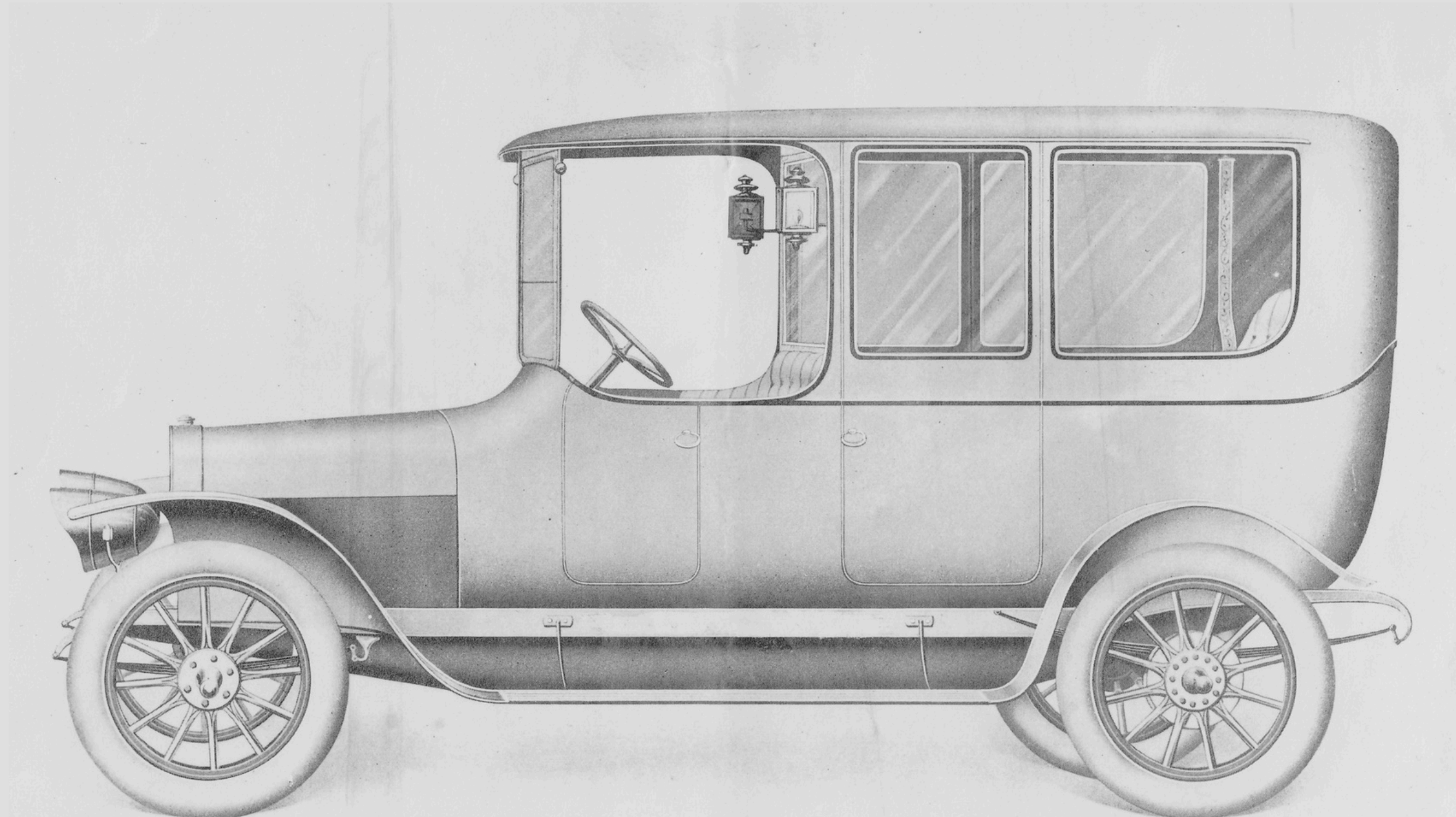


AUTOMOBILISMUS VE FONDECH ZEMSKÉHO ARCHIVU V OPAVĚ



DLOUHODOBÁ VÝSTAVKA PŘED BADATELNOU ZA V OPAVĚ 2023/2025

Ve fondech Zemského archivu i v naší archivní knihovně je možné najít množství materiálů, které dokumentují rozvoj automobilismu jak ve Slezsku, tak v celostátním měřítku. Kromě tištěných a úředních podkladů jsou zde velmi početně zastoupeny zajímavé obrazové materiály dokumentující pestrou nabídku výrobců vozidel i jejich prodejců. Úřední agenda je spojena převážně s evidencí vozidel, ale nachází se mezi ní i mnoho pozoruhodných dokladů k regulaci dopravy či dopravním přestupkům.

Výběr exponátů jsme omezili pouze na některé oblasti tohoto širokého tématu. Kromě postihnutí počátků evidence motorových vozidel a také spolkových aktivit automobilistů jsme se zaměřili na zajímavosti z obrazové dokumentace v bohatých fondech výrobců vozidel.

Značné množství fotografií a negativů z archivních fondů je v současnosti pro badatele k dispozici v digitálním archivu Zemského archivu v Opavě.

Autoři:

Irena Moravcová

Zdeněk Kravar

Fotografie:

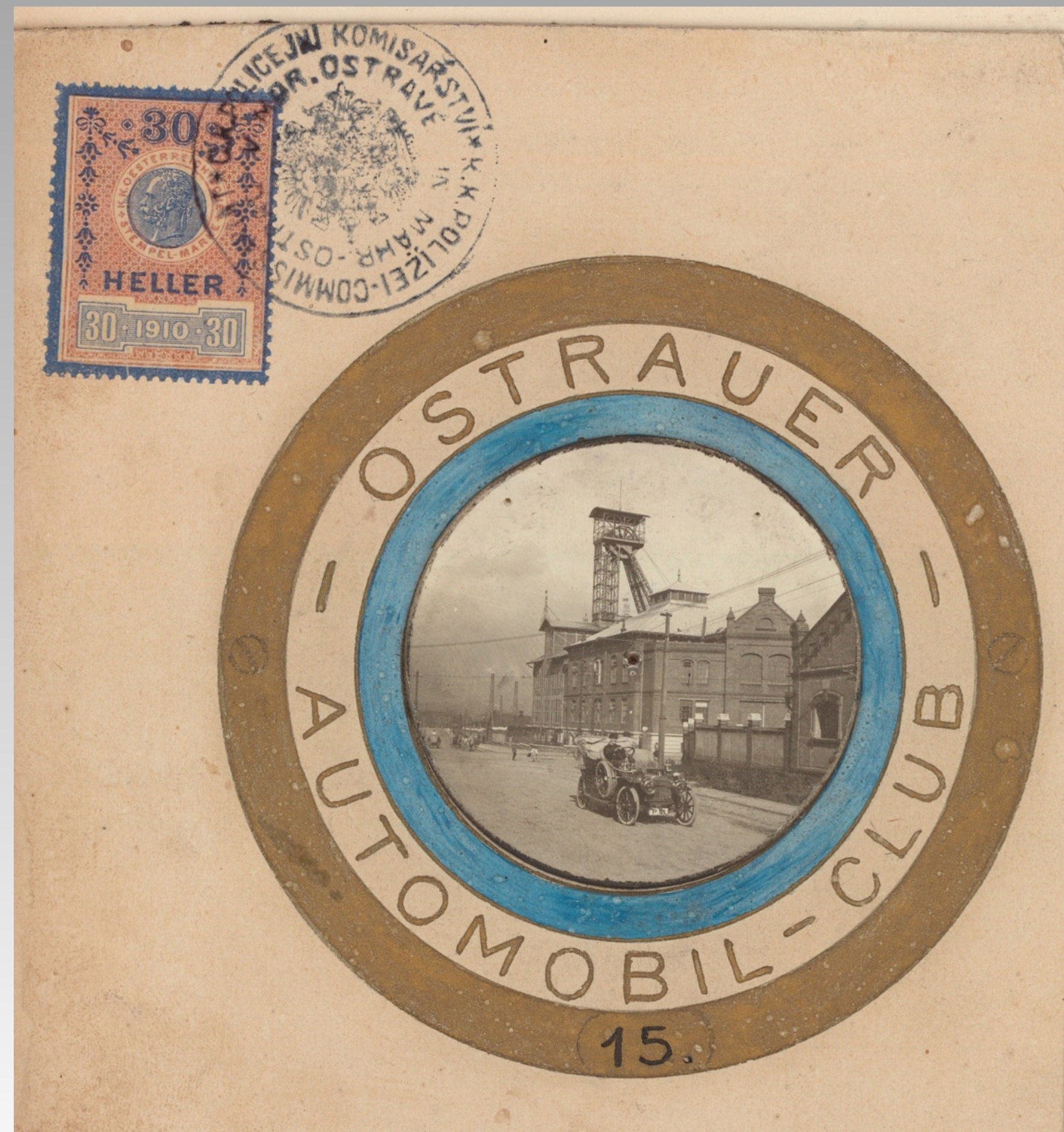
Kateřina Žemličková

Vůbec nejstarší automobilový klub, který funguje dodnes, vznikl v prosinci 1894 v Paříži. Dne 6. 2. 1898 byl ve Vídni založen Rakouský automobilový klub (Österreichischer Automobil-Club) jako zájmové sdružení automobilistů. Rozvoj automobilismu pak dokládají automobilové kluby, které začaly vznikat na počátku 20. století. Jako první byl v Čechách založen v Praze v březnu 1904 Český klub automobilistů, téhož roku vznikl i Český klub motocyklistů a oba se sloučily v roce 1909.

V roce 1905 byl v Liberci založen Nordböhmischer Automobil Club.

Moravsko-slezský automobilový klub (Mährisch-schlesischer Automobil Club) byl založen 18. 11. 1906 v Brně.

Mezi jedny z prvních motoristických klubů na našem území patřil také Ostravský automobilový klub, založený v roce 1910. Na obrázku je grafický návrh spolkového odznaku.



Fond: Policejní ředitelství Moravská Ostrava, sign.

446/2, karton 005

Kronland: Schlesien.

Übersichtstabelle

der den h. l. polit. Behörden I. Instanz und den Grenz Zollämtern
zugewiesenen Evidenznummern für Kraftfahrzeuge
nach dem neuesten Stande (1909).

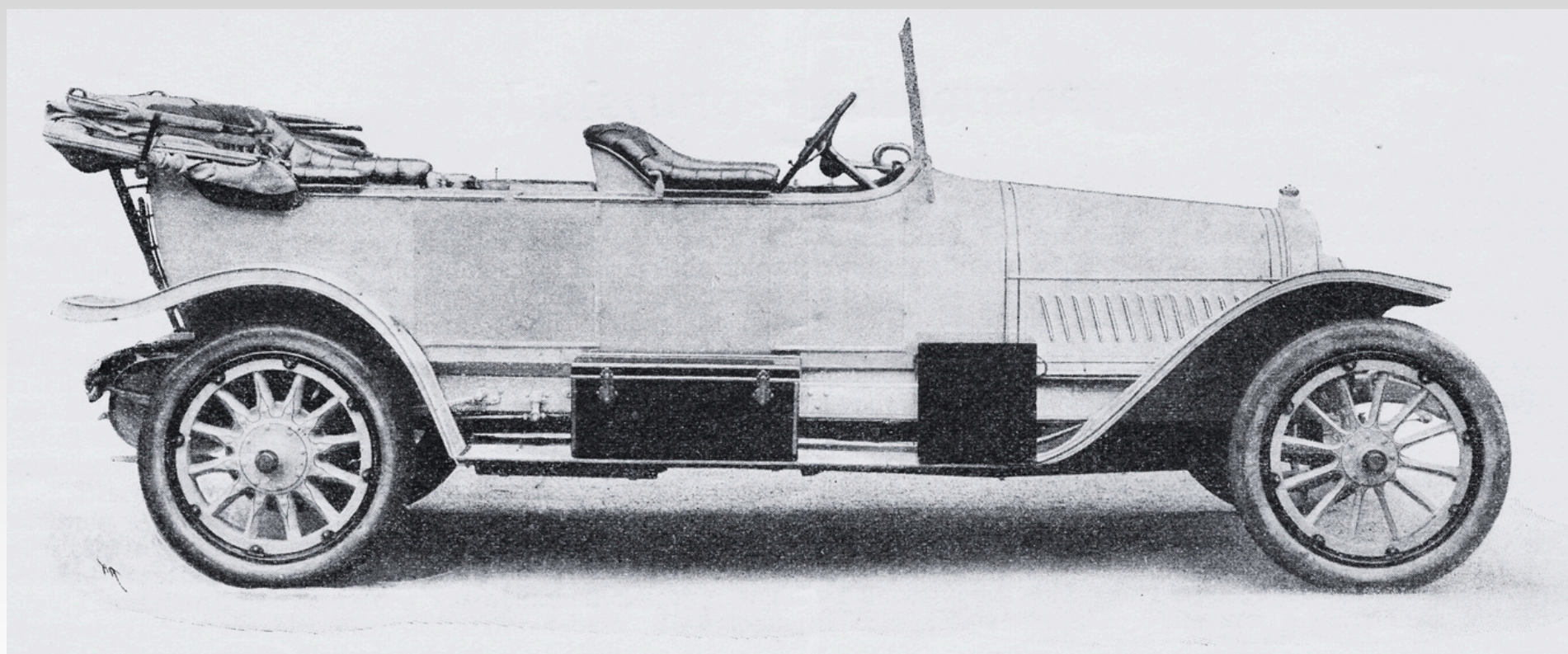
Post #	Name der Behörde	zugewiesene Evidenz- Nummern für		Anmerkung
		Automobile	Motorräder	
	a) Politische Behörden:			
1	Bürgermeisteramt Bielitz	1 — 49	1 — 49	} Erkennungs- Buchstabe: R
2	Bezirkshauptm. Bielitz	50 — 99	50 — 99	
3	" Teschen	100 — 149	100 — 149	
4	" Freistadt	150 — 199	150 — 199	
5	Magistrat Friedek	200 — 249	200 — 249	
6	Bezirkshauptm. Friedek	250 — 299	250 — 299	
7	Polizei-Kommissariat: Abt. Ostrau	300 — 349	300 — 349	
8	Bezirkshauptm. Wagstadt	350 — 399	350 — 399	
9	Bürgermeisteramt: Troppau	400 — 449	400 — 449	
10	Bezirkshauptm. Troppau	450 — 499	450 — 499	
11	" Jägerndorf	500 — 549	500 — 549	
12	" Freudenthal	550 — 599	550 — 599	
13	" Freiwalddau	600 — 649	600 — 649	

Rostoucí počet majitelů aut a motocyklů na počátku 20. století přiměl úřady k zavedení evidence vozů a jejich uživatelů. Podle ministerského nařízení ze dne 27. 9. 1905 měly být u úřadů I. instance vedeny registry držitelů motocyklů a automobilů. Vozidla ve Slezsku nesla jako zemské poznávací písmeno „R“ a číselné řady byly rozděleny podle okresů od východu směrem na západ. Pro okres Bílsko byla vyhrazena čísla 1–49 (pro město 50–99), pro Těšín 100–149 a dále postupně až po nejzápadnější okres Frývaldov (dnes Jeseník), jenž měl používat značky R 600 až R 649. Opava jako statutární město měla přiděleno rozmezí R 401 až R 449, venkovský okres Opava pak R 450 až R 499.

