venku na silnici zakázáno.“** Samozřejmě myšleno bičem. A chudáci koně, kteří museli čekat na svého pána, který se šel občerstvit... **„Krmítí na silnici před hospodami, přičemž se silnice sůžuje a znečišťuje, jest zapovězeno!“** Omezena byla i rychlost: **„Rychlost jízdy nesmí býti v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu.“** Pokud vám to připadá úsměvné, kolik že to je, ta rychlost koně v „čerstvém“ klusu, tak vás musím upozornit, že v původním návrhu změny zákona o silničním provozu, který měl platit od 1.1.2016, byla dána možnost předjet cyklistu i přes plnou čáru, pokud pojede (zde je přesná citace původní novely zákona) **„rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze“**! Mělo se totiž v tomto případě jednat o objíždění, a ne předjíždění. A objíždět se přes plnou čáru může. Z posledního návrhu změny zákona o silničním provozu to však bylo (až na poslední chvíli!) vyřazeno. Důvod je jasný. Každý by se totiž ptal: „Kolik že to je, ta rychlost chůze?“ A co teprve výmluvy řidičů, že oni dokážou jít např. i rychlostí 30 km/h.!

A už tehdy, před více než sto lety, se v jednom z těchto předpisů objevilo ustanovení, které by i dnes s určitostí dokázalo vyřešit problém s dopravními přestupky. A nebylo by třeba ani policie...

Byla totiž **komukoliv** dána možnost oznámit přestupek v „dopravě“ a tyto osoby pak: **„...mají právo žádati, aby z vybraných pokut peněžných za výlohy a maření času s tím spojené jim byla dána náhrada, která nanejvýš obnášeti může polovici pokuty.“**

Takže v důsledku až polovina z vybrané pokuty tomu, kdo na takový přestupek upozornil! Možná by to byl dobrý námět, jak snížit nezaměstnanost. Při patřičné aktivitě dané osoby by šlo určitě o poměrně lukrativní výdělek! Dosad'te si ale sami název podobné „živnosti“...☺

Pro upřesnění - pokuty se v té době odváděly do **„...pokladnice chudých v té obci, v které byl trestní nález vynešen“**.