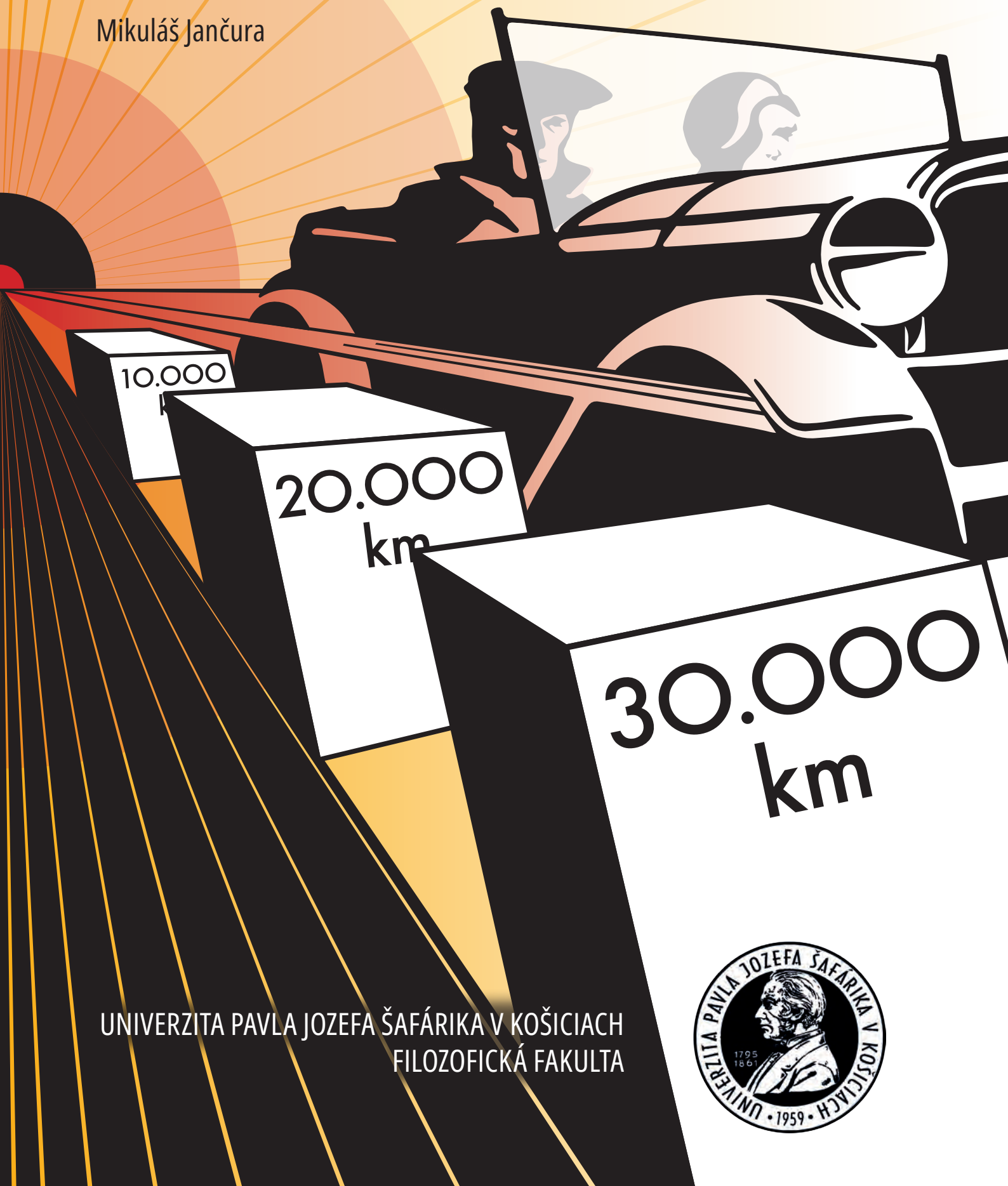


KOMENTOVANÁ EDÍCIA PRAMEŇOV K DEJINÁM OSOBNÉHO AUTOMOBILIZMU NA SLOVENSKU V MEDZIVOJNOVOM OBDOBÍ

Mikuláš Jančura



UNIVERZITA PAVLA JOZEFA ŠAFÁRIKA V KOŠICIACH
FILOZOFICKÁ FAKULTA



UNIVERZITA PAVLA JOZEFA ŠAFÁRIKA V KOŠICIACH
Filozofická fakulta

Katedra histórie



**KOMENTOVANÁ EDÍCIA PRAMEŇOV
K DEJINÁM OSOBNÉHO AUTOMOBILIZMU
NA SLOVENSKU
V MEDZIVOJNOVOM OBDOBÍ**

Mikuláš Jančura

Košice 2025

VVGS-2022-2431 Fenomén motorizmu: Komentovaná edícia prameňov k dejinám osobného automobilizmu na Slovensku v medzivojnovom období

Komentovaná edícia prameňov k dejinám osobného automobilizmu na Slovensku v medzivojnovom období

Edícia prameňov

Autor:
Mgr. Mikuláš Jančura, PhD.
Katedra histórie, Filozofická fakulta, UPJŠ v Košiciach

Recenzenti:
Mgr. Michal Ďurčo, PhD.
Historický ústav SAV, v. v. i.

Mgr. Katarína Lukáčová, PhD.
Spoločenskovedný ústav CSPV SAV, v. v. i.

Grafická úprava, sadzba a obálka:
Mgr. art. Barbora Kopnická, ArtD.

Motív na obálke:
Reklama na automobil Aero z roku 1932. *Slovák*, 1932, č. 185, s. 7. Graficky upravené.

Tento text je publikovaný pod licenciou Creative Commons 4.0 CC BY NC ND - CC Attribution - NonCommercial - No-derivates 4.0



Za odbornú a jazykovú stránku tejto publikácie zodpovedá autor. Rukopis neprešiel redakčnou ani jazykovou úpravou.

Umiestnenie: www.unibook.upjs.sk
Dostupné od: 10. 09. 2025

ISBN 978-80-574-0431-6 (e-publikácia)

Obsah

Úvod 4

Rámec hospodárskych súvislostí 10

 Možnosti (obmedzenia) v dostupnosti a prevádzke osobných automobilov 10

 Infraštruktúrne otázky: náčrt problémov okolo rozvoja cestnej siete 16

 Infraštruktúrne otázky: služby pre motoristov 20

TABUĽKY 24

PRAMENE k hospodárskym súvislostiam 27

Rámec kultúrno-spoločenských súvislostí 134

 Organizovaný motorizmus ako kultúrnospoločenský filter 137

 Automobily v reklame ako symbol čoho? 149

PRAMENE ku kultúrno-spoločenským súvislostiam 157

Záver 250

Zoznam použitých zdrojov 251

Úvod

Problematika dejín motorizmu je v slovenskej historiografii do značnej miery okrajovou záležitosťou a výskumne sa ňou zaoberá len úzky kruh historikov. Napriek tomu zaznamenalo jej spracovanie v posledných dvoch dekádach výrazný kvalitatívny a kvantitatívny posun. V porovnaní so stavom bádania v českých krajinách však stále zaostáva.

V starších prácach je disproporcia logická, pretože českí autori vychádzajú z prostredia s oveľa hlbšou tradíciou automobilovej výroby. Tá bola v rámci prvej československej republiky dlhodobo situovaná výlučne na území českých krajín, čo do istej miery mohlo posilniť tamjšiu identitu modernej industriálnej spoločnosti. Toto však nie je jediný dôvod.

Motorizmus mal aj v spoločenských štruktúrach českých krajín stabilnejšie postavenie. Zázemie mu už pred prvou svetovou vojnou vytváralo viacero motoristických spolkov, ktorých počet v medzivojnovom období dynamicky narástol. Vzhľadom na silnejšie hospodársko-ekonomické zázemie českých krajín v medzivojnovom období, vykazovali tiež vyšší počet evidovaných motorových vozidiel. Úlohu zohrala aj kvalitnejšia cestná infraštruktúra a hustejšie zastúpený sektor služieb pre motoristov. Osobitnú úlohu zohralo tiež celkové psycho-sociálne a socio-kultúrne nastavenie spoločnosti.

Samozrejme, fenomén motorizmu neobišiel ani územie Slovenska. Jeho vývoj bol v sledovanom období špecifický a v porovnaní s českými krajinami bol výrazne disproporčný. Napriek tomu vykazoval, hlavne od konca 20. rokov relatívne čulú dynamiku.

Disproporcia vo výskume problematiky dejín motorizmu pretrváva medzi českou a slovenskou historiografiou do súčasnosti, avšak posun v jej výskumných trendoch je ako v českom, tak aj v slovenskom bádateľskom prostredí výrazne prítomný. Okrem spomenutého historického pozadia a diferencovaných podmienok je potrebné uviesť, že výrazným akceleratorom v posunoch výskumných trendov bolo postupné osvojovanie si modernejších, teoreticko-metodologických a interdisciplinárnych prístupov, razených hlavne západoeurópskou a anglo-americkou historiografiou. Vo všeobecnosti možno ako kľúčové spomenúť prístupy Business History, Produktgeschichte, či kultúrnej histórie, v ktorej rámci nájdeme uplatnenie aj postupy aplikované napr. v odbore vizuálnych štúdií. Výskum problematiky na Slovensku posunulo aj postupné prekonávanie náročnej heuristiky, často fragmentovaného, archívneho a pramenného materiálu, ktorý bol osobitným výskumným limitom.¹

¹ Východiskový stav spracovania témy a jej reflexia v starších tituloch českej a slovenskej historiografie, bol publikovaný v bilancujúcej štúdii z roku 2012. JANČURA, Mikuláš. Československá automobilová história v rokoch 1918-1948 a jej hospodárske, technicko-historické a kultúrno-spoločenské aspekty v českej a slovenskej historiografii. In: *Individual and society / Človek a spoločnosť*, 2012, roč. 15, č. 2. Dostupné na: <https://individualandsociety.org/sk/casopis/2012/2/ceskoslovenska-automobilova-historia-v-rokoch-1918-1948-a-jej-hospodarske-technicko-historicke-a-kulturno-spolocenske-aspekty-v-ceskej-a-slovenskej-historiografii>
Analýza kvalitatívneho a kvantitatívneho posunu v aktuálnom výskume problematiky v slovenskej historiografii bola ako jeden z výstupov projektu VVG-2022-2431 publikovaná: JANČURA, Mikuláš. Posun interpretačných rámcov problematiky dejín motorizmu v českej a slovenskej historiografii. In: *Historická sociologie*, 2024, roč. 16, č. 2, s. 75-90. Online: <https://karolinum.cz/en/journal/historicka-sociologie/year-16/issue-2/article-13326>

Nezanedbateľným faktom ale ostáva, že v slovenskej historiografii takmer úplne absentujú edície, prípadne komentované edície prameňov k tejto téme. Toto tvrdenie sa netýka len editovaných archívnych dokumentov, ale tiež publikovaných prameňov a vizuálneho materiálu. Za výnimku možno považovať starší bibliografický pramenný súpis od Mariána Šumana-Hreblaya z roku 1991. Ide však o zoznam, resp. súpis publikovaných prameňov bez komentovania či zasadenia do kontextu. Napriek tomu ide o relevantnú pomôcku k ďalšiemu bádaniu, ktorá však nebola širšie distribuovaná.²

Postupné prekonávanie heuristických problémov, ako som uviedol vyššie, otvára možnosti vytvárať aj tento typ výstupov. Tie by mohli slúžiť ako sprievodca k už existujúcim monografiám a štúdiám, alebo po didaktickej úprave, ako účinný doplnok pri výučbe hospodárskych, sociálnych a kultúrnych dejín Slovenska v sledovanom období. Na tomto pozadí je možné sledovať napr. aj témy modernizácie, kultúrnospoločenských transformačných procesov, alebo, po aplikovaní prístupu multiperspektivity, tiež rôzne antagonistické a paradoxné procesy, ktoré boli vlastné dejinám Slovenska v medzivojnovom období.

Cieľom predkladanej práce je preto vyplniť túto výskumnú a publikačnú medzeru. Zároveň je to snaha vybrať povahovo aj tematicky širšiu paletu prameňov a prostredníctvom nej ukázať základné, styčné body historickej genézy tejto problematickej mozaiky, ktorá sa s problematikou dejín motorizmu na Slovensku spája.

V jej rámci bude pozornosť venovaná dvom obsiahlejším tematickým okruhom, ktoré sú približené v podobe dvoch prehľadových štúdií. Prvým sú hospodárske a legislatívne otázky a druhým kultúrno-spoločenské presahy, s výlučným zameraním na osobnú automobilovú dopravu.

V prípade hospodárskych aspektov, sú približené faktory ako dostupnosť automobilov, ich finančná náročnosť, služby motoristom a čiastočne legislatívne rámcovanie motorizmu v krajine. Pri spoločenských presahoch je to primárne kultúrny fenomén automobility, sledovaný cez aktivity združení organizovaného motorizmu a vizuálna prezentácia automobilov ako nositeľov symboliky skrz obrazovú reklamu.

Z teritoriálneho hľadiska je dôraz kladený na územie medzivojnového Slovenska, ale vo viacerých oblastiach je dôležité zohľadniť aj celoštátny rámec.

Napriek tomu, že je v textoch prehľadových štúdií použitá širšia paleta zdrojovej bázy, edícia približuje základné druhy vybraného pramenného materiálu. Ide o archívne dokumenty, tlačené pramene, fotografie a v historiografii na Slovensku menej zaužívaný prameň, vizuálnu reklamu.

V prípade archívnych dokumentov ide o mozaiku vychádzajúcu primárne z fondov centrálnych (Národný archív v Prahe, Slovenský národný archív), ale do pozornosti sa dostali čiastočne aj dokumenty z regionálnych archívov (Archív mesta Košice).

² HREBLAY-ŠUMAN, Marián. *Pramene k dejinám výroby cestných motorových vozidiel na území Československa v rokoch 1815-1965*. Liptovský Mikuláš : Autoantikvariát, 1991, 111 s.

Z Národného archívu v Prahe to sú vybrané dokumenty z fondov Ministerstvo dopravy, Předsednictvo ministerské rady a Ministerstvo veřejných prací.

Zo Slovenského národného archívu ide o fond Policajné riaditeľstvo. Z Archívu mesta Košice ide o fondy Magistrát mesta Košice 1923-1938, Mestský notársky úrad v Košiciach 1923-1938 a Národný výbor mesta Košice 1945-1948.

Dôležitým zdrojom materiálu je tiež Národní knihovna České republiky a ich elektronický portál Kramerius NK Praha, z ktorého boli pre túto prácu čerpané primárne zbierky zákonov, týkajúce sa legislatívnej regulácie motorizmu z rokov 1919, 1920, 1921, 1927, 1931 a 1935.

Okrem archívnych dokumentov sa do hľadáča dostali aj vybrané publikované pramene. Sú to napr. Štatistické príručky republiky československej či články zo špecializovaných, motoristických periodík.

Osobitnou kategóriou sú fotografie a vizuálne reklamy, zväčša v podobe umeleckých grafík.

Typologicky širšia paleta pramenného materiálu korešponduje s myšlienkou vykreslenia plastickejšej mozaiky sledovaných tematických okruhov. Úhrnom je v práci použitých 46 jednotiek pramenného materiálu.

Napriek tomu, že predkladaná komentovaná edícia koncepčne vychádza z vlastnej autorskej monografie publikovanej v roku 2017, vo viacerých oblastiach ju dopĺňa a prehĺbuje. Reflektuje nové poznatky ako výsledok ďalšieho môjho skúmania, ale tiež poznatky publikované v novších prácach slovenských a českých historikov.

Predkladaná práca vychádza ako jeden z ťažiskových výstupov projektu vnútorného vedeckého grantového systému UPJŠ, s názvom *Fenomén motorizmu: Komentovaná edícia prameňov k dejinám osobného automobilizmu na Slovensku v medzivojnovom období* (VVGs-2022-2431).

Výsledky projektu, v rámci ktorých bol publikovaný aj tento výstup³, sú synergicky prepojené aj s vlastnou pedagogickou činnosťou hlavného riešiteľa a spoluriešiteľky projektu, Mgr. Heleny Kuncovej. Tá zahŕňa predmety Hospodárske a sociálne dejiny Slovenska v medzivojnovom období, Kapitoly z dejín vedy a techniky, Kapitoly z dejín európskeho umenia, Fenomén motorizmu a Turizmus v dejinách, realizovaných na Katedre histórie Filozofickej fakulty UPJŠ.

3 Okrem predkladaného výstupu a štúdie citovanej v poznámke 1, boli v rámci projektu VVGs-2022-2431 realizované: Aktívna účasť spoluriešiteľky projektu na konferencii: České, slovenské a československé dějiny 20. století. Hradec Králové, 13.05.-14.05.2024. Štúdiá publikovaná: KUNCOVÁ, Helena. Korene neuromarketingu v československej medzivojnovnej motoristickej reklame. In: ŠÍPOŠ, D. – NYKODÝM, D. – ZÁKOSTELNOVÁ, K. – BOLEHOVSKÝ, J. *České, slovenské a československé dějiny 20. století XIX*. Hradec Králové: Univerzita Hradec Králové, 2024, s. 179-189.

Realizácia projektu prebehla v piatich základných pracovných fázach.

Prvá fáza zahŕňala heuristiku pramenného materiálu a dostupnej odbornej spisby. Primárne išlo o materiál z môjho archívu, nadobudnutého doterajším výskumom. Napriek tomu bola realizovaná dodatočná heuristika v centrálnych a regionálnych archívoch, priblížených vyššie.

Počas druhej fázy prebehla selekcia a chronologicko-tematické rozdelenie získaného materiálu. Spracovaný materiál bol tematicky rozdelený do dvoch základných, ťažiskových skupín, a to hospodárstvo a legislatíva a materiál kultúrnospoločenskej povahy. Tým sa nastavil rámec kopírujúci koncepčné uchopenie problematiky v spomenu-tej monografii. Druhá úroveň klasifikácie materiálu zahrnula vytvorenie podskupín získaného materiálu (legislatíva, dostupnosť, infraštruktúra). Kultúrnospoločenské pramene sú zaradené do podskupín organizovanej motoristickej turistiky a športu a propagačnej roviny motorizmu ako výrazového prostriedku transformačných procesov na úrovni životného štýlu. Súčasťou druhej fázy bola aj heuristika cieľového indexovaného časopisu, v ktorom bola publikovaná teoretická štúdia o posunoch koncepčných rámcov výskumu problematiky motorizmu v aktuálnej českej a slovenskej historiografii.

V tretej fáze boli realizované textové časti predkladanej edície v podobe dvoch prípadových štúdií a výber a zoradenie pramenného materiálu. Súbežne boli realizované aj tri konferenčné výstupy, z toho dva zahraničné (Česká republika a Poľsko) a jeden domáci (Poprad)⁴.

Posledná pracovná fáza bola venovaná recenznému posúdeniu rukopisu a následnej grafickej úprave, sadzbe a publikovaniu predkladanej práce.

Prínos projektu a hlavného výstupu možno vysledovať na viacerých úrovniach. Primárne je to vyplnenie bieleného miesta v publikovaní výstupov tohto typu v slovenskej historiografii. Prínosný moment však spočíva v rozšírení typologického diapazónu publikovaných prác a rozšírenie a prehĺbenie poznania tejto problematiky, zasadené do širšieho kontextu. V neposlednom rade je to tiež možnosť, resp. potenciál aplikovať predkladaný výstup aj v oblasti vzdelávania, a to nie len na úrovni vysokoškolského, ale tiež stredoškolského štúdia, pri témach hospodárskych, sociálnych a kultúrnych dejinách Slovenska v prvej polovici 20. storočia.

4 Okrem vyššie spomenutej konferencie v Hradci Králové to boli: Aktívna účasť hlavného riešiteľa projektu na konferencii: Historický prierez cestnou automobilovou dopravou v regióne Vysokých Tatier, Poprad, 10.10.2024. Štúdiá dosiaľ nepublikovaná. Aktívna účasť hlavného riešiteľa projektu na konferencii Wiek Samochodu. Motoryzacja we XX. Stuleciu, Wrocław, 07.-08-11.2024. Štúdiá zadaná do tlače.



Stanovište taxíkov pred hotelom Zlatý býk v Michalovciach. Začiatok 30. rokov.
Slovensko na historických fotografiách. Online: https://www.facebook.com/p/Slovensko-na-historic-k%C3%BDch-fotografi%C3%A1ch-100069503405603/?locale=sk_SK

Rámec hospodárskych súvislostí

Hospodárske predpoklady rozvoja osobného automobilizmu na Slovensku je pre sledované obdobie potrebné vnímať v širších, zväčša celoštátnych súvislostiach. Navyše ide o interakciu viacvrstevných vzťahov, premenlivých v čase, ktoré boli sprevádzané početnými problémami. V porovnaní s českými krajinami boli na území Slovenska ešte vypuklejšie. Vyplývalo to z jeho výrazného disproporčného postavenia voči priemyselne, hospodársky a socio-kultúrne vyspelejším českým krajinám.

Možnosti (obmedzenia) v dostupnosti a prevádzke osobných automobilov

Ako východisko možno pomenovať limity spojené s dôsledkami prvej svetovej vojny a kreovanie vlastného legislatívneho rámca motorizmu. Z toho priamo vyplývali obmedzenia, ako napr. zákaz súkromných jázd automobilmi a voľného predaja paliva, zrušený až v marci roku 1921.¹

Výraznú úlohu zohrali v tomto procese aj obchodná, colná a daňová politika štátu. Tá sa v prvých rokoch sústreďovala výlučne na zabezpečenie domáceho trhu a na jeho ochranu. Na tomto základe sa tak zahraničný obchod dostal pod priamu kontrolu štátnych orgánov. V rámci týchto opatrení zaujala kľúčovú pozíciu ochranná colná bariéra, platná až do roku 1925. Podľa viacerých autorov bola colná bariéra pre domácich automobilových výrobcov prospešná. Pod týmto pomyselným „dáždnikom“ sa podarilo producentov ochrániť pred zahraničnou konkurenciou a zároveň vybudovať domáci automobilový priemysel.² Colná bariéra však bola dvojsečnou zbraňou. Ochrana domáceho trhu „v skleníku“³ zdvihla ceny natoľko, že nie len zahraničné automobily podliehajúce dovoznému clu vo výške 45%⁴, ale aj automobily domácej výroby boli až do polovice 20. rokov prakticky nedostupné. Do mozaiky je tiež nutné zapracovať nízku kúpyschopnosť obyvateľstva a výraznejšie majetkové rozdiely medzi obyvateľmi Slovenska a českých krajín⁵.

1 Nariadenie vlády č. 258 zo dňa 15. mája 1919. **Pozri prameň č. 1**

2 KUBA. *Atlas našich automobilů* 2. 7; ŠTEMBERK. *Automobilista v zajetí reality*. 16.

3 HALLON. *Industrializácia Slovenska 1918-1938*. 43.

4 KRÁLÍK. *Století motorismu*. 53. Niektorí autori uvádzajú colné prirážky až v rozmedzí 60 – 200%. ŠTEMBERK. *Automobilista v zajetí reality*. 16. PRŮCHA. *Hospodářské a sociální dějiny Československa*. 101.

5 Podľa súpisu majetku fyzických osôb z roku 1919 bola väčšina obyvateľov nemajetná, resp. priznávala majetok do výšky 20 tis. Kč. V percentách išlo v prípade majetku v kategórii do 10 tis. Kč o 61,18 % obyvateľstva a v kategórii od 10 do 30 tis. Kč o 22,43% obyvateľstva. Keďže tento súpis mal primárne slúžiť ako podklad k vyrubovaniu jednorazových dávok z majetku a prírastku majetku, je vysoko pravdepodobné, že boli úmyselne vykazované nižšie hodnoty, čo výrazne znižuje vierohodnosť tohto zdroja. K roku 1922 sa denná mzda továrenského robotníka pohybovala v rozmedzí 6-18 Kč denne. PRŮCHA. *Hospodářské a sociální dějiny Československa*. 73-74.

V prípade úrazových poistencov išlo v rovnakom období v priemere o 28, 85 Kč denne, pričom v dôsledku dočasnej krízy priemerná mzda klesla približne o 16%. Počas konjunktúry v rokoch 1928-1930 následne vzrástla. V prípade kvalifikovaných robotníkov išlo približne o 25 Kč denne. Na prelome 20. a 30. rokov sa úradnícka mzda pohybovala v celoštátnom priemere okolo 1367 Kč mesačne a mzda v živnostenskom sektore v priemere okolo 1400 Kč mesačne. Tiež je nutné dodať, že mzda v českých krajinách bola približne o 10-15% vyššia, než na Slovensku. HALLON. *Sociální rozmer a sociálne dôsledky*. 239-240.

Priemerná cena osobného automobilu domácej výroby sa na československom trhu v prvej polovici 20. rokov pohybovala okolo 50 000 Kč. *Praga Alfa*, ktorá sa radila skôr medzi „ľudové vozidlá“ sa v roku 1923 predávala v základnej výbave za 49 000 Kč. *Laurin & Klement typ 100* sa predával za 75 000 Kč. Najlacnejším osobným automobilom na trhu bola *Tatra 11*, ktorej cena bola 39 600 Kč v základnej výbave a 43 400 Kč vo vyššom prevedení⁶.

Motoristi čelili navyše aj vysokému daňovému zaťaženiu. Nebolo to len štandardné povinné ručenie, ale tiež cestná daň, a osobitne, daň z prepychu, zrušená až v roku 1924. Výnimkou neboli ani rôzne nadštandardné mýtné, mostné a dlažobné poplatky, vyrubované na regionálnej úrovni. Tie predstavovali osobitný zdroj príjmu pre mestské a obecné rozpočty.

Jan Štemberk identifikuje dva ťažiskové dôvody pre zdanenie automobilov. Prvotne je to vnímanie automobilu ako luxusného a nadbytočného tovaru. Tiež je to automobil ako činiteľ ovplyvňujúci svoje prostredie, teda opotreboval cesty, mosty a znečisťoval okolie emisiami.

Sadzovník daňového zaťaženia automobilov vychádzal primárne zo zdvihového objemu motora, pričom pôvodný zámer brať do úvahy aj výkon, nebol realizovaný. Podľa odhadov prinášalo začiatkom 30. rokov zdanenie automobilovej dopravy do štátnej pokladnice ročný príjem okolo 500 mil. Kč.⁷

Ako príklad uvádzame, že v roku 1933 zaplatil motorista jazdiaci na automobile so zdvihovým objemom do 1 litra daň z motorového vozidla vo výške 210 Kč, od 1 až 1,5 litra 350 Kč, pričom v prípade druhej menovanej kategórie išlo o najpočetnejšiu skupinu. Rozmedzie tejto dane sa v danom období pohybovalo až do výšky 5600 Kč za automobil s objemom nad sedem litrov.⁸

Spomenutá daň z prepychu bola stanovená na 12% z kúpnej ceny vozidla, pričom neskôr bola znížená na 10% a podliehali jej len vozidlá so zdvihovým objemom nad 2,5 litra.⁹

Nepriaznivo vyzeral obraz motorizmu na Slovensku aj v štatistikách. K roku 1922 bolo na Slovensku evidovaných 334 súkromných osobných automobilov a 93 motocyklov. Na jedno motorové vozidlo pripadalo na Slovensku až 4828 obyvateľov¹⁰.

Do roku 1925 počet stúpol na 603 osobných automobilov a 299 motocyklov. Pre porovnanie uvádzame, že k roku 1923 bolo v Čechách, na Morave a v Sliezsku úhrnom evidovaných 4558 osobných automobilov a 2390 motocyklov. Daný stav stúpol do roku 1925 na 9180 osobných automobilov a 7500 motocyklov¹¹.

6 JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 40.

7 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajetí reality*. 55.

8 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajetí reality*. 51.

9 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajetí reality*. 55.

10 KOŽÍŠEK. *Silniční doprava*. 440.

11 *Statistická příručka Republiky Československé 2*, Praha: Státní úřad statistický, 1925, str. 311. **Pozri prameň č. 2**

Napriek relatívne vlažnému postoju samotného štátu a jeho zodpovedných úradov k rozvoju motorizácie, aktívne participoval na jej medzinárodnom právnom regulačnom rámci. Prihlásil sa k Medzinárodnej zmluve o jazde automobilmi z roku 1909 a v roku 1921 sa v Paríži stal jej signatárom. Súbežne sa na vnútroštátnej úrovni kreovala aj vlastná motoristická legislatíva, upravujúca evidenciu, technický stav a kontroly motorových vozidiel, ale napr. tiež vystavovanie vodičských preukazov a podmienky vodičských skúšok.¹²

Od polovice 20. rokov sa situácia v dostupnosti automobilov začala preklápať do plusových hodnôt. Súviselo to primárne so stabilizáciou hospodárskeho zázemia v krajine, ale výraznými stimulmi boli napr. aj zrušenie dane z prepychu, zmiernenie colných prirážok a zavedenie malosériovej výroby s dôrazom na automobily nižších kubatúr.¹³

Uvedené faktory viedli v priemere až k 50% zníženiu cien nových automobilov, čo sa zákonite prenieslo aj do ich štatistického nárastu. Napr. cena *Škody 420* vo verzii dvojseďadlového kabrioletu nepresiahla 19 000 Kč. Najlacnejším automobилоm na domácom trhu sa v prvej polovici 30. rokov stal športový kabriolet *Aero 662* s cenou 16 600 Kč. Priemerná cena dovážaných osobných automobilov sa v danom období pohybovala okolo 60 000 až 80 000 Kč.¹⁴

Na tomto základe možno okrem štatistického nárastu hovoriť aj o relatívne dynamickej akcelerácii automobilového predaja na báze autorizovaných predajných kancelárií a tiež služieb pre motoristov. To však bude predmetom inej časti tohto textu.

Nezaostávali ani kultúrne sféry motorizmu. Pre toto obdobie je príznačná napr. zakladateľská vlna rôznych auto-moto klubov a tým aj rozmach motoristického športu či turistiky. Kultúrnym aspektom a ich reflexii v prameňoch bude venovaná osobitná časť tejto práce.

Sľubné tendencie k oživeniu motorizmu v krajine však nezmenili fakt, že ešte k roku 1925 pripadalo v celoštátnom rámci na jedno motorové vozidlo 432 osôb, čo v európskom rebríčku znamenalo trináste miesto. Do roku 1929 sa počet osôb znížil na 243 a do roku 1933 na 99. V európskom meradle išlo stále len o priemernú hodnotu. Situácia v ČSR bola k roku 1933 porovnateľná napr. s Talianskom, ktoré evidovalo vyše 120 osôb, prípadne s Rakúskom s počtom 180 osôb. V Nemecku to bolo 90 osôb, v Belgicku vyše 50, v Holandsku 50, vo Švédsku niečo vyše 40 a rovnako vo Švajčiarsku. Najnižší počet osôb na jedno motorové vozidlo evidovali Veľká Británia s vyše 20-timi a Francúzsko s počtom 20 osôb. Na Slovensku to však stále bolo 258 osôb na jedno motorové vozidlo 178 pri celkovom počte 13 235 motorových vozidiel 179, pričom na jeden osobný automobil mohol byť počet aj dvojnásobný. Celoštátny priemer výrazne stláčala Podkarpatská Rus, kde v rovnakom období pripadalo na jedno motorové vozidlo až 625 osôb.¹⁵

12 CAJCHAN. Typové schvaľovanie motorových vozidiel. 275. Mezinárodní smouva o jízde automobily: **Pozri prameň č. 3.**

13 HALLON. *Industrializácia Slovenska*. 68. PRŮCHA. *Hospodářské a sociální dějiny Československa*. 148-150. SMOLKA-FOLTA. *Studie o technice V*. 26-27. ŠTEMBERK. *Automobilista v zajiť reality*. 16. JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 45-46.

14 KUBA-SPREMO. *Atlas našich automobilů 3*. 14. ELSNER, František. Alexander. *Aero: Malý vůz pro velké cesty!* Praha: Průmyslova tiskárna, 1933. *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1926, roč. 4, č. 12, s. 1-4.

15 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajiť reality*. 18. *Statistická příručka Republiky Československé 1934*. Praha: Státní úřad statistický, 1934, s. 304. **Pozri prameň č. 3**

Do rozvoja motorizmu v krajine neblaho zasiahla svetová hospodárska kríza. Tá mala za následok oslabenie kúpyschopnosti, ale tiež schopnosť finančne udržiavať chod a vlastníctvo automobilov. Svoju úlohu zohral aj nárast cien pohonných látok a minerálnych olejov. Predaj nových vozidiel dramaticky klesol, v zvýšenej miere dochádzalo k vyradovaniu vozidiel z evidencie a klesol aj počet dopravných živností.¹⁶

Proti nepriaznivému stavu sa postupne začali ozývať kritické hlasy. Primárne išlo o zástupcov organizovaného motorizmu. Výrazné boli iniciatívy centrálneho Autoklubu republiky Československé, ale tiež menších klubov z českých krajín a Slovenska, čo bude predmetom osobitnej časti tejto práce.

Pre hospodárske súvislosti je však relevantné, že dopady krízy na motorizmus mali odozvu v obchodných kruhoch a v politických štruktúrach štátu.

Situáciu na Slovensku výstižne komentoval riaditeľ obchodného zastúpenia automobilky Tatra v Bratislave, Vladimír Droppa: „*Na Slovensku si pomery v odbore motorizácie vyžadujú zvláštneho, pečlivého posúdenia, aby sme sa priblížili aspoň k pomerom celoštátnym. ... V prvom rade musí sa zmeniť celý náš názor, a menovite názor našich úradov na motorizáciu. Musí byť vyslovená zásada, že držanie automobilu nie je luxusom. ... Nesporne žijeme v dobe motorizácie, automobil je potrebnou buňkou dnešného moderného života, ba viac, jeho predpokladom. A kto by chcel natrvalo zastaviť prirodzený vývoj?*“¹⁷

V celoštátnom rámci sa prišlo k sérii opatrení, ktorých cieľom bolo zmierniť krízové dopady a oživiť stagnujúci motorizmus.

Východisko malo byť zavedenie povinného miešania benzínu s liehom a používanie liehobenzínových zmesí. Polemizovalo sa o tom od roku 1930, na základe zavádzania tohto opatrenia v Nemecku a Maďarsku už v druhej polovici 20. rokov¹⁸. V rovnakom období nastúpil aj v Československu predaj liehobenzínových zmesí značiek *Dynalkol* a *Benzol*. Po zákonnom zavedení miešania benzínu s liehom v septembri 1932 sa zintenzívnila aj reklamná podpora týchto produktov¹⁹. Vďaka tomuto opatreniu sa podľa dostupných zdrojov zvýšila spotreba liehu v rokoch 1932-1935 viac ako trinásťnásobne.²⁰ Zároveň je potrebné dodať, že liehovarnícky kartel patril v sledovanom období medzi najmocnejšie priemyselno-obchodné zoskupenia v krajine²¹.