Podle zprávy Zemského statistického úřadu z léta roku 1907 bylo v Opavě registrováno pouhých sedm automobilů a 23 motocyklů, jejich počet však stále narůstal. V Rakouském Slezsku bylo v té době celkem 20 automobilů a 132 motocyklů.

Průkopníkem automobilismu v Opavě byl obchodník s automobily a majitel tiskárny August Strasilla (1846–1922).

Tento všestranně zaměřený podnikatel a sportovec stál v Opavě u počátků automobilismu, automobilového sportu i jiných sportovních odvětví. Strasillova tiskárna vydávala liberální noviny *Freie Schlesische Presse*, kromě toho se však Strasilla hodlal jako podnikatel věnovat i autům. Jeho firma „Autohaus Strasilla“ nejen auta prodávala, ale zabývala se i pronájmem garáží, prodejem benzínu a nabízela servis. Na obrázku jedna z reklam z opavského adresáře.



Die beste u. billigste Bezugsquelle für

Automobile

≡ Automobil-Zentrale: ≡
Aug. Strasilla, Troppau

Alleinvertretung für Mähren und
Schlesien der berühmten

Opel von Adam Opel, Rüsselsheim.
Darracq von A. Darracq, Paris.

Man verlange illustrierte Preisliste.
Auch jedes andere Fabrikat wird zu
:: billigsten Preisen geliefert. ::

Name des Besitzers des Kraft- fahrzeuges.	Sattlung des Kraftfahrzeuges [: Type und Nummer :]	Firma des Erzeugers.	Daten über die Genehmigung der Type.	Daten des Zeugnisses über die Befähigung des Lenkers.	Daten der bezüglich Geschäftsstücke.
1. August Strasilla Eigentümer	Nipel-Dammwagen 2 Zylind. 12 HP Nr 1287	Adolf Nipel Rüsselsheim a/M.	m. r. Kraftfahrzeug 20/4 1904 Z: XIII 5266 1904 Prüfungs Nr 91 vid. Polizei-Direktion Kien-Verkehrsamt Nr 16/2 1906 Z: 1066	Z: 5061 am 20. 20/4. 1904 Prüfungszeugnis Nr 1 Prüfung 10/4. 1906 Nr 5 für Kraftfahrzeuge mit Benzinmotor Z: 5897 am 07. 1906 Dr. Fritz Pendl Prüfungszeugnis Nr 7 Nr 18/5 1907 Z: 5868 am 07. 1906 Prüfung 10/4. 1906 Nr 8 für Kraftfahrzeuge mit Benzinmotor Z: 5489 Dr. Fritz Pendl Prüfung 10/4. 1906 Nr 7	Z: 2 2.195 am 05 Z: 3295 am 06 1. Eigentümer Nr 1

Později Strasillův automobil odkoupil ředitel opavské nemocnice Fritz Pendl (jak dokládá poznámka v pátém sloupci).

Úřední povolení k řízení motorových vozidel, tzv. jízdná licence (německy: Fahrlizenz), bylo uděleno žadateli po složení předepsané zkoušky před zkušebním komisařem. Na základě vydaného vysvědčení pak příslušný okresní úřad vystavil jízdnou licenci s fotografií řidiče.

August Strasilla byl držitelem prvního řidičského oprávnění v Opavě.

Zkoušku absolvoval 10. 4. 1906.

PROPAGAČNÍ JÍZDA V ČERVNU 1907



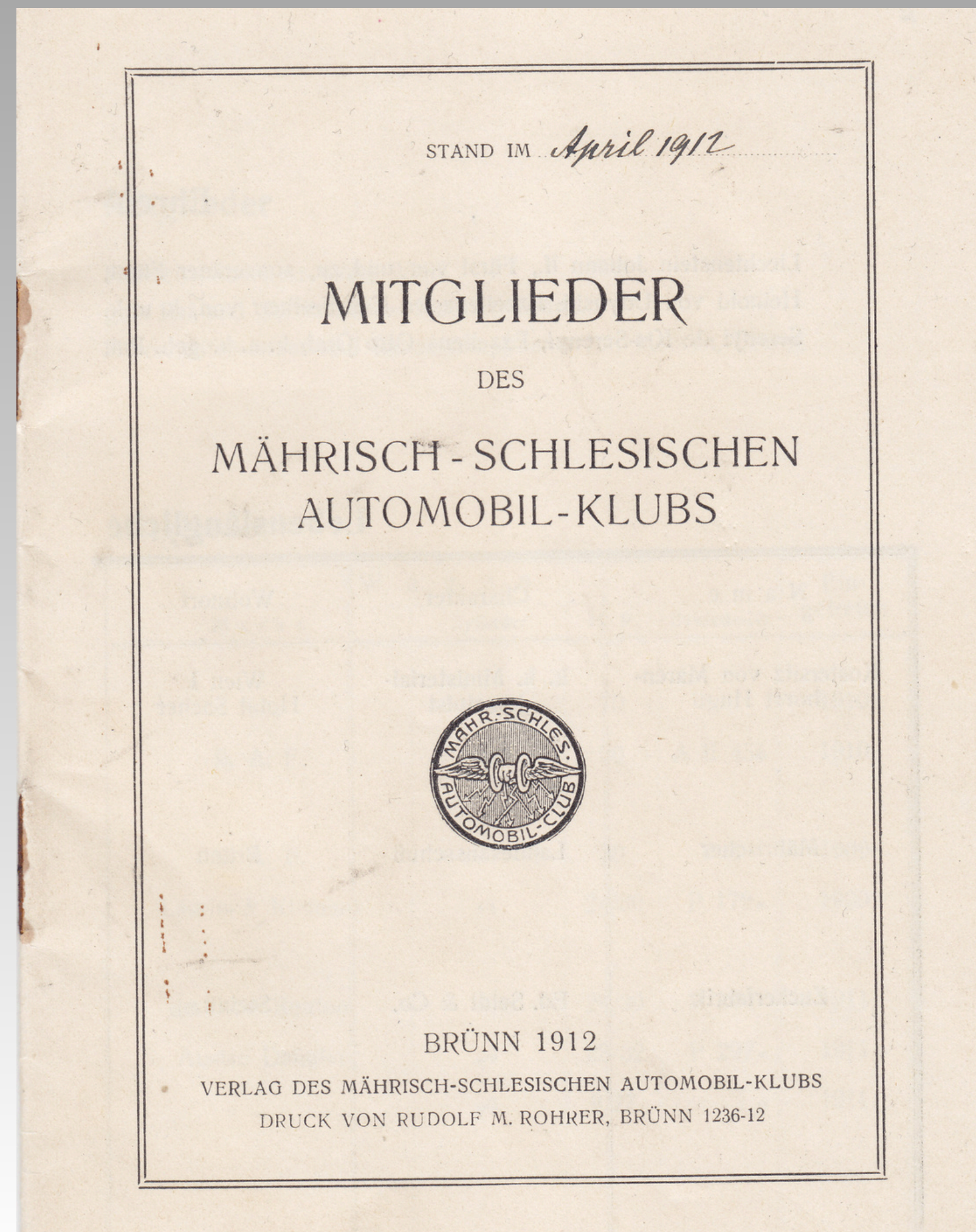
AZ Motorwelt – Sonderheft 1-2 1932, 25 Jahre Mährisch-Schlesischer Automobil-Club, s. 7.

Jedna z prvních propagačních jízd Moravsko-slezského automobilového klubu zamířila do slezského zemského hlavního města Opavy. Akce byla naplánována na tři dny a její start pořadatelé položili do Olomouce. První etapa měla před příjezdem do Opavy zastávku ve Slavkově, kam automobily dorazily 9. 6. mezi 12. a 14. hodinou odpoledne. Automobilisty zde čekalo milé překvapení: člen klubu, velkostatkář Heinrich Keil ve stodole zdejšího dvora nechal připravit občerstvení. Hosté se po náročné cestě mohli upravit a umýt a bavili se do 15 hodin, kdy nastal čas vyjet do Opavy. Ještě předtím zachytil fotograf celou skupinu před stodolou na hromadné fotografii. Na čestném místě uprostřed je na ní vidět prezident klubu Emanuel von Proskowetz.

Moravsko-slezský automobilový klub měl v lednu 1907, před první valnou hromadou, 55 řádných členů. Byl organizačně napojen na Rakouský automobilový klub. Slezsko mělo ve vedení klubu jednoho viceprezidenta, jímž byl zvolen hrabě Camillo Razumovský, majitel panství Dolní Životice.

Tato členská legitimace Moravsko-slezského automobilového klubu patřila Karlu Maximiliánovi VI. knížeti Lichnovskému. Obsahuje přehled členů klubu k roku 1912, kdy měl tři čestné členy (mezi nimi Jan II. kníže Lichtenštejna), tři doživotní, 110 řádných a 22 mimořádných.

Fond: Rodinný archiv a Ústřední správa Lichnovských, inv. č. 525.



Ordentliche

N a m e	Charakter	Wohnort
Klein v. Wiesenberg Alfred Freiherr	Großindustrieller	Drahanowitz
Langer Robert	Dampfsägewerk- besitzer	Zwittau
Larisch-Mönnich Exz. Graf Heinrich	k. u. k. Geh. Rat, Herrenhausmitglied, Herrschaftsbesitzer und Landeshaupt- mann von Schlesien	Schloß Solza Post Karwin
Lichnowsky Fürst Karl Max Lubomirsky Fürst Georg	Herrschaftsbesitzer	Grätz bei Troppau Wien I Hotel Sacher
" " "	"	"
" " "	"	"
Mader Viktor	Baumeister	Olmütz
Mager Dr. Wilhelm	Primarzt	Brünn, Großer Platz 26
Magnis Graf Anton	Herrschaftsbesitzer	Straßnitz
" " "	"	"
May Helene von		Wien I Parkring 20
" Julius "	Fabriksbesitzer	Ung.-Hradisch
" " "	"	"
Mayer-Ketschendorf Siegwart Freiherr von	Großindustrieller	Wien IV Schwindg. 2
Oberleithner Eduard Edler von	Fabrikant	Mähr.-Schönberg
"	"	"

