

Silostroje

O nařízení č. 156/1905 Ř. z. jsme se již zmiňovali. Několik autentických ukázek z textu této normy dokazuje, že ač velmi zjednodušená a dobovým jazykem psaná ustanovení více či méně korespondují s těmi dnešními:

„ ...co v tomto nařízení jest ustanoveno, vztahuje se k takovým jízdým silostrojům po veřejných cestách jezdícím, které se nepohybují na kolejnicích...

... každý jízdý silostroj musí se dáti přiměřeně řídit a jeho řídicí přístroj musí být tak upraven, aby bezpečná činnost přístroje byla zabezpečena za všech okolností...

... každé jízdé vozidlo musí míti taková zařízení, aby byly zamezeny nesmírný hřmot, obtěžující kouření, vypouštění páry a plynu, pak vypadávání žhavých kousků topiva nebo zbytků...

... ze samostatného řízení jízdých strojů jsou vyloučeny takové osoby, kterým není aspoň 18 let...

... jízdé stroje musí být opatřeny poznávacími značkami od úřadu ustanovenými...

... jízdá rychlost budiž zvolena za všech okolností tak, aby byl řidič pánem své rychlosti...

... rychlost v uzavřených místech nesmí být nikdy větší než 15 km za hodinu. Mimo uzavřené osady jízdá rychlost nesmí býti stupňována přes 45 km za hodinu...

... nikdy rychleji než 6 km za hodinu nesmí býti jezděno, když mlhavé počasí zamezuje rozhled do dálky...

... řidič nesmí opustiti vozidlo dříve, než zarazil stroj, utáhl brzdu a se postaral, aby vozidlo nemohlo býti uvedeno v pohyb osobami nepovolanými... “ (Ryba, s. 21)

Z uvedených citací je zřejmé, že usměrňování automobilového provozu v roce 1905 bylo sice mnohem jednodušší, nicméně dbalo na bezpečnost provozu a administrativní pořádek již tehdy. Registrace silničních motorových vozidel se uplatňovala od samého začátku. Už v počátečním období se zapisovaly do „rejstříku“ údaje o vozidle a jeho provozovateli, včetně jejich změn.

Již na počátku dvacátého století bylo zřejmé, že úpravu silničního provozu bude nezbytně nutné sjednotit na mezinárodní úrovni. Dne 11. října 1909 byla v Paříži přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily, jejíž smluvní stranou bylo i tehdejší Rakousko-Uhersko a proto úmluva platila i na českých územích.

Pařížská smlouva obsahovala základní zásady pro řidiče motorových vozidel i pro samotná vozidla. Určovala například jakési bezpečnostní opatření:

„Zařízení automobilu musí býti spolehlivé a musí býti provedeno tak, aby zamezilo, pokud jest možno, každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, nesmí plašit svým hlukem zvířata jízdá nebo

tažná, nesmí způsobovat žádné jiné nebezpečí pro silniční vozbu a obtěžovati dýmem nebo parou příliš mimojdoucí“.

I na řidiče automobilu je ve smlouvě pamatováno:

*„Řidič automobilu musí mítí vlastnosti, které skýtají dostatečnou záruku pro veřejnou bezpečnost“.*¹

Smlouva zavedla i první dopravní značky, které nazývala „výstražnými tabulkami“. Smluvní státy zavazovala užitím výstražných tabulek dle jednotného vzoru, který byl přílohou k této smlouvě.

Defekty a opravy

Do určité míry náročným byl i vlastní provoz motorových vozidel, ten vyžadoval zkušeného a zručného řidiče, kterým se obvykle stával vyučený strojní zámečník nebo nadšenec, jenž si musel získat všechny potřebné dovednosti. Řidič musel být schopen odstranit běžné závady, které byly běžnou součástí každého dne. Časté byly zvláště defekty, způsobené jízdou po špatných silnicích. V odborném tisku se objevovaly návody a nápady, jak některé defekty odstraňovat (Štemberk, s. 77):

„Co udělá řidič, má-li zničený chladič, ale motor je jinak v pořádku? Řidič si obstará velkou konev na mléko, naplní ji vodou a postaví ji na pravé stupátko, kde ji pevně připevní drátem. Pak použije dvou kusů zahradní stříkací hadice, jeden kus upevní na přívod motoru a vloží jej do konve, druhý upevní na vývodní troubu a vede rovněž do konve. A s tímto provisorním chladičem může klidně automobil bez nehody dokončiti předsevzatou cestu“ (Kuba, s. 178).

Války nepřejí ani múzám, ani rozvíjejícímu se automobilizmu

Rozvoj silniční dopravy byl násilně přerušen roku 1914 vypuknutím první světové války. Důsledky světové války se projevily i po jejím skončení a v roce 1919 vyvolaly nutnost omezení v užívání vozidel. Jízda soukromými osobními automobily pro přepravu osob byla po určité období úplně zakázána.

Pouze lékaři směli svá osobní vozidla použít, ale výhradně jen při výkonu povolání. Tento zákaz, vydaný Nařízením Československé vlády č. 258/1919 Sb., platil od 22. května 1919 do 10. března 1921. V souvislosti s novým státním zřízením nastalo mnoho změn v celé společnosti, včetně dalšího rozvoje motorizmu a jeho právního rámce.

¹ Svátek, Z. Z historie pravidel silničního provozu. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP, duben 2003.

Použitá literatura:

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

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