16 JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 48. **Pozri prameň č. 4**

17 DROPPA, Vladimír. Situácia nášho automobilizmu. In: *Autojournal*, 1936, roč. 11, č. 2, s. 10.

18 V Nemecku sa liehobenzínové zmesi začali používať ako doplnkový zdroj paliva v rokoch 1925-1926. Národní archiv Praha (ďalej NA Praha). Fond (ďalej F.). Ministerstvo veřejných prací (ďalej MVP), Kr. 1031, č. spisu: 14-591/1929, Spiritus als Treibstoff. Maďarska vládla zákonne zaviedla miešanie liehu s benzínom v roku 1927 a realizovať sa to malo od novembra 1929. NA Praha, F. MVP, Kr. 1031, č. spisu: 14-591/2/1929, Pohonná směs lihobenzinová zákonně zavedená v Maďarsku. **Pozri prameň č. 5**

19 **Pozri prameň č. 6**

20 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajiť reality*. 55.

21 JELÍNEK. *Kartel jako nátlakový prostředek*. 55.

Osobitným opatrením bolo zdanenie motorových vozidiel.

Odlahčenie mal priniesť zákon č. 77/1935 zb. „O doprave motorovými vozidlami a ich zdanení“. Týmto zákonom sa výrazne znížili daňové sadzby za nákladné automobily, resp. automobily s veľkým zdvihovým objemom. V prípade málolitrážnych osobných automobilov došlo však, naopak, k navýšeniu²². Účinok opatrenia, bol však následne negovaný prijatím zákona č. 78/1935 zb., ktorým sa zvýšila spotrebná daň z minerálnych olejov.²³

Hospodársku, ale aj spoločenskú situáciu v motorizme na Slovensku vystihol národohospodár a politik Kornel Stodola. Pomenoval tým kľúčové a najvypuklejšie limity, platné primárne pre územie Slovenska: „*Príčiny, pre ktoré sa slovenský automobilizmus nemohol vyvíjať ani len tak skromným tempom, ako v zamoravských zemiach republiky sú troje: prvá je menšia hospodárska kapacita Slovenska, druhá je zlý stav tunajších sílníc a tretia je nepatrný smysel pre podporu automobilizmu. Pomoc pre slovenský automobilizmus zhrnul by som tiež do troch bodov. Po prvé, čím skôr znížiť daňové bremeno na československý automobilizmus neoprávnene uvalené, snížiť cenu motorových vozidiel, zvlášte menších a znížiť cenu pohonných látok.*“²⁴

Odhliadnuc od hospodárskych limitov, bol posun zaznamenaný v tvorbe motoristickej legislatívy. Zákon č. 81/1935 zb. „O jízdě motorovými vozidly“, zjednocoval automobilové predpisy pre územie celej republiky a zosúladzoval ich s európskym rámcom. Tým nadväzoval na štátom signovanú Medzinárodnú dohodu z roku 1921 a Medzinárodnú dohodu o jazde motorových vozidiel z roku 1926, ratifikovanú v roku 1930.²⁵

V dostupnosti osobných automobilov vystúpila do popredia štátom podporená anketa *Jak pomoci československému motorismu*, z roku 1936. Jej cieľom bolo definovať kľúčové problémy a vytýčiť cestu k ich systematickému riešeniu. Jej závery smerovali k potrebe znížiť ceny a prevádzkové náklady motorových vozidiel. Súbežne sa uvažovalo o nedeľnej prevádzke benzínových púmp a servisov a o úľavách v predpisoch pri stavbe garáží.²⁶

Napriek tomu, že anketa konštatovala len to, čo v motoristickej verejnosti rezonovalo už dlhší čas, možno jej výsledky považovať za jeden z výraznejších krokov ku zlepšeniu situácie.

Motoristické periodiká pri informovaní o jej záveroch neskrývali entuziazmus: „*Porady o oživení čsl. motorizmu, vedené národohospodárskym oddelením ministerskej rady, pokročili tak ďaleko, že ich výsledky zaručujú už teraz úľavy pre motoristov. ... Usiluje sa o to, aby jednanie bolo čo najskôr skončené, aby reálna pomoc československému motorizmu sa mohla uplatniť už v nastávajúcej sezóne.*“²⁷

22 Sadzobník navýšil oproti predošlému obdobiu daňové zaťaženie vozidiel so zdvihovým objemom do 1 litra na 300 Kč. a vozidiel so zdvihovým objemom od 1 litra do 1,5 litra na 450 Kč. a do dvoch litrov na 600 Kč. V daných skupinách došlo k priemernému navýšeniu o 100 Kč. *Autojournal*, 1934, roč. 9, č. 12, s. 3. **Pozri prameň č. 7.**

23 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajištění reality*. 61.

24 *Autojournal*, 1936, roč. 11, č. 5, s. 15.

25 CAJCHAN. Typové schvaľovanie motorových vozidiel. 280. **Pozri pramene č. 8 – 11.**

26 *Autojournal*, 1936, roč. 11, č. 4, s. 6.

27 *Autojournal*, 1936, roč. 11, č. 4, s. 6.

Reálne opatrenia mali podobu daňových úľav na úrovni samotných automobilov, ale tiež úľavy z cestnej dane, poistenia a katalógové zľavy pri predaji. Išlo však len o dočasné a výsostne núdzové nástroje.

Daňové úľavy boli legislatívne ukotvené nariadením z 12. júna 1936, č. 165 Zb. z. v rámci pomoci československému automobilizmu.²⁸ Úľavy boli však časovo obmedzené do 1. apríla 1937 pre osobne automobily so zdvihovým objemom do 1,2 litra a do 1. októbra 1937 pre osobne automobily so zdvihovým objemom od 1,2 do 1,5 litra. Pre luxusne, veľkolitrážne automobily úľava paradoxne platila až do 31. decembra 1939.²⁹

Druhé opatrenie, znižovanie cien automobilov sa premietlo do 6% katalógových zliav na vybrane modely. Zľavy mali rovnaké časové obmedzenie ako daňové úľavy, v súčinnosti s nariadením č. 165 Zb. a je možné predpokladať, že sa týkali opäť z väčšej časti výkonnejších a drahších áut.

Tieto opatrenia čiastočne uvoľnili situáciu, čo sa premietlo aj do mierne zvýšenej predajnosti zaznamenananej koncom roka 1936.³⁰ Riešenie nebolo príliš účinné a problémy pretrvávali aj naďalej.

Podľa kritického článku *Pomohla vláda našemu motorismu?*, publikovanom v *Národnej politike* v apríli 1937, boli opatrenia len „*krátkodobá pomoc, než aby mohla přinést čsl. motorismu užitek trvalejšího rázu. Vždyť vládní nařízení o úlevách pro motorová vozidla v některých svých částech již ztratilo svojí působnost a v některých ji brzy ztratí. ... A tu je nutno zdůrazniť, co sotva kdo bude u nás popíráti: našemu motorismu je potřeba pomoci stále (a) systematické.*“³¹

28 **Pozri prameň č. 12**

29 NA Paha. F.: Předsednictvo ministerské rady (Dělej PMR). Kr. 3891, č. spisu: 790.Her/B., str. 1, *Pomoc čsl. motorismu*. **Pozri prameň č. 13.**

30 **Pozri prameň č. 14**

31 NA Praha. F.: PMR, K: 3891. PETRŮ, Karel. Pomohla vlada našemu motorismu? In: *Národní politika*, 1937, roč. 21, č. 4. **Pozri prameň č. 15.**

Infraštruktúrne otázky: náčrt problémov okolo rozvoja cestnej siete

Popri motoristickej legislatíve a dostupnosti automobilov, boli samostatným okruhom infraštruktúrne otázky. Primárne išlo o oblasti cestnej siete a štruktúry služieb pre motoristov.

Cestná sieť však predstavuje osobitnú a značne rozsiahlu výskumnú problematiku. V slovenskej historiografii sa jej intenzívne venujú predovšetkým Michal Ďurčo, Miroslav Sabol a čiastočne aj Ľudovít Hallon.³² V centre ich pozornosti nie je len jej fyzická výstavba, ale aj klasifikácia ciest, legislatívne zázemie a financovanie. Na tomto pozadí zohráva dôležitú úlohu opäť disproporcia medzi českými krajinami a územím Slovenska. Nemalý vplyv na tento obraz mala nekompatibilná klasifikácia ciest a dvojkoľajná legislatíva, odstránená až začiatkom 20. rokov.

Cestná sieť na Slovensku sa po vzniku republiky stala integrálnou súčasťou tzv. „dopravného problému Slovenka“, ktorý zahŕňal aj železniciu. Kľúčovým bodom bola relatívna izolovanosť územia Slovenska od českých krajín a jeho dopravného systému. Železničná aj cestná infraštruktúra na Slovensku bola pred rokom 1918 disponovaná pre hospodárske potreby Uhorska, ale po vzniku Československa a nástupníckych štátov, zostala pretrhaná.³³ Navyše, v Uhorsku bola vyššia priorita kladená na výstavbu železníc na úkor cestnej siete³⁴, čo sa osobitne prejavilo po roku 1918. Ešte vypuklejší sa tento problém stal s nárastom motorovej dopravy, pretože väčšina ciest na Slovensku nespĺňala technické požiadavky.

Východiskový stav cestnej siete bol preto neuspokojivý. Na základe štatistiky z roku 1910 disponovalo Rakúsko pri rozlohe 300 005 km² a počtom obyvateľov 28 571 934, 16 107 kilometrami štátnych ciest. Teda na 100 km² pripadalo asi 5,4 kilometra štátnej cesty. V Uhorsku pri rozlohe 282 900 km² a počte obyvateľov 18 264 533 malo len 8 948 kilometrov štátnych ciest. Na 100 km² pripadalo 3,1 kilometra štátnej cesty. Na jeden kilometer dĺžky štátnych ciest pripadalo 2041 obyvateľov.³⁵

Problematickou bola v prvých rokoch existencie republiky tiež legislatíva. V súlade s § 14 zákona č. 64 zb. zo dňa 10. 12. 1918, spadali kompetencie vo veciach cestnej infraštruktúry a mýt pod Ministerstvo verejných prác. Tento zákon však zastrešoval len územie Čiech, Moravy a Sliezska.³⁶ Na Slovensku bola situácia komplikovanejšia. Kľúčovým bol zákon čl. 1/1890 uhorského Ministerstva obchodu. Týmto zákonom boli v Uhorsku poštátnené všetky významné cestné ťahy a sústava ciest bola rozdelená na štátne, župné, vicinálne, obecné, príjazdové cesty k staniciam a na verejné, čomu boli prispôsobené aj ich správa a financovanie.³⁷



Pracovná skupina s konským záprehom a parným valcom pri štrkovaní cesty. Polovica 30. rokov. Krajské múzeum v Prešove, zbierka fotografií, oddelenie dopravy.

Tento zákon na Slovensku platil aj bezprostredne po vzniku republiky. Zosúladienie legislatívy sa formálne začalo síce už v roku 1919, ale v praxi sa tento dualizmus uplatňoval až do leta 1921.³⁸ Z uvedeného vyplývalo nesúmerné financovanie. Ďalším limitom financovania bol nepomer v podiely štátnych ciest. K roku 1918 bol na Slovensku ich podiel z jeho celkovej cestnej siete 13 910 kilometrov, len 14%.³⁹

Technický stav ciest bol taktiež neuspokojivý a ako bolo vyššie uvedené, s postupne narastajúcou automobilovou dopravou sa situácia stávala neudržateľnou.

Na Slovensku mala pevný povrch len polovica štátnych ciest a bežným javom bola dočasná nezjazdnosť niektorých ťahov.⁴⁰ Štandardne sa na povrchovú úpravu používal valcovaný štrk, prípadne drvená kamenina.⁴¹ Už v roku 1920 boli prijaté veľmi ambiciózne plány na výstavbu, v rámci ktorých sa rátalo s výstavbou až 1675 kilometrov ciest. Do roku 1931 sa však postavilo len 198 kilometrov, čo bolo 9% z plánu.⁴²

32 JANČURA. Posun interpretačných rámcov. 75-90.

33 HALLON. Význam industrializačnej politiky Uhorska. HALLON. Úloha železničnej a cestnej motorovej dopravy. 169. SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 103.

34 V rokoch 1869-1873 pribudlo na Slovensku 888 kilometrov železníc, čo je najdynamickejší rozvoj v dejinách železnice na Slovensku. Na danej vzdialenosti bolo v prevádzke sedem tratí. Dynamika rozvoja železničnej siete sa v danom období rovnala stavu nie len českých, ale aj západných krajín. HALLON, Ľ. Význam industrializačnej politiky Uhorska. 126.

35 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 106.

36 NA Praha. F.: MVP, Kr. 721, č. spisu: 319/1920, Kompetence Ministerstva veřejných prací v silničních záležitostech na Slovensku.

37 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 106.

38 JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 62-63.

39 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 106.

40 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 107.

41 ĎURČO. Dobová regionálna tlač ako významný prameň. 82.

42 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 109.

Problém s financovaním moderných povrchových úprav riešili aj v českých krajinách. Napr. náklady na vydláždenie jedného kilometra cesty boli vyčíslené približne na 160 000 Kč.⁴³

Pozitívny zlom nastal prostredníctvom zákona č. 116 zb. z roku 1927 o cestnom fonde⁴⁴, s výraznou podporou ministra financií Karla Engliša.⁴⁵ Zriadený bol ako samostatná právnická osoba popri Ministerstve verejných prác. Financovaný bol zo zavedenej dane z motorových vozidiel a z cestovného poplatku pre autobusovú dopravu. Fond bol oprávnený na uzatvorenie pôžičky od Ústrednej sociálnej poisťovne vo výške 1 mld. Kč.⁴⁶

Celkové príjmy fondu boli v rokoch 1927-1933 vo výške 2,42 mld. Kč. Tieto príjmy boli rozdelené v pomere 2/3 na štátne cesty a 1/3 smerovala k samosprávam na zlepšenie stavu neštátnych ciest. Na tomto mieste zohrával úlohu opäť nepomer v hustote cestnej siete, ale tiež motorizácie medzi českými krajinami, územím Slovenska a Podkarpatskej Rusi. Slovensko a Podkarpatská Rus na príspevkoch strácalo, keďže kľúč na prerozdeľovanie financií bol príjmový. Výrazne to je viditeľné na počtoch evidovaných a zdanených motorových vozidiel v jednotlivých častiach republiky.

Osobitný problém predstavovali neštátne cesty. Celoštátna legislatíva napr. nerozoznávala tzv. vicinálne cesty, ktoré prislúchali Slovensku. Pre české krajiny to bol okresné cesty. Pre Slovensko bol problematický tiež výrazne vyšší podiel neštátnych ciest nad štátnymi a tiež samotný pomer neštátnych ciest k českým krajinám. Pri prerozdeľovaní financií opäť platil príjmový kľúč. Ten vzbudil kritické reakcie aj u národohospodárov (a to nie len slovenských), ktorí argumentovali dopravnou stagnáciou Slovenska ako dôsledkom nespravodlivého prerozdeľovania. Ako možnosť videli poštátnenie, inkameráciu, neštátnych ciest.

Z celkového objemu príspevkov do fondu tak čerpali české krajiny 83,5%, územie Slovenska 13,1% a Podkarpatská Rus len 3,4%.⁴⁷

V rokoch 1927-1936 bolo upravených približne 5300 kilometrov štátnych ciest, v náklade dvoch miliárd Kč. Z fondu bolo na Slovensku do roku 1938 prečerpaných 304 mil. Kč. čo bolo približne 15% z celkového objemu.⁴⁸ Oficiálne bola činnosť cestného fondu zastavená vládny nariadením č. 383/1938 Zb. a po druhej svetovej vojne nebola obnovená.

Aj napriek nedostatkom ako napr. príjmový prerozdeľovací kľúč, znamenalo zriadenie cestného fondu výrazný posun v legislatívnom zastrešení, výstavbe, údržbe a v neposlednom rade, financovaní cestnej siete na Slovensku.

Výstavba cestnej siete sa urýchlila po roku 1933. Išlo čiastočne o opatrenie na kompenzácie nezamestnanosti počas hospodárskej krízy⁴⁹, ale tiež ako opatrenie na posilnenie obranyschopnosti krajiny.

Výnimkou boli napr. „vzorové“ horské cesty ako napr. Cesta slobody vo Vysokých Tatrách. Po prvej svetovej vojne bola, ešte ako Klotildina cesta, zlúčená s cestou Márie Terézie, spájajúcou Starý Smokovec a Tatranskú kotlinu. Následne bola v súlade s požiadavkami kladenými na nástup motorovej dopravy modernizovaná. Tento proces bol však obsiahly a prebiehal až do konca 20. rokov.⁵⁰ Do roku 1931 bola Cesta slobody od Štrbského Plesa až po Tatranské Matliare vyasfaltovaná ako jedna z prvých ciest na Slovensku. Zároveň jej bola venovaná intenzívna údržba.⁵¹ Podľa M. Ďurča sa uvažovalo aj o rozširovaní cestnej siete smerom vyššie do horského pásma, do Kôprovej doliny, k Zelenému Plesu či k Sliezskeho domu⁵², čo kopírovalo všeobecné trendy o sprístupnení atraktívnych turistických destinácií automobilistom. Za príklad tu bola dávaná cesta z poľského Zakopaného k Morskému oku, po ktorej podľa dostupných údajov prešlo počas jedného dňa aj 400 automobilov.⁵³ Uvedené plne korešponduje aj s aktuálnymi prístupmi historikov infraštruktúr ako napr. Dirk van Laak či Marian Burchhardt, ktorí infraštruktúry interpretujú ako ťažiskové nie len z ich fyzického hľadiska, ale napr. aj ako transferové médiá hospodárskeho, kultúrneho a v neposlednom rade aj mocenského vplyvu.⁵⁴

Na podporu cestnej dopravy vznikla v druhej polovici 30. rokov korporácia Československá cestná spoločnosť. V rámci jej fungovania bol osobitnou slovenskou komisiou vypracovaný plán cestnej výstavby, rozdelený na dve päťročné obdobia (1938-1942) a (1943-1947), ktoré však neboli v dôsledku politického vývoja v krajine a vypuknutia druhej svetovej vojny realizované.

V rokoch 1918-1938 bolo na Slovensku postavených 396,7 kilometrov štátnych ciest.⁵⁵

Napriek faktu, že ako jeden z hospodárskych predpokladov rozvoja motorizmu hrala cestná infraštruktúra kľúčovú úlohu, nebude jej v tejto práci venovaná dôslednejšia pozornosť. Svojou rozsiahlosťou a členitosťou totiž presahuje stanovený výskumný rámec predkladaného textu.

43 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajeť reality*. 30.

44 Zákon č. 116 zb. 1927 O silničním fondu. **Pozri prameň č. 16**

45 SABOL-ĎURČO-HALLON. *Automobilizmus na Slovensku*. 70.

46 ŠTEMBERK. *Automobilista v zajeť reality*. 32

47 SABOL-ĎURČO-HALLON. *Automobilizmus na Slovensku*. 71.

48 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 109.

49 ĎURČO. Stavba cesty Stará Huta – Podkriváň. 159-164.

50 SABOL-ĎURČO-HALLON. *Automobilizmus na Slovensku*. 78.

51 ĎURČO. Ako sa v minulosti cestovalo cez Čertovicu. 197.

52 ĎURČO. Ako sa v minulosti cestovalo cez Čertovicu. 197.

53 SABOL-ĎURČO-HALLON. *Automobilizmus na Slovensku*. 81.

54 VAN LAAK. *Lifelines of our Society*. BURCHHARDT-VAN LAAK. *Making Spaces through Infrastructure*.

55 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 109.

Infraštruktúrne otázky: služby pre motoristov

Relevantným hospodárskym predpokladom bola tiež štruktúra služieb pre motoristov. Tú možno do značnej miery chápať ako formu moderného podnikania, alebo ako súbor osobitných pracovných odvetví, ktorých expanzia logicky vyplýva z rozvoja samotného motorizmu.

Primárne ide o predaj a servis motorových vozidiel a taktiež o sieť čerpacích staníc. Korene automobilového predaja na Slovensku siahajú síce už do roku 1907⁵⁶, ale rozvetvená sieť autorizovaných predajných služieb sa začala rozvíjať až v priebehu 20. rokov. Podľa *Almanachu československého autoprůmyslu* sú na Slovensku ako najstaršie doložené predajné zastúpenia firiem *Tatra* a *Laurin&Klement*. Do roku 1930 pôsobili na území Slovenska predajné zastúpenia všetkých domácich automobilových výrobcov, v optimálnom geografickom rozložení.⁵⁷ Najhustejšou sieťou predajného a servisného zastúpenia na Slovensku však disponovala firma *Škoda*. K roku 1932 evidovala až 11 predajných kancelárií a 12 servisných staníc.⁵⁸

Na dôležitosti zároveň naberala reklama ako moderný komunikačný fenomén, výrazne zasahujúci aj do kultúrnej sféry. Tejto oblasti bude venovaná osobitná pozornosť v nasledujúcej kapitole, ale je potrebné spomenúť aspoň jej základné formy. Ťažisková bola grafická, resp. vizuálna reklama prezentovaná na stránkach periodickej tlače. Osobitnú formu predstavoval plagát, ale tiež propagačný film. Obľube sa tešili autosalóny či technické výstavy. Výraznú propagačnú funkciu mali však aj jednotlivé športovo-turistické aktivity auto-moto klubov.⁵⁹

Okrem domácich boli na Slovensku zastúpené zahraničné značky, prevažne v podruží súkromných, živnostenských firiem, ale aj väčších akciových spoločností. Okrem predaja zastrešovali samotný dovoz a tiež servis.

Z väčších podnikov možno spomenúť *Ernst Eigner & Co.*, *Autoimport*, *The motor company*, *Agraria A. G.*, *Hercules A. G.*, *Motor House* alebo *Automobilia*. Všetky uvedené spoločnosti pôsobili v Bratislave s výnimkou firmy *Automobilia*, ktorá mala navyše aj Košickú filiálku.



Predajňa Autoimport Wilhelm Wurm v Bratislave, 1936.
Autojournal, 1936.

Prostredníctvom týchto firiem vzniklo tak na Slovensku obchodne zastúpenie značiek ako napr. *Buick*, *Cadillac*, *Chevrolet*, *Fiat*, *Ford*, *La Salle*, *Mercedes-Benz*, *Oldsmobile*, *Rugby* a *Steyr*. Menšími súkromnými podnikmi bolo do konca 20-tych rokov založené predajne zastupiteľstvo pre automobily značiek *Bianchi*, *Chrysler*, *Studebaker*, *Hudson-Essex*, *Peugeot*, *Renault*, *Opel* a *Wanderer*. Do roku 1938 sa predajný sortiment rozšíril aj o značky *Pontiac*, *Adler* a *Citroën*.⁶⁰

V kontextoch automobilového predaja aj samotného motorizmu na Slovensku možno uviesť, že počas celého sledovaného obdobia si dominanciu udržiaval predaj domácich značiek. K roku 1929 bol v celoštátnom rámci podiel zahraničných značiek na úrovni 36,2%. Podiel zahraničných značiek klesol do konca 30. rokov až na 8,8%. Na Slovensku sa na konci 30. rokov začali výraznejšie zakladať obchodne zastúpenia hlavne nemeckých a talianskych značiek.⁶¹

Ako bolo uvedené, organickou súčasťou sektoru služieb pre motoristov boli aj zakladanie a expanzia siete čerpacích staníc.

Pred zavádzaním tzv. stabilných, resp. „pouličných“ čerpadiel, bol nákup pohonných látok limitovaný na benzínové sklady alebo mobilné čerpadlá. Stabilné čerpadlá sa v celoštátnom rámci začali inštalovať od začiatku 20. rokov. Časopis *Auto-Moto-Zpravodaj* dokumentoval na svojich stránkach inštaláciu prvých stabilných benzínových čerpadiel so značným záujmom: „Pozoruhodné pomůcky dostalo se našim automobilistům a motocyklistům. Každému autu lze načerpati benzin přímo do automobillové nádržky. Jest to velmi pohodlné zařízení, poněvadž ním odpadne nevhodné a nebezpečné uschovávaní benzinu v garážích a skladištích“.⁶²

56 Predajňa bola založená Augustom Englertom a Ernstom Eignerom v Bratislave. Okrem motocyklov značky *Laurin & Klement* ponúkali aj automobily rakúskej značky *Puch*. V tomto období pôsobila v Bratislave aj predajňa s výlučným zameraním na automobily *Laurin & Klement*, ktorá sa neskôr s predajňou *Englert & Aigner* obchodne spojila. SZABÓ. *Zabudnuté volanty*.²⁰

57 K roku 1930 mala Tatra predajne v Bratislave a Košiciach, Laurin&Klement v Bratislave, Praga v Bratislave, Žiline, Zvolene, Lučenci, v Poprade a v Košiciach a Škoda v Bratislave, Nitre, Trenčíne, Žiline, Banskej Bystrici, v Prievidzi, Poprade, Prešove a v Košiciach. Automobily „Z“ sa autorizovane predávali v Bratislave, Žiline, v Rimavskej Sobote a v Košiciach. V rovnakom roku bola v Bratislave založená aj autorizovaná predajňa Aero. Do roku 1933 bolo založené predajne zastúpenie firiem Wikov v Bratislave, Nitre, v Leviciach, Zvolene, Rimavskej Sobote a v Košiciach a Walter v Bratislave. JANČURA. *Osobný automobilizmus*.⁵⁶

58 JANČURA. *Osobný automobilizmus*.⁵⁶ Mapa predajných kancelárií a servisných staníc Škoda. **Pozri prameň č. 17.**

59 JANČURA-KATRINÁK. Vizuálna prezentácia automobilizmu. 165-180.

60 JANČURA. Rozvoj sektoru služieb pro motoristy. ⁵⁶

61 KRÁLÍK. *Století motorismu*. 304.

62 *Auto-Moto-Zpravodaj*, 1923, roč. 1, č. 1, s. 5. **Pozri prameň č. 18.**



Čerpací stojan české firmy Bratři Zigmundovi v obci Široké, okres Prešov, 1936.

Krajské múzeum v Prešove, zbierka fotografií, oddelenie dopravy.

Na Slovensku pôsobilo viacero domácich a zahraničných distribučných firiem. Jednou z kľúčových bola domáca rafinéria *Apollo*, ale v rámci konkurencie boli veľmi úspešné firmy *BZ* (Bratři Zigmundovi), americká *Vacuum oil Company*, ale tiež *Standard oil*, *Shell* a *Anglo-Persian*.⁶³ Z menších firiem to bola napr. nemecká *Vesta*.⁶⁴

V rokoch 1925-1929 bola výroba petrochemického priemyslu rozšírená o 100% a bola modernizovaná väčšina výrobných kapacít firmy *Apollo*. V priebehu 30. rokov došlo k ďalším podstatným rozšíreniam závodu⁶⁵. Zmienka o pouličných čerpadlách sa nachádza v podnikovej bilancii za rok 1927, abšak ich presný počet nie je uvedený. Presnejšie informácie sú uvedené v súvahe za rok 1932, kedy *Apollo* evidovala 42 stabilných a 24 mobilných benzínových čerpadiel. K roku 1935 to bolo už 61 stabilných, pričom počet mobilných klesol na 18.⁶⁶

Okrem vyššie spomenutých, pôsobili na Slovensku tiež firmy ako *Naftaspol*, *Tatranaf-ta*, alebo spoločnosť *Juhokarpatská*, s početným zastúpením napr. v Košiciach⁶⁷.

O firme *Vacuum Oil Company* časopis *Sport und Auto* informoval: „V dobe, kedy začali vznikať prvé projekty systémov benzínových čerpadiel, vyskytli sa aj medzi odborníkmi z benzínovej branže pochybnosti, či sa v rámci ČSR táto idea presadí, resp. či bude rentabilná vzhľadom na potrebu vysokej počiatkovej investície ... *Vacuum oil company* nepochybovala. V rámci správneho predpokladu, že systém benzínových čerpadiel je základom a zároveň budúcnosťou benzínového obchodu, zahrnula do svojho obsahu ich výstavbu. Netrvalo

67 SABOL. Služby motoristom. 141-152. SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 136-143.

V Košiciach boli k roku 1934 evidované až 4 čerpadlá firmy *Juhokarpatská*. Archív mesta Košice (Ďalej AMK). F. Mestský notársky úrad v Košiciach 1923-1938 (Ďalej MNÚ KE). K. 143, č. spisu 43904/34, Zoznam benzínových čerpacích staníc a benzínových skladov v Košiciach. **Pozri prameň č. 20.**

63 SABOL. Služby motoristom. 141.

64 JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 59.

65 HALLON. *Industrializácia Slovenska*. 72. **Pozri prameň č. 19.**

66 JANČURA. Rozvoj sektoru služieb pro motoristy. 311.

Rámec hospodárskych súvislostí

*dlho a žlté stojany Sphinx vyrástli ako huby po daždi. Vacuum oil company tak v súčasnosti disponuje hustou sieťou benzínových čerpadiel v rámci celej ČSR*⁶⁸

Do roku 1939 sa firma *Vacuum Oil Company* stala lídrom v počte benzínových skladov (32) a čerpacích staníc (148) na Slovensku. Nasledovala *Apollo* s počtom 20 skladov s 110 čerpacích staníc, *Bratři Zigmundovi* s počtom 6 skladov a 80 čerpacích staníc, nemecká *Vesta* s počtom 16 skladov a 81 čerpacích staníc, *Naftaspol* s počtom 12 skladov a 55 čerpacích staníc, *Juhokarpatská* s 10 skladmi a 34 čerpacími stanicami a česká *Priemyselná účastníkárska spoločnosť Moravskoostravská* s 3 skladmi a 12 čerpacími stanicami. Uvedený prehľad nezahŕňa rôzne súkromné živnosti, ktoré v danom období prevádzkovali ďalších, približne 30 benzínových čerpacích staníc.⁶⁹

Bez ohľadu na to, či išlo o domáce, alebo zahraničné spoločnosti, bola inštalácia a rozmach siete benzínových čerpadiel významným krokom k rozvoju celého komplexu služieb pre motoristov. Zároveň možno benzínové čerpadlá považovať za osobitný činiteľ, ktorý definitívne zmenil vizuálny ráz krajiny, či na úrovni mestského, ale aj vidieckeho prostredia.

Aj napriek tomu, že počet čerpadiel na Slovensku prevyšoval vtedajšie odbytové možnosti, neboli slovenskí motoristi postihnutí nedostatkom paliva. Všetky uvedené spoločnosti disponovali plynulým zásobovaním svojich čerpacích staníc. Jediným výraznejším obmedzením, bol povinný zátvor čerpacích staníc počas nedeľ a sviatkov. Toto obmedzenie však bolo zrušené v roku 1936, čiastočne aj v súlade so závermi vyššie priblíženej ankety *Jak pomoci československému motorizmu*.

Výrazné obmedzenia prinieslo až obdobie po roku 1939. Zahraničná konkurencia bola likvidovaná, čo sa odzrkadlilo aj na počte čerpacích staníc a náhlom nedostatku pohonných látok. Tento proces napokon zavŕšil prídelový systém na palivo a výrazné obmedzenia súkromných jazd automobilmi, viazané na systém povolení.⁷⁰

Motorizmus, resp. osobný automobilizmus sa na Slovensku v medzivojnovom období rozvíjal v hospodársky značne oklieštených a limitujúcich podmienkach. Ako najvýraznejšie vystupovali do popredia slabšia kúpyschopnosť a dostupnosť automobilov (a motocyklov), ich vysoké prevádzkové náklady či do istej miery tiež dlhodobá ambivalentná celoštátna motoristická legislatíva a systém poistenia a zdaňovania. Napriek tomu zaznamenal motorizmus výrazný posun, ktorý sa prejavil napr. v relatívne dynamickom nástupe služieb pre motoristov, primárne predaj, servis a sieť čerpacích staníc. Osobitný limit bola cestná infraštruktúra, jej legislatíva, financovanie a hlavne technická údržba a výstavba nových úsekov, ktoré za českými krajinami výrazne zaostávali.

Napriek týmto skutočnostiam sa motorizmus aj na Slovensku postupne etabloval v širokom spektre kultúrnych odvetví a ako moderný fenomén sa v sledovanom období aj na Slovensku stal súčasťou hmotnej kultúry, s celým spektrom jemu vlastných konotácií. Kultúrno-spoločenské aspekty rozvoja motorizmu, zachytené v ťažiskovom pramennom materiáli budú predmetom ďalšej časti tejto komentovanej edície.

68 *Sport und Auto*. 1928, roč. 3, č. 8, s. 13. Pozn.: Z nemeckého originálu preložené autorom. **Pozri prameň č. 21.**

69 SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 156.

70 SABOL. Služby motoristom. 134

TABUĽKY
Počty automobilov v ČSR 1922-1938⁷¹

Rok 1922-1923

Región	Druh vozidla						
	Motocykle	Trojkolky	Osobné automobily	Nákladné jednoduché	Nákladné s prívesom	Nákladné špeciálne	Autobusy
Čechy	1799	307	3570	1296	21	28	87
Morava	449	53	787	327	5	14	16
Sliezsko	142	7	201	129	0	2	9
Slovensko	93	21	334	141	3	18	11
Podk. Rus	6	0	36	9	1	4	3
ČSR	2489	388	4928	1902	30	66	126

Rok 1925

Región	Druh vozidla			
	Motocykle	Trojkolky	Osobné automobily	Nákladné automobily
Čechy	5593	293	7237	2695
Morava	1148	40	1566	571
Sliezsko	459	4	377	154
Slovensko	299	3	603	190
Podk. Rus	34	1	50	13
ČSR	7833	341	9833	3623

Rok 1928 Slovensko

Druh vozidla								
Osobné	Kombinované	Nákladné	Sanitné	Požiarnické	Traktory	Hospodárske	Motocykle	Trojkolky
2141	23	355	13	4	10	6	1951	3

Rok 1933

Druh vozidla	Región			
	Čechy	Morava a Sliezsko	Slovensko	Spolu
Osobné a cyclecary	45167	15242	6370	66779
Automobil pre dopravu osôb	2085	1178	409	3672
Automobily pre dopravu materiálu a dodávkové	19261	6653	2104	28018
Traktory	2879	881	1833	5593
Zdravotnícke	172	110	27	309
Vozidlá na čistenie	198	55	47	300
Hasičské	278	256	66	600
Iné	242	95	30	367
Motocykle	29804	11139	2349	43292
Spolu	100086	35609	13235	148930
Obyvateľov na 1 motorové vozidlo	72	101	258	

Rok 1938

Región	Druh vozidla				
	Motocykle	Trojkolky	Osobné automobily	Nákladné a dodávkové	Autobusy
Čechy	50748	117	65886	20247	1859
Morava a Sliezsko	22056	46	23012	6815	949
Slovensko	7772	8	10221	2732	336
ČSR	80576	171	99119	29794	3144

71 **Tab. 1:** *Statistická příručka republiky československé II.* Praha: Státní úřad statistický, 1925, s. 311.
 Tab. 2: *Statistická příručka Republiky Československé 1934.* Praha: Státní úřad statistický, 1934, s. 304.
 Tab. 3: *Autojournal*, 1928, roč. 3, č. 2, s. 12.
 Tab. 4: NA Praha, f. Ministerstvo dopravy (ďalej MD), k. 707, sign. 67616/I.
 Tab. 5: NA Praha, f. MD, k. 707, sign. 67616/II.