Mitglieder

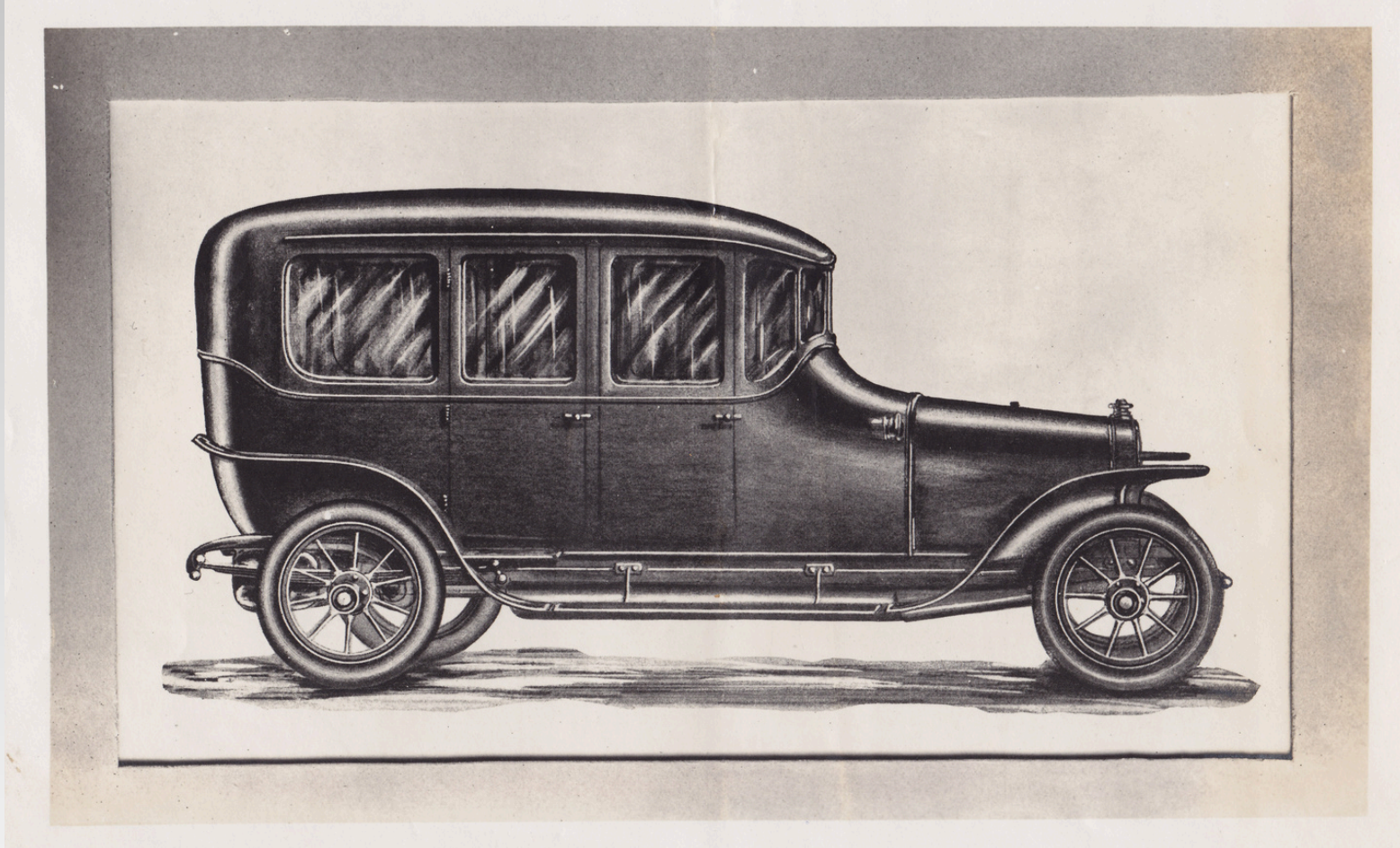
W a g e n				Ein- getreten
M a r k e	Zylinder	H. P.	Evidenz-Nr.	
				1908
Adler	4	25/30	P 657	1909
Mercedes	4	28/32	A 356	1908
Benz	4	18	RZ 274	1908
Mercedes	4	18/24		1909
"	4	45/50		1909
"	4	55/60		1909
Opel	4	24	P 109	1911
Austro Daimler	4	9/22	PI 27	1911
Richard Unic	4	16/24	IK 1786	1908
Benz	4	23/40		1908
				1907
de Dion Bouton	4	24/30	P 343	1907
Mercedes	4	55	P 344	1907
Fiat	4	40		1908
F. N.	4	16/18	P 619	1909
Opel-Darracq	4	32	P 792	1909

Zajímavostí je „spz“ majitele předloženého průkazu, knížete Karla Maxe Lichnovského, který měl sice jako bydliště uveden Hradec nad Moravicí, ale protože byl německým státním příslušníkem, měl jeho automobil značku „RZ 274“. V soupise jsou evidováni i někteří členové z Vídně nebo Uher.

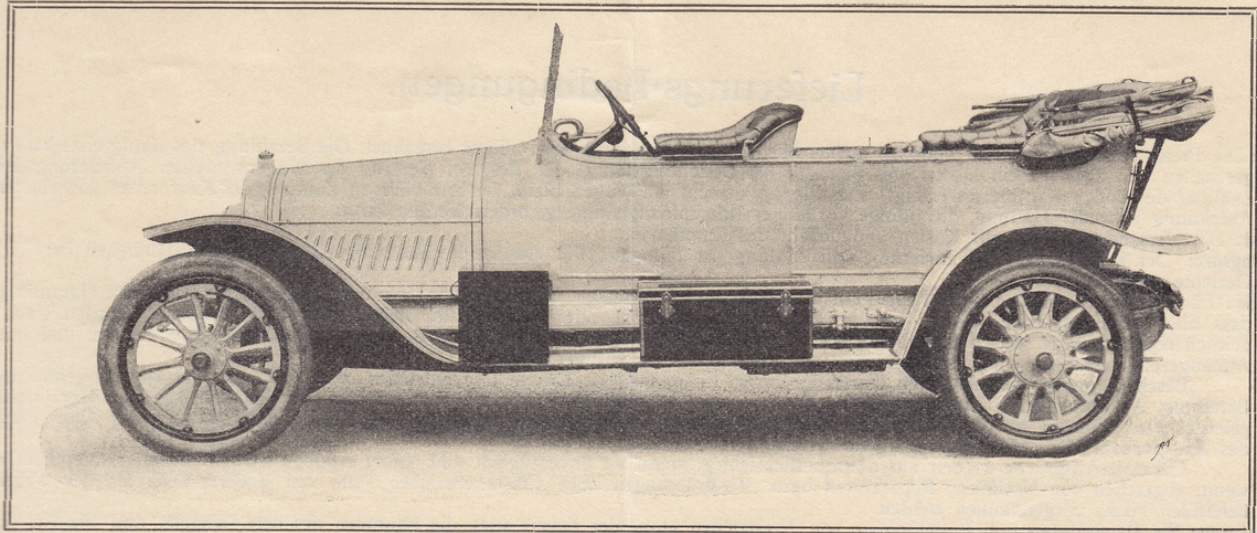
Objednávka vozu Opel u firmy Automobil-Zentrale August Strasilla roku 1905. Tento automobil přišel Karla Maximiliana VI. knížete Lichnovského na 11 000 marek.

Kníže Lichnovský řídil většinou sám, někdy však využíval též služeb svého řidiče, zvláště poté, co způsobil několik nehod zaviněných zejména rychlou jízdou.

Fond: Rodinný archiv a Ústřední správa Lichnovských, inv. č. 525.



Zřejmě propagační fotografie kresby blíže neurčeného vozu dochovaná v rámci agendy automobilů knížete Karla Maximiliana Lichnovského.



Bestellung

von (Name des Bestellers):.....**Sr. Durchlaucht FÜRST LICHNOWSKY,**
Wohnort: **G R Ä T Z**
auf **1** **Automobil** -Chassis **Opel** Typ **24/50 HP** **4** **Cylinder**

zu dem vereinbarten Preise von ~~11.000~~ **Mark 11.100.-**
Mark Elftausendeinhundert ab Fabrik Rüsselsheim

netto Kasse, exklusive Verpackung. (Letztere wird zum Selbstkostenpreise berechnet).
Zahlungsbedingungen: Die Bezahlung versteht sich 1/3 des Kaufpreises bei Bestellung und der Restbetrag vor Versand des Wagens.

Anzahlung:

Gewünschte Lieferzeit:

Form des Wagenkastens:

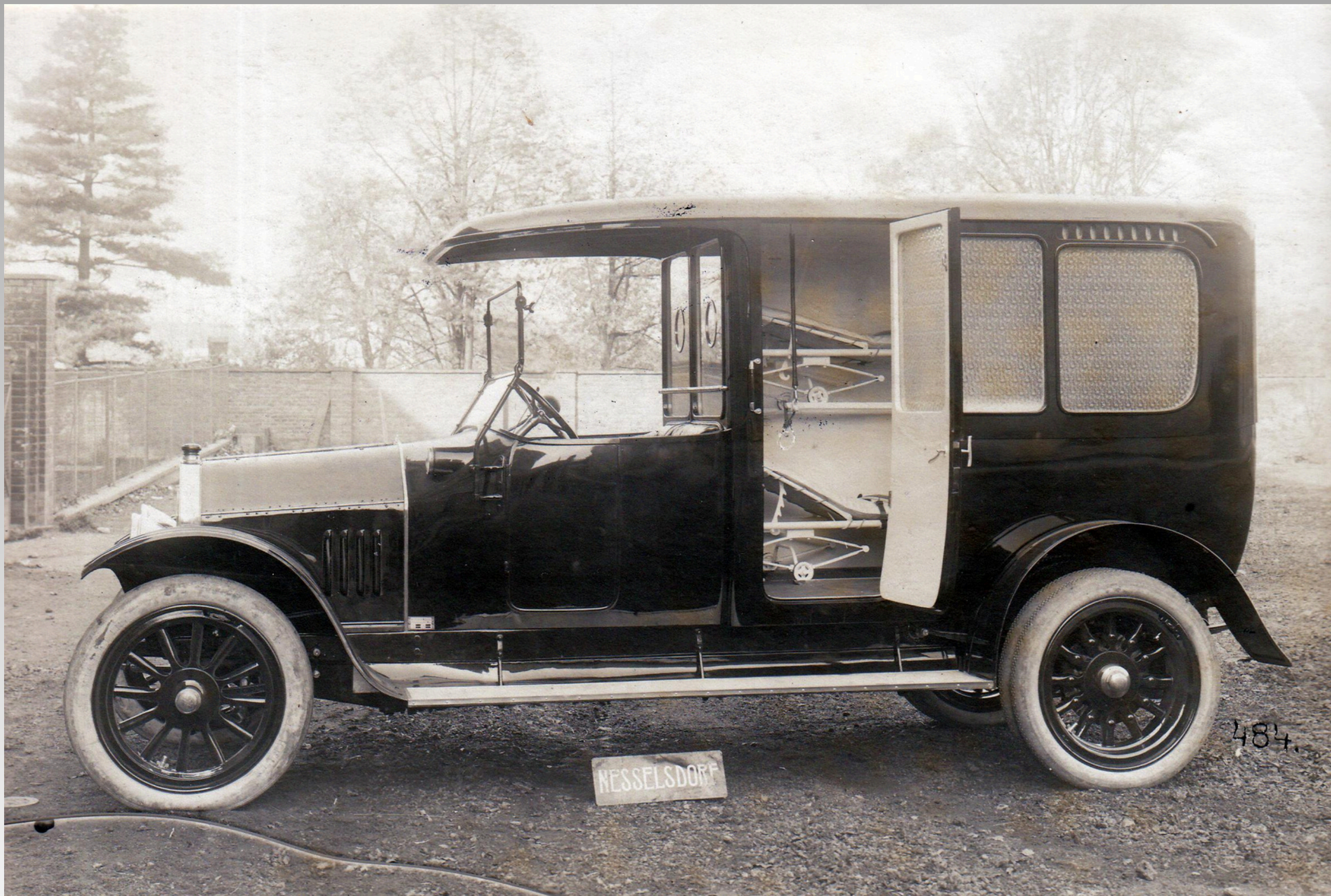
Lackierung: Polsterung:

Extra:



Kromě běžných osobních i nákladních vozidel nabízeli výrobci automobilů také různé užitkové vozy, a to v pestrých variantách. V meziválečné době byly oblíbené lehké vozy na bázi motocyklu pro přepravu menších nákladů. Mezi skleněnými negativy ve fondu Moravskoslezská vozovka a.s. Studénka je i tento tříkolový motorový vůz s vozíkem v podobě bedny z roku 1929.

Fond: Moravskoslezská vozovka Studénka, sbírka negativů, i. č. 202.



Rozvoj automobilismu se
na počátku 20. století
promítl také do
zkvalitnění lékařské péče.
Záchranné vozy byly
zprvu často vybaveny
elektromotory. Vyráběla
je také kopřivnická Tatra,
jak dokládají propagační
snímky, které měly
představit možnosti
využití záchranného
vozu.

Fond: Zemský pánský a dámský pomocný spolek Červeného kříže pro Slezsko, inv. č. 79, karton 9.



V Opavě byl první takový vůz uveden do provozu 8. 12. 1911 za účasti zemského prezidenta, který se zúčastnil i první zkušební jízdy ulicemi města.

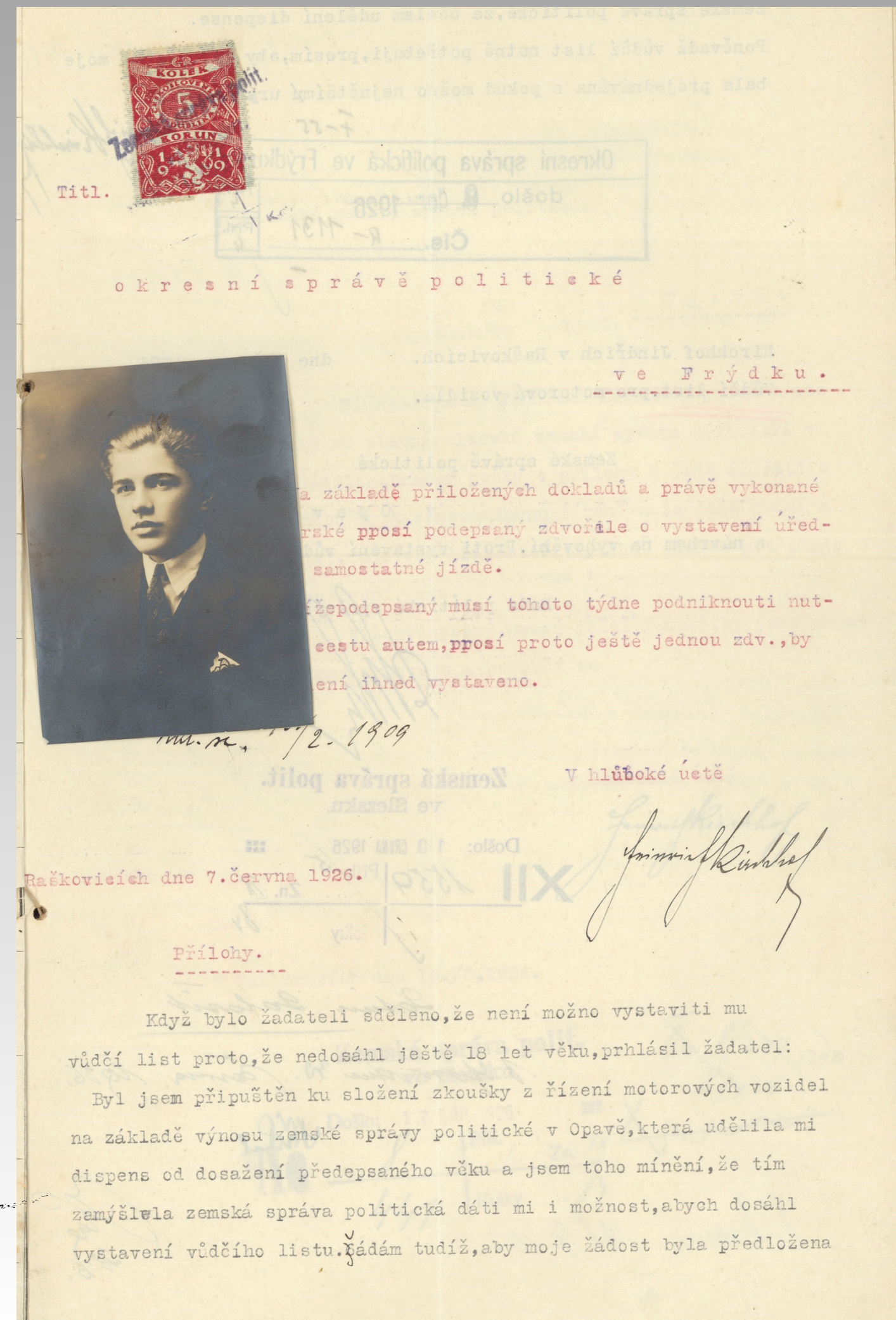
Fond: Zemský pánský a dámský pomocný spolek Červeného kříže pro Slezsko, inv. č. 79, karton 9.

