



## Šlechtic sám sobě chauffeuem

Dne 2. května 1914 si Karel V. ze Schwarzenbergu převzal dokončený čtyřlitrový čtyřválec Benz 16/40 HP a o tři dny později na něm osobně pod dohledem c. k. zkušební komisaře Theodora Skuliny vykonal jízdní zkoušku, na jejímž základě obdržel vůdčí list a úřední povolení k řízení osobních automobilních vozů s benzínovým motorem. Orlický kníže si řízení automobilu okamžitě zamiloval. Měl samozřejmě svého šoféra, který zajišťoval údržbu vozu a vozil ostatní členy rodiny, ale kdykoliv to bylo možné, ujal se volantu sám. Osud mu však nedopřál vlastní automobil dlouho užívat.<sup>1</sup>

Podle pravidel silničního provozu dle ministerského nařízení ze dne 27. září 1905, jednotných pro celou monarchii, měl zájemce o řízení vozu povinnost úspěšně vykonat řidičskou zkoušku před úředními zkušebními komisaři.<sup>2</sup> V Českém království byly zřízeny dvě komise, jedna v Praze a druhá v Liberci. Jmenování byli dva zkušební komisaři: c. k. vrchní inženýr Theodor Skulina v Praze a c. k. inženýr Jindřich Luksch v Liberci, a čtyři náhradníci: v Praze stavební adjunkt Adolf Koláček a adjunkt při Elektrotechnickém ústavu Ludvík Šimek, v Liberci baron Theodor von Liebieg a Oskar Klinger.<sup>3</sup>

Po absolvování zkoušky byla řidičům okresním hejtmanstvím vydána jízdní licence (řidičský průkaz). Řidičská zkouška se skládala z technické části - znalost strojního zařízení vozidel - a z praktické prověrky řízení. Již tehdy se vydávaly zvlášť licence pro automobily a zvlášť pro motocykly, navíc pro sajdkáry musela být skládána speciální zkouška. Kdokoli se chtěl účastnit silničního provozu jako řidič, byť jen třeba malého motocyklu nebo auta, musel být bez rozdílu původu patřičně vyškolen. Na základě úspěšně složené zkoušky pak

obdržel řidičské oprávnění či průkaz. Vůdčí list mohl získat pouze žadatel, který dosáhl 18 let věku, neměl tělesnou vadu, náklonnost k pití a nedopustil se trestných činů proti bezpečnosti těla nebo majetku. Žadatel musel institutu zkušební komisaře uvést, pro který druh motorových vozidel chce zkoušku skládat. Ta znamenala přezkoušení znalostí zákonných a policejních předpisů, znalostí strojních zařízení vozidla, které bylo žadatelem předem označeno. Je logické, že žadatel nemusel prokazovat hluboké znalosti pravidel, protože v té době jich bylo pouze minimum. Praktická způsobilost k řízení motorového vozidla se prokazovala zkušební jízdou ve vozidle, jež si sám žadatel musel opatřit. O výsledku bylo vydáno vysvědčení za určitou „zkušební taxu“. Na jeho základě vydal okresní úřad v místě bydliště nebo státní policejní úřad, byl-li v místě bydliště zřízen, vůdčí list opatřený fotografií, přičemž kapesní pouzdro si musel novopečený řidič obstarat sám. Úřad pak do kapesního pouzdra upevnil fotografii a vlepil nebo přišil jízdní licenci.<sup>4</sup> Pokud by se majitel vůdčího listu dopustil činů, jež neodpovídaly způsobilosti řidiče, byl varován politickým nebo státním policejním úřadem. Když byla výstraha bezvýsledná, mohly úřady na dobu určitou či trvale oprávnění odebrat. Zároveň se vyjadřovaly k tomu, zda může být zkouška znovu složena.<sup>5</sup>

Řízení automobilu, zvláště větších vozů, bylo zejména v počátcích fyzicky náročnou záležitostí a ani v pozdějších letech nešlo zrovna o činnost, kterou by člověk chtěl vykonávat celý den. I u takového zanáčeného automobilisty, jakým byl hrabě Géza Andrassy, který podle vzpomínek málokdy za volant pouštěl někoho jiného, se jeho rodina bez šoféra neobešla. V potaz musíme vzít časté poruchy vozů na cestě

a) Řidičské oprávnění hraběte Johanna Friedricha Herbersteina z května 1914, prodloužené v Praze v srpnu 1938.

b) Hrabě Géza Andrassy jako řidič svého Mercedesu 35 PS před zámkem Betliar kolem roku 1901.

c) Bratři Ludwig a Max Hohenlohe-Langenburgové a jejich sestra Marie v luxusním phaetonu Hispano-Suiza.