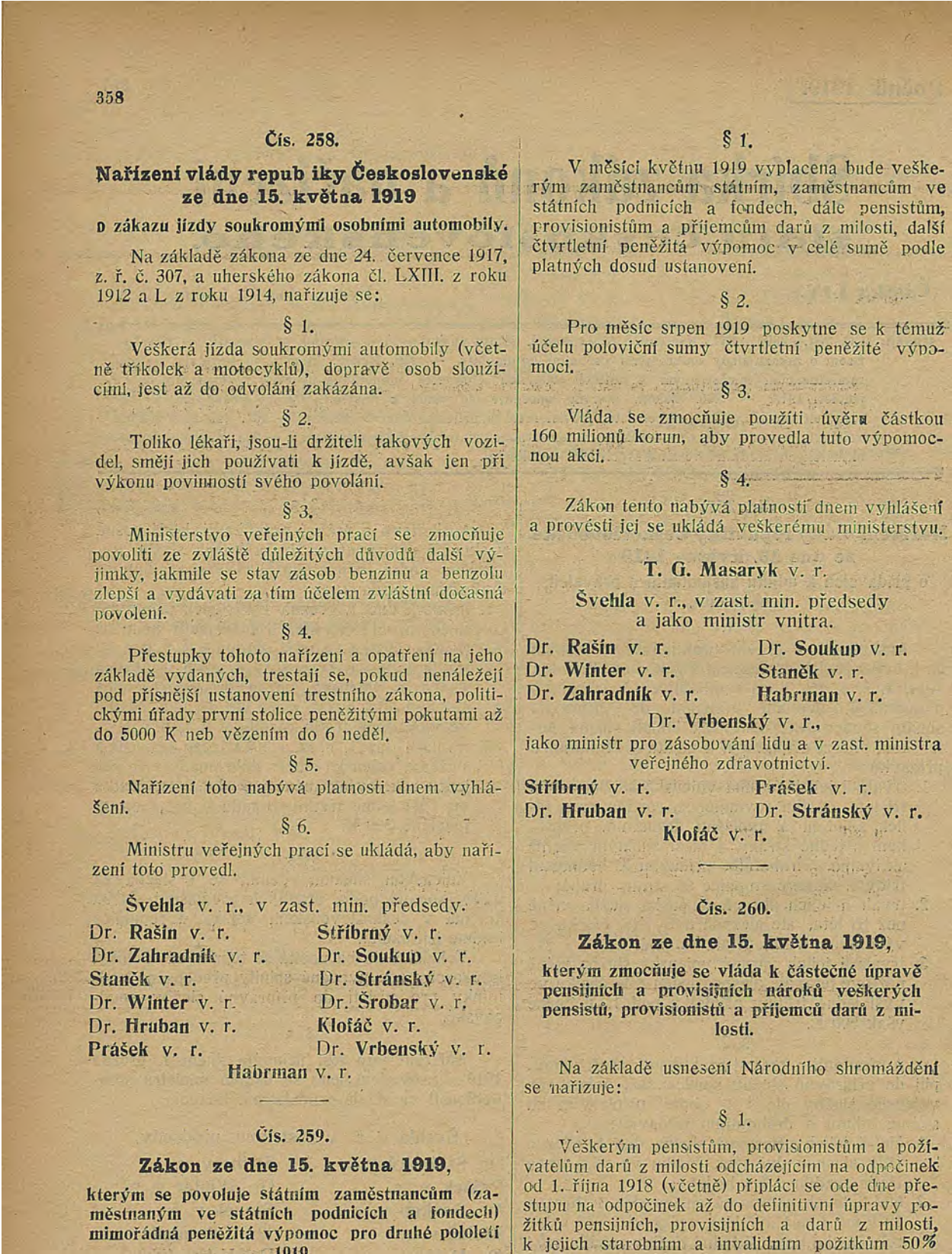
Benzínové čerpadlá firmy Apollo na Slovensku⁷²

Rok	Typ čerpadla	
	Mobilné	Stabilné
1927	Počet neznámy	Počet neznámy
1932	24	42
1935	18	61

Benzínové čerpadlá Slovensko: stav k rokom 1939-1940⁷³

Firma / pôvod	Počet skladov	Počet púmp
Vacuum Oil / americká	32	148
Apollo I.G. Farben / nemecká	20	110
Vesta / nemecká	16	81
Naftaspol / česko-americká	12	55
Juhokarpatská / židovská	10	34
Bratři Zigmundové / česká	6	80
Priem. uč. spol. Moravskoostravská / česká	5	12

72 JANČURA. Rozvoj sektoru služeb pro motoristy. 311.
73 SABOL-ĐURČO-HALLON. Automobilizmus na Slovensku. 131.



Prameň č. 1:
Nariadenie vlády č. 258 z 19.05.1919 o zákaze jazdy súkromnými osobnými automobilmi

Zdroj: Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1919, s. 358
Online: <https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:51959f00-9369-11e9-9209-005056827e51?page=uuid:355707a0-937a-11e9-8812-5ef3fc9bb22f> [cit. 11.12.2024]

D. Motorová vozidla. Letectví.

IX 24. Motorová vozidla v republice Československé r. 1922. — (Pramen: Šetření ministerstva vnitra, jehož materiál zpracován ve Stát. úřadě statistickém. Viz též *Zprávy S. Ú. S.* ročník 1923 č. 100.)

a) Podle druhu a vlastníka motorových vozidel.

Z e m ě	Úhrnný počet motorových vozidel	Z toho připadá na							Z celkového počtu motorových vozidel bylo ve vlastnictví			
		moto- cykly	tříkolky	automobily				auto- busy	státní správy	korporací samo- správných	soukromníků	
				osobní	nákladní		pro zvláštní účely				domá- cích	cizích
					jedno- duché	s přívěs- ným vozem						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Čechy	7.108	1.799	307	3.570	1.296	21	1) 28	87	133	75	6.881	19
Morava	1.651	449	53	787	327	5	2) 14	16	20	54	1.576	1
Slezsko	490	142	7	201	129	—	3) 2	9	2	8	479	1
Slovensko . . .	621	93	21	334	141	3	4) 18	11	58	15	548	—
Podkarp. Rus .	59	6	—	36	9	1	5) 4	3	21	2	36	—
Republika .	9.929	2.489	388	4.928	1.902	30	6) 66	126	234	154	9.520	21

Z toho: 1) 11 sanitních aut, 2 školní auta, 1 osobní i nákladní, 1 pohřební, 3 stříkačky, 1 ku metení ulic, 2 věžeňská, 2 montovní elektrických podniků; o 5 není udán zvláštní účel. — 2) 9 sanitních aut, 3 stříkačky, 1 hasičský vůz, 1 motorový pluh. — 3) 2 sanitní auta. — 4) 12 sanitních aut, 4 stříkačky, 2 nájemná auta. — 5) 3 sanitní, 1 desinfekční. — 6) 37 sanitních aut, 10 stříkaček, 1 hasičský vůz, 2 školní auta, 2 nájemná auta, 2 věžeňská, 2 montovní elektr. podniků, 1 osobní i nákladní, 1 pohřební, 1 motorový pluh, 1 ku metení ulic, 1 desinfekční, a o 5 není udán zvláštní účel.

Prameň č. 2:

Štatistický prehľad motorových vozidiel so zreteľom na druhy v českých krajinách a na Slovensku k roku 1922

Zdroj: *Statistická příručka republiky československé II.* Praha: Státní úřad statistický, 1925, s. 311.

Sbírka zákonů a nařízení státu československého.

Částka 132.

Vydána dne 31. prosince 1921.

Obsah: (505. a 506.) 505. Mezinárodní smlouva o jízdě automobily. — **506.** Nařízení, kterým se upravuje pensijní pojištění železničních zaměstnanců.

505.

Překlad.

Mezinárodní smlouva o jízdě automobily.

Convention internationale relative à la circulation des automobiles

Les soussignés, Plénipotentiaires des Gouvernements ci-après désignés, réunis à Paris en Conférence du 5 au 11 octobre 1909, en vue de faciliter, dans la mesure du possible, la circulation internationale des automobiles, ont arrêté la Convention suivante:

Podepsaní, zmocněníci vlád v dalším udaných, shromáždění v Paříži na konferenci od 5. do 11. října 1909, uzavřeli tuto smlouvu, aby usnadněna byla, pokud jest možno, mezinárodní jízda automobile:

Article premier.

Conditions à remplir par les automobiles pour être admis à circuler sur la voie publique.

Tout automobile, pour être admis internationalement à circuler sur la voie publique, doit, ou bien avoir été reconnu apte à être mis en circulation après examen devant l'autorité compétente ou devant une Association habilitée par celle-ci, ou bien appartenir à un type agréé de la même manière.

L'examen doit porter notamment sur les points suivants:

10 Les appareils doivent être d'un fonctionnement sûr et disposés de façon à écarter, dans la mesure du possible, tout danger d'incendie ou d'explosion ; à ne pas effrayer par le bruit les bêtes de selle ou de trait ; à ne constituer aucune autre cause de danger pour la circulation et à ne pas incommoder sérieusement les passants par la fumée ou la vapeur.

2° L'automobile doit être pourvu des appareils suivants:

A. — D'un robuste appareil de direction qui permette d'effectuer facilement et sûrement les virages;

B. — De deux systèmes de freinage, indépendants l'un de l'autre et suffisamment effi-

Článek 1.

Podmínky pro připuštění automobilů k jízdě na veřejných cestách.

Aby automobil připuštěn byl v mezinárodním styku k jízdě na veřejných cestách, musí se podrobit zkoušce u příslušného úřadu nebo u spolku ustanoveného tímto úřadem, který rozhodne o jeho způsobilosti k jízdě, nebo musí se úplně shodovat s typem již takto schváleným.

Zkouška musí se týkati zejména těchto bodů:

1. Zařízení automobilu musí být spolehlivé a musí být provedeno tak, aby zamezilo, pokud jest možno, každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, nesmí plašiti svým hlukem zvířata jízdná neb tažná, nesmí způsobovati žádné jiné nebezpečí pro silniční vozbu a obtěžovati dýmem nebo parou příliš mimojdoucí.

2. Automobil má býti opatřen těmito přístroji:

A. Silně stavěným řízením, které umožňuje snadnou a jistou jízdu v zatáčkách.

B. Dvěma soustavami brzd od sebe neodvislých a dostatečně účinných. Alespoň jedna

204

Prameň č. 3:

Mezinárodní smlouva o jízdě automobily

Zdroj: Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1921, s. 204

Online: <https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:9e5ed3c0-8de6-11e9-8233-5ef3fc9ae867?page=uuid:1e0dae90-8e03-11e9-8233-5ef3fc9ae867> [cit.: 30.01.2025]

1830

Sbírka zákonů a nařízení, č. 505.

caces. L'un au moins de ces systèmes doit être à action rapide, agir directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaire de celles-ci;

C. — D'un mécanisme qui puisse empêcher, même sur les côtes raides, tout mouvement en arrière, si l'un des systèmes de freins ne remplit pas cette condition.

Tout automobile dont le poids à vide excède 350 kilogrammes doit être muni d'un dispositif tel que l'on puisse, du siège du conducteur, lui imprimer un mouvement de recul au moyen du moteur.

3° Les organes de manœuvre doivent être groupés de façon que le conducteur puisse les actionner d'une manière sûre sans cesser de surveiller la route.

4° Tout automobile doit être pourvu de plaques indiquant la maison qui a construit le châssis et le numéro de fabrication du châssis, la puissance en chevaux-vapeur du moteur ou le nombre et l'alésage des cylindres, et le poids à vide de la voiture.

Article 2.

Conditions à remplir pour les conducteurs d'automobiles.

Le conducteur d'un automobile doit avoir les qualités qui donnent une garantie suffisante pour la sécurité publique.

En ce qui concerne la circulation internationale, nul ne peut conduire un automobile sans avoir reçu, à cet effet, une autorisation délivrée par une autorité compétente ou par une association habilitée par celle-ci, après qu'il aura fait la preuve de son aptitude.

L'autorisation ne peut être accordée à des personnes âgées de moins de 18 ans.

Article 3.

Délivrance et reconnaissance des certificats internationaux de route.

En vue de certifier pour la circulation internationale que les conditions prévues dans les articles 1 et 2 sont remplies, des certificats internationaux de route seront délivrés d'après le modèle et les indications ci-joints (Annexes A et B).

Ces certificats seront valables pendant un an à partir de la date de leur délivrance. Les indications manuscrites qu'ils contiendront seront toujours écrites en caractères latins ou cursives anglaises.

z těchto soustav musí účinkovati rychle a musí působiti na kola nebo na věnce z nimi pevně spojené.

C. Mechanismem, který může zameziti i na prudkých stoupáních pohyb nazpět, jestliže jedna z brzdových soustav tuto podmínku nesplňuje.

Každý automobil, jehož vlastní váha jest větší než 350 kg, musí býti opatřen takovým zařízením, aby se dal uvést ze sedadla řidičova motorem do chodu nazpět.

3. Řídicí páky musí býti tak umístěny, aby řidič mohl s nimi jistě zacházeti, aniž se tím jeho pozornost od cesty odvrátila.

4. Každý automobil musí býti opatřen destičkou, na níž jsou tyto údaje: Výrobce chassis (strojového spodku), tovární číslo chassis, výkonost motoru v koňských silách nebo počet válců a jich vrtání a vlastní váha vozu.

Článek 2.

Podmínky, kterým musí vyhovovati řidič automobilu.

Řidič automobilu musí míti vlastnosti, které skytají dostatečnou záruku pro veřejnou bezpečnost.

Při jízdě mezinárodní nikdo nesmí řídit automobil, aniž obdržel za tím účelem povolení, vydané příslušným úřadem nebo spolkem tímto úřadem zmocněným, když byl prokázal svoji schopnost.

Povolení nemůže býti vydáno osobám mladším 18 let.

Článek 3.

Vydávání a uznávání mezinárodních jízdních výkazů.

Na důkaz, že podmínky stanovené v článcích 1. a 2. byly splněny, budou vydávány mezinárodní jízdní výkazy pro mezinárodní jízdu dle vzorů a údajů připojených (přílohy A a B).

Tyto průkazy budou míti platnost jednoho roku ode dne vystavení. Údaje v nich budtež zanešeny psanou nebo tištěnou latinkou.

PRAMENE k hospodárskym súvislostiam

XVIII 14. Motorová vozidla v l. 1928—1933. ¹⁾							
(Stav z února.)							
(Pramen: Data S. Ú. S. odb. III.)							
Rok, země	Počet motorových vozidel		Z úhrnného počtu motorových vozidel připadá na				Na 1 mo- torové vo- zidlo při- padá oby- vatel
	celkem	čsl. výroby	automobily		autobusy	motocykly	
			osobní a cyklekary	nákladní a dodávko- vé			
1933:							
Čechy	100.086	55.864	45.167	19.261	2.085	29.804	72
Morava a Slezsko	35.609	19.862	15.242	6.653	1.178	11.139	101
Slovensko	13.235	7.474	6.370	2.104	409	2.349	258
Podkarpatská Rus	1.209	798	606	140	77	254	625
Celostátní úhrn 1933	150.139	83.998	67.385	28.158	3.749	43.546	99
1931	116.726	57.225	48.623	22.510	3.255	36.314	126
1930	100.474	46.193	41.020	19.025	2.579	32.531	145
1929	78.099	33.973	32.127	13.883	1.981	25.933	187
1928	59.409	24.930	25.111	10.100	1.377	20.006	243

¹⁾ Ministerstvo národní obrany, jehož data jsou základem pro statistiku motorových vozidel, upustilo r. 1932 z úsporných důvodů od obvyklého soupisu.

XVIII 15. Přírůstek nových motorových vozidel v r. 1932 a 1933.
(Pramen: Data S. Ú. S. odb. III. — Z. XIV. 57 a P. Z.)

Země výroby, země stanoviště	1933						1932								
	II.			I.			IV.			III.			II.		
	čtvrtletí														
	Auto-mobily			Auto-mobily			Auto-mobily			Auto-mobily			Auto-mobily		
	osobní	nákladní	Autobusy	osobní	nákladní	Autobusy	osobní	nákladní	Autobusy	osobní	nákladní	Autobusy	osobní	nákladní	Autobusy
Podle zemí výroby:															
Československo	2.835	179	20	1.005	173	16	1.559	389	26	2.693	413	95	3.579	548	180
Ostatní země	220	38	1	111	19	—	122	58	2	192	105	1	265	121	15
Podle zemí stanoviště:															
Čechy	2.209	160	16	817	152	11	1.190	324	18	2.005	375	71	2.602	432	157
Morava a Slezsko	612	46	3	213	29	5	319	86	5	582	101	20	898	184	33
Slovensko	213	10	2	82	11	—	159	37	5	266	41	5	313	51	5
P. Rus	21	1	—	4	—	—	13	—	—	32	1	—	31	2	—
Celostátní úhrn .	3.055	217	21	1.116	192	16	1.681	447	28	2.885	518	96	3.844	669	195

Prameň č. 4:
Stav motorových vozidiel k roku 1933 a prírastok nových motorových vozidiel v rokoch 1932-1933

Zdroj: Statistická príručka Republiky Československé 1934. Praha: Státní úřad statistický, 1934, s. 304.



Prameň č. 5:

Živnostenská automobilová doprava na Slovensku v roku 1934. Fotografia s názvom „Toto je výsledok!“ (Autor a miesto neznáme)

Zdroj: Autojournal, 1934, roč. 9, č. 2, s. 8

SVAZ OBCHODNÍKŮ A ŽIVNOSTNÍKŮ PRO OBOR AUTOMOBILOVÝ ČSR.

SEKRETARIÁT:

PRAHA KAPROVÁ 11. Štěpánská 35.

TELEFON 25327

Palác Habich.-

V PRAZE, dne 15. prosince 1930

Ex 2

Pl. 2.

Titl.

Věc

Uveďte v odpovědi.

Ministerstvo veřejných

Prací

v Praze.

Dne 24. listopadu t.r. svolána byla do místnosti Autoklubu Republiky československé v Praze porada o chystaném mísení lihu s benzinem.

Jak z řeči předsedajícího i zájemců vysvítalo, jedná se o přidávání bezvodého lihu v rozsahu až 35 %. Konkretnější data a ceny tohoto lihu nesděleny, jen bylo naznačeno, že by směs byla dražší než dosud benzin. Důvodem k tomuto počínu jest každoroční přebytek lihu, pro který t.č. není konsuma i při dosavadním „podprůměrném zaměstnání lihovarů.

Podepsaný svaz konstatuje následující :

Dosavadní zkušenosti mluví pro benzin, ač na pokusech ve všech státech nechybělo. Motory toho času užívané jsou všechny stavěny na benzin. Čím více lihu se přidá, tím větší množství na jednotku ujeté dráhy bude motor konsumovat, ježto směs bude kaloricky slabší. Aby se ztráta vyrovnala, bylo by třeba přistoupiti ku změnám v kompresním poměru, čehož by se docílilo zvyšováním pístů, eventuelně změnou výšky bloků. Autobusové linky t.č. jezdíci na Dynalcol, mají tak zv. dynalkolové/zvýšené/bloky. Rozhodně nelze upřiti, že majitelé motorových vozidel budou donuceni k investicím, aniž by dostali protihodnotu ve výkonu, ve zmenšené spotřebě, neb udržování. Z technického hlediska nemá tudíž obchodnictvo ani konsum příčin, aby uvedený plán vítalo.

Po stránce komerční a národohospodářské :

V první řadě záleží na ceně. V anketě nebyla tato jmenována, ani na přímý dotaz s několika stran. Máme tudíž za to, že zástupcové průmyslu lihovarnického budou se snažiti o docílení ceny co nejvyšší. Nelze popřiti, že uzákonění náruhu nuceného mísení benzínu s lihem jest sanací průmyslu lihovarnického - jest to nucený výprodej a jest proto samozřejmo, že průmysl lihovarský nemůže se dožadovati cen, kterých by docíloval v normálním obchodě.

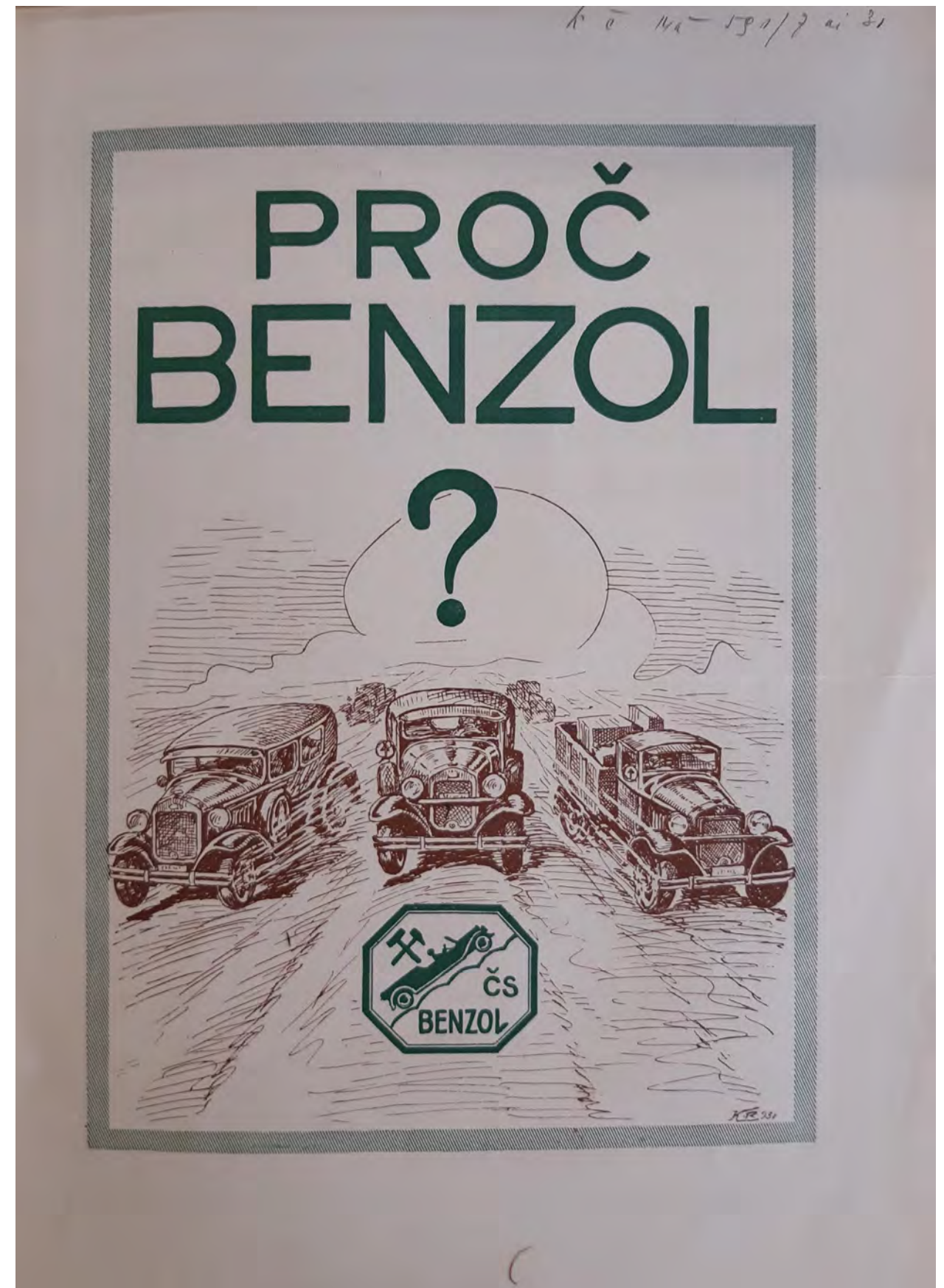
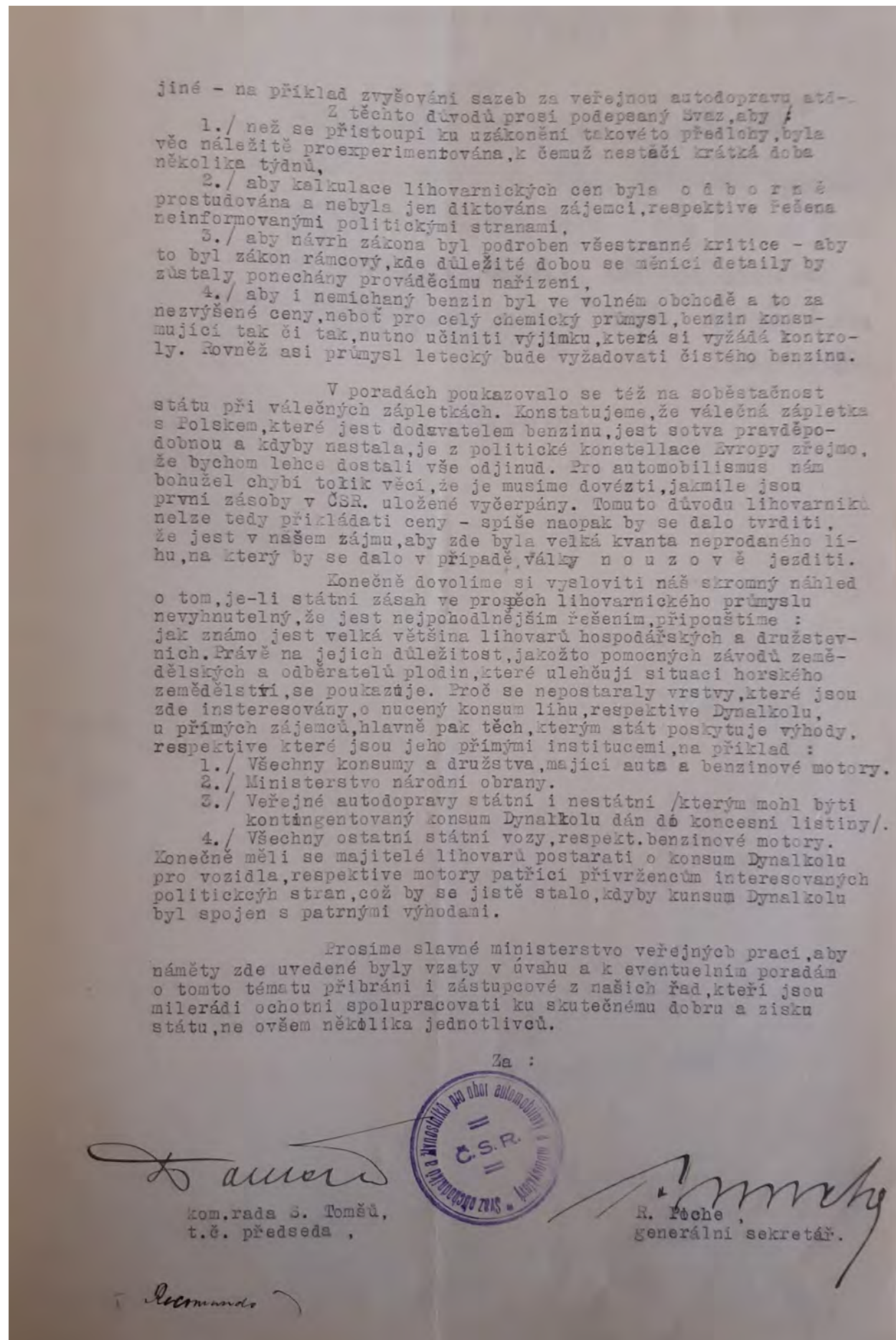
Prosíme proto slavné ministerstvo veřejných prací, aby při posuzování ceny lihu byl na tyto okolnosti vzat zřetel a přijímací cena se počítala bez zisku a nikoliv s krytím plné režie. I továrny, jež výrobky vyžadují daleko vyšší kvalifikace výrobní, říšské a námahy, v těžkých dobách prodávají tak, aby se udržely.

Dle našeho náhledu měla by býti kalkulace ceny lihu podrobena veřejné kritice, neboť žádá-li jedna část obyvatelstva, aby druhá část nuceně koupila její výrobky, kterých nepotřebuje, mají tito odběratelé alespoň právo kritiky. V dnešních dobách, kdy na všechny výrobce i obchodníky se vykonává nátlak, aby snižovali ceny, byla by akce lihovarníků za účelem zvyšování cen tím nepochopitelnější a jistě by se objevil důsledek na straně

Prameň č. 6:

Správa Zvazu obchodníků a živnostníků automobilových a motocyklových o miešání benzínu s liehom.

Zdroj: NA Praha. Fond: Ministerstvo veřejných prací, Kr. 1031, č. spisu: 10-968 P1./P



Prameň č. 7:
Propagačná brožúra Proč Benzol?
Zdroj: NA Praha. Fond: Ministerstvo veřejných prací, Kr. 1031



Proč

jest výhodnější jezdit směsí benzolu a benzínu a nikoliv čistým benzinem?

1 Protože

benzol se lépe splyňuje než benzin, spaluje se v motoru beze zbytku a tím zamezuje obávané zředění mazavých olejů.

2 Protože

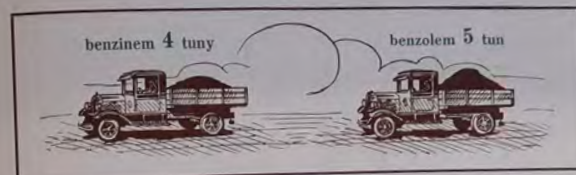
benzol snese vysokou kompresi, aniž by klepal. Čím vyšší tlak, tím větší výkon při menší spotřebě pohonné látky.

3 Protože

benzol jest nejvydatnější pohonnou látkou. Litr benzolu zaveze Vás o 20% dále nežli litr benzínu.

4 Protože

benzol se dodává stále ve stejné, normované, pečlivě rafinované jakosti. Nečadí, netvoří uhlíkatých zbytků a tudíž nezacpává ventily.



5 Protože

benzol se spaluje rovnoměrně při pružném zvyšování a klesání tlaku. Motor táhne klidně, avšak vydatně při minimální nutnosti změn rychlosti. Tím šetří mimořádně hnací ústrojí.

6 Protože

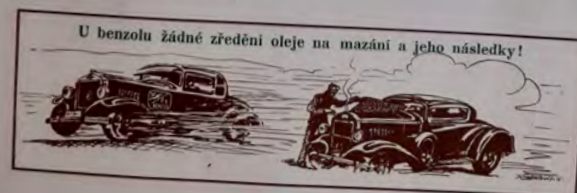
tyto vlastnosti benzolu jsou konstantní a i nejšpatnější benzin nabývá přiřídavkem benzolu všech uvedených dobrých vlastností. Proto jest směs benzolo-benzinová nejkladinější a nejlepší pohonnou látkou.

Dnešní levná cena benzolu umožňuje výhodnou benzolo-benzinovou směs v poměru 40 : 60. Kdo chce tedy dobře jeti a spořít, jezdi

BENZOLO-BENZINOVOU SMĚSÍ



Používej proto nejlepší pohonné látky na světě, domácího benzolu zhotoveného z nejdůležitější české suroviny, kamenného uhlí.



Ofic. zpráva KSA

Automobilová daň na rok 1935.

Splatná do 31. XII. 1934. — Nasledujúce nové sadzby sú v príprave!

Automobilová daň na rok 1935 je už 31. decembra 1934 splatná. Podľa zákona o silničnom fonde treba automobilovú daň platiť pred použitím auta a síce odrazu na celý rok alebo na 6 mesiacov. Na 6 mesiacov obnáša daň 55 proc. celého ročného daňového obnosu. Daň doplní sa na celé koruny. Za každé auto treba platiť daň zvlášť. Na rok 1935 má sa automobilová daň zaplatiť do 31. decembra 1934 a taktiež treba každú novú prihlášku na prihlasovacom liste u kompetentných finančných riaditeľstiev ako vyrubujúcich úradov na rok 1935 do rovnakého termínu odovzdať. Pretože riadiči aut sú povinní pri jazdách mať pri sebe potvrdenky o zaplatenej štátnej dani, odporúča sa dodržať termín do 31. decembra 1934.

Prihlasovacie listy sú k tomuto číslu pripojené, v prípade potreby ďalšieho formuláru treba si ho vyžiadať u sekretariátu klubu, Bratislava, Zemeľské muzeum - tel. 981. Složené listy k plateniu možno dostať u príslušného poštového úradu za poplatok Kč 0.20.

Počas tlače tohoto čísla pojednáva sa o novele automobilového zákona, ktorý stanoví paragrafom 47 a 75 nové daňové sadzby. Počíta sa s tým, že novela bude schválená a vydaná ešte behom mesiaca decembra 1934. Uvádzame preto už teraz nové daňové sadzby s tým, že o ďalšom budeme ešte obšírnejšie referovať v dennej tlači

1. U motorových kol (motocyklov), motorových kol s privesným vozíkom a motorových trojkoliek 150 Kč (dosiaľ Kč 105.—).

1. U osobných automobilov podľa válcového obsahu:

	Nová sadzba	Dosiaľ platná sadzba
do 1.0 litra	300 Kč	210 Kč
1.0 do 1.5 litra	450 Kč	350 Kč
1.5 do 2.0 litra	600 Kč	560 Kč
2.0 do 2.5 litra	800 Kč	840 Kč
2.5 do 3.0 litra	1000 Kč	1540 Kč
3.0 do 3.5 litra	1200 Kč	2450 Kč
3.5 do 4.0 litrov	1500 Kč	3150 Kč
4.0 do 4.5 litrov	1800 Kč	3500 Kč
4.5 do 5.0 litrov	2100 Kč	3850 Kč
5.0 do 5.5 litrov	2400 Kč	4200 Kč
5.5 do 6.0 litrov	2700 Kč	4550 Kč
6.0 do 6.5 litrov	3000 Kč	4900 Kč
6.5 do 7.0 litrov	3500 Kč	5250 Kč
nad 7.0 litrov	4000 Kč	5600 Kč

Tuzemské osobné automobily, ktoré boli po 1. januári 1933 po prvý raz dané do provozu, oslobodujú sa od dane z motorových vozidiel do 31. decembra 1935. Daňová sadzba je ďalej určená:

3. u autobusov za každých i započatých 100 kg vlastnej váhy 35 Kč (ako dosiaľ);

4. u motorových vozidiel hnaných elektrinou, za každých i započatých 100 kg vlastnej váhy 50 Kč;

5. u nákladných automobilov a iných nákladných vozidiel za každých i započatých 100 kg vlastnej váhy a za každých i započatých 100 kg únosnosti po 30 Kč (až dosiaľ 24.50 Kč);

6. u traktorov a podobných motorových vozidiel za každých započatých 100 kg vlastnej váhy 70 Kč;

7. u vlečných vozov motorových vozidiel za každých 100 kg únosnosti 60 Kč (až dosiaľ 24.50 Kč).