Řidičské oprávnění mohl člověk získat po dovršení věku 18 let na základě složení předepsané zkoušky způsobilosti. Od dosažení předepsaného věku bylo však možné získat dispens. Příklad tehdy sedmnáctiletého Jindřicha Kirchhofa ovšem dokazuje, že celá věc nebyla tak jednoduchá: byl sice připuštěn ke zkoušce, avšak kvůli vydání „vůdčího listu“ musel podávat další žádost – která je unikátní tím, že se dochovala včetně fotografie mladého muže.

Když bylo žadateli sděleno, že není možno vystaviti mu vůdčí list proto, že nedosáhl ještě 18 let věku, prhlásil žadatel:

Byl jsem připuštěn ku složení zkoušky z řízení motorových vozidel na základě výnosu zemské správy politické v Opavě, která udělila mi dispens od dosažení předepsaného věku a jsem toho mínění, že tím zamýšlela zemská správa politická dáti mi i možnost, abych dosáhl vystavení vůdčího listu. Žádám tudíž, aby moje žádost byla předložena

Fond: Zemská vláda slezská, inv. č. 2182, sign. IX/84, kart. 4381.



Fond: Himmelbauer Karel, továrna na ceresin a rafinerie vosku, Moravská Ostrava,
inv. č. 25.

Čís. 36.899



VYSVĚDČENÍ ZPŮSOBILOSTI (OSOBNÍ AUTOMOBILY.)

Pan Rudolf Gabler - prokurista

narozen v Krnově - země Moravskoslezská

dne 24. ledna 1897, podrobil se ve smyslu § 23. nařízení

minist. vnitra ze dne 28. dubna 1910 (ř. z. č. 81), dne 25. července 1930

zkoušce z řízení motorových vozidel a byl na základě výsledku této zkoušky uznán

způsobilým ku samostatnému řízení automobilových
vozů osobních s motory výbušnými.

Při zkoušce použito bylo osobního automobilu 4 válcového o výkonu

30 HP značky "Whippeth"

Na svědectví toho vlastnoruční podpis zkušební komisaře, jakož i
otisk razítka.

V BRNĚ dne 26. července 1930



Zkušební komisař:

Rudolf Doherty

vrechní techn. komisař

Vysvědčení způsobilosti pro řízení osobních
automobilů vystavené v červenci 1930 panu Rudolfu
Gablerovi, prokuristovi krnovské firmy Gabler.
Zajímavostí je uvedení konkrétního vozu, který byl
použit k vykonání zkoušky.

Při zkoušce použito bylo osobního automobilu 4 válcového o výkonu

30 HP značky "Whippeth"

Na svědectví toho vlastnoruční podpis zkušební komisaře, jakož i
otisk razítka.

V BRNĚ dne 26. července 1930

Fond: Franz Gabler, továrna stuh, prýmků, lemovek a knorů,
Krnov, inv. č. 72, sign. 1-83, kart. 16.

2VRS. č. 4382

sign. XII-2

O p i s

Čís. b- 1600/3

L e g i t i m a c e

pro pana Josefa Wladaře, řeznického mistra
v Melči, kterému na základě § 29.
min. nařízení ze dne 27. září 1905, ř. z. č. 156, přiděluje
se pro jeho osobní auto "Tatra" 12 H.P.

se stanovíštěm v Melči

evidenční značka R- I-31

Evidenční značka budiž provedena černým
písmem v bílém poli dobře čitelnými písmenami. Při-
pojování ozdob na tuto není přípustné.
U automobilů buďtež evidenční značky umístě-
ny vpředu i vzadu buďto barvou na stěně vozu samé
anebo na tabulce zhotovené z trvanlivého materiálu
a pokud možno s hladkým povrchem, patřičně připev-
né na dobře viditelném místě.

Na zadní stěně buďtež tyto značky tak upevně-
ny, že nahoře stojí písmena a pod nimi ve vzdálenosti
přibližně 2 cm evidenční číslo. Výška zadních evid.
značek musí obnášeti nejméně 12 cm, jejich tloušťka
v hlavním rysu 2 cm. Na přední straně mohou býti evid.
značky připevněny v témže pořádku jako na straně zadní
anebo vodorovně vedle sebe. V posledním případě musí
obnášeti vzdálenost písmen od evidenčního čísla nejméně
8 cm. Přední evidenční značky musí býti nejméně 8 cm
vysoké a v hlavním rysu 1 cm silné.

Při motorových kolech musí býti evid. značky
připevněny na dobře viditelném místě, jejich výška
musí obnášeti nejméně 8 cm a v hlavním rysu musí býti
nejméně 1 cm silné.

Je-li k motorovému kolu přivěšen po straně
nebo vzadu vozík, pak budiž nejen motorové kolo, nýbrž
také zadní stěna tohoto vozíku opatřena evid. značkou.
Ohledně těchto evidenčních značek na vozíku platí
stejně předpisy jako pro značky, jež mají býti při
automobilech připevněny na zadní straně.

Okresní správa politická v Opavě,

dne 28. listopadu 1927.

Přednosta úřadu:
Dr. Fürst v. r.

Zemské správě politické

v

Opavě

se předkládá.

Přednosta úřadu:

Přidělení evidenční značky R-I-31 pro osobní automobil
Tatra řeznického mistra Josefa Wladaře z Melče. Zajímavostí
je detailní popis, jak má evidenční značka vypadat a kde má
být umístěna. Z toho vyplývá, že si majitel vozu musel zajistit
povinnou značku vlastními silami a na vlastní náklady.

Evidenční značka budiž provedena černým
písmem v bílém poli dobře čitelnými písmenami. Při-
pojování ozdob na tuto není přípustné.

U automobilů buďtež evidenční značky umístě-
ny vpředu i vzadu buďto barvou na stěně vozu samé
anebo na tabulce zhotovené z trvanlivého materiálu
a pokud možno s hladkým povrchem, patřičně připev-
né na dobře viditelném místě.

Na zadní stěně buďtež tyto značky tak upevně-
ny, že nahoře stojí písmena a pod nimi ve vzdálenosti
přibližně 2 cm evidenční číslo. Výška zadních evid.
značek musí obnášeti nejméně 12 cm, jejich tloušťka
v hlavním rysu 2 cm. Na přední straně mohou býti evid.
značky připevněny v témže pořádku jako na straně zadní
anebo vodorovně vedle sebe. V posledním případě musí
obnášeti vzdálenost písmen od evidenčního čísla nejméně
8 cm. Přední evidenční značky musí býti nejméně 8 cm
vysoké a v hlavním rysu 1 cm silné.

Při motorových kolech musí býti evid. značky
připevněny na dobře viditelném místě, jejich výška
musí obnášeti nejméně 8 cm a v hlavním rysu musí býti
nejméně 1 cm silné.

Je-li k motorovému kolu přivěšen po straně
nebo vzadu vozík, pak budiž nejen motorové kolo, nýbrž
také zadní stěna tohoto vozíku opatřena evid. značkou.
Ohledně těchto evidenčních značek na vozíku platí
stejně předpisy jako pro značky, jež mají býti při
automobilech připevněny na zadní straně.

Fond: Zemská vláda slezská, inv. č. 2182, sign. XII-2, kart. 4382.



Francouzský řidičský průkaz
ovdovělé kněžny Mechtildy
Lichnovské vydáný 16. 3. 1931
prefekturou Alpes-Maritimes.
Originál průkazu o rozměrech
11,7 x 8,5 cm je opatřený
soudobou fotografií kněžny.
Jde tedy již o relativně moderní
podobu dokladu. Zda byla
Mechtilda Lichnovská držitelkou
řidičského oprávnění již za
života svého manžela Karla
Maximilana († 1928), který byl
nadšeným automobilistou,
bohužel nevíme.

Kraftfahrzeugschein

Herrn

Frau

Fräulein

Fürst Lichnowsky'sche Güterver-

waltung

Güterdirektor Behne

in

Kreuzenort

Straße Nr.

ist das amtliche Kennzeichen

IK - 77033

für das umseitig beschriebene Kraftfahrzeug zugeteilt worden.

Ratibor, den 28. Septbr. 1936.

Der Landrat

Stempel

144

Büße Nr. K. 401.

Nr. 4 (Berlin 1935).

Preußische Druckerei- und Verlags-A.-G. Berlin

Art des Fahrzeugs — Kraftfah., Personenwagen, Omnibus, Lastwagen (Müll-, Spreng-, Land-, Fäll-, Kippwagen), Elektrofahr., Benzinfahr., Zugmaschine, Sonder- fahrzeug —		Kraftfah., Personenwagen, Omnibus, Lastwagen (Müll-, Spreng-, Land-, Fäll-, Kippwagen), Elektrofahr., Benzinfahr., Zugmaschine	
Hersteller des Fahrgeräts		Auto Union A.G.	
Fabriknummer des Fahrgeräts		58281	
Art des Antriebs (Verbrennungsmaschine, Dampfmaschine, Elektromotor)		Verbrennungsmaschine, Dampfmaschine, Elektromotor	
Bei Kraftfahrzeugen mit Antrieb durch Verbrennungs- maschine	Subraum der Maschine in ccm	1680	
	Nummer der Maschine	58269	
Eigengewicht des Fahrzeugs in kg		1250	kg
Zulässige Belastung in kg		450	kg
Zulässiges Gesamtgewicht in kg			kg
Achsz- und Felgendrucke im be- lasteten Zustand (nur bei Fahr- zeugen, deren zulässiges Gesamt- gewicht 5,5 t übersteigt, Felgendruck dabei nur, falls das Fahrzeug nicht mit Luftreifen versehen ist).		Achsz- drucke	vorn: kg hinten: kg
		Felgen- drucke	vorn: kg hinten: kg
Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn in km in der Stunde, wenn nicht mehr als 20 km/Std.			

(Raum für nachträgliche Eintragungen)

Kraftfahrzeugbrief ist ausgefertigt.

Steuerfrei, da nach dem 31. 3. 1933
erstmals zum Verkehr zugelassen.

Landrat des Kreises
Ratibor

Das Kraftfahrzeug darf
weiter benutzt werden.

Landrat des Kreises
Ratibor

Fond: Rodinný
archiv a
Ústřední správa
Lichnovských,
inv. č. 1444.

Osvědčení o registraci motorového vozidla poznávací značky IK-77033 registrovaného na jméno ředitele Ústřední správy Lichnovských Adolfa Behneho. Doklad byl vydán 28. 9. 1936 Landratem v Ratiboři, což také vysvětluje podobu razítka s říšskou orlicí a hákovým křížem. Panství Lichnovských se v meziválečné době nacházelo na území tří států: Československa, Polska a Německa. A. Behne byl německé státní příslušnosti, ředitelem Ústřední správy se stal roku 1933.

Evidenci motorových vozidel ve městě Opavě a jeho okolí vedlo v době okupace zdejší policejní ředitelství, které využívalo i podklady z meziválečné doby.



Automobily a jejich postupně se zvyšující počet na silnicích se nesetkával jen s kladným přijetím.

Důkazem jsou různé stížnosti obyvatelstva: na nebezpečnou rychlou jízdu automobilů, prach, hluk či dým z nespáleného benzínu.

V poslední době jest si trpce stěžováno na to, že obecnstvo je těžce obtěžováno rychlou jízdou automobilů, dýmem nespáleného benzínu rozjíždějících se automobilů a prachem silničním zvířeným rychlou jízdou. Majitelé a řidiči automobilů naprosto nedbají ani škod, které způsobují většinou jen bezohledností zejména na zdraví a majetku chodců, ani toho, že takovým způsobem vyvolávají a živí jen nepřízeň obecnstva vůči automobilismu. Ježto stále se opakujícím stížnostem na bezohledné obtěžování a často i přímé tělesné ohrožování obecnstva zejména rychlými jízdami nelze upříti oprávněnosti, budiž o to postaráno, aby těmto nepřístojnostem dle možnosti bylo na základě platných předpisů zabráněno.

Za tím účelem budiž především učiněno opatření, aby ihned podle místních potřeb zejména v místech s čilejším automobilovým provozem byla zakázána jízda automobilů užšími ulicemi, pokud nejde o automobily, jichž majitel v dotyčné ulici bydlí, má svoji garáž, musí této ulici nezbytně vystoupiti a pod. (...)