## Střety se zákonem – od šlechtických privilegií po republikánskou šikanu?

První zákonnou normou platnou pro území Čech, která upravovala silniční pravidla o provozu automobilů a motocyklů (dobově souhrnně označovaných jako silostroje) pocházela z roku 1900. Jejich vydání si vynutil jak rostoucí počet motorových vozidel, hlavně ve velkých a průmyslových městech, tak i nutnost sladit provoz různých dobových dopravních prostředků – automobilů, motocyklů, povozů a kočárů, omnibusů, tramvají, parních automobilů ap. Nová pravidla stanovila podmínky pro povolování provozu motorových vozidel na veřejných komunikacích, zakotvila jejich nezbytné technické parametry i zásady vlastního provozu a řízení. Podstatnou část zemských pravidel z roku 1900 tvořil oddíl, v němž byla poprvé definována motorová vozidla po technické stránce a stanovena kritéria, která musela vozidla splňovat (motor, brzdy, karoserie, osvětlení, řízení atd.), aby byl zajištěn jejich bezpečný provoz po veřejných komunikacích. Mechanismus dokladování technické způsobilosti (certifikát – dnes technické osvědčení) jsme si již představili v kapitole Šlechtic sám sobě *chauffeurem*.

Řidiče v samotných počátcích automobilismu nelimitovaly dopravní značky, existující značení se omezovalo jen na přikazování rychlosti, která byla stanovena úměrně k rychlosti ostatních silničních účastníků, jimiž byly povozy a kočáry tažené zvířaty. Proto se ve městech smělo v hustém provozu jezdit jen 6 km v hodině, což je rychlost jdoucího koně, při menším provozu 15 km v hodině, tedy rychlost koně v klusu. Mimo město se smělo jezdit 45 km za hodinu. Nízká rychlost byla dána také stavem silnic, z velké většiny nedlážděných a velmi prašných. Přednost v jízdě při projíždění křižovatek nebyla stanovena vůbec. Automobilisté měli pouze upřednostňovat naložené potahy, poštovní a hasičské vozy

a armádu. Ve městech se jezdilo většinou vlevo, na ostatních místech s malým provozem to bylo jedno.

Rozpadem Rakousko-Uherska a vznikem nástupnických států přibýly při individuálních automobilových cestách administrativní formality, které byly spojeny i s překročením státních hranic automobilem. To pro kosmopolitní šlechtu s rozsáhlými kontakty a způsobem života spojeným do značné míry s cestováním znamenalo nemalé obtíže. Nejen šlechtic, ale každý cestovatel si rozhodnutím vydat se na cestu automobilem připravil celou řadu obtíží, které musel před odjezdem překonat. Nutno přiznat, že komplikace při výjezdu přes hranice monarchie měl majitel vozu již za Rakousko-Uherska. Předpokladem pro jízdu do zahraničí byl již tehdy mezinárodní jízdní výkaz, jenž byl vydáván k tomu oprávněným orgánem, v případě Českých zemí to byl z pověření rakouského ministerstva vnitra *Český klub automobilistů*.

Automobil představoval velmi drahou věc, která ve většině států podléhala clo. Při přejezdu hranic se muselo za automobil zaplatit clo a při výjezdu byla tato suma opět vrácena. Jednalo se o relativně vysoké částky, které byly obvykle vyžadovány v hotovosti, proto představoval přejezd hranic složitou operaci. Situaci můžeme ilustrovat na příkladu Předlitavska (Rakouska). Přijíždějící automobilista byl u rakouského celního úřadu povinen složit v hotovosti obnos cla ve výši 120 K na 100 kg hmotnosti vozidla, načež obdržel stvrzenku a registrační číslo s červeným písmenem „Z“, kterým musel přikrýt své dosavadní číslo. Po této proceduře mohl pokračovat v jízdě. Při výjezdu obdržel obnos složený na clo zpět a vrátil tzv. zahraniční číslo.

Díky vzájemné dohodě mezi jednotlivými evropskými autokluby (na základě Mezinárodní automobilové úmluvy o jízdě automobily z roku 1909) se tento problém vyřešil vydáváním tzv. triptyků, čímž na sebe autoklu-

a, d) Nehoda Tatra 77 A Adolfa Dubského z Třebomyslic, podle informace z reversu fotografie pravděpodobně z roku 1935.

b, c) Nehoda automobilu Daimler z 28. ledna 1934, jak byla zachycena na fotografiích v albu telčských Podstatzky-Lichtensteinů.

e) Nehoda, která se udála Podstatzky-Lichtensteinům v lednu 1934 na Slovensku.