AK sa použije nákladných vozidiel k jazde vo väčšom územ-

nom obvode, než je obvod zostávajúci z politického okresu, v ktorom je stále stanovište motorového vozidla a z politických okresov k nemu priradených, zvyšuje sa daň pri únosnosti motorového vozidla, alebo pri úhrnnej únosnosti motorového vozidla a jeho vlečných vozov vyše 1500 kg do 4000 kg o ďalších 200% a pri únosnosti motorového vozidla alebo pri úhrnnej únosnosti motorového vozidla a jeho vlečných vozov vyše 4000 kg o ďalších 400%.

Ministerstvo financií sa zmocňuje, aby pre motorové vozidlá, ktorých stále stanovište je v pohraničnom okrese, povolilo odchylky v rozsahu územného obvodu. Pri motorových vozidlách a vlečných vozoch, opatrených obušami komrovými, zvyšujú sa sadzby a 20%, pri vozidlách s obušami plnopryžovými o 50%. Pri vozidlách opatrených obušami rôzneho druhu počíta sa zvýšenie podľa druhu obušu, na ktoré je stanovená vyššie príloha.

U cudzozemských motorových vozidiel a vlečných vozov, ktoré prichádzajú do Československa na príchodnú dobu, činí daň za kalendárny deň pobytu alebo jeho časť a za vozidlo, prípadne za každý vlečný voz:

1. u motorových kol (motocyklov), motorových kol s privesným vozíkom a motorových trojkoliek 2 Kč;
2. u osobných automobilov 1T Kč;
3. u autobusov 20 Kč;
4. u nákladných automobilov, traktorov, podobných motorových vozidiel pre dopravu nákladov a u vlečných vozov týchto vozidiel 200 Kč.

Vládnym nariadením môže byť sadzba snižená pre tie vozidlá, pokiaľ sa ich používa k jazde výhradne v colnom pohraničnom pásme.

Novoprijatí členovia. Mitgliederaufnahme.

Na poslednej výborovej schôdzi boli prijatí za nových členov nasledujúci:

Anläßlich der jüngsten Ausschußsitzung wurden folgende Mitglieder aufgenommen:

JUC Arkenberg Bedrich, Bratislava,

Albrecht Samuel, Bratislava,

Dohán Moritz, Vrbové,

Hentzschel Gustav Oswald, Bratislava,

Mork Ján a spol. Banská Bystrica,

Arch. Macháček Alois, Bratislava,

Novák Karol, Trnava,

Polák Vojtech, Trnava,

G. Pálffy Peter, Smolenice,

Dr. Precelmayer Alfred, Trnava,

Dr. Slavkovský Andrej, Zempl. Snina,

Stern Max, Stupava,

Stark Viliam, Petržalka,

Seredský František, Ružomberok,

Winter Dezider, Trnava,

Wellisch Erich, Bratislava.

Deutscher Teil: Seite 13!

Prameň č. 8:

Automobilová daň na rok 1935

Zdroj: Autojournal, 1934, roč. 9, č. 12, s. 3.

Sbírka zákonů a nařízení
státu československého.

Částka 5.

Vydána dne 5. února 1931.

Obsah: 9. Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly.

9.

Mezinárodní úmluva
o jízdě motorovými vozidly.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ,
NĚMECKA, RAKOUSKA, BELGIE, BRASILIE, VELKÉ BRITANIE A SE-
VERNÍHO IRSKA, BULHARSKA, KUBY, DÁNSKA, GDANSKA, EGYPTA,
ŠPANĚLSKA, ESTONSKA, FINSKA, FRANCIE, GUATEMALY, ŘECKA, MA-
ĎARSKA, IRSKA, ITALIE, LOTYŠSKA, LITVY, LUCEMBURSKA, MAROKA,
MEXIKA, MONAKA, NORSKA, NIZOZEMÍ, PERU, PERSIE, POLSKA, PORTU-
GALSKA, RUMUNSKA, KRÁLOVSTVÍ SRBŮ, CHORVATŮ A SLOVINCŮ,
SIAMU, ŠVÝCARSKA, TUNISU, TURECKA, SVAZU SOVĚTSKÝCH SOCIA-
LISTICKÝCH REPUBLIK A URUQUAYE
BYLA SJEDNÁNA TATO ÚMLUVA S PŘÍLOHAMÍ A, B, C, D, E, F:

(Překlad.)

Convention Internationale
relative à la Circulation Automobile.

Les soussignés, Plénipotentiaires des Gou-
vernements des Etats ci-après désignés, ré-
unis en Conférence à Paris, du 20 au 24 avril
1926, en vue d'examiner les modifications
à apporter à la Convention Internationale
relative à la circulation des automobiles du
11 octobre 1909, ont convenu des stipulations
suivantes:

Dispositions générales.

Article premier.

La Convention s'applique à la circulation
routière automobile en général, quels que

Mezinárodní úmluva
o jízdě motorovými vozidly.

Podepsaní zmocněnci vlád států v dalším
označených shromáždění na konferenci v Pa-
říži od 20. do 24. dubna 1926, ať zkoumali
změny, které by měly být provedeny v Mezi-
národní úmluvě o jízdě motorovými vozidly
ze dne 11. října 1909, shodli se na těchto usta-
noveních:

Ustanovení všeobecná.

Článek 1.

Úmluva se vztahuje na jízdu motorovými
vozidly po silnicích všeobecně, ať jest předmět

Prameň č. 9:

Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly

Zdroj: Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1931

Online: <https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:7ac815d0-92e5-11e9-8812-5ef3fc9bb22f?page=uuid:100d3960-9311-11e9-bc42-5ef3fc9ae867> [cit. 31.01.2025]

soient l'objet et la nature du transport, sous
réserve, cependant, des dispositions spéciales
nationales relatives aux services publics de
transport en commun des personnes et aux
services publics de transport de marchan-
dises.

Art. 2.

Sont réputés automobiles, au sens des pre-
scriptions de la présente Convention, tous
véhicules pourvus d'un dispositif de propul-
sion mécanique, circulant sur la voie publique
sans être liés à une voie ferrée et servant au
transport des personnes ou des marchandises.

Condition à remplir par les automobiles pour
être admis internationalement à circuler sur
la voie publique.

Art. 3.

Tout automobile, pour être admis inter-
nationalement à circuler sur la voie publique,
doit, ou bien avoir été reconnu apte à être
mis en circulation après examen devant
l'autorité compétente ou devant une associa-
tion habilitée par celle-ci, ou bien être con-
forme à un type agréé de la même manière.
Il doit, dans tous les cas, remplir les condi-
tions fixées ci-après:

I. L'automobile doit être pourvu des dis-
positifs suivants:

a. Un robuste appareil de direction qui
permette d'effectuer facilement et sûrement
les virages;

b. soit deux systèmes de freinage indépen-
dants l'un de l'autre, soit un système actionné
par deux commandes indépendantes l'une de
l'autre et dont l'une des parties peut agir
même si l'autre vient à être en défaut, en
tous cas l'un et l'autre système suffisamment
efficace et à action rapide;

c. lorsque le poids de l'automobile à vide
excède 350 kilogrammes, un dispositif tel que
l'on puisse, du siège du conducteur, lui im-
primer un mouvement de recul au moyen du
moteur;

d. lorsque le poids total de l'automobile
formé du poids à vide et de la charge maxima
déclarée admissible lors de la réception ex-
cède 3.500 kilogrammes, un dispositif spécial
qui puisse empêcher, en toutes circonstances,
la dérive en arrière, ainsi qu'un miroir rétro-
viseur.

Les organes de manœuvre doivent être
groupés de façon que le conducteur puisse les
actionner d'une manière sûre sans cesser de
surveiller la route.

Článek 2.

Za motorová vozidla podle předpisů této
Úmluvy se pokládají všechna vozidla opatřená
mechanickým pohonem, jezdící na veřejné
cestě, aniž jsou vázána na kolejnice, a sloužící
dopravě osob nebo zboží.

Podmínky, které musí motorová vozidla splňo-
vat, aby byla připuštěna mezinárodně k jízdě
na veřejné cestě.

Článek 3.

Každé motorové vozidlo, aby bylo meziná-
rodně připuštěno k jízdě na veřejné cestě,
musí buď být již uznáno způsobilým k jízdě
na základě zkoušky před příslušným úřadem,
nebo před spolkem, zmocněným k tomu tímto
úřadem, nebo se musí shodovati s typem již
stejným způsobem schváleným. Ve všech pří-
padech musí splňovati podmínky v dalším
stanovené:

I. Motorové vozidlo musí být opatřeno tě-
mito zařízeními:

a) silně stavěným řízením, které umožňuje
snadnou a bezpečnou jízdu v zatáčkách;

b) buď dvěma od sebe neodvislými sousta-
vami brzd, nebo jednou soustavou, ovládanou
dvěma od sebe neodvislými řízeními, z nichž
jedno může působiti i když se druhé stane vad-
ným, ve všech případech pak musí být jedna
i druhá soustava dostatečně účinná a rychle
působivá;

c) jakmile vlastní váha motorového vozidla
převyšuje 350 kilogramů, takovým zařízením,
aby bylo možno uvést je se sedadla řidičova
motorem do chodu nazpět;

d) jakmile celková váha motorového vo-
zidla, složená z vlastní váhy a z největšího za-
tížení, prohlášeného při schvalování za pří-
puštěné, převyšuje 3.500 kilogramů, zvláštním
zařízením, které jest s to zameziti za všech
okolností sjetí nazpět, jakož i zrcadlem, jímž
jest možno viděti nazad.

Řídicí páky musí být tak umístěny, aby
řidič mohl s nimi spolehlivě zacházeti, aniž se
tím jeho pozornost od cesty odvrátí.

Les appareils doivent être d'un fonctionnement sûr et disposés de façon à écarter, dans la mesure du possible, tout danger d'incendie ou d'explosion, à ne constituer aucune autre sorte de danger pour la circulation et à n'effrayer ni sérieusement incommoder par le bruit, la fumée, ni l'odeur. L'automobile doit être munie d'un dispositif d'échappement silencieux.

Les roues des véhicules automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages en caoutchouc ou de tous autres systèmes équivalents au point de vue de l'élasticité.

L'extrémité des fusées ne doit pas faire saillie sur le reste du contour extérieur du véhicule.

II. L'automobile doit porter:

1^o A l'avant et à l'arrière, inscrit sur des plaques ou sur le véhicule lui-même, le signe d'immatriculation qui aura été attribué par l'autorité compétente. Le signe d'immatriculation placé à l'arrière, ainsi que le signe distinctif visé à l'article 5 doivent être éclairés dès qu'ils ont cessé d'être visibles à la lumière du jour.

Dans le cas d'un véhicule suivi d'une remorque, le signe d'immatriculation et le signe distinctif visé à l'article 5 sont répétés à l'arrière de la remorque et la prescription relative à l'éclairage de ces signes s'applique à la remorque.

2^o Dans un endroit pratiquement accessible, et en caractères facilement lisibles, les indications suivantes:

- Désignation du constructeur du châssis;
- Numéro de fabrication du châssis;
- Numéro de fabrication du moteur.

III. Tout automobile doit être munie d'un appareil avertisseur sonore d'une puissance suffisante.

IV. Tout automobile circulant isolément doit, pendant la nuit et dès la tombée du jour, être munie à l'avant d'au moins deux feux blancs, placés l'un à droite, l'autre à gauche et à l'arrière d'un feu rouge.

Toutefois, pour les motocycles à deux roues, non accompagnés d'un side-car, le nombre de feux à l'avant peut être réduit à un.

V. Tout automobile doit également être pourvue d'un ou plusieurs dispositifs permettant d'éclairer efficacement la route à l'avant sur une distance suffisante, à moins que les feux blancs ci-dessus prescrits ne remplissent cette condition.

Strojní zařízení musí účinkovati spolehlivě a musí býti tak upraveno, aby vylučovalo pokud možno každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, aby nezpůsobovalo žádného jiného nebezpečí pro jízdu, aby nelekalo, ani vážně neobtěžovalo hlukem, kouřem a zápachem. Motorové vozidlo musí býti opatřeno tlumičem výfuku.

Kola motorových vozidel a jich vlečných vozů musí býti opatřena obručemi gumovými nebo jiných systémů, co do pružnosti rovnocenných.

Vnější kraje nábojů kol nesmí vyčnívat z ostatního vnějšího obrysu vozidla.

II. Motorové vozidlo musí býti opatřeno:

1. napřed a vzadu rejstříkovou značkou, která mu byla přidělena příslušným úřadem, napsanou na tabulkách nebo na samotném vozidle. Rejstříková značka vzadu umístěná, jakož i značka rozeznávací, o níž mluví čl. 5., musí býti osvětleny, jakmile přestanou býti viditelnými při denním světle.

Je-li vozidlo následováno vlečným vozem, musí býti značka rejstříková a značka rozeznávací, o níž mluví článek 5., opakovány na zádi vlečného vozu a předpis o osvětlení těchto značek se vztahuje na vlečný vůz.

2. na místě dobře přístupném a písmenami snadno čitelnými, těmito údaji:

- označením výrobce chassis,
- výrobním číslem chassis,
- výrobním číslem motoru.

III. Každé motorové vozidlo musí býti opatřeno výstražným přístrojem zvukovým postačující síly.

IV. Každé osamoceně jedoucí motorové vozidlo musí býti opatřeno od soumraku a v noci napřed alespoň dvěma bílými světly, z nichž jedno jest umístěno nalevo a druhé napravo a vzadu světlem červeným.

Nicméně u motocyklů o dvou kolech bez sidecaru může býti počet předních světél omezen na jediné.

V. Každé motorové vozidlo musí býti rovněž opatřeno jedním nebo několika zařízeními, umožňujícími osvětlovati účinně cestu dopředu na dostatečnou vzdálenost, jestliže bílá světla nahoře předepsaná tuto podmínku nesplňují.

Si le véhicule est susceptible de marcher à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, ladite distance ne doit pas être inférieure à 100 mètres.

VI. Les appareils d'éclairage susceptibles de produire un éblouissement doivent être établis de manière à permettre la suppression de l'éblouissement à la rencontre des autres usagers de la route ou dans toute circonstance où cette suppression serait utile. La suppression de l'éblouissement doit toutefois laisser subsister une puissance lumineuse suffisante pour éclairer efficacement la chaussée jusqu'à une distance d'au moins 25 mètres.

VII. Les automobiles suivies d'une remorque sont assujetties aux mêmes règles que les automobiles isolées en ce qui touche l'éclairage vers l'avant; le feu rouge d'arrière est reporté à l'arrière de la remorque.

VIII. En ce qui touche les limitations relatives au poids et au gabarit, les automobiles et remorques doivent satisfaire aux règlements généraux des pays où ils circulent.

Délivrance et reconnaissance des certificats internationaux pour automobiles.

Art. 4.

En vue de certifier, pour chaque automobile admis internationalement à circuler sur la voie publique, que les conditions prévues dans l'article 3 sont remplies ou sont susceptibles d'être observées, des certificats internationaux sont délivrés d'après le modèle et les indications figurant aux annexes A et B de la présente Convention.

Ces certificats sont valables pendant un an à partir de la date de leur délivrance. Les indications manuscrites qu'ils contiennent doivent toujours être écrites en caractères latins ou en cursive dite anglaise.

Les certificats internationaux délivrés par les autorités d'un des Etats contractants ou par une association habilitée par celles-ci, avec le contre-seing de l'autorité, donnent libre accès à la circulation dans tous les autres Etats contractants et y sont reconnus comme valables sans nouvel examen. Toutefois le droit de faire usage du certificat international peut être refusé, s'il est évident que les conditions prévues à l'article 3 ne sont plus remplies.

Signe distinctif.

Art. 5.

Tout automobile pour être admis internationalement à circuler sur la voie publique,

Je-li vozidlo schopno jeti rychlostí větší nežli 30 kilometrů za hodinu, nesmí býti tato vzdálenost menší než 100 metrů.

VI. Osvětlovací přístroje, které jsou s to slňovati, musí býti upraveny tak, aby bylo možno odstraniti oslnění při setkání se s jinými uživateli cesty, anebo ve všech případech, kdy by toto odstranění bylo užitečné. Při odstranění oslnění musí býti nicméně ponecháno dostačující světlo, aby byla silnice účinně osvětlena na vzdálenost alespoň 25 metrů.

VII. Motorová vozidla s vlečným vozem jsou podrobena téměř pravidlům jako motorová vozidla osamocená, pokud jde o osvětlení dopředu, červené světlo vzadu jest pak přeneseno na zadní stranu vlečného vozu.

VIII. Pokud jde o vymezení váhy a obrysu, musí motorová vozidla a vlečné vozy vyhovovati všeobecným předpisům státu, kde jezdí.

Vydávání a uznávání mezinárodních osvědčení pro motorová vozidla.

Článek 4.

Na potvrzení, že motorové vozidlo připuštěné mezinárodně k jízdě na veřejné cestě splnilo podmínky, stanovené v článku 3., nebo že jest s to je zachovávat, vydávají se mezinárodní osvědčení podle vzorů a údajů, obsažených v přílohách A a B této Úmluvy.

Tato osvědčení platí rok ode dne jich vydání. Údaje do nich musí býti vždy vepisovány psanou nebo tištěnou latinkou.

Mezinárodní osvědčení vydaná úřady některého ze států smluvních nebo spolkem jimi k tomu zmocněným, spolupodepsaná úřadem, opravňují ke svobodné jízdě ve všech ostatních smluvních státech a uznávají se v nich za platná bez nové zkoušky. Nicméně lze odepríti právo užívati mezinárodního osvědčení, je-li zřejmo, že podmínky článku 3. nejsou již splněny.

Značka rozeznávací.

Článek 5.

Aby bylo motorové vozidlo připuštěno mezinárodně k jízdě na veřejné cestě, musí míti

doit porter en évidence à l'arrière, inscrit sur une plaque ou sur le véhicule lui-même, un signe distinctif composé de une à trois lettres.

Pour l'application de la présente Convention, le signe distinctif correspond soit à un Etat, soit à un territoire constituant, au point de vue de l'immatriculation des automobiles, une unité distincte.

Les dimensions et la couleur de ce signe, les lettres ainsi que leurs dimensions et leur couleur, sont fixés dans le tableau figurant à l'annexe C de la présente Convention.

Conditions à remplir par les conducteurs d'automobiles pour être admis internationalement à conduire un automobile sur la voie publique.

Art. 6.

Le conducteur d'un automobile doit avoir les qualités qui donnent une garantie suffisante pour la sécurité publique.

En ce qui concerne la circulation internationale, nul ne peut conduire un automobile sans avoir reçu, à cet effet, une autorisation délivrée par une autorité compétente ou par une association habilitée par celle-ci après qu'il aura fait preuve de son aptitude.

L'autorisation ne peut être accordée à des personnes âgées de moins de 18 ans.

Délivrance et reconnaissance des permis internationaux de conduire.

Art. 7.

En vue de certifier, pour la circulation internationale, que les conditions prévues à l'article précédent sont remplies, des permis internationaux de conduire sont délivrés d'après le modèle et les indications figurant aux annexes D et E de la présente Convention.

Ces permis sont valables pendant un an à partir de la date de leur délivrance et pour les catégories d'automobiles pour lesquelles ils ont été délivrés.

En vue de la circulation internationale, les catégories suivantes ont été établies.

A. Automobiles dont le poids total, formé du poids à vide et de la charge maxima déclarée admissible lors de la réception, n'excède pas 3.500 kilogrammes;

B. Automobiles dont le poids total, constitué comme ci-dessus, excède 3.500 kilogrammes;

vzadu na viditelném místě na tabulce nebo na vozidle samém napsánu rozeznávací značku, složenou z jednoho až tří písmen.

Pro provedení této úmluvy odpovídá rozeznávací značka buď nějakému státu, anebo nějakému území, které jest po stránce zápisu motorových vozidel do rejstříku jednotkou odlišnou.

Rozměry a barva této značky, písmena, jakož i jejich rozměry a jejich barva, jsou stanoveny v tabulce obsažené v příloze C této úmluvy.

Podmínky, které musí splňovati řidiči motorových vozidel, aby byli mezinárodně připuštěni k řízení motorového vozidla na veřejné cestě.

Článek 6.

Řidič motorového vozidla musí míti vlastnosti, které skýtají dostatečnou záruku pro veřejnou bezpečnost.

Při mezinárodní jízdě nesmí nikdo řídit motorové vozidlo, aniž obdržel za tím účelem povolení vydané příslušným úřadem nebo spolkem jím k tomu zmocněným, když byl prokázal svoji schopnost.

Povolení nemůže býti uděleno osobám mladším než 18 let.

Vydávání a uznávání mezinárodních povolení k řízení.

Článek 7.

Na potvrzení pro mezinárodní jízdu, že podmínky stanovené v předcházejícím článku byly splněny, jsou vydávána mezinárodní povolení k řízení podle vzoru a údajů obsažených v přílohách D a E této úmluvy.

Tato povolení platí rok ode dne jich vydání a pro kategorie motorových vozidel, pro které byla vydána.

Pro mezinárodní jízdu stanoví se tyto kategorie:

A. Motorová vozidla, jichž celková váha, utvořená z vlastní váhy a z největšího zatížení, prohlášeného při schvalování za přípustné, nepřevyšuje 3500 kilogramů.

B. Motorová vozidla, jichž celková váha, utvořená jako nahoře, převyšuje 3500 kilogramů.

C. Motocycles avec ou sans side-car.

Les indications manuscrites que contiennent les permis internationaux sont toujours écrites en caractères latins ou en cursive dite anglaise.

Les permis internationaux de conduire délivrés par les autorités d'un Etat contractant ou par une association habilitée par celles-ci avec le contre-seing de l'autorité, permettent dans tous les autres Etats contractants la conduite des automobiles rentrant dans les catégories pour lesquelles ils ont été délivrés et sont reconnus comme valables sans nouvel examen dans tous les Etats contractants. Toutefois, le droit de faire usage du permis international de conduire peut être refusé, s'il est évident que les conditions prescrites par l'article précédent ne sont pas remplies.

Observation des lois et réglementations nationales.

Art. 8.

Le conducteur d'un automobile circulant dans un pays est tenu de se conformer aux lois et règlements en vigueur dans ce pays pour ce qui touche à la circulation.

Un extrait de ces lois et règlements pourra être remis à l'automobiliste à l'entrée dans un pays, par le bureau où sont accomplies les formalités douanières.

Signalisation des dangers.

Art. 9.

Chacun des Etats contractants s'engage à veiller, dans la mesure de son autorité, à ce que, le long des routes, il ne soit posé, pour signaler les passages dangereux, que les signaux figurant à l'annexe F de la présente Convention.

Ces signaux sont inscrits sur des plaques en forme de triangle, chaque Etat s'engageant, autant que possible, à réserver exclusivement la forme triangulaire à ladite signalisation et à interdire l'emploi de cette forme dans tous les cas où il pourrait en résulter une confusion avec la signalisation dont il s'agit. Le triangle est, en principe, équilatéral et a, au minimum, 0 m. 70 de côté.

Lorsque les conditions atmosphériques s'opposent à l'emploi des plaques pleines, la plaque triangulaire peut être évidée.

Dans ce cas, elle pourra ne pas porter le signal indicatif de la nature d'obstacle et ses dimensions peuvent être réduites au minimum de 0 m. 46 de côté.

C. Motocykly se sjeďcarem nebo bez něho.

Údaje do mezinárodních povolení jsou vždy vepisovány psanou neb tištěnou latinkou.

Mezinárodní povolení k řízení, vydaná úřady některého smluvního státu nebo spolkem těmito k tomu zmocněným, spolupodepsaná úřadem, opravňují ve všech ostatních smluvních státech k řízení motorových vozidel kategorií, pro které byla vydána, a uznávají se za platná bez nové zkoušky ve všech smluvních státech. Nicméně lze odepřít právo užívání mezinárodního povolení k řízení, je-li zřejmo, že podmínky předepsané v článku předcházejícím nejsou splněny.

Zachovávání národních zákonů a předpisů.

Článek 8.

Řidič motorového vozidla, jezdící v některém státě, jest povinen podrobiti se zákonům a předpisům platným v tomto státě, pokud jde o jízdu.

Výtah z těchto zákonů a předpisů může býti předán řidiči při vstupu do státu úřadem, kde se provádějí celní formality.

Označování nebezpečí.

Článek 9.

Každý ze smluvních států se zavazuje, že bude pečovati o to, pokud jest to v jeho moci, aby nebylo podél cest pro označení nebezpečných míst užíváno jiných znamení nežli těch, která jsou označena v příloze F této úmluvy.

Tato znamení budou namalována na tabulkách trojúhelníkovitého tvaru a každý stát se zavazuje, pokud jest to možné, že vyhradí výlučně trojúhelníkovitý tvar pro uvedené označování a že zakáže používání tohoto tvaru ve všech případech, kde by to mohlo vésti k mylným záměnám s uvedeným označováním. Trojúhelník jest v zásadě rovnostranný o délce strany nejméně 0 m 70.

Když povětrnostní podmínky nepřipouštějí používání tabulek plných, může býti trojúhelníkovitá tabulka uvnitř vyříznuta.

V tom případě nemusí býti na ní znamení označující povahu překážky a její rozměry mohou býti zmenšeny až na délku strany 0 m 46.

Les signaux sont posés perpendiculairement à la route et à une distance de l'obstacle qui ne doit pas être inférieure à 150 mètres ni supérieure à 250 mètres, à moins que la disposition des lieux ne s'y oppose.

Lorsque la distance du signal à l'obstacle est notablement inférieure à 150 mètres, des dispositions spéciales doivent être prises.

Chacun des Etats contractants s'opposera, dans la mesure de ses pouvoirs, à ce que soient placés, aux abords des voies publiques, des signaux ou panneaux quelconques qui pourraient prêter à confusion avec les plaques indicatrices réglementaires ou rendre leur lecture plus difficile.

La mise en service du système de plaques triangulaires sera effectuée dans chaque Etat au fur et à mesure de la mise en place des signaux nouveaux ou du renouvellement de ceux actuellement existants.

Communications de renseignements.

Art. 10.

Les Etats contractants s'engagent à se communiquer les renseignements propres à établir l'identification des personnes titulaires de certificats internationaux ou de permis de conduire internationaux, lorsque leur automobile a été l'occasion d'un accident grave ou qu'elles ont été reconnues passibles d'une contravention aux règlements concernant la circulation.

Ils s'engagent, d'autre part, à faire connaître aux Etats qui ont délivré les certificats ou permis internationaux, les noms, prénoms et adresse des personnes auxquelles ils ont retiré le droit de faire usage desdits certificats ou permis.

Dispositions finales.

Art. 11.

La présente Convention sera ratifiée.

A. Chaque Gouvernement, dès qu'il sera prêt au dépôt des ratifications, en informera le Gouvernement français. Dès que vingt Etats actuellement liés par la Convention du 11 octobre 1909 se seront déclarés prêts à effectuer ce dépôt, il sera procédé à ce dépôt au cours du mois qui suivra la réception de la dernière déclaration par le Gouvernement français et au jour fixé par ledit Gouvernement.

Les Etats non parties à la Convention du 11 octobre 1909 qui, avant la date ainsi fixée

Tabulky staví se kolmo na směr cesty a ve vzdálenosti od překážky nejméně 150 metrů a nejvýše 250 metrů, ač-li místní poměry nejsou tomu na překážku.

Jestliže vzdálenost výstražné tabulky jest značně menší než 150 metrů, jest nutno provésti zvláštní opatření.

Každý smluvní stát zamezí, pokud jest mu to možno, aby podél veřejných cest byly stavěny jakékoli tabulky nebo znamení, které by mohly vésti k mylné záměně s označovacími předepsanými tabulkami, nebo které by mohly jejich poznávání znesnadniti.

Systém trojúhelníkovitých tabulek bude zaveden v každém státě při stavění nových tabulek, anebo při obnovování již stávajících.

Sdělování zpráv.

Článek 10.

Smluvní státy se zavazují, že si sdělí zprávy nutné za účelem zjištění totožnosti majitelů mezinárodních osvědčení nebo mezinárodních povolení k řízení, když se motorové vozidlo těchto osob stalo příčinou těžké nehody, anebo když se shledá, že tyto osoby se provinily proti předpisům o jízdě.

Zavazují se dále, že oznámí státům, které vydaly osvědčení nebo mezinárodní povolení, jména, příjmení a adresu osob, jimž odňaly právo užívati těchto osvědčení nebo povolení.

Ustanovení závěrečná.

Článek 11.

Tato Úmluva bude ratifikována.

A. Každá vláda, jakmile bude připravena ke složení ratifikací, zpraví o tom vládu francouzskou. Jakmile dvacet států, nyní vázaných Úmluvou ze dne 11. října 1909, prohlásí, že jsou připraveny toto složení provésti, přikročí se k tomuto složení během měsíce následujícího po té, kdy vláda francouzská přijala poslední deklaraci a to v den ustanovený touto vládou.

Státy, které nejsou smluvními stranami Úmluvy ze dne 11. října 1909 a které přede

pour le dépôt des ratifications, se seront déclarés prêts à déposer l'instrument de ratification de la présente Convention, participeront au dépôt ci-dessus visé.

B. Les ratifications seront déposées dans les archives du Gouvernement français.

C. Le dépôt des ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prennent part et par le Ministre des Affaires Etrangères de la République française.

D. Les Gouvernements qui n'auront pas été en mesure de déposer l'instrument de leur ratification dans les conditions prescrites par le paragraphe A du présent article, pourront le faire au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement de la République française et accompagnée de l'instrument de ratification.

E. Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement français et par la voie diplomatique, remise aux Gouvernements qui ont signé la présente Convention. Dans les cas visés par l'alinéa précédent, ledit Gouvernement français leur fera connaître, en même temps, la date à laquelle il aura reçu la notification.

Art. 12.

A. La présente Convention ne s'applique de plein droit qu'aux pays métropolitains des Etats contractants.

B. Si un Etat contractant en désire la mise en vigueur dans ses colonies, possessions, protectorats, territoires d'outre-mer ou territoires sous mandat, son intention sera mentionnée dans l'instrument même de ratification ou sera l'objet d'une notification spéciale adressée par écrit au Gouvernement français, laquelle sera déposée dans les archives de ce Gouvernement. Si l'Etat déclarant choisit ce dernier procédé, ledit Gouvernement transmettra immédiatement à tous les autres Etats contractants copie certifiée conforme de la notification, en indiquant la date à laquelle il l'a reçue.

Art. 13.

A. Tout Etat non signataire de la présente Convention pourra y adhérer au moment du dépôt des ratifications visé à l'article 11, alinéa A, ou postérieurement à cette date.

dnem takto stanoveným pro složení ratifikací prohlásí, že jsou připraveny ke složení ratifikační listiny této Úmluvy, zúčastní se složení, o němž se děje nahoře zmínka.

B. Ratifikace budou uloženy v archivech francouzské vlády.

C. O složení ratifikací bude sepsán protokol, podepsaný zástupciúčastněných států a ministrem zahraničních věcí republiky Francouzské.

D. Vlády, které nebudou ještě s to, aby složily své ratifikační listiny za předepsaných podmínek v odstavci A tohoto článku, mohou tak učiniti písemným oznámením, zaslaným vládě republiky Francouzské a doprovázeným ratifikační listinou.

E. Ověřený shodný opis protokolu o prvním složení ratifikací, oznámení zmíněných v předchozím odstavci, jakož i je doprovázejících ratifikačních listin, bude bezodkladně pěčí francouzské vlády a diplomatickou cestou předán vládám, které tuto Úmluvu podepsaly. V případech uvedených v předcházejícím odstavci oznámí jim vláda francouzská zároveň den, kdy obdržela oznámení.

Článek 12.

A. Tato úmluva se vztahuje plnoprávně jenom na mateřské země smluvních států.

B. Přeje-li si některý smluvní stát, aby tato úmluva byla uvedena v platnost v jeho osadách, državách, protektorátech, územích zámořských nebo územích mandátních, vysloví svůj úmysl přímo v listině ratifikační, nebo zašle o tom francouzské vládě zvláštní písemné oznámení, které bude uloženo v archivech této vlády. Zvolí-li prohlášující stát posleďně zmíněný postup, odevzdá tato vláda bezodkladně všem ostatním smluvním státům ověřený shodný opis oznámení, udávajíc den, kdy je obdržela.

Článek 13.

A. Každý stát, který této úmluvy nepodepsal, může k ní přistoupiti v okamžiku složení ratifikací podle článku 11. odstavce A. nebo později.

B. L'adhésion sera donnée en transmettant au Gouvernement français par la voie diplomatique l'acte d'adhésion qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

C. Ce Gouvernement transmettra immédiatement à tous les Etats contractants copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 14.

La présente Convention produira effet, pour les Etats contractants qui auront participé au premier dépôt des ratifications, un an après la date dudit dépôt et, pour les Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi qu'à l'égard des colonies, possessions, protectorats, territoires d'outre-mer et territoires sous mandats, non mentionnés dans les instruments de ratification, un an après la date à laquelle les notifications prévues dans l'article 11, alinéa D, l'article 12, alinéa B, et l'article 13, alinéa B, auront été reçues par le Gouvernement français.

Art. 15.

Chaque Etat contractant, partie à la Convention du 11 octobre 1909, s'engage à dénoncer ladite Convention au moment du dépôt de l'instrument de sa ratification ou de la notification de son adhésion à la présente Convention.

La même procédure sera suivie en ce qui concerne les déclarations visées à l'article 12, alinéa B.

Art. 16.

S'il arrive qu'un des Etats contractants dénonce la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement français qui communiquera immédiatement la copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement français.

Les mêmes dispositions s'appliquent en ce qui concerne la dénonciation de la présente convention pour les colonies, possessions, protectorats, territoires d'outre-mer et territoires sous mandat.

Art. 17.

Les Etats représentés à la Conférence réunie à Paris du 20 au 24 avril 1926, sont ad-

B. Přístup se provede tím, že se předá vládě francouzské diplomatickou cestou listina přístupní, která bude uložena v archivech této vlády.

C. Tato vláda odevzdá bezodkladně všem smluvním státům ověřený opis oznámení jakož i listiny přístupní, udávající den, kdy oznámení obdržela.