Pokud jde o stesky obecnstva, že je při rychlé jízdě automobilů často jen lehkomyšlností a bezohledností řidičů obtěžováno prachem a blátem, buď o to postaráno, aby pokud nebudou ve věci všeobecné předpisy vydány, takovému bezohlednému počínání řidičů automobilů na základě platných řádů silničních (...) byla učiněna přítrž a aby na zaprášených a zablácených silnicích jezdily automobily jen takovou rychlostí, která by obecnstvo co nejméně obtěžovala. (...)

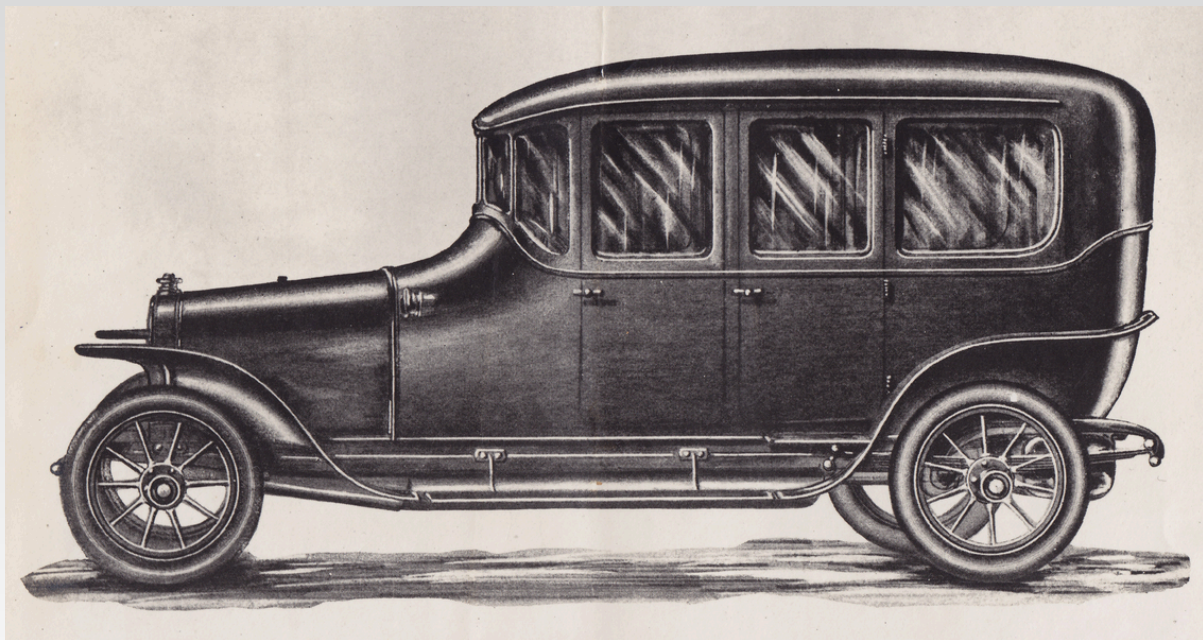
Bezpečnostním orgánům buď důrazně uloženo, aby o všech přestupcích učinily ihned povinné oznámení. Toto zakročení předpokládá ovšem přísné zachovávání předpisů ohledně poznávacích značek. (...)

Nariadení Ministerstva vnitra č. 39696/1920/6 ze dne 9. 7. 1920 ve věci obtěžování obecnstva bezohlednou jízdou automobilů; Fond: Zemská vláda slezská v Opavě, inv. č. 2435, sign. XIII-125/XII-K10, karton 5193. /kráceno/

Příslušné úřady, které tyto stížnosti musely řešit, sáhly jednak k omezení vjezdu automobilů do užších ulic, jednak k povinné regulaci rychlosti jízdy v obcích, a to až max. na 6 km/hod. Zde např. výňatek ze zprávy Pohraničního policejního komisařství v Bohumíně z 15. 11. 1920:

(...) Dále bylo nařízeno, by byly ve zdejších obcích na všech vjezdech městských, jakož i hlavních silnicích tabulky s nápadným nápisem: "Auto 6 km" na nataženém drátě nad ulici připevněny, jakož i zákazy ohledně jízdy automobilem v úzkých ulicích

Fond: Zemská vláda slezská v Opavě, inv. č. 2435, sign. XIII-125/XII-K10, karton 5193. /kráceno/



Na toto z dnešního pohledu až drastické omezení maximální povolené rychlosti si pro změnu stěžoval Svaz řidičů automobilů, který poukazoval na to, že toto opatření je pro automobilovou dopravu takřka likvidační.



Stížnost Svazu řidičů automobilů v čsl. republice v Praze, odbočka v Moravské Ostravě, na omezování jízdy automobilů a vyvěšování výstražných tabulek zákonu odporujících s žádostí o nápravu z června 1923 /text byl pro účely výstavy editován a krácen/:

V poslední době množí se případy, že jednotlivé obce vyvěšují výstražné tabulky, jimiž se automobilů m předpisuje menší rychlost, než jak jest dovolena ministerským nařízením ze dne 28. dubna 1910 č.81 říš. zák. -Podle tohoto ministerského nařízení jest předepsána pro souvislé osady nejvyšší přípustná rychlost 15 km za hodinu a pouze při husté mlze, když jest zamezen rozhled, jakož i na místech, kde nelze silnice přehlédnouti, jako na křižovatkách, při silných zatáčkách, při vjezdu do bran, výjezdu domu, dále ne mostech, v úzkých ulicích, ve kterých nemohou jeti dva vozy vedle sebe, při neobyčejně silném provozu a při velkých shromážděních lidu jest přípustna maximální rychlost 6 km. Četné obce nedbajíce tohoto ministerského nařízení stanoví si nejvyšší přípustnou rychlost v obcích naprosto libovolně, takže v celé řadě obcí, ačkoliv jest přípustná rychlost uzavřených osadách 15 km, stanoví rychlost tuto výstražnými tabulkami pouze na 6 km. - To znamená zejména v průmyslovém kraji ostravském a na Místecku (...) dále na Těšínsku (...) a na zalidněném Opavsku (...) naprosté ochromení jízdy automobily a přímé ničení existence řidičů automobilů.

Automobil jest moderní dopravní prostředek ať už se jedná o dopravu osob aneb zboží a jest jeho význam ve všech moderních státech uznáván a neobyčejně ceněn. (...) Proto tím více zaráží, že v kraji tak eminentně průmyslovém jako jest Ostravsko, Těšínsko a přilehlé okresy opavské činí se jízdě automobily takové překážky, že to skutečně sahá na existenci řidičů automobilů (...).

(...)

Ve jmenovaných krajích nacházejí se podobné tabulky téměř v každé obci. Uváží-li se, že právě v těchto krajích jsou osady hustě vedle sebe rozsety (...) dále, že rychlost 6 km odpovídá rychlejší chůzi pěšky, dovede si každý soudný člověk představit, jak by jízda automobily vypadala kdyby se automobily měly řídit těmito výstražnými tabulkami.

(...)

Proto jest třeba, aby se stala v této věci náprava a tabulky, které ministerskému nařízení ze dne 28. dubna 1910 č. 81 říš. zák. odporují, byly odstraněny. Toho jest třeba tím více, ježto jsou řidiči automobilů udáváni, jakmile rychlost 6 km překročí jsou pokutováni nejenom úřady bezpečnostními, nýbrž také žalováni u soudu, vzniká jim velká ztráta, ukládají se jim pokuty i tresty na svobodě, což jen jejich existenci ohrožuje. (...)

Vyjádření odděl. VIb. ke stížnosti Svazu řidičů automobilů dat. 31. 12. 1923:

(...)

Rychlost dopravy automobilů upravují §§ 45-47 shora označeného min. nařízení; dle ustanovení těchto paragrafů jest předepsáno pro souvislé osady nejvyšší přípustná rychlost 15 km za hodinu, tj. rychlost lehkého rychlého povozu; jen pro zvláštní případy, v druhém odstavci §u 47 (...) pro normální pouliční dopravu jest předepsaná rychlost 6 km. Předepisuje-li se tudíž pro normální pouliční dopravu automobilů rychlost menší než 15 km za hodinu, pak poškodí automobily oproti druhým povozům, což nebylo ve smyslu zákona.

Doporučuje se tudíž, poukázati všem obcím zdejšího správního území, aby (...) odstranily všechny výstražné tabulky, které pro normální dopravu automobilů obcemi předepisují menší přípustnou rychlost než 15 km za hodinu. To nevylučuje právo obcí, aby (...) ve zcela zvláštních případech předepsaly i menší rychlost /až 6 km /.

Fond: Zemská vláda slezská v Opavě, inv. č. 2435, sign. XIII-125/XII-K10, karton 5193. /kráceno/

Opis.

Ministerstvo vnitra.

V Praze, dne 26. července 1922.

Čís. 50.515/22.

12.

Provádění předpisu automobilních
dodržování předpisu policie silniční
a jízdního řádu dopravního.

O b ě ž n í k .

Zemské správě politické v 1. Praze, 2. Brně, 3. Opavě.

ad 1 - 3 . Četné stížnosti z poslední doby na neustálé ohrožování a obtěžování obecního jízdy automobily zvdávají ministerstvu vnitra podnět, by držitelům a řidičům automobilových vozidel připomněto, že dosud platná ustanovení ministerského nařízení ze dne 28.4.1910, č. 81 ř.z. za účelem přesného jich zachovávání.

Dle § 9. uvedeného nařízení mají býti automobily opatřeny hluboce znějící signální trubkou /houkačkou/, pouze mimo uzavřené osady lze užívat i také jiných přístrojů /fanfárových polnic, signálních píšťal, siren a pod./. Naprosto však zakázáno jest dávat výstražná znamení jež se podobají vojenským, nebo požárním signálům /48 nař./. m

Obzvláštní pozornost nechť bezpečnostní orgány věnují značkám § 28. násl. nař./ značky musí býti udržovány v dobrém stavu musí býti vždy čitelné / § 49 nař./; na zadní straně vozidla umístěné značky musí býti v noci za jízdy jasné osvětlovány, niž by divák byl osvětlováním oslnován / § 50 nař./

Omezení maximální povolené rychlosti na 15 km/hod řešil i oběžník Zemské správy politické v Praze z července 1922, který zároveň připomínal, že automobily mají být opatřeny hluboce znějící signální trubkou a pouze mimo obydlené osady lze užívat i jiných signálních přístrojů, a také to, jakým způsobem mají být automobily osvětlené za tmy.

Rovněž jest dbáti toho, by za tmy nebo mlhy automobily byly opatřeny na předku dvěma dobře svítícími svítilnami bezbarevnými skly a by v osadách po městsku zastavených nebylo užíváno oslnujících reflektorů / § 10 nař./.

Vzhledem pak k tomu, že dle § 46. uvedeného nařízení ustanovena jest pro souvislé osady nejvyšší přípustná rychlost 15 km z hodinu, jest vyvěšování výstražných tabulek jednotlivými obcemi, předpisujících všeobecně v osadách menší než dovolenou rychlost, přímo v odporu s těmito zákonnými předpisy a uvádí v onyl nejen obecní správa, nýbrž i řidiče automobilů.

Výjimečně st. novena. jest maximální rychlost 6 km z. hodinu při husté mlze, když jest z. mezen rozhled, jakož i na místech kde nelze silnici přehlédnouti, jako na křižovatkách, při silných zatáčkách, při vjezdu do bran, výjezdu z domů, dále na mostech v úzkých ulicích, ve kterých nemohou jeti dv. vozy vedle sobe, při neobyčejně silném provozu a při velkých shromážděných lidu.

Obecní úřady buďte proto na tuto nepřipustnost upozorňeny a vyzvány, aby výstražné tabulky, pokud jsou umístěny při vjezdu do obcí nebo uvnitř obcí a pokud jimi jest předpisována určitá maximální rychlost, uvedly v soulas s § 46. uvedeného ministerského n. řízení.

Poněvadž pak v některých obcích vykonávají dohled na zachování předepsané rychlosti nouřední osoby, buďte obecní úřady vyzvány by dohled ten svěřily výhradně úředním osobám /obecním strážníkům/.

Bezpečnostní orgány, kteří mají dohlížeti na to, by předpisy tohoto n. řízení přesně byly dodržovány, buďtež z. účelem správného posuzování jízdní rychlosti poučení, že přípustná rychlost 15 km z. hodinu jest taková, jako rychlost lehkého rychlého kočáru taženého dobrými koňmi a přípustná rychlost 6 km z. hodinu jako rychlost koně v kroku.

Ježto příčinou různých nehod způsobených motorovými vozidly jest v míře nepatrné i ta okolnost, že není šetřeno platných předpisů policie silniční a jízdního řádu dopravního, čímž překáží se nerušené dopravě silniční a uliční, vybízí se současně st. by zároveň poukázala podřízené okresní správy politické /pol. ředitelství/, aby v úředním listu a donní tisku upozornily obyvatelstvo na platná ustanovení příslušných policejních řádů a jízdních řádů dopravních, jakož i na příslušná ustanovení všeobecného trestního zákona / §§ 3^o5, 341, 342, 427, 428, 429, 430/.

Obecní úřady dlužno také poukázati, by ověrní bezpečnostními orgány dle tím, by předpisy policie silniční řádně byly dodržovány a by se nejpřísněji a s urychlením stíhaly dotýčné přestupky, pokud tyto spadají do jejich trestní pravomoci.

Četnictvo a silniční dozorcí orgány buďte zároveň poukázání, by přestupkům tím rovněž věnovali zvláštní pozornost.-

Dále třeba upozorniti obecní úřady i na to, že přestupky ministerského n. řízení ze dne 28. dubna 1910, č. 81 ř.z., pokud nenáleží pod všeobecný trestní zákon, stíhají jedině okresní správy politické, /policejní ředitelství podle ministerského n. řízení ze dne 30.9.1857, ř.z. č. 198.-

Posléze uvedené úřady bylo by dále upozorniti na ustanovení § 26 z předu uvedeného ministerského n. řízení ve příčině odnětí vůdčího listu, jež má nastati teprve po opětovné m. výstraze, nebo bez předchozí výstrahy jen tenkrát, zjistí-li se okolnosti které odůvodňují předpoklad, že oprávněný není způsobit řídití motorové vozidlo.

Konečně dlužno úřady tyto vyzvati, by přestupky shora uvedených předpisů, pokud náležejí v jich obor působnosti, stíhaly s urychlením a se vši přísností.

O tom, co bylo dle shora uvedeného zařízeno, buď sem do 8 dnů připomenula okresní správa pol., magistrát pol. ředitelství výnos podána zpráva a současně buďte vyrozuměny o obsahu tamního opatření automobilní spolky / spolky / svazy / řidičů automobilů s požádáním, by obsah těchto opatření uvedly ve známost svým členům a je vyzvaly, by přesně dbali ustanovení shora uvedených zákonných předpisů.- na při jízdách automobilů pro souvislá pásy nejvyšší přípustná rych. ad. 1. Přílohy tamní zprávy ze dne 6.12.1921, č. 318.182 se zároveň k. za hodinu vyvěšování výstražných tabulek jednotlivými ven vrací.

Za ministra:

Zemská správa politická.

Č. XII-2199/1.

V Opavě, dne 9. srpna 1922.

Ve fondu Zemská vláda slezská je dochován též obsáhlý soubor dopravních přestupků, které řešila Zemská správa politická v Opavě. Kromě špatného či nedostatečného označení či osvětlení vozidel, případně skutečnosti, že řidič vozidla neměl v pořádku doklady, tvořilo nemalou část agendy také překročení maximální rychlosti jízdy v obcích.

Takovým případem byl i přestupek Heřmana Larische, továrníka z Krnova, který jel v Opavě po Těšínské ulici 26. 5. 1925 téměř neuvěřitelnou rychlostí 78 km/hod. Za takovou rychlost by dostal pokutu i dnes... Zvážíme-li, že tehdy byla maximální povolená rychlost 15 km/hod., je třeba konstatovat, že Heřman Larisch ji překročil více než čtyřnásobně.

Heřmanu Larische, továrníka
v Krnově byla uložena trestním
nálezem ze dne 7. VII. 1925, č. 15. a - 1794/2
peněžitá pokuta 30 K, pro případ nedobytnosti
vězení na 36 hodin den dny pro přestupek
§ 46 min. nat. ze dne 28. IV.
1910 + 81 st. 2.

jehož se dopustil tím, že jel dne 26.
5. 1925 osobním autem
po Těšínské ulici v Opavě
nedovolenou rychlostí
78 km za hodinu

Zemská správa politická.

Jednací pořadné čis. XII - 2349

Datum 27. VII. 1925 došlo 25. VII. 1925 Č. 15. a - 1794/2

Okresní správa politická
Purkmistrovský úřad
Magistrát
Policejní ředitelství

Lhůta:
Poháněno (Prodlouženo)

Číslo kmenové: XII - 2349

Předchozí číslo: —

Předmět: Heřman Larisch v Krnově.
přestupek § 46 min. nat. ze dne 26. 5. 1925 + 81 st. 2.
odvolání a žádost za milost.
k č. 15. a - 1794/2 ze dne 27. VII. 1925

Zamítnutí trestního odvolání a vyhovění s ním spojené žádosti za milost.

Projednávací poznámky:

Nálež doručen prohlášen 6. 8.
odvolání ohlášeno 6. VII.
provedeno došlo na poštu 6. VII.

19 35

Dřívější tresty:

Výdělkové a rodinné poměry: velmi dobré

Návrh okresního úřadu: na zamítnutí

Zvláštní poznámky:

Okresní správě polit. — Purkmistrovskému úřadu
Magistrátu — Policejnímu ředitelství

Heřmanu Larische, továrníka
v Krnově byla uložena trestním
nálezem ze dne 7. VII. 1925, č. 15. a - 1794/2
peněžitá pokuta 30 K, pro případ nedobytnosti
vězení na 36 hodin den dny pro přestupek
§ 46 min. nat. ze dne 28. IV.
1910 + 81 st. 2.

jehož se dopustil tím, že jel dne 26.
5. 1925 osobním autem
po Těšínské ulici v Opavě
nedovolenou rychlostí
78 km za hodinu

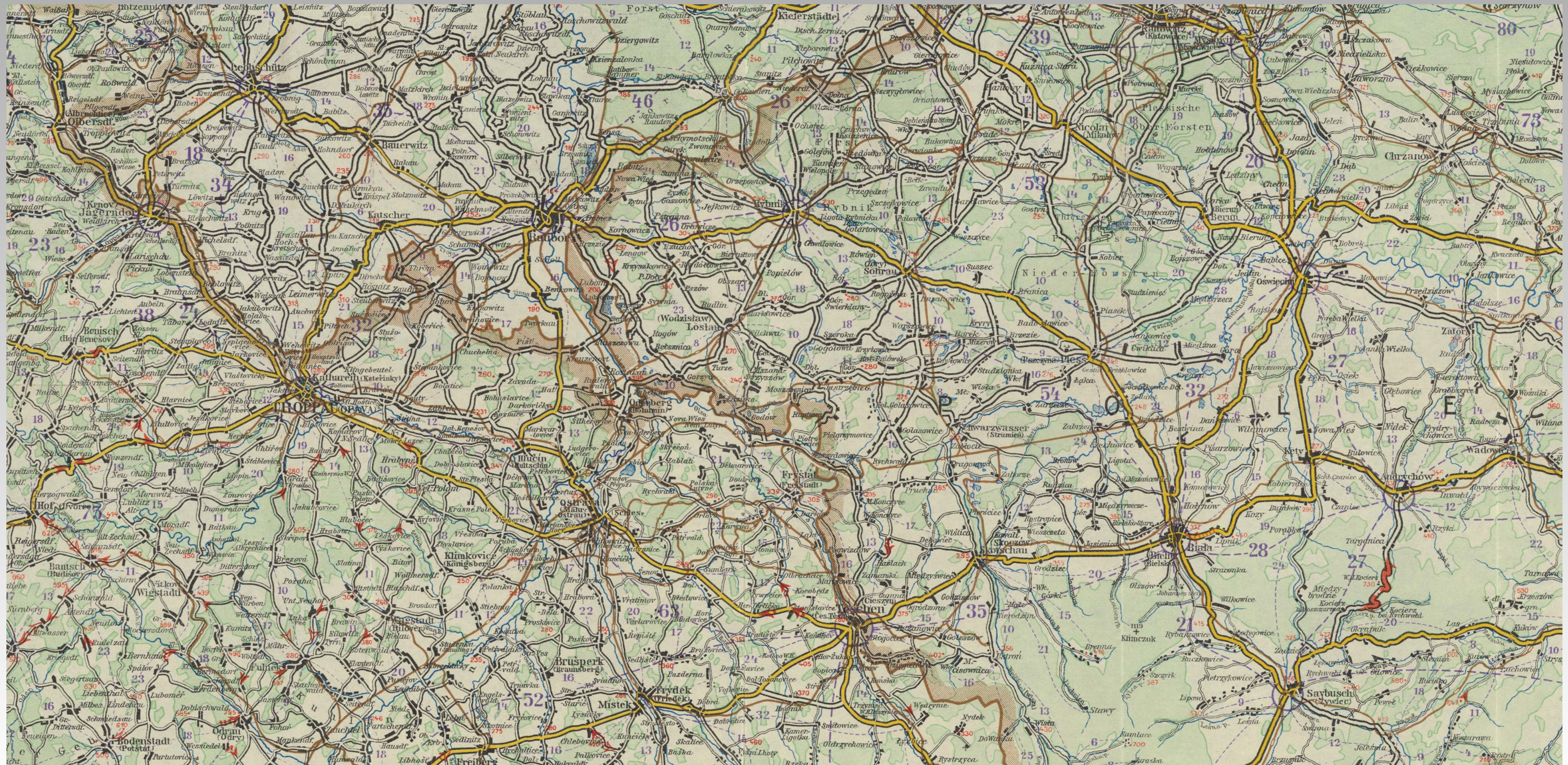
Číslo kmenové: XII - 2349
Značka: 1A - 84
Rok: 1925.

Na čisto přepsal dne 26. 7. 1925
Porovnal
Vypravil dne 1925

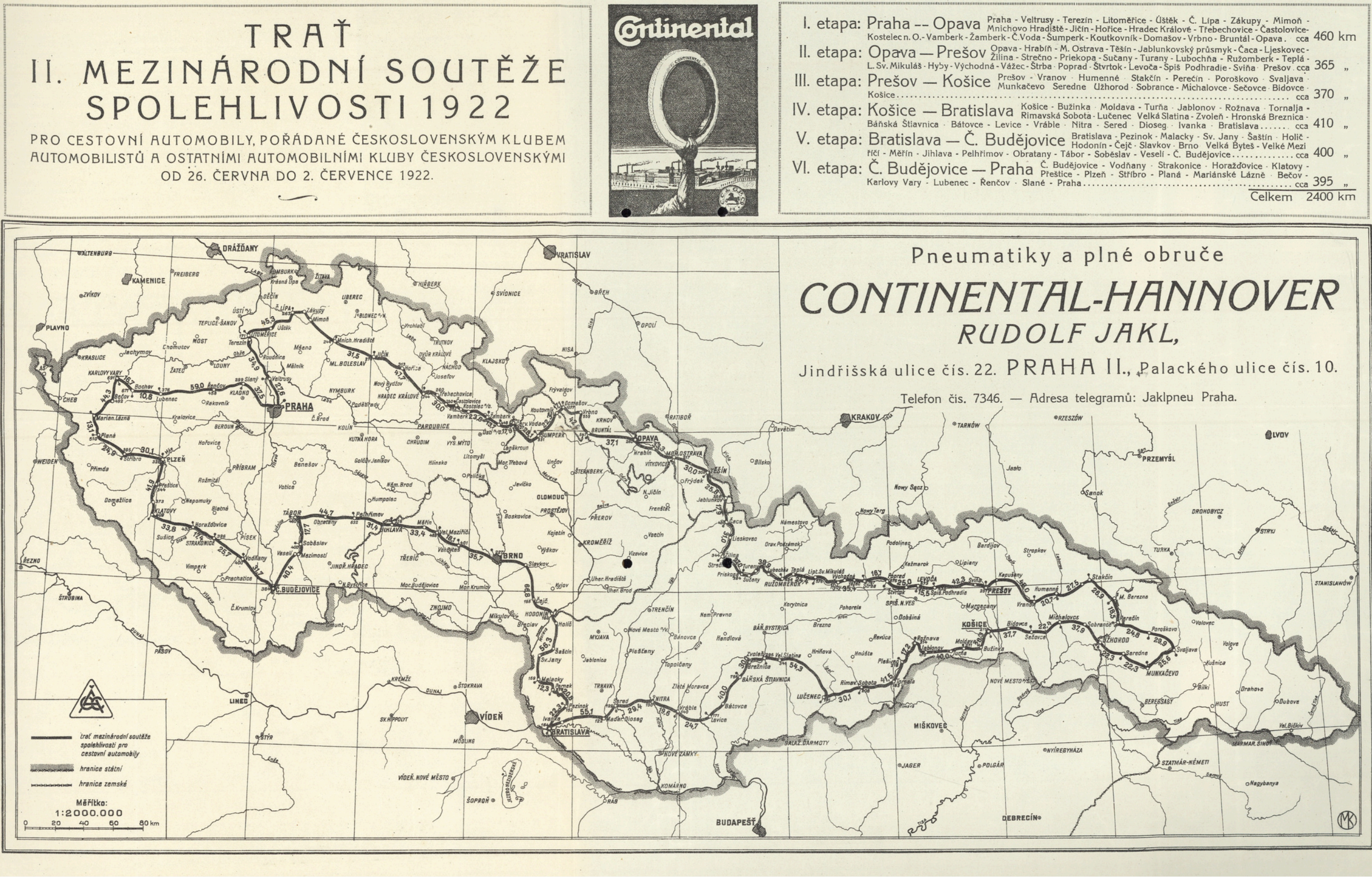
Vzorec 2 z r. 1922.

Fond: Zemská vláda slezská v Opavě, inv. č. 2182, sign. XII/2349, kart. 4380.

Pro automobilisty byly vydávány i speciální mapy. Zde je možno vidět výřez z automobilové cestovní mapy Opava-Krakov (Troppau-Krakau Autostrassenkarte) cca z roku 1930.



V meziválečné době se konaly pravidelně lokální i celostátní automobilové závody a soutěže. Organizátoři museli mít povolení státních úřadů, aby byl zajištěn bezpečný průběh akce.



Ve 20. letech 20. století se u nás konaly mezinárodní soutěže spolehlivosti, jejichž trasa vedla celým územím tehdejšího Československa. V roce 1922 vedl první a nejdelší úsek závodu z Prahy do Opavy. V propagačních tiskovinách byly charakterizovány jednotlivé etapy a místa na trati a také zobrazena mapa celého závodu.

Fond: Zemská vláda slezská v Opavě, inv. č. 2182, sign. IX/84, kart. 4380.

V červnu 1926 pořádal Autoklub republiky Československé spolu s německým Moravskoslezským automobilovým klubem závod s názvem I. Československý Tourist – Trophy, který probíhal na hornatých silnicích Jeseníků. Cílem závodu bylo předvést způsobilost automobilů a motocyklů pro dlouhé a náročné tratě.