Článek 14.

Tato Úmluva nabude účinnosti pro smluvní státy, které se zúčastní prvního složení ratifikací, rok po dni tohoto složení a pro státy, které ji budou ratifikovati později, anebo které k ní přistoupí, jakož i pokud jde o osady, državy, protektoráty, území zámořská a území mandátní, o nichž se neděje zmínka v listinách ratifikačních, rok po dni, kdy oznámení podle článku 11. odstavec D., článku 12. odstavec B., a článku 13. odstavec B. budou přijata vládou francouzskou.

Článek 15.

Každý smluvní stát, který byl smluvní stranou Úmluvy ze dne 11. října 1909, se zavazuje, že vypoví tuto Úmluvu v okamžiku složení listiny ratifikační anebo oznámení svého přístupu k této Úmluvě.

Týž postup bude zachován, pokud jde o prohlášení, o nichž mluví článek 12. odstavec B.

Článek 16.

Vypoví-li některý ze smluvních států tuto Úmluvu, musí oznámiti výpověď písemně vládě francouzské, která zašle bezodkladně ověřený opis oznámení všem ostatním státům, sdělující jim den, kdy je obdržela.

Výpověď má účinnost jenom pokud se týče státu, který ji oznámí a to rok po tom, kdy francouzská vláda obdrží výpovědní oznámení.

Tatáž ustanovení platí, pokud jde o výpověď této Úmluvy pro osady, državy, protektoráty, území zámořská a území mandátní.

Článek 17.

Státy zastoupené na konferenci, která se šla v Paříži ve dnech 20. až 24. dubna 1926,

mis à signer la présente convention jusqu'au 30 juin 1926.

Fait à Paris, le 24 avril 1926, en un seul exemplaire dont une copie conforme sera délivrée à chacun des Gouvernements signataires.

Pour l'Allemagne:

Dr. ECKARDT.

F. PFLUG.

Dr. WEGERT.

Pour l'Autriche:

Ing. J. ALTMANN.

Dr. R. FRITZ.

Pour la Belgique:
de GAIFFIER D'HESTROY.

Pour le Brésil:

F. GUIMARAES.

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord:

H. H. PIGGOTT.

Pour la Bulgarie:

M. MILTCHEW.

Pour Cuba:

PEDRO SANCHEZ ABREU.
R. HERNÁNDEZ PORTELA.

Pour le Danemark:

L. MADSEN.

F. H. v. BENTSEN.

O. BILFELDT.

Pour Dantzig:

ALEXANDRE SZEMBEK.

Pour l'Égypte:

M. K. EL KHOLI.

HASSAN.

Pour l'Espagne:

FRANCISCO J. CERVANTES.
C. RESINES.

mohou podepsati tuto Úmluvu až do 30. června 1926.

Dáno v Paříži dne 24. dubna 1926 v jediném prvopise, jehož shodný opis bude vydán každé z podepsavších vlád.

Za Německo:

Dr. ECKARDT.

F. PFLUG.

Dr. WEGERT.

Za Rakousko:

Ing. J. ALTMANN.

Dr. R. FRITZ.

Za Belgii:
de GAIFFIER D'HESTROY.

Za Brazílii:

F. GUIMARAES.

Za Velkou Britanií a Severní Irsko:

H. H. PIGGOTT.

Za Bulharsko:

M. MILTCHEW.

Za Kubu:

PEDRO SANCHEZ ABREU.
R. HERNANDEZ PORTELA.

Za Dánsko:

L. MADSEN.

F. H. v. BENTSEN.

O. BILFELDT.

Za Gdansk:

ALEXANDRE SZEMBEK.

Za Egypt:

M. K. EL KHOLI.

HASSAN.

Za Španělsko:

FRANCISCO J. CERVANTES.
C. RESINES.

Pour l'Esthonie: C. R. PUSTA.	Za Estonsko: C. R. PUSTA.
Pour la Finlande: M. NORDBERG.	Za Finsko: M. NORDBERG.
Pour la France: HARISMENDY. WALCKENAER. LORIEUX. EDMOND CHAIX. P. LE GAVRIAN. M. MIGETTE. HENRI DEFERT. A. BEAU. J. NOULENS.	Za Francii: HARISMENDY. WALCKENAER. LORIEUX. EDMOND CHAIX. P. LE GAVRIAN. M. MIGETTE. HENRI DEFERT. A. BEAU. J. NOULENS.
Pour le Guatemala: F. A. FIGUEROA.	Za Guatemalu: F. A. FIGUEROA.
Pour la Grèce: SARIYANNIS.	Za Řecko: SARIYANNIS.
Pour la Hongrie: Dr. COLOMAN de TOMCSANYI. EUGÈNE de MARKHOT.	Za Maďarsko: Dr. COLOMAN de TOMCSANYI. EUGÈNE de MARKHOT.
Pour l'Etat libre d'Irlande: WAUGHAN B. DEMPSEY.	Za Svobodný Stát Irský: WAUGHAN B. DEMPSEY.
Pour l'Italie: G. SUMMONTE. Ing. HENRICO MELLINI. BENEDETTI MAURO. Avv. E. FALDELLA.	Za Itálii: G. SUMMONTE. Ing. HENRICO MELLINI. BENEDETTI MAURO. Avv. E. FALDELLA.
Pour la Lettonie: E. FELDMANS.	Za Lotyšsko: E. FELDMANS.
Pour la Lithuanie: P. KLIMAS.	Za Litvu: P. KLIMAS.
Pour le Luxembourg: LEGALLAIS.	Za Lucembursko: LEGALLAIS.

Pour le Maroc: NACIVET.	Za Maroko: NACIVET.
Pour le Mexique: A. PANI.	Za Mexiko: A. PANI.
Pour Monaco: BUTAVAND.	Za Monako: BUTAVAND.
Pour la Norvège: S. BENTZON.	Za Norsko: S. BENTZON.
Pour les Pays-Bas: J. F. SCHÖNFELD. B. W. van WELDEREN RENGERS. G. A. POS.	Za Nizozemí: J. F. SCHÖNFELD. B. W. van WELDEREN RENGERS. G. A. POS.
Pour le Pérou: EMILIO ORTIZ de ZAVALLOS.	Za Peru: EMILIO ORTIZ de ZAVALLOS.
Pour la Perse: ad referendum: Dr. HOSSEIN KHAN GHADIMY. AHMED KHAN ADEL.	Za Persii: ad referendum: Dr. HOSSEIN KHAN GHADIMY. AHMED KHAN ADEL.
Pour la Pologne: ALEXANDRE SZEMBEK. RICHARD MINCHEJMER.	Za Polsko: ALEXANDRE SZEMBEK. RICHARD MINCHEJMER.
Pour le Portugal: MANUEL ROLDAN Y PEGO.	Za Portugalsko: MANUEL ROLDAN Y PEGO.
Pour la Roumanie: B. CANTACUZÈNE. GHYKA.	Za Rumunsko: B. CANTACUZÈNE. GHYKA.
Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes: M. SPALAIKOVITCH.	Za Království Srbů, Chorvatů a Slovenců: M. SPALAIKOVITCH.
Pour le Siam: PHYA SARASASTRA.	Za Siam: PHYA SARASASTRA.
Pour la Suisse: DELAQUIS.	Za švýcarsko: DELAQUIS.

Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.85

Pour la Tchécoslovaquie:
STEFAN OSUSKY.

Pour la Tunisie:
MOURGNOT.
BERTHON.

Pour la Turquie:
NAFIZ ZIA.

Pour l'Union des Républiques
Socialistes Soviétiques:
J. DATVIAN.
ZIN SEDOY-LITWIN.
N. BRILING.

Pour l'Uruguay:
F. CAPURRO.

Les délégués de la Commission du Gouver-
nement du Territoire du bassin de la Sarre
participant à la Conférence ont déclaré être
en mesure de signer la présente Convention
au nom de ladite Commission.

PIERROTET.
CENTNER.

Za Československo:
STEFAN OSUSKÝ.

Za Tunis:
MOURGNOT.
BERTHON,

Za Turecko:
NAFIZ ZIA.

Za Svaz Sovětských Sociali-
stických Republik:
J. DATVIAN.
ZIN SEDOY-LITWIN.
N. BRILING.

Za Uruguay:
F. CAPURRO.

Zástupci vládní komise Saarského území
účastnivší se Konference prohlásili, že mohou
podepsati tuto Úmluvu jménem této Komise.

PIERROTET.
CENTNER

Convention Internationale
relative à la Circulation Automobile.

Annexe A.

Le certificat international pour automobile,
tel qu'il est délivré dans tel ou tel des Etats
contractantes sera libellé dans la langue pre-
scrite par la législation dudit Etat.

La traduction définitive des rubriques du
carnet dans les différentes langues sera com-
muniquée au Gouvernement de la République
française par les autres Gouvernements,
chacun en ce qui le concerne.

(Překlad.)
Mezinárodní úmluva
o jízdě motorovými vozidly.

Příloha A.

Mezinárodní osvědčení pro motorové vo-
zidlo, tak jak jest vystaveno v tom kterém ze
smluvních států, bude sepsáno v jazyce přede-
psaném zákonodárstvím tohoto státu.

Definitivní překlad rubrik sešitu do růz-
ných jazyků bude oznámen vládě republiky
Francouzské ostatními vládami, pokud se jich
týká.

86Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

(Format 12x15.5 cm)

(Nom du pays)

Annexe B.

Circulation automobile internationale.

CERTIFICAT INTERNATIONAL
POUR AUTOMOBILES.

Convention internationale du 24 avril 1926.

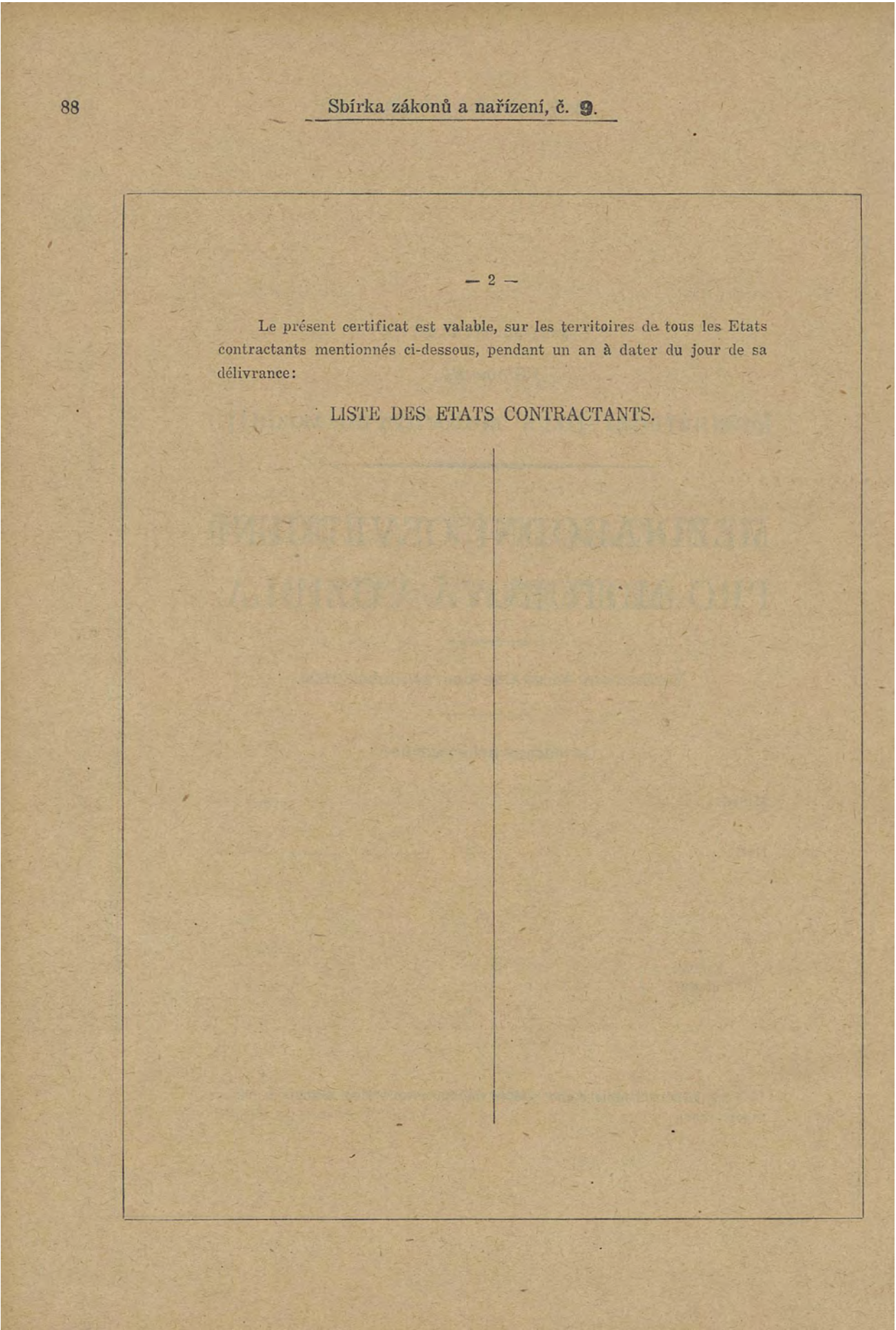
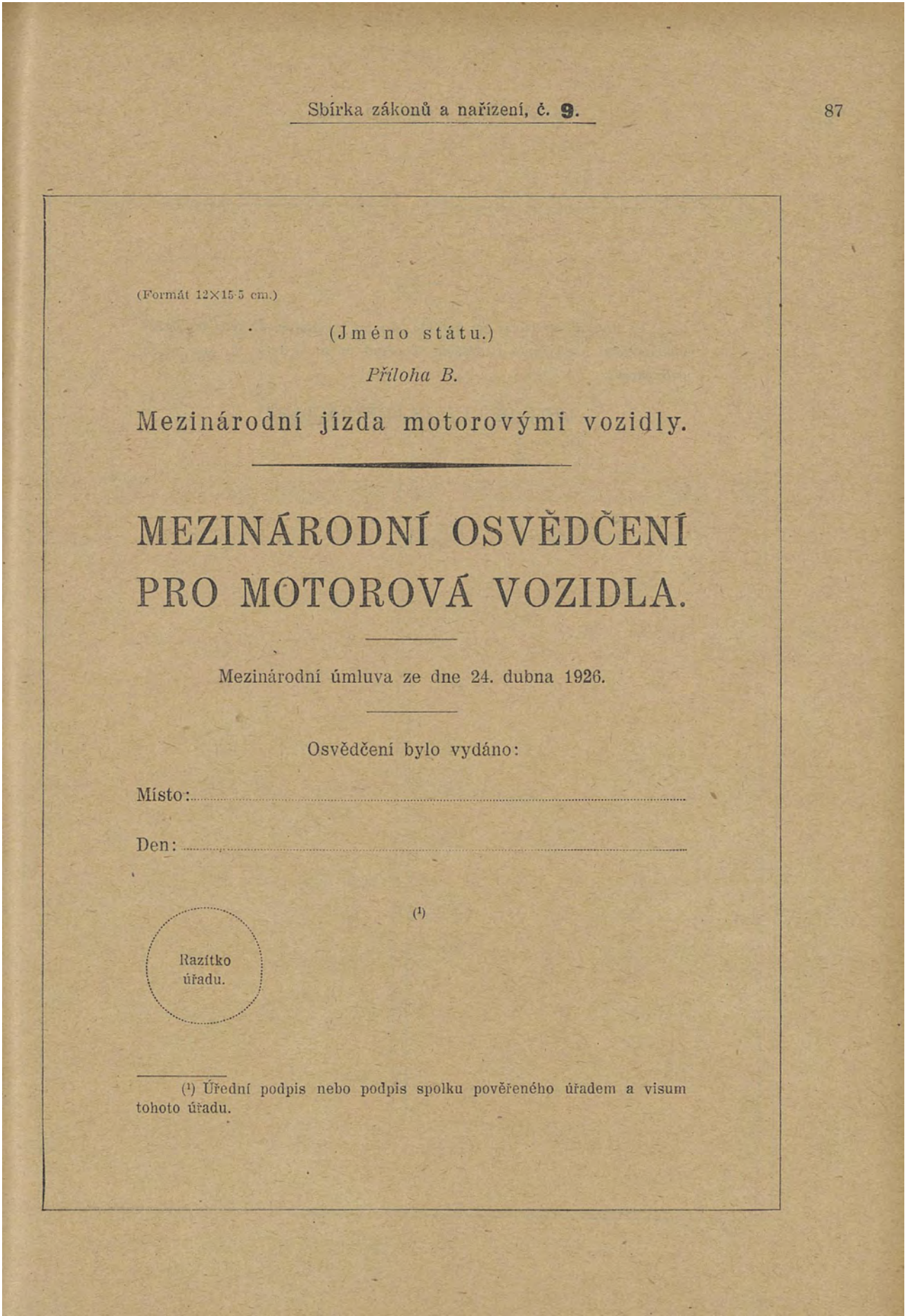
Délivrance du certificat:

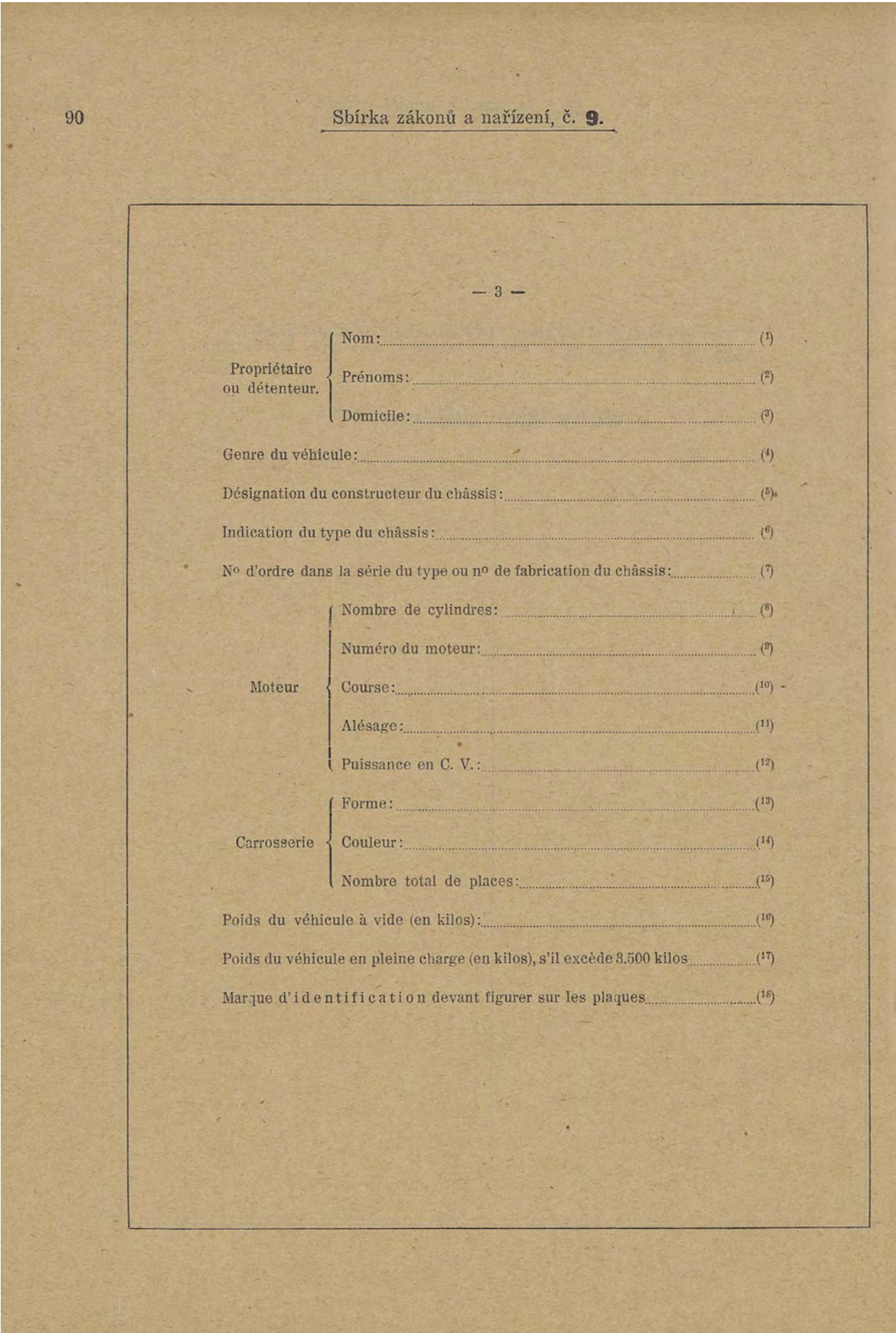
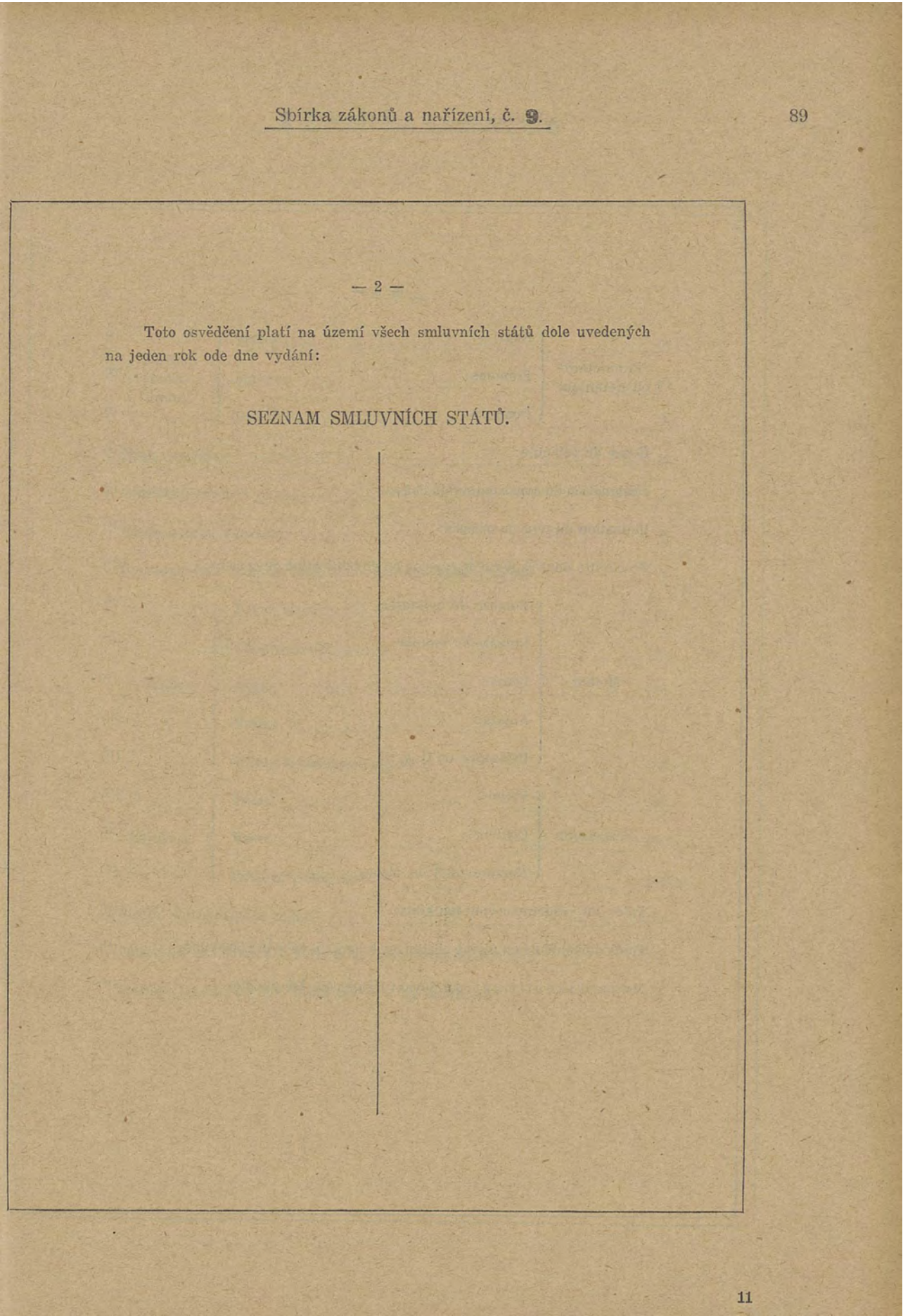
Lieu:.....

Date:.....

Cachet
de
l'autorité

1) Signature de l'autorité ou Signature de l'association habilitée par
l'autorité et visa de celle-ci.





Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

91

— 3 —

Vlastník
nebo
držitel

Příjmení:.....(1)
Jméno:.....(2)
Bydliště:.....(3)

Druh vozidla:.....(4)

Označení výrobce chassis:.....(5)

Údaje o typu chassis:.....(6)

Pořadové číslo a serie typu anebo výrobní číslo chassis:.....(7)

Motor

Počet válců:.....(8)
Číslo motorů:.....(9)
Zdvih:.....(10)
Vrtání:.....(11)
Výkon v koňských silách:.....(12)

Karoserie

Tvar:.....(13)
Barva:.....(14)
Celkový počet míst:.....(15)

Vlastní váha vozidla (v kg):.....(16)

Váha plně zatíženého vozidla (v kg) převyšuje-li 3.500 kg:.....(17)

Značka totožnostní, která má býti na tabulkách:.....(18)

11*

56

PRAMENE k hospodářským súvislostiam

Pramen č. 9

92

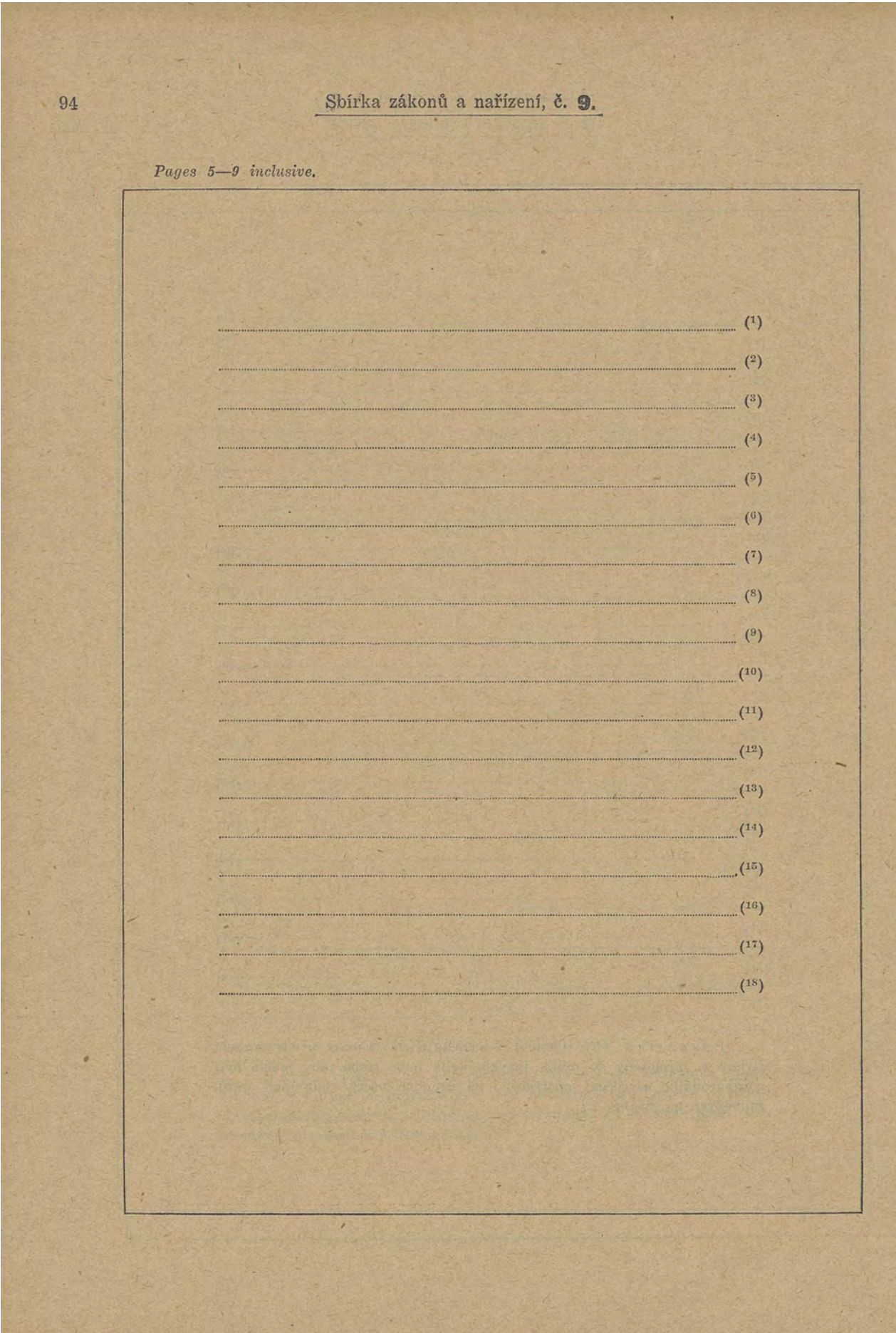
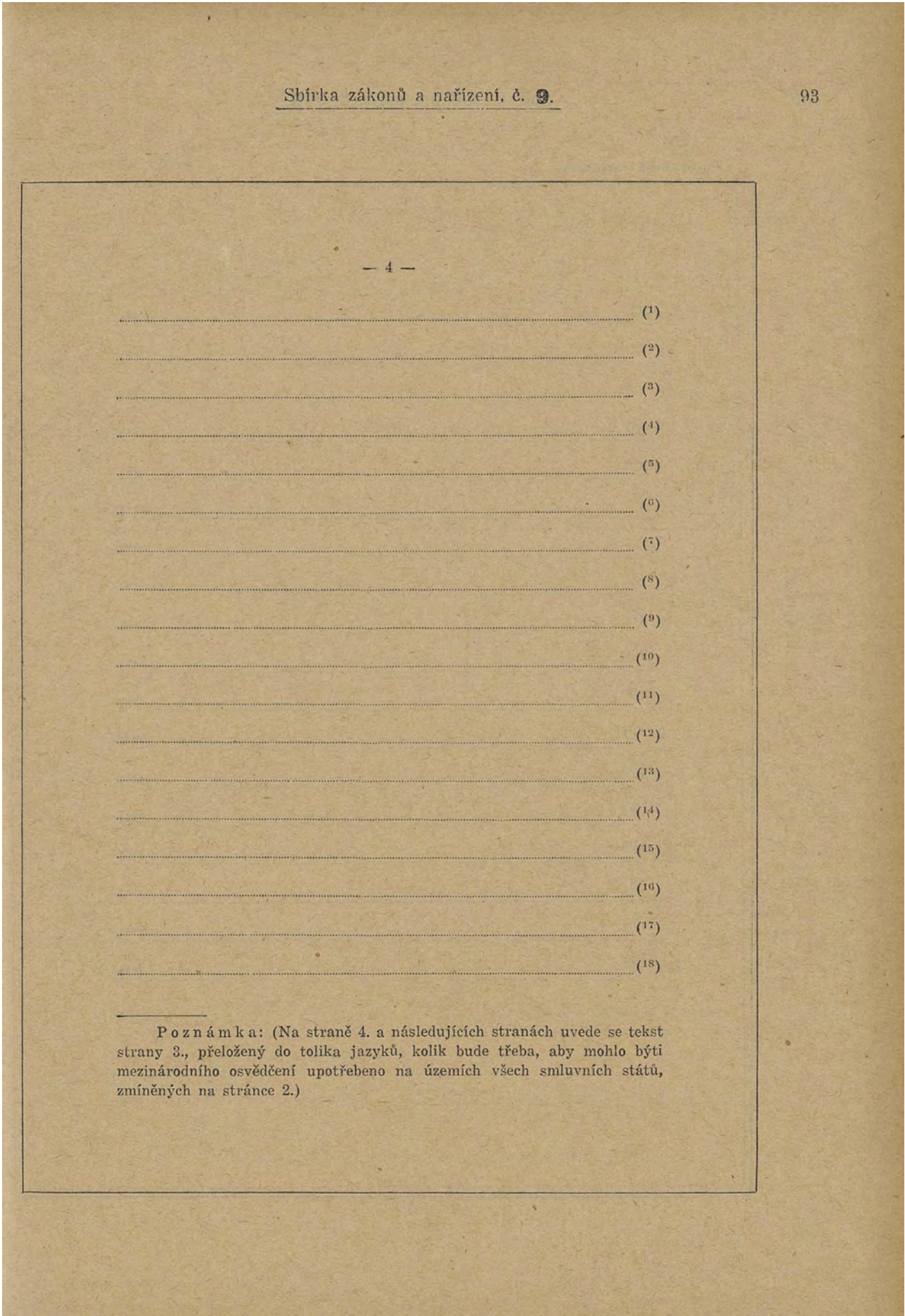
Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

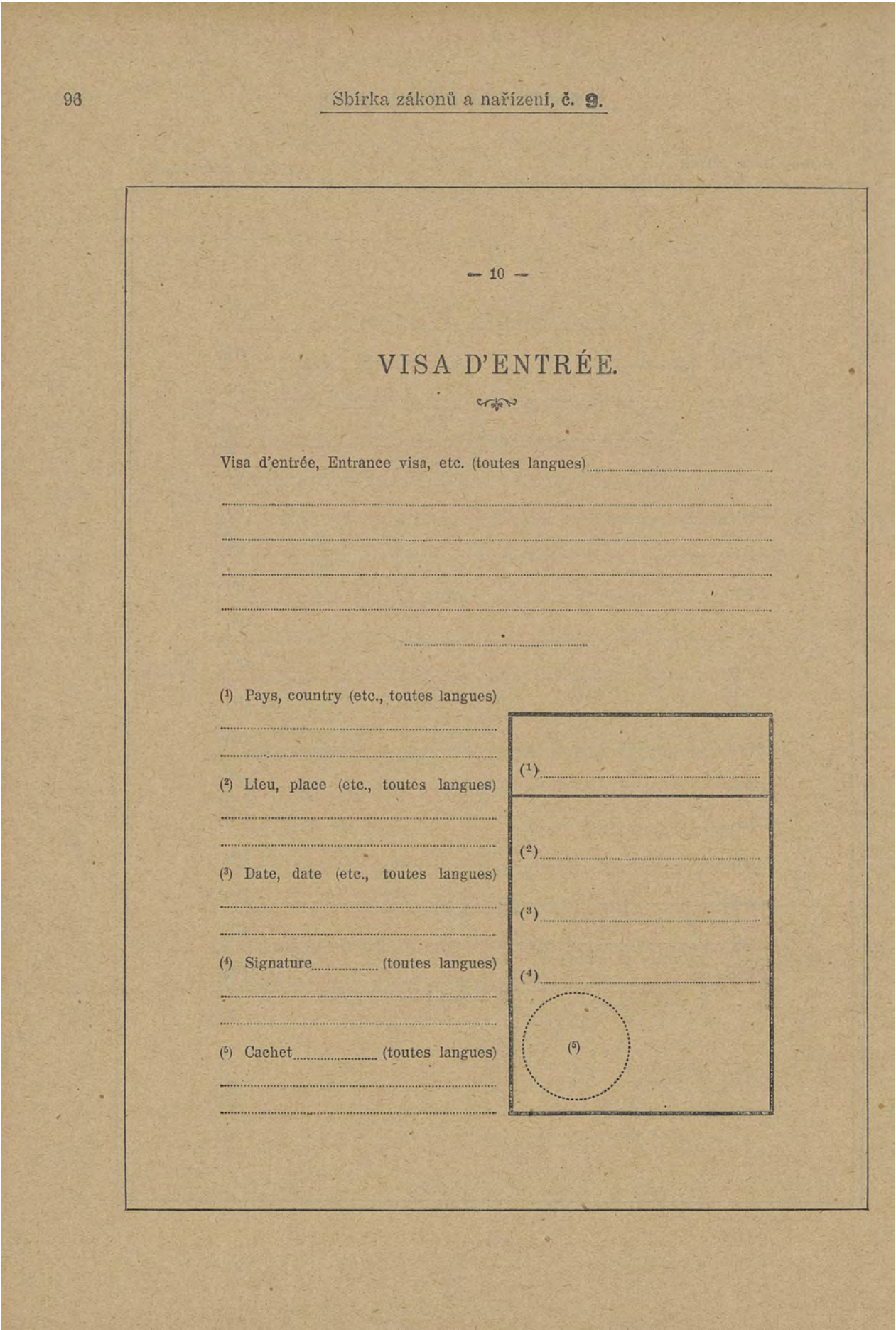
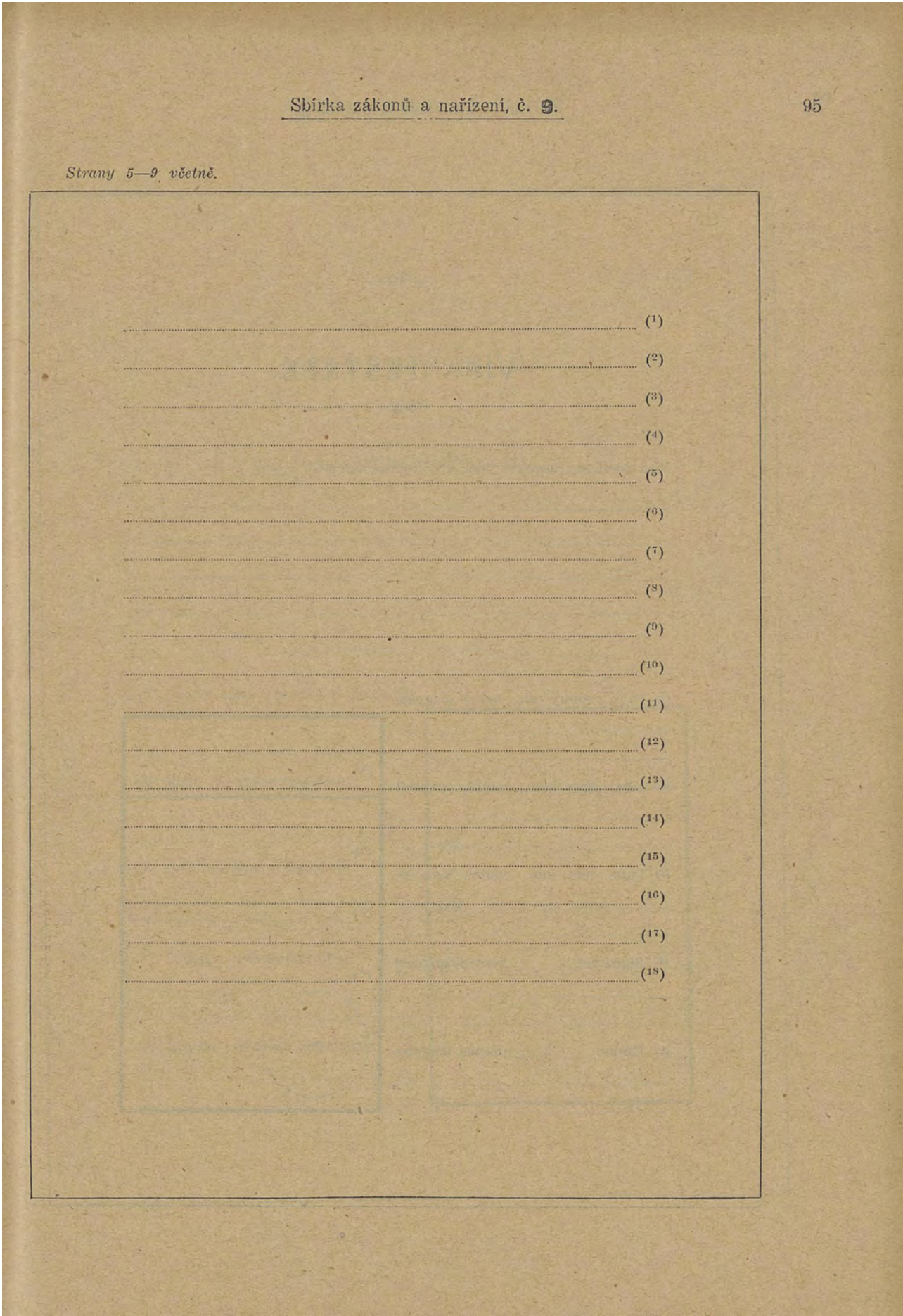
— 4 —

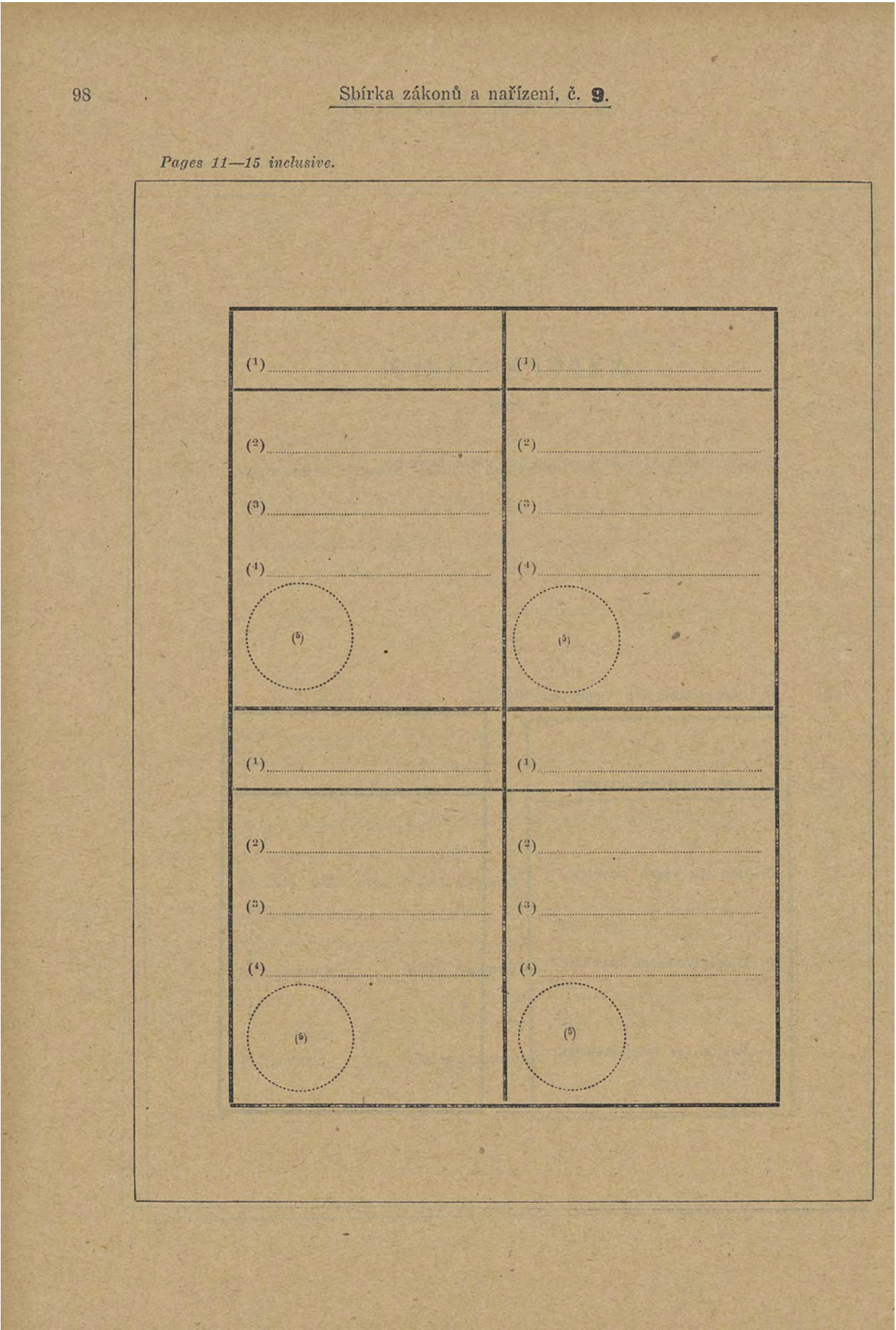
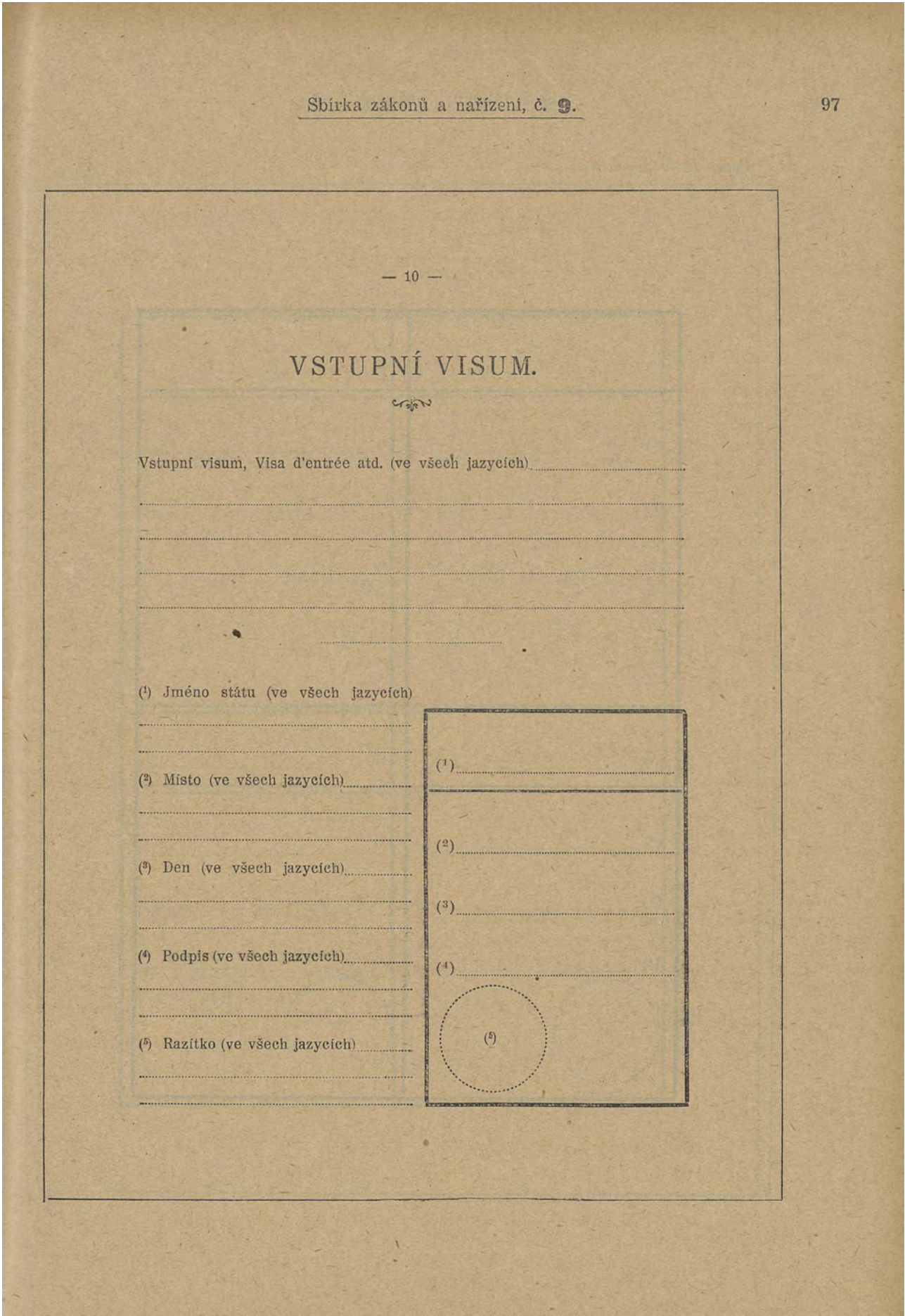
.....(1)
.....(2)
.....(3)
.....(4)
.....(5)
.....(6)
.....(7)
.....(8)
.....(9)
.....(10)
.....(11)
.....(12)
.....(13)
.....(14)
.....(15)
.....(16)
.....(17)
.....(18)

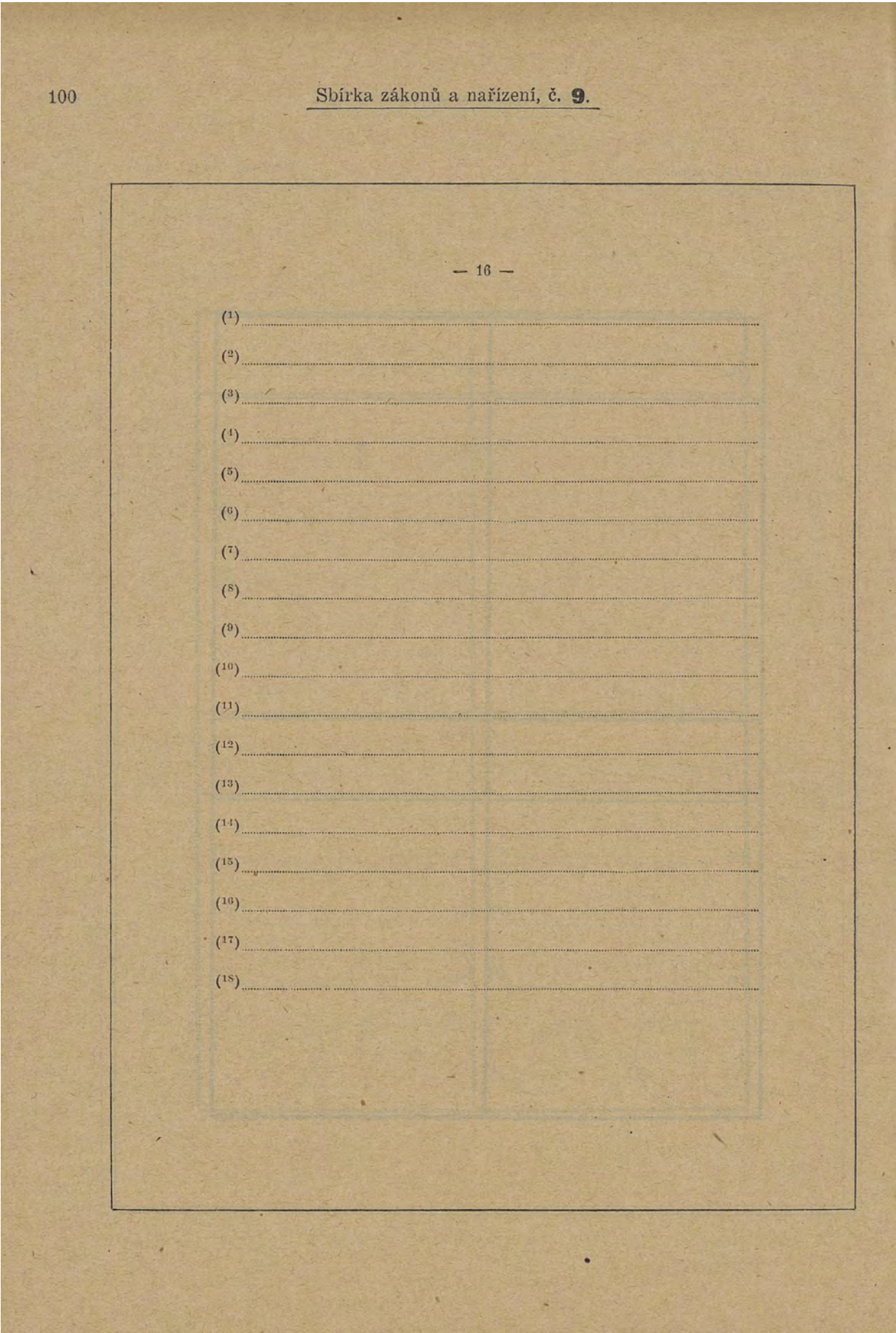
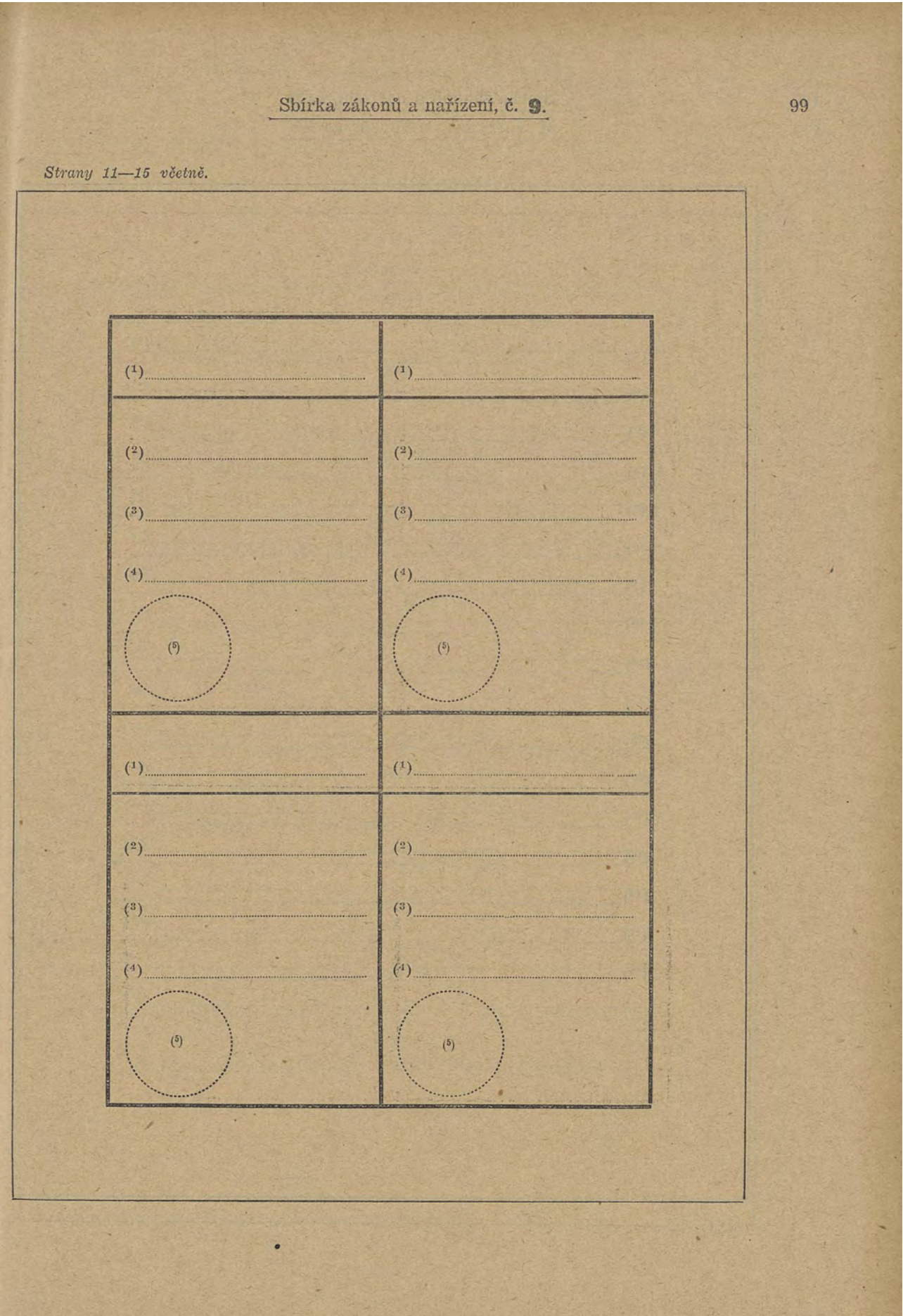
Nota. — (Aux pages 4 et suivantes, reproduire le texte de la page 3, traduit en autant de langues qu'il sera nécessaire pour que le certificat international puisse être utilisé sur les territoires de tous les Etats contractants mentionnés à la page 2.)

57









— 16 —

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)
- (13)
- (14)
- (15)
- (16)
- (17)
- (18)

Convention Internationale
relative à la Circulation Automobile.

Annexe C.

Le signe distinctif prévu à l'article 5 est constitué par une plaque ovale de 30 centimètres de largeur sur 18 centimètres de hauteur, portant de une à trois lettres peintes en noir sur fond blanc. Les lettres sont formées de caractères latins majuscules. Elles ont, au minimum, 10 centimètres de hauteur; leurs traits ont 15 millimètres d'épaisseur.

En ce qui touche les motocycles, le signe distinctif prévu à l'article 5 mesurera seulement 18 centimètres dans le sens horizontal et 12 centimètres dans le sens vertical. Les lettres mesureront 8 centimètres de hauteur; la largeur de leurs traits étant de 10 millimètres.

Les lettres distinctives pour les différents Etats et Territoires sont les suivantes:

Allemagne	D
Etats-Unis d'Amérique	US
Autriche	A
Belgique	B
Brésil	BR
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	GB
— Ile d'Aurigny	GBA
— Gibraltar	GBZ
— Guernesey	GBG
— Jersey	GBJ
— Malte	GBY
Indes Britanniques	BI
Bulgarie	BG
Chili	RCH
Chine	RC
Colombie	CO
Cuba	C
Danemark	DK
Dantzig	DA
Égypte	ET
Équateur	EQ
Espagne	E
Esthonie	EW
Finlande	SF
France, Algérie et Tunisie	F
— Indes françaises	F
Guatemala	G
Grèce	GR

(Překlad.)

Mezinárodní úmluva
o jízdě motorovými vozidly.

Příloha C.

Rozeznávací značka, o níž mluví článek 5, jest ovální destička 30 cm široká a 18 cm vysoká, na níž jsou černě na bílé půdě namalována jedno až tři písmena. Jsou to velká písmena latinské abecedy. Jsou nejméně 10 cm vysoká, jich rysy jsou 15 mm široké.

Pokud se týče motocyklů, bude rozeznávací značka měřiti pouze 18 cm ve směru vodorovném a 12 cm ve směru kolmém. Písmena budou 8 cm vysoká; jejich rysy 10 mm široké.

Rozeznávací písmena jednotlivých států a území jsou tato:

Německo	D
Spojené Státy Americké	US
Rakousko	A
Belgie	B
Brazílie	BR
Velká Británie a Severní Irsko	GB
— Ostrov Aurigny	GBA
— Gibraltar	GBZ
— Guernesey	GBG
— Jersey	GBJ
— Malta	GBY
Britská Indie	BI
Bulharsko	BG
Chile	RCH
Čína	RC
Columbie	CO
Kuba	C
Dánsko	DK
Gdansk	DA
Egypt	ET
Ecuador	EQ
Španělsko	E
Estonsko	EW
Finsko	SF
Francie, Alžír a Tunis	F
— Francouzská Indie	F
Guatemala	G
Řecko	GR

Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.			103
Haïti	RH	Haiti	RH
Hongrie	H	Maďarsko	H
État Libre d'Irlande	SE	Svobodný Stát Irský	SE
Italie	I	Italie	I
Lettonie	LR	Lotyšsko	LR
Liechtenstein	FL	Lichtensteinsko	FL
Lithuanie	LT	Litva	LT
Luxembourg	L	Lucembursko	L
Maroc	MF	Maroko	MF
Mexique	MEX	Mexiko	MEX
Monaco	MC	Monako	MC
Norvège	N	Norsko	N
Panama	PA	Panama	PA
Paraguay	PY	Paraguay	PY
Pays-Bas	NL	Nizozemí	NL
— Indes néerlandaises	IN	Nizozemská Indie	IN
Pérou	PE	Peru	PE
Perse	PR	Persie	PR
Pologne	PL	Polsko	PL
Portugal	P	Portugalsko	P
Roumanie	R	Rumunsko	R
Territoire de la Sarre	SA	Saarské území	SA
Royaume des Serbes, Croates et Slo- vènes	SHS	Království Srbů, Chorvatů a Slovinců SHS	SHS
Siam	SM	Siam	SM
Suède	S	Švédsko	S
Suisse	CH	Švýcarsko	CH
Syrie et Liban	LSA	Syrie a Libanon	LSA
Tchécoslovaquie	CS	Československo	CS
Turquie	TR	Turecko	TR
Union des Républiques Soviétistes et Socialistes	SU	Svaz Sovětských Socialistických Re- publik	SU
Uruguay	U	Uruguay	U

(Překlad.)

Mezinárodní úmluva
o jízdě motorovými vozidly.

Příloha D.

Mezinárodní povolení k řízení (Příloha E),
tak jak jest vystaveno v tom kterém ze
smluvních států, bude sepsáno v jazyce pře-
depsaném zákonodárstvím tohoto státu.

Definitivní překlad rubrik sešitů do různých
jazyků bude oznámen vládě republiky Fran-
couzské ostatními vládami, pokud se jich týká.

104

Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

(Formát 12×15.5 cm.)

(Nom du pays)

Annexe E.

Circulation Automobile Internationale.

PERMIS INTERNATIONAL
DE CONDUIRE.

Convention internationale du 24 avril 1926.

Délivrance du permis :

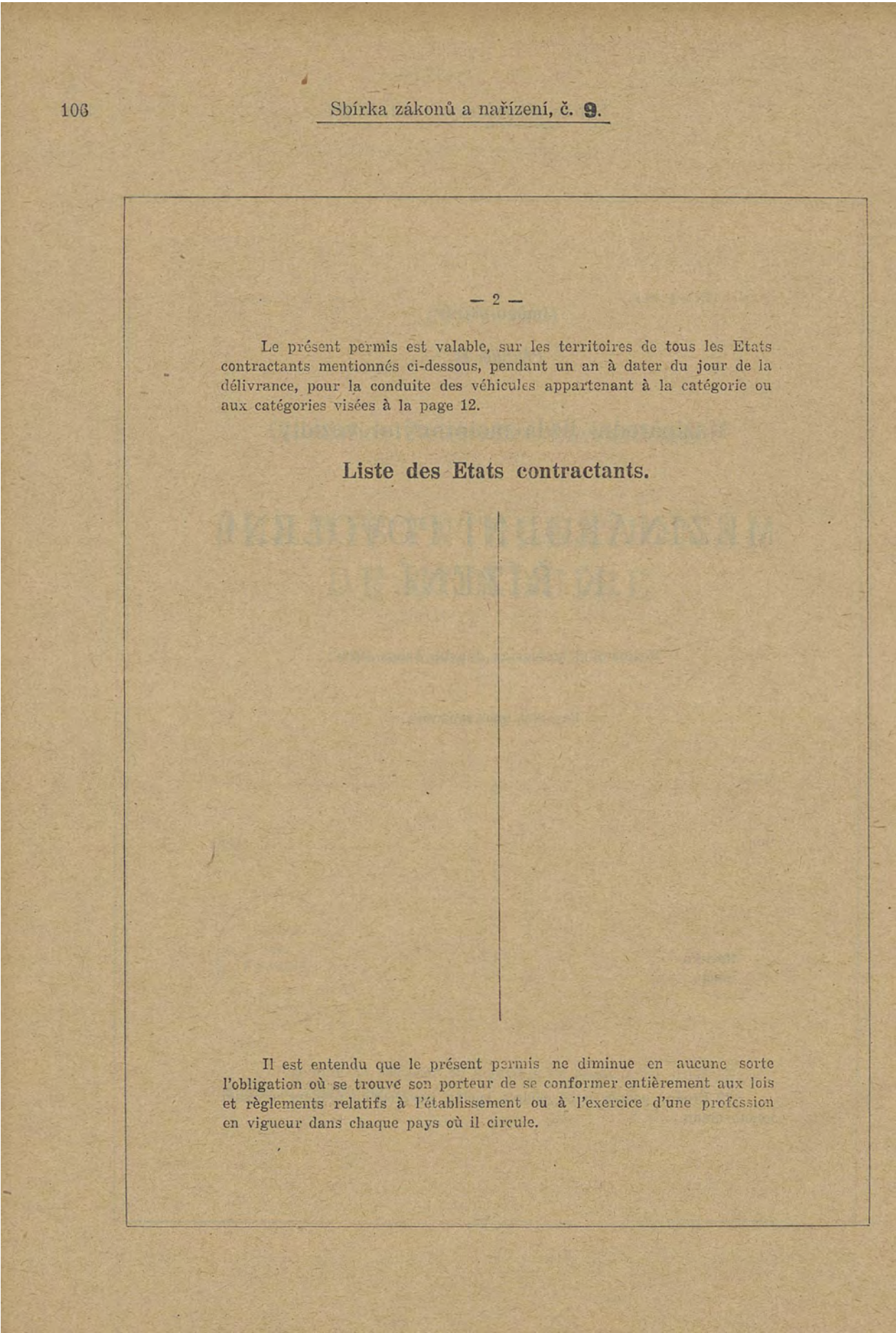
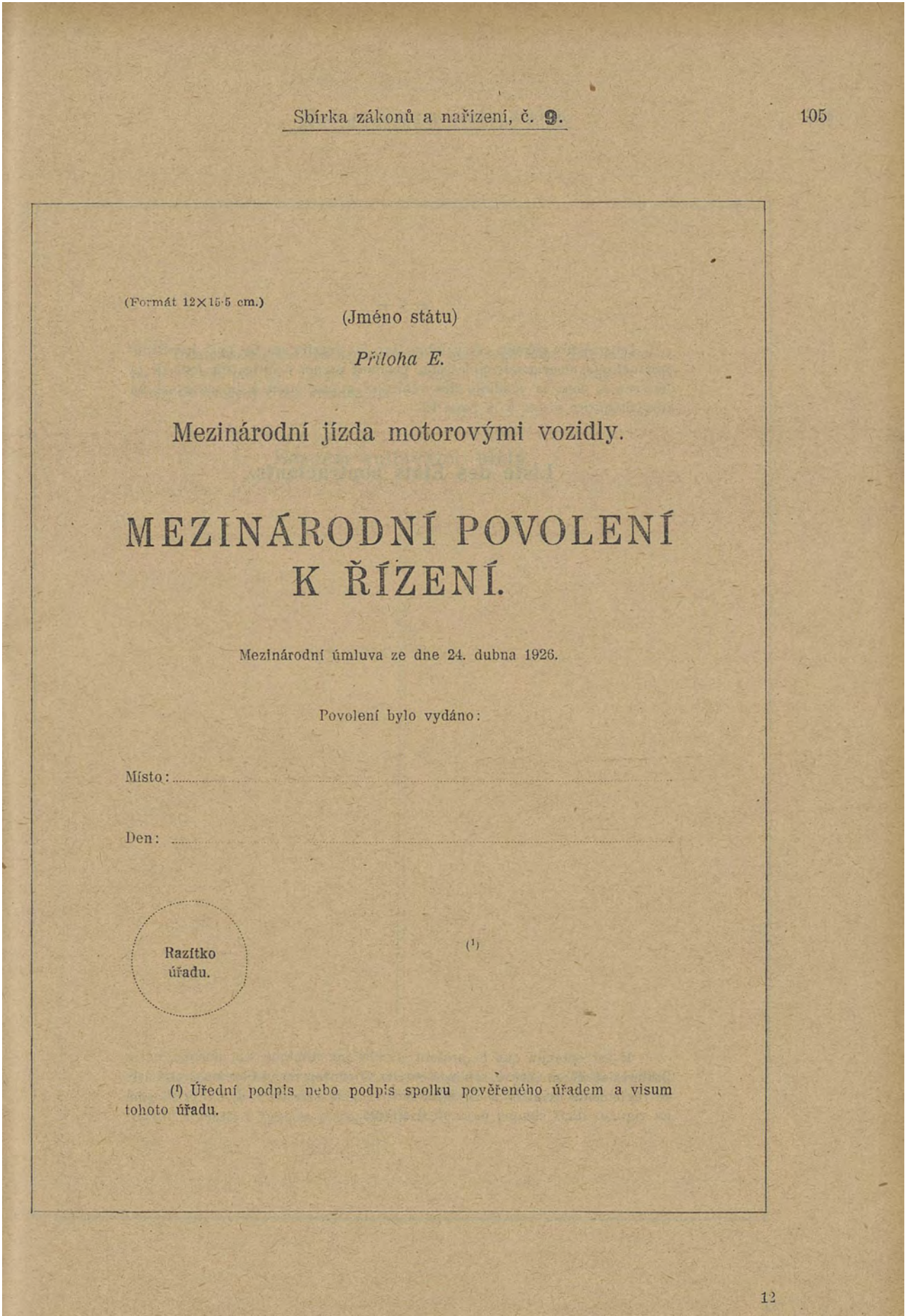
Lieu :