ADRESA TELEGRAMŮ
AUTOKLUB PRAHA.



ČÍSLO TELEFONU 3696.
ÚČET POŠT. SPOŘ. 78103.

AUTOKLUB REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ
PRAHA-I., OBECNÍ DŮM.

Č.j. 244/T. V P r a z e , dne 8. ledna 1926 .

Zemské správě politické

v O p a v ě .

Autoklub Republiky Československé dovoluje si
zdvořile oznámiti, že pořádá v neděli , dne 20. června 1926
spolu s Mährisch.-schlesisches Automobilklubem
I. čl. Tourist - Trophy
na silničním okruhu u Karlovy Studánky .

Účelem závodu jest dokázati způsobilost motocyklu a automobile
k absolvování dlouhých tratí za těžkých podmínek, kladených na
celý stroj a tím prokázati způsobilost jejich jako spolehlivého
a rychlého prostředku dopravního. Zkouška tato jest ku prospěchu
zájmů veřejných i soukromých a eminentní zájem má zajisté Národní
Obrana, neboť se předvedou při tom stroje většiny známek evropských.

Závod koná se na silničním okruhu tvořeném úsekem
státní silnice Frývaldov - Opava mezi osadou Gabel a městem Vrbnem
od km 10. 61 až do km 18.97, odtud úsekem okresní silnice z Vrbna
až do lázní Karlova Studánka od km 15.7 až do km 7.53 a soukromou
silnicí mezi lázněmi Karlova Studánka a osadou Gabel .Dovolujeme
si přiložiti skizzu tohoto okruhu .

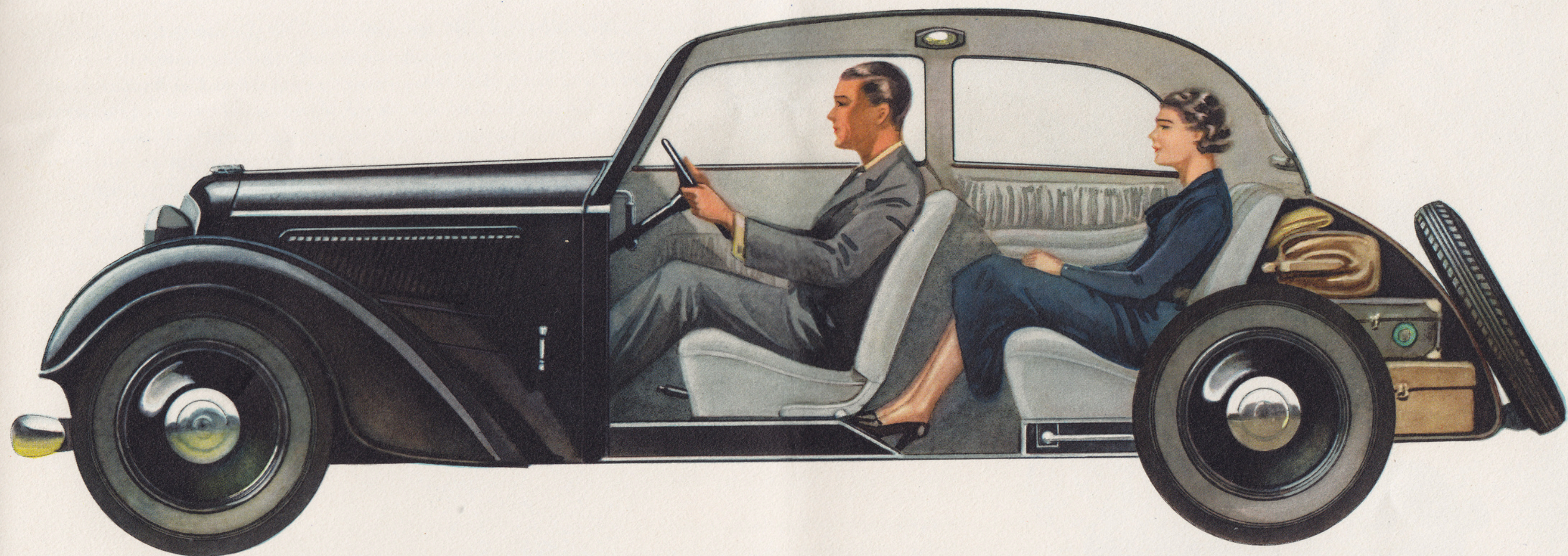
Dovolujeme si zdvořile žádati o povolení tohoto
závodu ,o uzavření silnic shora jmenovaných pro veškerou dopravu, v
den závodu v neděli ,dne 20. června 1926 od 7. hodiny ranní do 20.
hodiny večerní pro veškerou vozbu a v den trainingu v sobotu, dne
19. června od 8. do 12. hodiny polední a učinění potřebných bez -
pečnostních opatření.

XII

Ve třicátých letech již automobil nebyl tak nedosažitelným zbožím, jako před první světovou válkou, kdy si jej mohli dovolit jen ti nejbohatší.



Tomu odpovídala i nabídka vozů s malým obsahem motoru, které vyráběly například automobilky DKW či JAWA. Propagační letáky těchto výrobců využívala i firma Maxe Gebauera z Jaktáře na počátku druhé světové války.



Das Angenehme am DKW-Front ist, daß alle Bedienungshebel so „griffbereit“ liegen. Die Ausschaltung aller umständlichen und ablenkenden Bewegungen war hier der richtungsweisende Grundgedanke. Mit einem Blick kann man bei der DKW-Meisterklasse Kraftstoffuhr, Kilometerzähler und die genaue Zeit erfassen. Fußabblendung und Handbremse am richtigen Platz, im Verein mit den guten Polstern der durch einen einzigen Handgriff verstellbaren Sitze, machen das mühelose Fahren im DKW zu einem reinen Vergnügen. Die Winker sind in den Mittelwandsäulen

eingelassen und fügen sich so in die glatte Karosserieform ein. Eine rote Lampe im Bedienungshebel zeigt ihre Betätigung an, sodaß der Fahrer stets vor sich eine sichtbare Kontrolle hat.

Neuartig ist die praktische Belüftungsanlage in der Mitte der oberen Windschutzscheiben-Umrahmung, die, mit einem Handgriff verstellbar, genau zu bemessende **Frischluftmengen** dem Wageninnern zuführt, ohne störende Zugluft und ohne verbrauchte Luft aus dem Motorraum anzusaugen.

Ministerstvo vnitra.

V Praze dne 23. listopadu 1938.

Čís. 88.500/1938-13.

Velmi nutné.

Dopravní značky pro silniční dopravu. Pokyn vzhledem k chystané jízdě v pravo.

Přílohy: 0

O b ě ž n í k

ministerstva vnitra a veřejných prací

ze dne 23. listopadu 1938, č. 88.500/38.

Okresním a státním policejním úřadům v zemích České a Moravskoslezské, magistrátu hlavního města Prahy, městským radám v Brně a v Olomouci.

Opatřením Stálého výboru ze dne 10. listopadu 1938,

č. 275 Sb. z. a n. byla od 1. května 1939 zavedena na veřejných

silnicích a veřejných cestách jízda vpravo a stanou se tudíž

od tohoto dne neplatnými některá ustanovení vl. nař. ze dne 13. května

1938 čis. 100 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon ze dne 8. dubna

1938 čis. 82 Sb. z. a n., o dopravních značkách pro silniční

dopravu. Vydáváme proto tyto pokyny:

I.

1/ Pozbylo platnosti ustanovení § 4, odst. 1 č. 3

cit. vl. nař. /příloha C, obr. 3a, 3b,/, pokud se týče předpis

§ 4, odst. 4, téhož nařízení. Značky předpisující jízdu po levé

straně, které již byly umístěny a nalézají se po okupaci ještě

na našem území, buďtež ponechány prozatím na místě, budiž však

učiněno opatření, aby byly odstraněny do 1. května 1939. Eventuelní

objednávky těchto značek nechť jsou ihned stornovány.

- 2 -

Postarejte se o to, aby do 1. května 1939 byla odstraněna i jiná znamení a jiné nápisy, které by snad upozorňovaly na předpis jízdy po levé straně.

2/ Vzhledem k ustanovení § 4 opatření Stálého výboru mění se předpis § 6, odst. 3 vl. nař. č. 100/38 tak, že dopravní značky, které jsou umísťovány podle odstavce 2 tohoto paragrafu kolmo k ose silnice, mají být stavěny na pravé straně. Dopravní značky podléhající tomuto předpisu a umístěné dosud na levé straně bude třeba postupně přemístiti, aby do 1. května 1939 byly na pravé straně. V § 8 opatření Stálého výboru se výslovně připouští, že s úpravami podle tohoto opatření může být započato i před jeho účinností. Doporučuje se proto, aby s přemísťováním bylo započato ihned, aby mohlo být provedeno v dané lhůtě a bez zbytečné ho urychlování práce nákladem co nejmenším.

II.

Okresním úřadům ukládáme, aby o těchto pokynech vyrozuměly ihned všechny správy veřejných silnic a veřejných cest a - pokud jde o ulice /náměstí/ - obce svých obvodů.

Za ministra:

Presidium policejního ředitelství v Mor. Ostravě.

Došlo: 25. listopadu 1938

Katky

Příloh číslo: Pr. 8860

do spisů

12. ledna 1939

Fond: Policejní ředitelství Moravská Ostrava, inv. č. 9484, sign. 8860, karton 459.

Již v roce 1931 Československo přislíbilo, že se do pěti let připojí ke státům, kde se jezdí vpravo. Teprve 10. 11. 1938 bylo rozhodnuto, že jízda vpravo bude zavedena od 1. 5. následujícího roku. Nacistická okupace tento krok urychlila, takže v Protektorátu Čechy a Morava byla jízda vpravo zavedena již 17. 3. 1939. Výjimku tvořila Praha, kde nařízení vstoupilo v platnost až 26. 3. Naopak v Ostravě se začalo jezdit vpravo už od 15. 3. 1939. Na území odstoupeného pohraničí, tedy i v Opavě, se jezdilo vpravo již od října 1938.

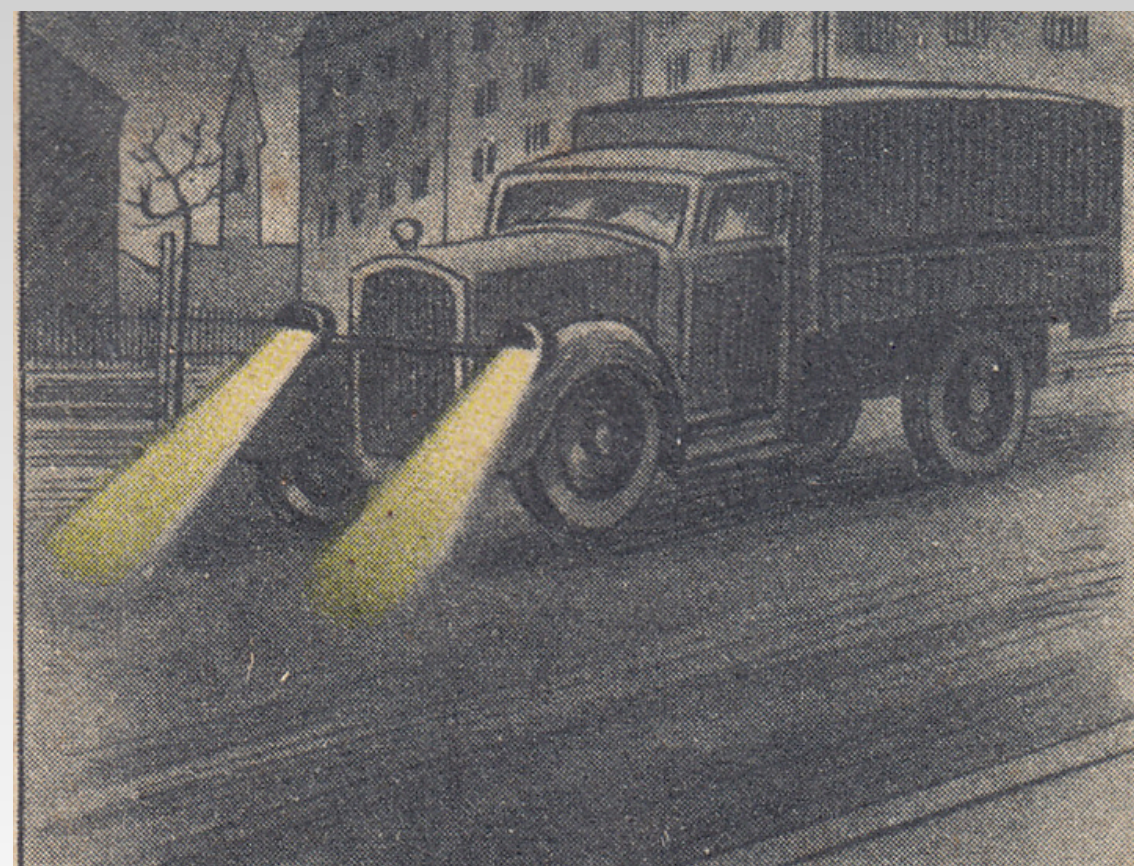
ACHTUNG

IM STRAßENVERKEHR BEI VERDUNKLUNG

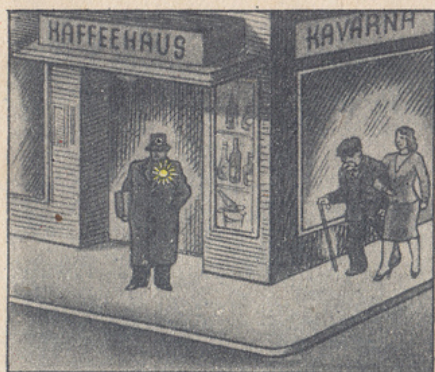


DBEJ OPATRNOSTI
PŘI ZATEMNĚNÍ

Ve válečných letech se týkalo zatemnění i automobilového provozu. K tomu účelu byly vydávány podrobné pokyny pro řidiče i chodce. Důležité bylo především správné nastavení světlometů automobilů, nebo – jako zde na obrázku – tramvají. Za snížené viditelnosti bylo řidičům doporučeno dávat na křižovatce při odbočování zvukové znamení, aby tím upozornili chodce.