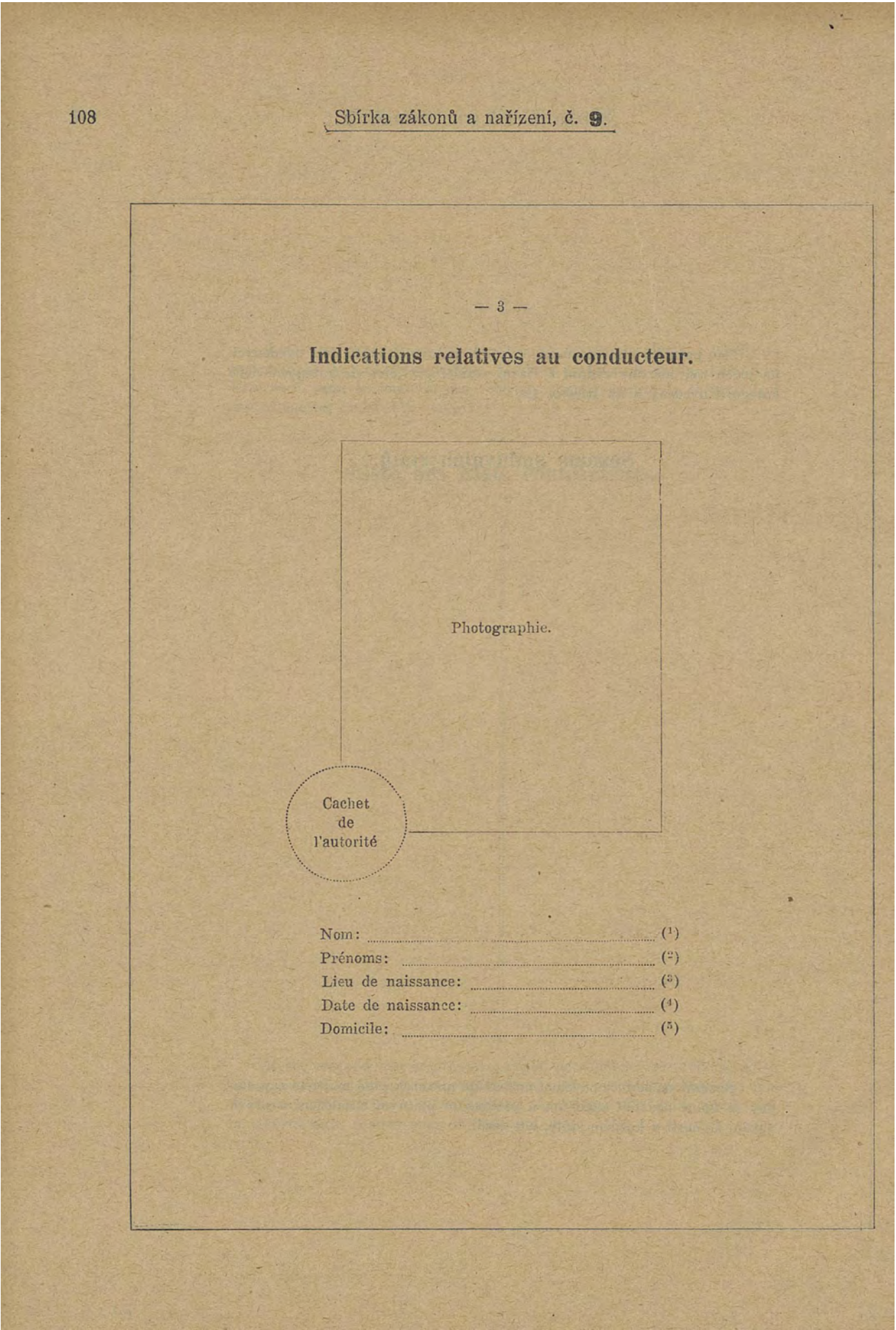
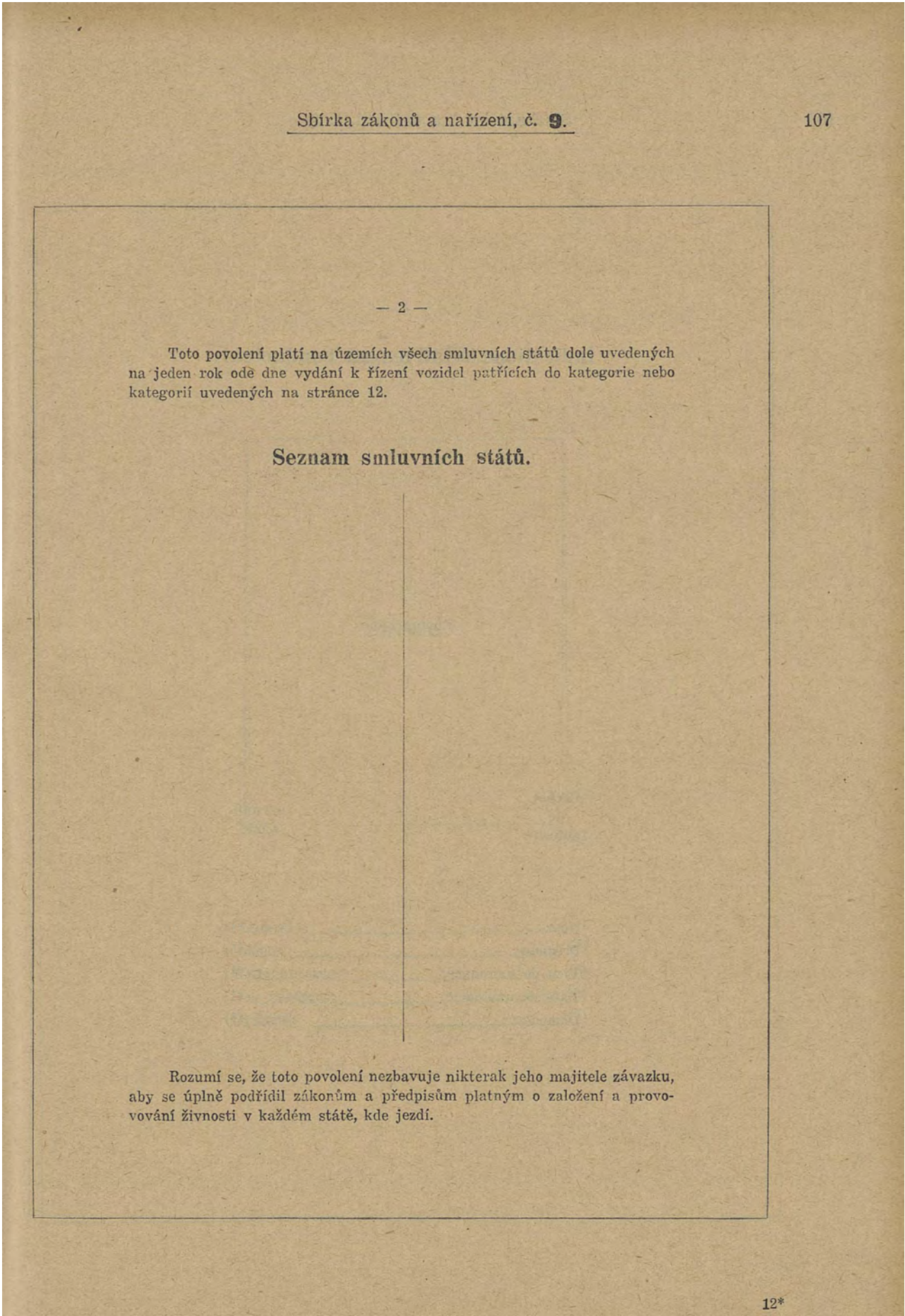
Date :

Cachet
de
l'autorité

(¹)

(¹) Signature de l'autorité ou Signature de l'association habilitée par
l'autorité et visa de celle-ci.





Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

109

— 3 —

Údaje o řidiči.

Podobenka

Razítko
úřadu.

Příjmení:.....(1)

Jméno:.....(2)

Místo narození:.....(3)

Den narození:.....(4)

Bydliště:.....(5)

110

Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

— 4 —

(Nom du pays)

Exclusion.

M. (nom et prénoms).....

autorisé ci-dessus par l'autorité de (pays).....

est déchu du droit de conduire sur le territoire de (pays).....

en raison de.....

Cachet
de
l'autorité

Lieu:.....

Date:.....

Signature:.....

(Nom du pays)

Exclusion.

M. (nom et prénoms).....

autorisé ci-dessus par l'autorité de (pays).....

est déchu du droit de conduire sur le territoire de (pays).....

en raison de.....

Cachet
de
l'autorité

Lieu:.....

Date:.....

Signature:.....

Pramen č.9

75

Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

111

— 4 —

(Jméno státu).

Vyloučení řidiče.

Pan (příjmení a jméno)
zmocněný nahoře úřadem (státu)
jest zbaven oprávnění řídit na území (státu)
z toho důvodu, že
.....
Místo:
Den:
Podpis:
Razítko
úřadu.

(Jméno státu).

Vyloučení řidiče.

Pan (příjmení a jméno)
zmocněný nahoře úřadem (státu)
jest zbaven oprávnění řídit na území (státu)
z toho důvodu, že
.....
Místo:
Den:
Podpis:
Razítko
úřadu.

112

Sbírka zákonů a nařízení, č. 9.

— 5 —

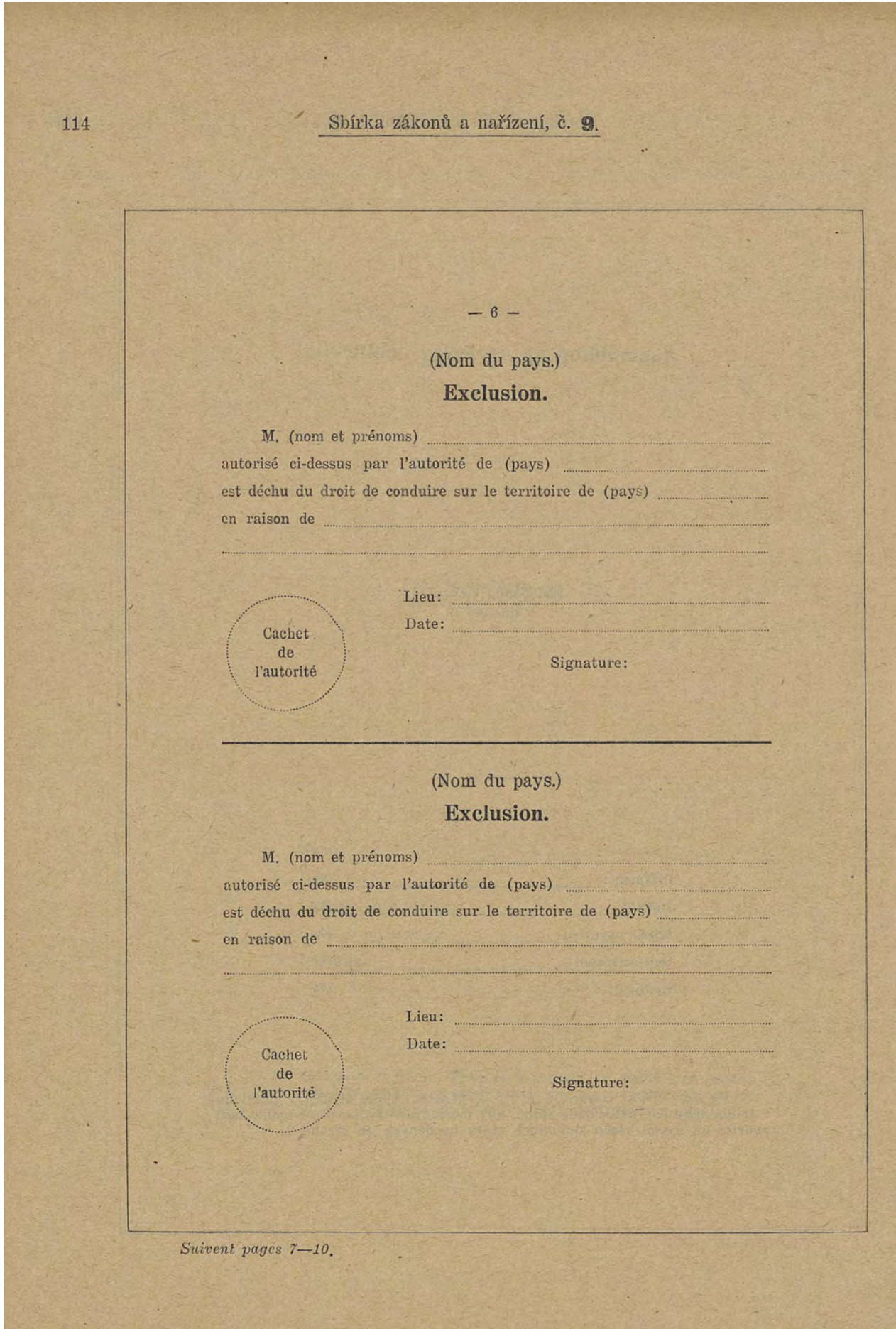
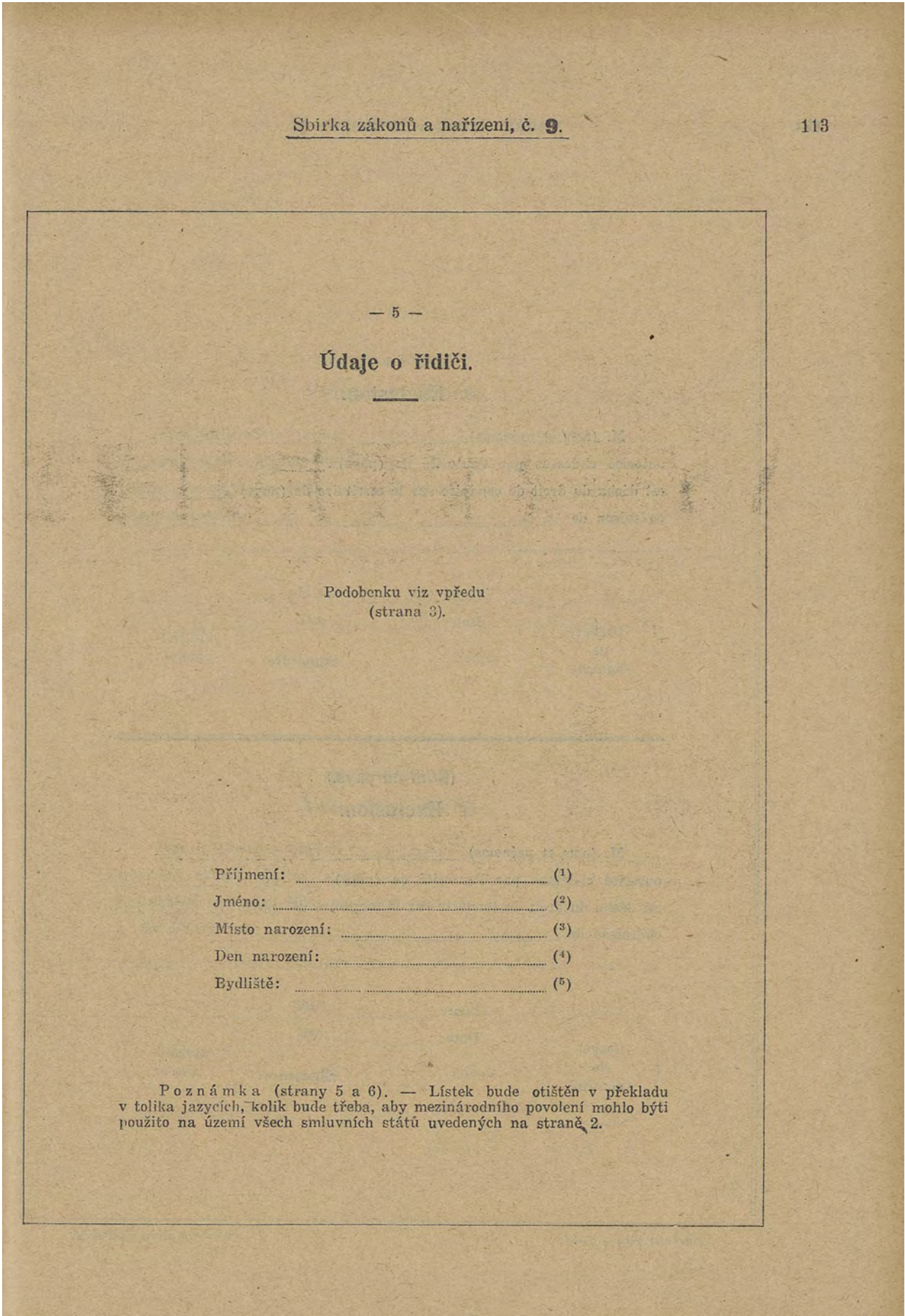
Indications relatives au conducteur.

.....

Pour la photographie,
voir ci-dessus (page 3).

Nom: (1)
Prénoms: (2)
Lieu de naissance: (3)
Date de naissance: (4)
Domicile: (5)

Nota (pages 5 et 6). — Feuille à reproduire, traduit en autant
de langues qu'il sera nécessaire pour que le permis international puisse
être utilisé sur les territoires de tous les états contractants mentionnés
page 2.



Sbirka zákonů a nařízení, č. 9.

115

— 6 —

(Jméno státu)

Vyloučení řidiče.

Pan (příjmení a jméno)

zmocněný nahoře úřadem (státu)

jest zbaven oprávnění řídit na území (státu)

z toho důvodu, že

Razítko
úřadu.

Místo:
Den:
Podpis:

(Jméno státu)

Vyloučení řidiče.

Pan (příjmení a jméno)

zmocněný nahoře úřadem (státu)

jest zbaven oprávnění řídit na území (státu)

z toho důvodu, že

Razítko
úřadu.

Místo:
Den:
Podpis:

Následují strany 7—10.

116

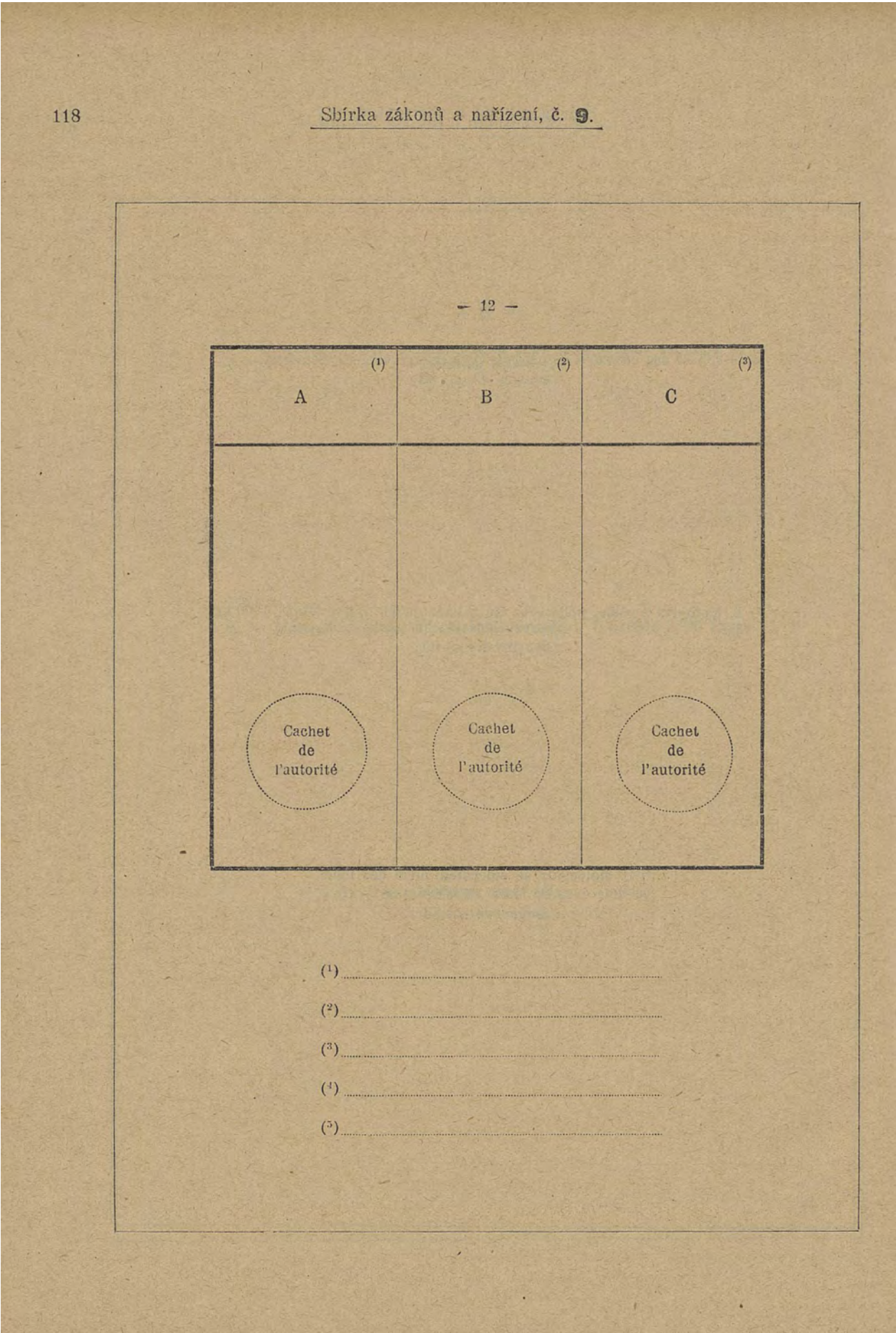
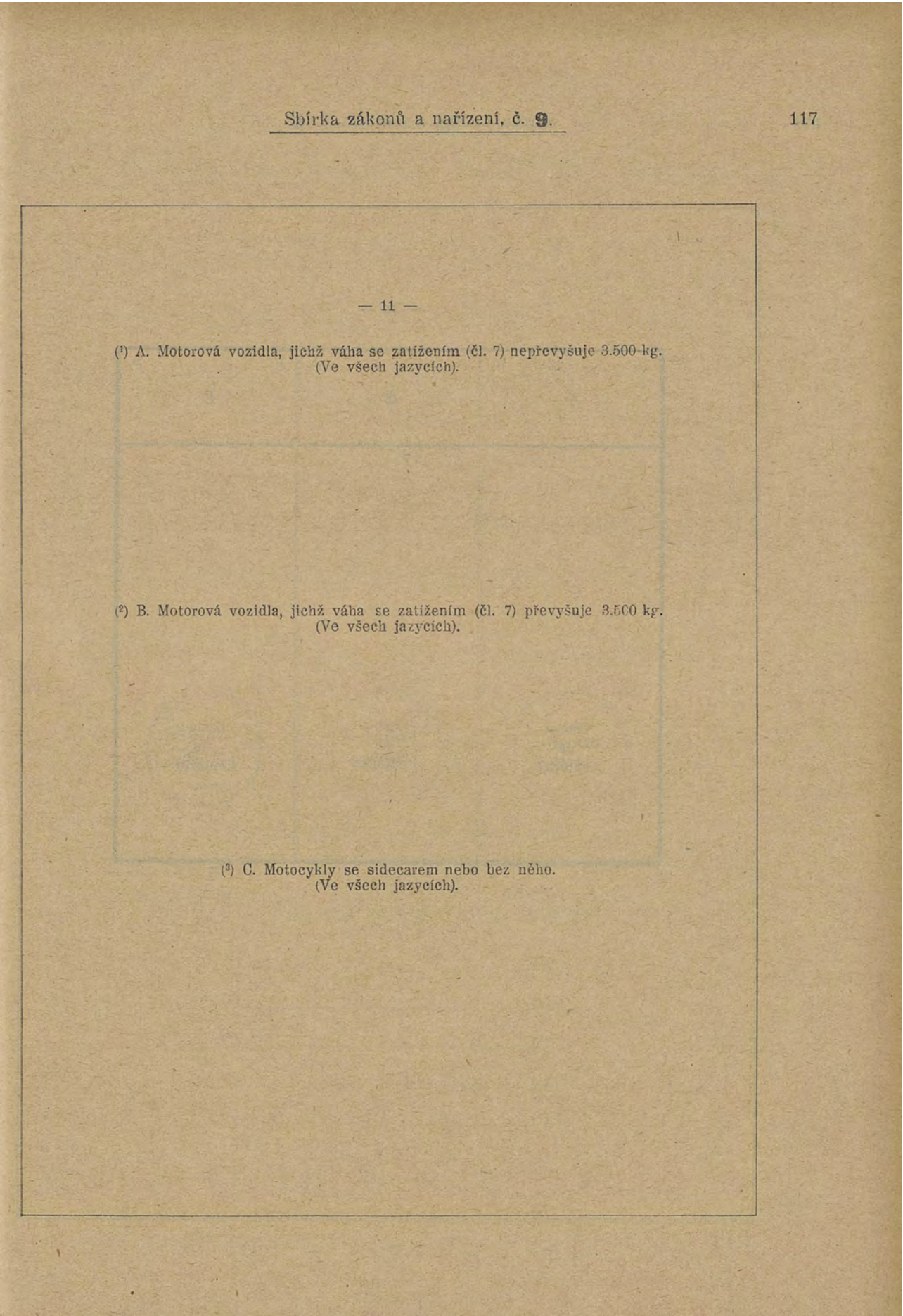
Sbirka zákonů a nařízení, č. 9.

— 11 —

¹ A. — Automobiles dont le poids en charge (art. 7) n'excède pas 3.500 kilogs.
(En toutes langues.)

² B. — Automobiles dont le poids en charge (art. 7) excède 3.500 kilogs.
(En toutes langues.)

³ C. — Motocyclettes, avec ou sans side-car.
(En toutes langues.)



— 12 —

(1)			(2)			(3)		
A			B			C		

- (1) _____
- (2) _____
- (3) _____
- (4) _____
- (5) _____

Convention internationale
relative à la Circulation Automobile.
Annexe F.

Mezinárodní úmluva
o jízdě motorovými vozidly.
Příloha F.



Cassis. — Stružka.



Virage. — Zatáčka.



Croisement. - Křižovatka.



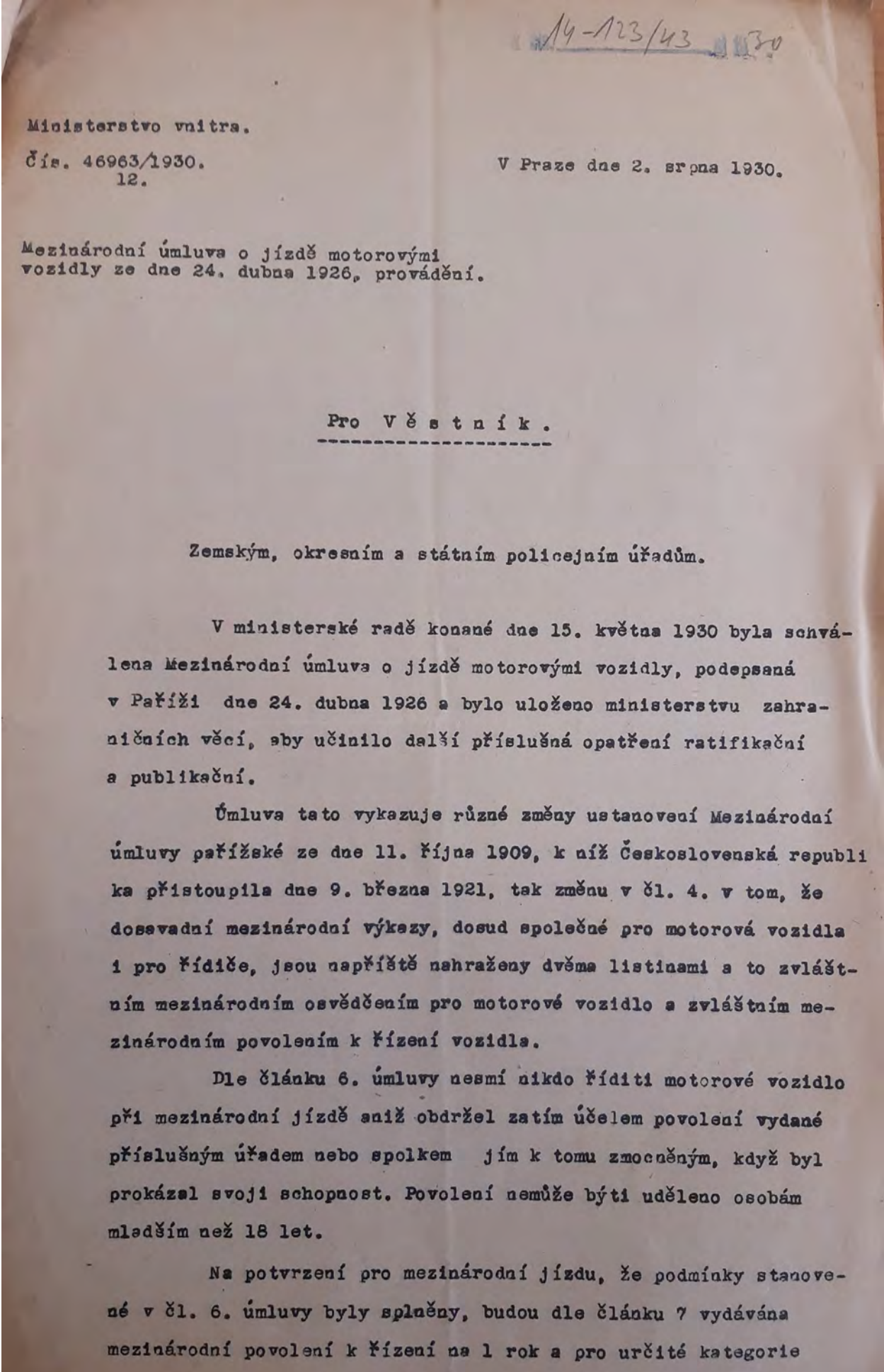
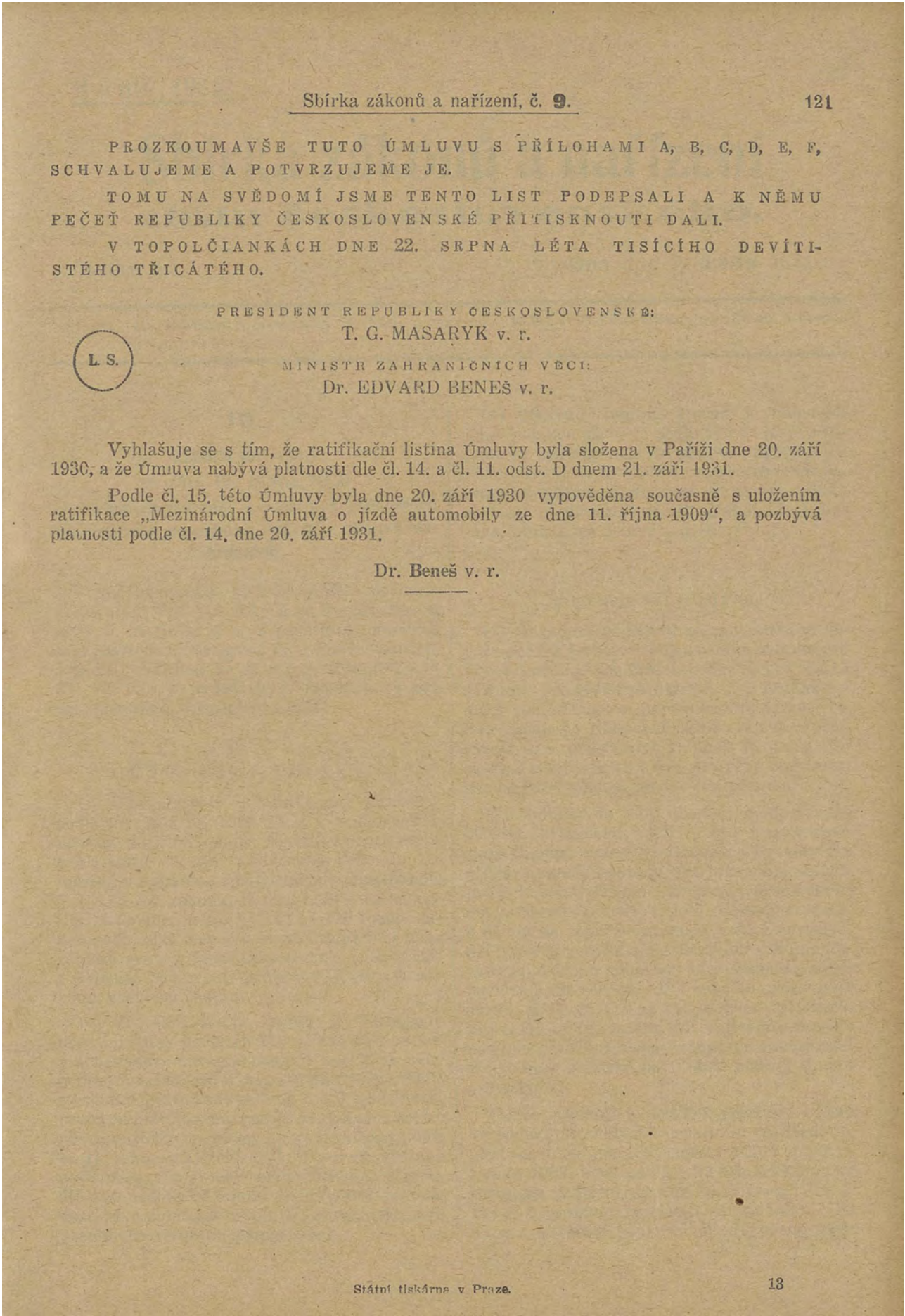
Passage à niveau gardé.
Přejezd přes dráhu
ochráněný.



Passage à niveau non
gardé.
Přejezd přes dráhu
neochráněný.



Signal indiqué aux
troisième et quatrième
alinéas de l'article 9.
Značka, o níž jedná
3. a 4. odstavec článku 9.



Prameň č. 10:
Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly z roku 1926, provádění
Zdroj: NA Praha, F. MVP, Kr. 1031, č. spisu: 46963/1930.12.

motorových vozidel.

Podle ustanovení článku 14, úmluva nabude účinnosti pro smluvní státy rok po té, když ji ratifikovalo 20 států, vázaných úmluvou ze dne 11. října 1909, což se stalo dne 24. října 1929, takže pro ně a ostatní státy, které téhož dne složily ratifikační listiny u francouzské vlády, vstoupí v platnost dnem 24. října 1930.

Státy, které dosud ratifikovaly úmluvu, jsou tyto:

Belgie, Bulharsko, Španělsko, Finsko, Francie, Velká Británie a Severní Irsko, Řecko, Maďarsko, Itálie, Svobodný Stát Irský, Lucembursko, Maroko, Monaco, Norsko Nizozemí, /též za Nizozemskou Indií/, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, území Saarské, Tunis, Kuba, Egypt, Estonsko, Lotyšsko, Siam, Uruguay, Svaz Socialistických Sovětských Republik, Jugoslavie /vesměs 24. října 1929/, dále Spojené Státy Brazilské /3 prosince 1929/, Německo /14 prosince 1929/.

Československo dosud neratifikovalo úmluvu a úmluva nabude pro Československou republiku účinnosti rok po ratifikaci.

Poněvadž řidiči motorových vozidel ze států, které úmluvu již ratifikovaly, budou od 24. října 1930 opatřeni mezinárodním osvědčením pro motorová vozidla a mezinárodním povolením k řízení vozidel, projevíla ministerstva vnitra, zahraničních věcí, veřejných prací, financí, a obchodu k dožádání francouzského vyslanectví v Praze souhlas s tím, aby v republice Československé do té doby, než pro ní nabude účinnosti mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926, byly uznávány podle návrhu francouzského vyslanectví v Praze, ze dne 8. května 1930, č. 53 ve článku 4. úmluvy uvedené dva druhy mezinárodních jízdních průkazů pro řidiče motorových vozidel, přicházející ze států, jež tuto úmluvu ratifikovaly, a to za podmínky, že tyto státy budou uznávat platnost mezinárodních jízdních výkazů vystavených v Československu podle mezinárodní úmluvy ze dne 11. října 1909.