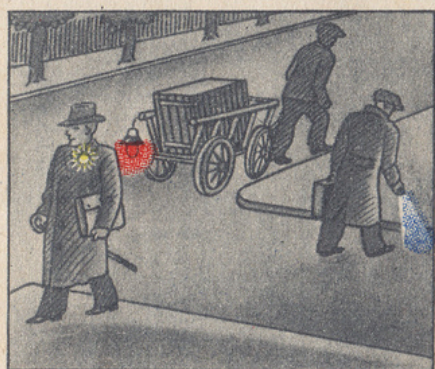
Fond: Vládní prezident Opava, nezpracováno



FUßGÄNGER • CHODCI

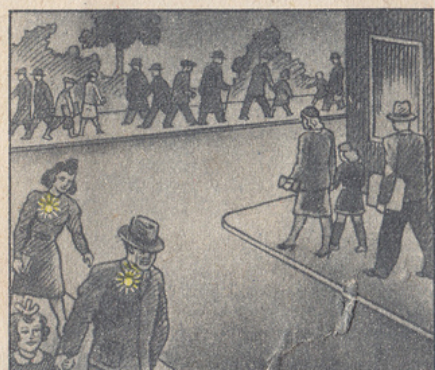
Aus erleuchteten Räumen nicht gedankenlos in die Dunkelheit hineinfliehen! Ältere Leute sollen bei Verdunklung der Straße möglichst fern bleiben oder sich von rüstigen Personen begleiten lassen. Übermäßigen Alkoholgenuß meiden. Betrunkene Fußgänger bringen nicht nur sich selbst, sondern auch Andere in Gefahr!

Z osvětlených místností nevyběhni bezmyšlenkovitě do tmy! Starší lidé mají se ulice za tmy pokud možno straniti, aneb mají se nechati doprovázeti statnými osobami. Přílišného požívání lihovin se vystříhej. Opilí chodci neuvádějí jenom sebe, nýbrž i jiné do nebezpečí!



Zweckdienlich ist das Tragen von Leuchtplaketten. Im Freien Taschen- und Handlampen möglichst nicht benutzen. Wenn ihre Verwendung notwendig, Lampen vorschriftsmäßig mit Blaulicht abblenden und nur kurz aufleuchten lassen! Handwagen und Handkarren müssen durch ein nach oben abgeschirmtes rotes Schlußlicht gesichert sein!

Účelné je nošení světélkujících odznaků. Venku nepoužívej, pokud možno, kapesních nebo ručních svítilen. Je-li jejich užívání nutné, ztlum světlo podle předpisu a svítlnu jenom krátce nasviť! Ruční vozíky a káry musí být zařízeny červeným koncovým světlem, které je směrem nahoru cloněno!



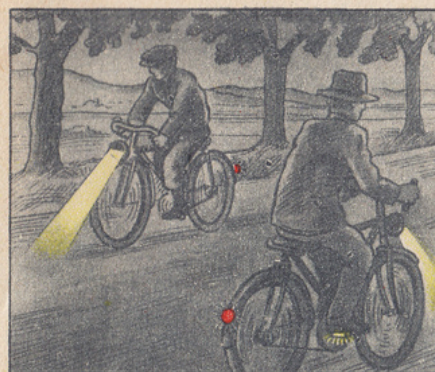
Auf genügend breiten Gehwegen geht man innerhalb dieser rechts, auf Straßen mit schmalen Gehwegen benutzt man den in der Gehrichtung **rechts** gelegenen Gehweg. Auf Landstraßen ohne Gehwege empfiehlt es sich, **links** zu gehen!

Na dostatečně širokých chodnících chod vpravo; na ulicích s úzkými chodníky používej chodníku, jenž leží ve směru chůze **vpravo**. Na silnicích bez postranních pásů — banketů — doporučuje se chodit **vlevo**!



Größte Vorsicht beim Betreten der Fahrbahn! Bei abgedunkelten Scheinwerfern kann der Fahrzeugführer den Fußgänger nur schwer erkennen. Die Fahrbahn stets auf kürzestem Wege überqueren; vorher nach links und dann nach rechts schauen. Achte besonders auf Straßenbahnen!

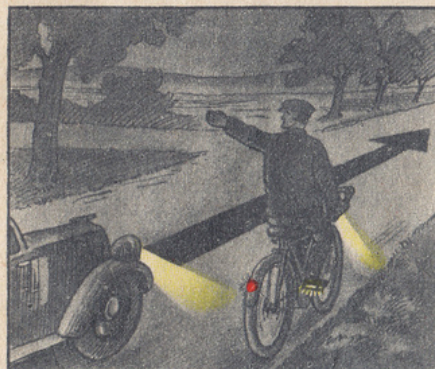
Dbej největší opatrnosti při vstupu do jízdní dráhy! Při ztlumeném světle reflektorů může řidič jen nesnadno chodce rozpoznati. Jízdní dráhu přecházej vždy nejkratší cestou; nejprve se podívej doleva a poté doprava! Dbej obzvláště pouličních drah!



RADFAHRER • CYKLISTÉ

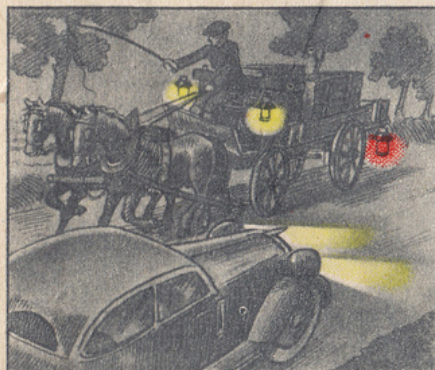
Fahrräder dürfen auch bei Verdunklung niemals unbeleuchtet benutzt werden! Scheinwerfer so abdecken, daß ein waagerechter Ausschnitt von 4 cm Länge und 1 cm Breite an der unteren Hälfte Licht austreten läßt. Fahrräder müssen bei Dunkelheit oder starkem Nebel rote **Schlußlichter** führen.

Jízdního kola nesmíš ani při zatemnění použití bez osvětlení! Reflektor musí být tak cloněn, že ve spodní polovině nechá pouze vodorovný výřez — délky 4 cm a výšky 1 cm — světlu prosévovati. Jízdní kola musí mít za tmy nebo husté mlhy červená koncová **světla**.



Mit dem Fahrrad stets die äußerste rechte Seite der Fahrbahn einhalten. Größte Vorsicht besonders beim Einbiegen nach links! Nachfolgende und entgegenkommende Fahrzeuge erst vorbeilassen, dann einbiegen.

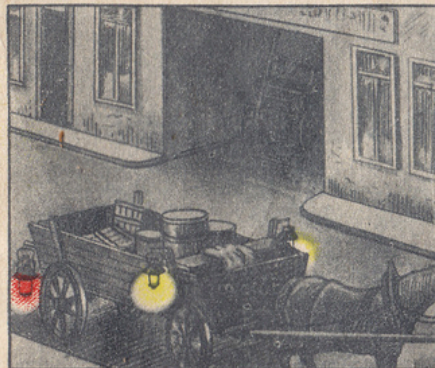
Na jízdním kole jezdí vždy po nejkrajnější pravé straně jízdní dráhy. Největší opatrnosti dbej při odbočování doleva! Protijedoucí a za tebou jedoucí vozidla nech nejdříve přejeti a poté teprve odbočuj doleva.



KUTSCHER • ŘIDIČI POVOZŮ

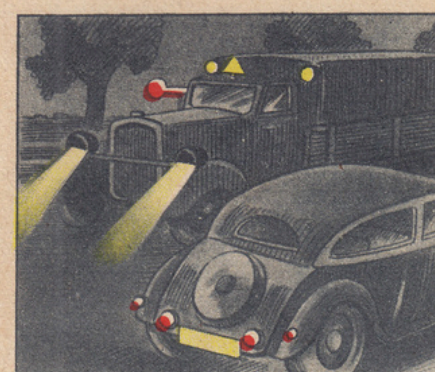
Die beiden vorderen Lampen am Fuhrwerk so abschirmen, daß kein Licht nach oben dringt. Bei Verdunklung muß ein abgeschirmtes rotes **Schlußlicht** (rote Laterne) geführt werden! Besondere Vorsicht beim Einbiegen nach links! Nachfolgende und entgegenkommende Fahrzeuge erst vorbeilassen, dann einbiegen.

Obě přední svítilny na povozu zacloň tak, aby světlo nevnikalo nahoru. Při zatemnění musíš mít na povozu, červené koncové **světlo** (červenou lucernu)! Největší opatrnosti dbej při odbočování doleva! Protijedoucí a za tebou jedoucí vozidla nech nejdříve přejeti a poté teprve odbočuj doleva.



Fuhrwerke nur so aufstellen, daß der Verkehr nicht gefährdet oder behindert wird und unter Beachtung der Verdunklung (Abschirmung nach oben) beleuchten, vorn durch zwei weiße, hinten durch eine rote Lampe. Unbespannte Fuhrwerke nicht auf der Straße belassen.

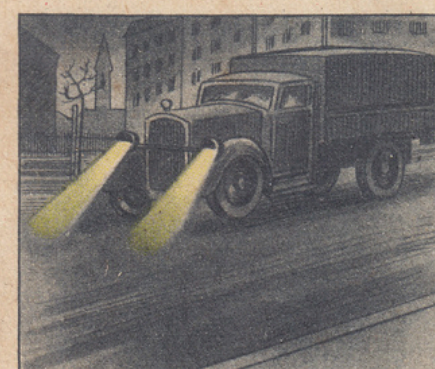
Povoz nech státi pouze tak, aby doprava nebyla ohrožena nebo omezena; při dbání zatemnění osvětluj povoz (clonění směrem nahoru) vpředu dvěma bílými a vzadu jednou červenou lampou. Nezapřažený povoz nenechávej na silnici (ulici).



KRAFTFAHRER ŘIDIČI MOTOROVÝCH VOZIDEL

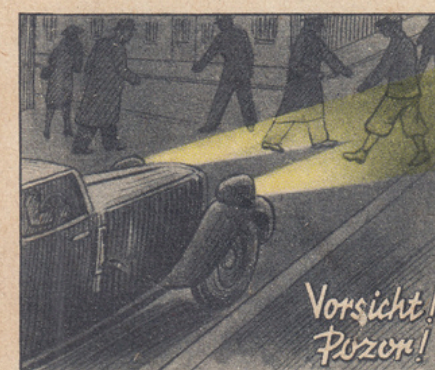
Scheinwerfer nach oben abschirmen (Schlitz von 5 bis 8 cm Länge und 1 cm Breite in der Mitte). Auch Begrenzungs-, Schluß- und Bremslichter sowie Fahrtrichtungsanzeiger und Kennzeichenbeleuchtung vorschriftsmäßig abschirmen oder abblenden. Hinteres Kennzeichen muß lesbar bleiben.

Reflektory zacloň (štěrbina délky 5—8 cm a výšky 1 cm uprostřed). Rovněž světla pro označení bočních obrysů, koncová - a brzdová světla, jakož i ukazovatele směru jízdy a osvětlení poznávací značky musíš podle předpisu ztlumiti nebo ztlumiti. Zadní poznávací značka musí však zůstat čitelnou.



Mit abgedunkelten Scheinwerfern darf auf freier Landstraße mit aufgeblendetem Licht (Fernlicht), bei Gegenverkehr und in geschlossenen Ortschaften nur mit abgedunkeltem Licht gefahren werden. Die Scheinwerfer werden also bedient wie bei Nichtverdunklung.

Se zacloňnými reflektory můžeš na volné silnici jeti s dálkovými světly, při protijedoucích vozidlech a v uzavřených osadách musíš však jeti se ztlumenými světly. Reflektory obsluhuj jako kdyby nebylo zatemnění.



Andere Verkehrsteilnehmer, vor allem Fußgänger, sind bei Verdunklung nur schwer erkennbar. Deshalb, besonders an Straßenkreuzungen und -Einmündungen, äußerst vorsichtig und langsam fahren. Häufig ist an Straßenkreuzungen die Abgabe von Warnzeichen geboten.

Jiní účastníci dopravy, zejména chodci, jsou při zatemnění jen obtížně rozpoznatelní. Jezdí proto, obzvláště na křižovatkách a při vyústění ulic (silnic), krajně opatrně a pomalu. Často je účelné, dávat na křižovatkách zvuková znamení.



Verkehrswichtige Straßen von parkenden Fahrzeugen freigehalten! Parkende Fahrzeuge unter Beachtung der Verdunklung beleuchten. Wo möglich, Fahrzeuge außerhalb der Fahrbahn auf Parkplätzen oder besonderen Plätzen aufstellen.

Na ulicích důležitých pro dopravu neparkuj! Parkující vozidlo osvětluj s přihlížením k zatemnění. Kde jenom lze, ponechávej vozidlo mimo jízdní dráhu, na parkovištích anebo na zvláštních prostranstvích.

DĚKUJEME VÁM ZA POZORNOST.

**Doufáme, že se Vám výstava líbila a těšíme se
na znovu na viděnou nejen on-line, ale třeba i
offline v některé z našich badatelen.**