Kdyby některé z uvedených států nezachovávaly reciprocitu, budou úřady na to upozorňeny.

Ministerstvo financí, bylo požádáno, aby o tom vyrozumělo celní úřady provádějící dozor na jízdu motorových vozidel spojenou s přestupem hranic.

Další změnu obsahuje článek 4 bod IV. v tom, že každé motorové vozidlo musí být opatřeno od soumraku a v noci červeným světlem vzadu; u motorových vozidel s přívěsným vozem jest dle čl. 3 bod VII. červené světlo přeneseno na zadní stranu přívěsného vozu.

Sděluje se na vědomí s podotknutím, že v Československu připouštějí se k provozu motorová vozidla opatřená za soumraku a v noci vzadu světlem červeným.

Za ministra:

Dr. Polák v.r.

Sbírka zákonů a nařízení státu československého.

Částka 28.

Vydána dne 26. dubna 1935.

Obsah: (81.—85.) 81. Zákon o jízdě motorovými vozidly. — 82. Zákon o ochraně a obraně proti leteckým útokům. — 83. Nařízení o živnosti výroby, opravy a prodeje plynových masek a jejich součástí, jakož i o jejich zkoušení, dovozu a vývozu. — 84. Nařízení o úpravě daně ze zapalovadel. — 85. Nařízení, jímž se mění a doplňuje vládní nařízení ze dne 22. prosince 1931, č. 3 Sb. z. a n. z r. 1932, o nejvyšších cenách zápalek.

81.

Zákon ze dne 26. března 1935 o jízdě motorovými vozidly.

Národní shromáždění republiky Československé usneslo se na tomto zákoně:

ČÁST PRVÁ.

Ustanovení úvodní.

§ 1.

Motorovými vozidly podle tohoto zákona jsou vozidla, uváděná do pohybu motorickou silou, která se pohybují po zemi, avšak nikoliv na kolejnicích. Jsou to zejména:

1. jízdní kola s pomocným motorem,
2. motorová kola (motocykly), motorová kola s přívěsnými vozíky a motorové tříkolky,
3. automobily osobní (také s vlečnými vozy),
4. autobusy (také s vlečnými vozy),
5. automobily nákladní (také s vlečnými vozy),
6. automobily se zvláštním určením (zvláštní motorová vozidla hasičská, zametací pojízdňé stroje atd.),
7. traktory,
8. motorové vlaky,
9. silniční válce a pojízdňé drtiče šterku,
10. motorové pluhy,
11. letadla pohybující se vlastní silou po silnicích a cestách,
12. motorové vozíky pro invalidy.

§ 2.

Na speciální motorová vozidla vojenská, označená jako taková zvláštní značkou, kte-

rou stanoví ministerstvo národní obrany v dohodě s ministerstvy vnitra a veřejných prací, a na vozidla trolleyová se ustanovení tohoto zákona s výjimkou § 88 nevztahují. Jsou-li však taková vozidla řízena osobami ve službě konané podle branného zákona nebo podle zákona o válečných úkonech, nevztahuje se na ně ani ustanovení § 88.

§ 3.

(1) Motorová vozidla bud'těž tak zařízena, aby bylo lze bezpečně a spolehlivě je ovládati, řídit i otáčeti, aby bylo vyloučeno pokud možno každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, aby provozem jejich nebyla ohrožena bezpečnost života, zdraví a majetku, aby byly zamezeny přílišný lomoz a nadměrné obtěžování kouřem, unikající parou nebo plynem, aby bylo co nejvíce omezeno vypadávání žhavých částí paliva nebo zbytků, dále aby nebyla poškozována neobvyklou měrou jízdní dráha veřejných silnic a cest, aby vozidla ta nezne- možňovala svými rozměry a provozem obecné užívání veřejných silnic a cest a neohrožovala dopravu a pořádek na nich. Platí-li pro ústrojí, z něhož vychází hybná síla, zvláštní předpisy, musí tato ústrojí vyhovovati také těmto zvláštním předpisům.

(2) Vládním nařízením může býti též stanoveno, že jednotlivé části motorového vozidla mají vyhovovati určitým technickým normám, vyžaduje-li toho veřejný zájem.

§ 4.

Řídit motorové vozidlo smí jen osoba, jež podává dostatečnou záruku pro veřejnou bezpečnost.

§ 5.

(1) Ustanovení části druhé tohoto zákona s výjimkou § 88 nevztahují se na motorová

vozidla zmíněná v § 1, č. 9, 10, 11, 12, jízdní kola s pomocným motorem do obsahu válců 0'1 l, a dále na traktory používané v zemědělství, prokáže-li se úřední zkouškou typu, nebo jednotlivého traktoru, že jsou zařízeny tak, že při zatížení vlastní vahou, nutném k jízdě a k řízení, nemohou na dobré a rovné silnici překročit rychlost 12 km za hodinu. Ustanovení §§ 45 až 55 vztahují se však i na motorová vozidla zmíněná v § 1, č. 11.

(2) Úprava poměrů, jichž se týká část druhá, může se, pokud jde o vozidla vyňatá v odstavci prvním, státí vládním nařízením.

(3) Vládním nařízením mohou býti i jiné kategorie motorových vozidel vyňaty zcela neb částečně z platnosti dalších ustanovení tohoto zákona, s výjimkou § 88.

ČÁST DRUHÁ.

Oddíl I.

Československá motorová vozidla.

§ 6.

(1) K jízdě v republice Československé jsou připuštěna, pokud není dále něco jiného stanoveno, pouze ona motorová vozidla, která jsou zapsána do rejstříku československých motorových vozidel (§ 16) nebo obdržela rejstříkovou značku podle § 9, odst. 3 a 4 (československá motorová vozidla).

(2) Do rejstříku československých motorových vozidel zapisují se jenom ta motorová vozidla:

a) která byla uznána zemským úřadem způsobilými k jízdě, nebo

b) která se shodují s typem, jenž byl uznán zemským úřadem způsobilým k jízdě.

(3) Zemský úřad rozhoduje o způsobilosti vozidla nebo typu k jízdě na základě výsledku zkoušky vozidla nebo typu, provedené zkoušební komisí, zřízenou k tomuto účelu u tohoto úřadu, a vydá o tom osvědčení.

(4) O vyzkoušení jednotlivého motorového vozidla, o němž není prokázáno, že se shoduje se schváleným typem, může žádati držitel vozidla.

(5) O připuštění typu motorového vozidla ke zkoušce mohou žádati, jde-li o motorová vozidla v tuzemsku vyrobená, výrobce a, jde-li o motorová vozidla cizího původu, obchodníci těmito vozidly, kteří jsou přímými zástupci zahraničního výrobce a kteří jsou autoriso-

váni, aby potvrzovali shodnost vozidla se schváleným typem. Autorisaci takovou udílí zemský úřad, a to jen osobám spolehlivým a důvěryhodným.

(6) Shodnost motorového vozidla se schváleným typem prokázati jest opisem příslušného úředního výměru o způsobilosti typu, soudem nebo veřejným notářem ověřeným, a potvrzením, vydaným od osoby podle odstavce 5 oprávněné, že vozidlo se úplně shoduje s typem, který byl již úředně vyzkoušen a uznán způsobilým. Na tomto potvrzení okresní úřad, v jehož obvodu má bydliště (sídlo) osoba vydávající potvrzení, ověří připojením visa, že ten, kdo potvrzení vydal, jest k tomu oprávněn.

(7) Při každé změně konstrukce podstatných částí mechanismu nebo změně velikosti rámu musí býti motorové vozidlo před upotřebením k jízdě znovu zkoušeno a uznáno způsobilým.

(8) Držitelé motorových vozidel platí za provedení zkoušek zmíněných v odstavcích 3 a 7 zkušební taxy. Výši těchto tax až do nejvyšší částky 100 Kč, jakož i podrobnosti o jejich požadování a použití stanoví vládní nařízení.

(9) Podrobnější předpisy ku provedení předchozích odstavců budou vydány vládním nařízením. Vládním nařízením může býti též v souhlase se sjednanými mezinárodními smlouvami stanoveno, pokud mají v tuzemsku platnost zkoušky motorových vozidel, provedené v cizině.

§ 7.

(1) Způsobilým k jízdě může býti uznáno jen takové motorové vozidlo, jež vyhovuje požadavkům uvedeným v § 3 a dalším podmínkám, jež mohou býti stanoveny vládním nařízením.

(2) Pro motorová vozidla, určená pro veřejnou dopravu osob, mohou býti vládním nařízením stanoveny další zvláštní podmínky, jichž vyžaduje veřejný zájem o bezpečnost života a zdraví dopravovaných osob. Týmž způsobem budou tato vozidla podrobena periodickým zkouškám, zda vyhovují předepsaným podmínkám a jsou řádně udržována, jakož i vydány předpisy o těchto zkouškách. Za provedení zkoušek platí se zkušební taxy; výši těchto tax až do nejvyšší částky 30 Kč, jakož i podrobnosti o jejich požadování a použití, stanoví vládní nařízení.

Pramen č. 11:

Zákon č. 81/1935 zb. o jízdě motorovými vozidly

Zdroj: Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1935.

Online: <https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:d1e5e9a0-8160-11e9-828e-5ef3fc9bb22f?page=uuid:196df670-81c8-11e9-b171-5ef3fc9ae867> [cit.: 04.02.2025]

§ 8.

(1) Držitelé motorových vozidel, jichž se používá k jízdě, jsou povinni udržovat je v takovém stavu, aby stále vyhovovala ustanovením § 7, po případě předpisům podle nich vydaným.

(2) Držitelé motorových vozidel, jež se stala trvale nezpůsobilými k jízdě, a držitelé motorových vozidel, kteří jich z jakéhokoli jiného důvodu nehodlají již vůbec používat k jízdě, jsou povinni neprodleně oznámito to okresnímu úřadu, v jehož rejstříku jest vozidlo zapísáno, za účelem výmazu vozidla z rejstříku.

(3) Je-li odůvodněna domněnka, že stav motorového vozidla ohrožuje bezpečnost života nebo zdraví, může okresní úřad kdykoliv dáti zjistiti stav vozidla odbornou prohlídkou.

(4) Motorová vozidla, o nichž se zjistí, že nevyhovují podmínkám stanoveným pro připuštění jich k jízdě, vyloučí z jízdy okresní úřad, v jehož obvodě právě jsou. V každém takovém případě budiž učiněno oznámení úřadu, v jehož rejstříku jest vozidlo zapísáno, za tím účelem, aby mohl učiniti další potřebná opatření, po případě provésti výmaz vozidla z rejstříku.

§ 9.

(1) Každé motorové vozidlo budiž při jízdě opatřeno předepsanou značkou rejstříkovou.

(2) Rejstříkovou značku přidělí při zápisu vozidla do rejstříku motorových vozidel úřad zápis tento provádějící (§ 16).

(3) Domácím výrobcům motorových vozidel nebo karoserií, jakož i správkárnám motorových vozidel a obchodníkům motorovými vozidly může okresní úřad přidělit jistý počet značek rejstříkových, které nebudou vázány na určitá vozidla. Těchto značek smí být používány jenom pro účely výrobní, prodejní nebo zkušební.

(4) Motorovým vozidlům, jež nejsou zapísána v rejstříku motorových vozidel, může okresní úřad, v jehož obvodě mají své stanoviště, přidělit zvláštní rejstříkovou značku za tím účelem, aby vozidla mohla být mimořádně použita k jízdě, nutné ve veřejném zájmu.

(5) Značky uvedené v předchozích odstavcích budiž umístěny na vozidle vpředu i vzadu tak, aby je bylo dobře viděti. Má-li vozidlo vlečný vůz, nebo více vlečných vozů, musí být značky tyto umístěny též na zádi posledního vlečného vozu; za vlečné vozy ne-

považují se vozy potahové, připojené k motorovému vozidlu, vlečné vozy hasičských vozidel, vlečné vozy používané k silničním pracím a vlečné nářadí. Značky tyto budiž udržovány stále v dobrém stavu, čisté a dobře čitelné.

(6) Podrobnější předpisy o značkách, jich provedení, umístění a přidělování budou vydány vládním nařízením.

(7) Je-li vozidlo při jízdě v Československé republice opatřeno rozeznávací značkou státní příslušnosti, musí tato značka vyhovovati předpisům vydaným podle § 20.

§ 10.

(1) Na každém motorovém vozidle budiž na místě dobře přístupném písmenami a číslicemi dobře čitelnými předepsaným způsobem vyznačeny:

a) typ vozu (po případě také serie), výrobní číslo strojového spodku (chassis) a rok výroby vozu,

b) jméno (firma) a sídlo výrobce strojového spodku (chassis),

c) počet, vrtání a zdvih válců motoru, obsah válců a maximální výkon motoru, u parních strojů pak též údaje o kotli, totiž maximální tlak, výhřevná plocha a vodní obsah, a u elektromotorů napětí na svorkách, druh proudu a výkon,

d) výrobní číslo motoru,

e) vlastní váha vozidla,

f) u vozidel nákladních též nejvýše přípustná váha nákladu,

g) u autobusů nejvýše přípustný počet cestujících a nejvýše přípustná váha zboží a zavazadel při plném obsazení cestujícími.

(2) Má-li motorové vozidlo vlečný vůz (§ 9, odst. 5), musí být na tomto voze vyznačeny údaje, uvedené v předchozím odstavci pod písm. e), f) a g), vztahující se na vlečný vůz.

(3) Podrobnější předpisy o způsobu a umístění těchto údajů na vozidle budou vydány vládním nařízením.

§ 11.

(1) Každé motorové vozidlo musí být při jízdě opatřeno též:

a) zařízením umožňujícím, aby mohlo být, je-li třeba (§ 39, odst. 3), opatřeno předepsanými světly, jakož i zařízeními umožňujícími

osvětlovati účinně cestu dopředu na dostatečnou vzdálenost, aby byla zaručena co největší bezpečnost provozu, aby však tento byl co nejméně rušen; je-li osvětlovací zařízení s to oslniti jiné osoby používající jízdní dráhy, budiž uzpůsobeno tak, aby oslnění mohlo být odstraněno, kdykoliv je toho třeba (§ 39, odst. 5), při tom však aby bylo ponecháno takové světlo, aby silnice nebo cesta byla účinně osvětlena na vzdálenost aspoň 25 m;

b) předepsaným zvukovým výstražným přístrojem dostatečné síly;

c) předepsaným zařízením, které zamezuje co možno největší měrou uvedení motorového vozidla v pohyb osobou nepovolanou;

d) blatníky, zamezujícími co největší měrou stříkání bláta;

e) zdravotnickým materiálem nutným pro první laickou pomoc.

(2) Všecka nákladní motorová vozidla, jakož i autobusy a všecka uzavřená motorová vozidla osobní musí být opatřena ještě zařízením, umožňujícím řidiči bez ohlížení se viděti nazad.

(3) Vozidla, která mají výfuk, musí být opatřena zařízením, jež tlumí hluk výfukem způsobený na míru co nejmenší (tlumičem výfuku). Zařízení umožňující volný výfuk není přípustno.

(4) Podrobnější předpisy o zařízeních v předchozích odstavcích zmíněných budou vydány vládním nařízením.

(5) Vládním nařízením mohou být předepsána další zařízení na vozidle, jimiž se zvyšuje bezpečnost dopravy a chrání bezpečnost a zdraví osob na vozidle, včetně řidičů.

Oddíl II.

Českoslovenští řidiči motorových vozidel.

§ 12.

(1) Československé motorové vozidlo smí řídit jen osoba, která má k tomu povolení pro dotčenou kategorii motorového vozidla (československý řidič motorových vozidel), pokud není dále něco jiného ustanoveno. Ustanovení toto nevztahuje se na nezbytně nutné učební a zkušební jízdy, podnikané za účelem dosažení řidičského oprávnění, konají-li se za účasti a dozoru osoby oprávněně vyučovací jízdy motorovými vozidly (§ 72); v takovém případě pokládá se tato osoba za odpovědného řidiče motorového vozidla, jehož se při tom používá.

(2) Povolení v předchozím odstavci zmíněné uděluje okresní úřad, v jehož obvodu má žadatel své bydliště. Může je obdržeti jen ten, kdo jest československým státním příslušníkem nebo podal průkaz o formální vzájemnosti státu, jehož jest příslušníkem, kdo překročil 18. rok věku, byl uznán tělesně i duševně způsobilým, jest pro tuto činnost spolehlivý a prokázal způsobilost k řízení motorového vozidla příslušné kategorie.

(3) Tělesnou a duševní způsobilost zjistiti jest úředním lékařem. Odbornou způsobilost jest zpravidla zjistiti zkouškou před zkušebním komisařem ustanoveným zemským úřadem. Zkouška tato má se vztahovati na znalost zákonných a jiných předpisů důležitých pro řidiče motorového vozidla, na znalost strojního zařízení motorového vozidla příslušné kategorie nezbytnou k tomu, aby vozidlo mohlo být bezpečně ovládáno, na praktickou znalost řízení vozidla a na poskytování první laické pomoci.

(4) Povolení řídit motorová vozidla, jichž se užívá k veřejné dopravě osob, může být po účinnosti tohoto zákona (§ 94, odst. 3) uděleno jen tomu, kdo překročil 24. rok věku, prokázal tříletou praxi řidičskou a vyhovuje přísnějším požadavkům tělesné a duševní způsobilosti, jež budou pro dosažení tohoto průkazu stanoveny vládním nařízením.

(5) Za konání zkoušek platí se zkušební taxy. Výši těchto tax až do nejvyšší částky 30 Kč, jakož i podrobnosti o jejich požadování a použití, stanoví vládní nařízení.

(6) Podrobnější předpisy ku provedení předchozích odstavců budou vydány vládním nařízením.

§ 13.

(1) Vládním nařízením může být stanoveno, pokud průkazy odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla, uvedené v § 12, odst. 3 a 4, mohou být nahrazeny jinými průkazy, zejména vysvědčeními o způsobilosti k řízení motorových vozidel, vydanými vojenskou správou, nebo vysvědčeními některých učilišť nebo konečně průkazy vydanými v cizině.

(2) Osoba, opatřená mezinárodním povolením k řízení, vydaným podle mezinárodní úmluvy o jízdě motorovými vozidly, sjednané v Paříži dne 24. dubna 1926 (Pařížská úmluva), některým z cizích států, jenž jest smluvní stranou této úmluvy, jest oprávněna

za podmínek uvedených v § 35 tohoto zákona řídit při mezinárodních jízdách československá motorová vozidla dotčené kategorie, aniž jest nucena vyžádati si povolení zmíněné v § 12, odst. 1 až 4. Oprávnění toto může jí však býti odňato za podmínek uvedených v § 35, odst. 4.

§ 14.

Oprávnění řídit motorové vozidlo zaniká:

- zemře-li oprávněná osoba;
- vzdala-li se svého oprávnění;
- bylo-li jí oprávnění navždy odňato (§ 15).

§ 15.

(1) Objeví-li se, že majitel oprávnění řídit motorové vozidlo nevyhovuje podmínkám, předepsaným pro dosažení tohoto oprávnění (§ 12, odst. 2, 3 a 4), budiž mu oprávnění to odňato okresním úřadem, v jehož rejstříku jest zapsán (§ 17). Toto opatření budiž učiněno zejména tehdy, byl-li řidič potrestán pro soudně trestný čin proti bezpečnosti života, těla, nebo zdraví, nebo opětně pro trestné činy proti ustanovením tohoto zákona nebo předpisům podle něho vydaným nebo pro opětovný hrubý přestupek předpisů řádu silniční policie, je-li z okolností patrné, že nemá potřebné spolehlivosti. Nedostatek spolehlivosti jest dále spatřovati zejména též v tom, řídil-li někdo motorové vozidlo ve stavu opilosti (§ 38, odst. 1).

(2) Osoby, mající oprávnění řídit motorová vozidla používaná k veřejné dopravě osob, jsou povinny podrobovati se periodickým lékařským prohlídkám, aby mohlo býti zjištěno, vyhovují-li dosud požadavkům tělesné a duševní způsobilosti, předepsaným pro dosažení tohoto oprávnění. Podrobnější předpisy o těchto prohlídkách budou stanoveny vládním nařízením.

(3) Je-li odůvodněna domněnka, že osoba mající řidičské oprávnění (§ 12, odst. 1 a 4) nevyhovuje požadavkům tělesné a duševní způsobilosti, předepsaným pro dosažení tohoto oprávnění, může okresní úřad kdykoliv dáti zjistiti tuto způsobilost novou lékařskou prohlídkou.

(4) Odmítne-li osoba, mající řidičské oprávnění, bezdůvodně podrobiti se prohlídce zmíněné v odstavci 2 nebo 3, budiž jí oprávnění to odňato.

Oddíl III.

Rejstřík československých motorových vozidel a rejstřík československých řidičů motorových vozidel.

§ 16.

(1) Do rejstříku československých motorových vozidel (§ 6, odst. 1) se zapisují všechna motorová vozidla, jež mají své stálé stanoviště v obvodu okresního úřadu a jichž se užívá k jízdě, vyjímajíc vozidla, u nichž zápis do rejstříku není předpokladem připuštění jich k jízdě (§ 9, odst. 3 a 4, §§ 25 a 29). Tento rejstřík vedou okresní úřady.

(2) Rejstřík obsahuje tyto údaje:

- jméno, příjmení (rodinné jméno), zaměstnání a bydliště držitele motorového vozidla, po případě, je-li jiná osoba vlastníkem, i vlastníka,
- údaje uvedené v § 10, odst. 1,
- údaje o zkoušce vozidla nebo typu a o dodatečných zkouškách,
- značku rejstříkovou,
- obec, v níž jest stálé stanoviště vozidla,
- způsob zajištění nároků třetích osob na náhradu škod způsobených provozem motorového vozidla,
- u motorových vozidel vyrobených v cizině údaje o jejich vycelení.

(3) Motorové vozidlo přihlašuje k zápisu do rejstříku jeho držitel; držitel je také povinen oznamovati úřadu rejstřík vedoucímu do 8 dnů všechny změny skutečností, jež tvoří předmět zápisu do rejstříku.

(4) Úřad, u něhož jest vozidlo po prvé zapísáno do rejstříku, vydá o tom osvědčení, jež jest průkazem o připuštění vozidla k jízdě. Na tomto osvědčení poznamenají se všechny změny zápisů a další zápisy do rejstříku.

(5) Žádné motorové vozidlo nesmí býti současně zapsáno v rejstřících dvou okresních úřadů.

(6) Podrobnější předpisy o rejstříku a o osvědčení zmíněném v odstavci 4 budou vydány vládním nařízením.

§ 17.

Každý okresní úřad vede rejstřík o osobách, jimž udělil oprávnění řídit motorové vozidlo (rejstřík československých řidičů motorových vozidel).

§ 18.

(1) Do rejstříku řidičů se zapisují:

- jméno, příjmení (rodinné jméno), bydliště, státní a domovská příslušnost, povolání a údaje o narození řidiče,
- údaje o vojenském poměru řidiče, je-li československým státním příslušníkem,
- údaje o složených zkouškách řidičských, nebo o náhradních průkazech (§ 13, odst. 1),
- údaje o uděleném úředním oprávnění řídit motorové vozidlo,
- tresty, které stihly řidiče pro trestné činy zmíněné v § 15, odst. 1.

(2) Řidiči motorových vozidel jsou povinni veškeré změny skutečností, uvedených v odstavci 1, písm. a) a b), oznámiti do 8 dnů úřadu rejstřík vedoucímu. Těmž úřadu povinny jsou úřady a soudy učiniti oznámení o trestech uvedených v odstavci 1, písm. e), které uložily.

(3) Podrobnější předpisy o tomto rejstříku budou vydány vládním nařízením.

(4) Stejným způsobem mohou býti vydány předpisy o založení a vedení ústředního rejstříku československých řidičů motorových vozidel.

§ 19.

(1) Každý, kdo prokáže svůj zájem, má právo vyžádati si od úřadu vedoucího rejstřík ústně neb písemně informaci o skutečnostech uvedených v § 16, odst. 2, písm. a) a v § 18, odst. 1, písm. a), c) a d), nebo výpis z rejstříku obsahující zápisy těchto skutečností; úřad jest povinen této žádosti vyhověti.

(2) Ustanovení odstavce 1 neplatí, jde-li o hromadné výpisy nebo opisy, na příklad pro soukromé publikace statistické, pro sestavování adresářů a podobné účely. V takovém případě rozhoduje úřad podle volného uvážení.

Oddíl IV.

Jízdy československých motorových vozidel a československých řidičů motorových vozidel do ciziny.

§ 20.

(1) Československé motorové vozidlo (§ 6), jehož má býti použito k mezinárodní jízdě podle Pařížské úmluvy, musí býti opatřeno předepsanou rozeznávací značkou státní příslušnosti a na důkaz toho, že vyhovuje ustanovením této úmluvy, mezinárodním osvědčením pro motorová vozidla, vydaným okres-

ním úřadem, v jehož obvodě je stanoviště vozidla. Vláda může usnesením přenést tuto působnost na spolek, který svojí vážností, činností a mezinárodním postavením zaručuje řádný postup při vydávání mezinárodních průkazů.

(2) Mezinárodní osvědčení pro motorová vozidla, vydaná spolkem k tomu zmocněným, musí býti vidována okresním úřadem, v jehož obvodu byla vydána.

(3) Odchytky od ustanovení odstavce 1 mohou býti v souhlase se sjednanými mezinárodními smlouvami stanoveny vládním nařízením.

(4) Předpisy o rozeznávací značce státní příslušnosti, o jejím provedení a umístění budou vydány vládním nařízením.

§ 21.

(1) Československý řidič motorových vozidel (§ 12), který chce býti připuštěn k mezinárodní jízdě podle Pařížské úmluvy, musí na důkaz toho, že splnil podmínky stanovené touto úmluvou, býti opatřen mezinárodním povolením řídit motorové vozidlo, vydaným pro dotčenou kategorii vozidla okresním úřadem, v jehož obvodu má řidič řádné bydliště. Vláda může usnesením přenést také tuto působnost na spolek, vyhovující podmínkám stanoveným v § 20, odst. 1.

(2) Mezinárodní povolení řídit motorová vozidla, vydaná spolkem k tomu zmocněným, musí býti vidována okresním úřadem, v jehož obvodu byla vydána.

(3) Odchytky od ustanovení odstavce 1 mohou býti v souhlase se sjednanými mezinárodními smlouvami stanoveny vládním nařízením.

§ 22.

Spolek, na nějž bude přeneseno vydávání mezinárodních osvědčení a povolení, jest oprávněn za tuto činnost požadovati od stran náhradu, jejíž výši schvaluje příslušné ministerstvo (§ 91).

§ 23.

(1) Mezinárodní osvědčení a povolení vydávají se s platností na dobu jednoho roku. Platnost mezinárodního povolení řídit motorové vozidlo přestává však již před uplynutím této doby zánikem neb odnětím oprávnění řídit vozidlo podle §§ 14 a 15.

(2) Mezinárodní povolení řídit motorové vozidlo budiž okresním úřadem odňato též tehdy, zjistí-li se, že řidič nevyhovuje zvlášť-

ním podmínkám, stanoveným Pařížskou úmluvou.

(3) Mezinárodní osvědčení pro motorové vozidlo budiž okresním úřadem, v jehož obvodu vozidlo právě jest, odňato, bylo-li vozidlo vyloučeno z jízdy podle ustanovení § 8, odst. 2 a 4, jakož i tenkrát, zjistí-li se, že motorové vozidlo nevyhovuje zvláštním podmínkám, stanoveným Pařížskou úmluvou pro jízdu do ciziny.

§ 24.

Podrobnější předpisy o vydávání mezinárodních osvědčení a povolení, o jejich obsahu a formě budou vydány vládním nařízením.

Oddíl V.

Cizozemská motorová vozidla.

§ 25.

Cizozemské motorové vozidlo, přicházející do Československé republiky na přechodnou dobu, jest připuštěno k jízdě, je-li opatřeno platným mezinárodním osvědčením pro motorové vozidlo, vydaným v některém ze států, jež jsou smluvními stranami Pařížské úmluvy, podle této úmluvy a je-li opatřeno vřadu na viditelném a, je-li třeba, dobře osvětleném místě rozeznávací značkou tohoto státu, jakož i svojí domácí značkou rejstříkovou.

§ 26.

Mezinárodní osvědčení pro motorové vozidlo, zmíněné v § 25, má platnost po dobu jednoho roku ode dne vydání. Podrobnější předpisy o jeho obsahu a formě budou vydány v souhlase s Pařížskou úmluvou vládním nařízením.

§ 27.

Při vstupu do Československé republiky a při výstupu z ní předložiti jest mezinárodní osvědčení pro motorové vozidlo celnímu úřadu, jenž propouští vozidlo. Celní úřad poznamená v osvědčení den vstupu.

§ 28.

Motorová vozidla, opatřená platným mezinárodním osvědčením, buďtež okresním úřadem, v jehož obvodu právě jsou, vyloučena z jízdy, je-li zřejmo, že nevyhovují podmínkám předepsaným Pařížskou úmluvou. Vyloučení budiž zaznamenáno v mezinárodním osvědčení.

§ 29.

(1) Cizozemských motorových vozidel přicházejících do Československé republiky na

přechodnou dobu, která nejsou opatřena mezinárodním osvědčením pro motorové vozidlo, vydaným v některém ze států, jež jsou smluvními stranami Pařížské úmluvy, může býti používáno k jízdě v Československé republice zásadně jen tehdy, bylo-li k tomu dáno povolení zemským úřadem na základě zkoušky o způsobilosti vozidla podle ustanovení §§ 6, 7 a 8. K udělení povolení jest příslušný zemský úřad, v jehož správním obvodu vstoupilo vozidlo po vlastní ose do státního území, nebo vstoupilo-li do něho jiným způsobem, zemský úřad, do jehož správního obvodu bylo poukázáno k dalšímu celnímu řízení. Za tím účelem smí vozidlo dojetí nejkratší cestou do sídla příslušného zemského úřadu.

(2) Celní úřad, který propustí motorové vozidlo (§ 27), přidělí mu prozatímní tuzemskou značku cizozemských motorových vozidel, která platí jen pro jízdu ke zkoušce podle předchozího odstavce.

(3) Podrobnější předpisy ku provedení předchozích odstavců budou vydány vládním nařízením.

§ 30.

Povolení zmíněné v § 29, odst. 1 může býti výjimečně uděleno, aniž vozidlo bylo podrobeno zkoušce podle §§ 6, 7 a 8, prokáže-li se:

a) vzájemnost v domácím státě, pokud jde o vozidla z Československé republiky, a

b) vysvědčením místně příslušného československého zastupitelského úřadu, obstarávajícího konsulární agendu, že vozidlo bylo ve svém domácím státě úředně vyzkoušeno a připuštěno k jízdě.

§ 31.

(1) Bylo-li povoleno používání cizozemského vozidla, zmíněného v § 29, k jízdě v Československé republice, ať již na základě zkoušky podle § 29, odst. 1 nebo podle § 30, přidělí mu zemský úřad dočasnou tuzemskou značku cizozemských motorových vozidel. Značka platí pro jeden pobyt vozidla v Československé republice.

(2) Používá-li se vozidla, u kterého jsou splněny podmínky §§ 29 nebo 30, často k jízdám do Československé republiky, může mu zemský úřad přidělití stálou tuzemskou značku cizozemských vozidel; držitel vozidla jest pak povinen oznamovati úřadu, značku přidělivšímu, změny svého bydliště.

(3) O značkách vydaných podle předchozích odstavců vede úřad je vydávající zvláštní záznam.

(4) Podrobnější předpisy ku provedení předchozích odstavců budou vydány vládním nařízením.

§ 32.

Vládním nařízením může býti též předepsána vhodná jednotná evidence všech cizozemských motorových vozidel, vstoupivších do Československé republiky.

§ 33.

Odchyly od ustanovení §§ 25 až 31 mohou býti v souhlase se sjednanými mezinárodními smlouvami stanoveny vládním nařízením.

§ 34.

Ustanoveními §§ 25 až 33 nejsou nijak dotčeny předpisy stanovící pro připuštění cizozemských motorových vozidel k jízdám v Československé republice další podmínky z důvodů jiných než policejné-bezpečnostních.

Oddíl VI.

Řidiči cizozemských motorových vozidel.

§ 35.

(1) Cizozemská motorová vozidla, vyhovující podmínkám v § 25 uvedeným, smí v Československé republice řídití buď československý řidič motorových vozidel (§§ 12 až 15), nebo osoba, která jest na důkaz toho, že vyhovuje podmínkám stanoveným Pařížskou úmluvou, opatřena platným mezinárodním povolením řídití motorové vozidlo příslušné kategorie, vydaným v některém ze smluvních států Pařížské úmluvy podle této úmluvy.

(2) Mezinárodní povolení řídití motorové vozidlo má platnost po dobu jednoho roku ode dne vydání. Podrobnější předpisy o jeho obsahu a formě budou, v souhlase s Pařížskou úmluvou, vydány vládním nařízením.

(3) Mezinárodní povolení řídití motorové vozidlo jest při vstupu do Československé republiky a při výstupu z ní předložiti celnímu úřadu, jenž propouští vozidlo.

(4) Řidiči opatření platným mezinárodním povolením řídití motorové vozidlo buďtež okresním úřadem vyloučení z řízení motorových vozidel, je-li zřejmo, že nevyhovují podmínkám Pařížské úmluvy. Vyloučení budiž zaznamenáno v mezinárodním povolení.

§ 36.

(1) Cizozemská motorová vozidla, zmíněná v §§ 29 a 30, smí v Československé republice

řídití jen osoba, která vyhovuje ustanovením §§ 12 až 15.

(2) Osoby, které nemají mezinárodního povolení řídití motorové vozidlo, avšak prokáží se jiným povolením řídití motorové vozidlo dotčené kategorie, vydaným státem, jehož jsou příslušníky, mohou výjimečně řídití cizozemská motorová vozidla při jízdách ke zkoušce podle § 29, odst. 1. Vyžadují-li však toho důvody bezpečnostní, mohou tyto osoby býti okresním úřadem z řízení vozidel vyloučeny.

§ 37.

Odchyly od ustanovení §§ 35 a 36 mohou býti v souhlase se sjednanými mezinárodními smlouvami stanoveny vládním nařízením.

Oddíl VII.

Bezpečnostní předpisy pro jízdu motorovými vozidly.

§ 38.

(1) Osoby, jichž rozpoznávací nebo ovládací schopnost jest podstatně snížena, zejména únavou nebo působením lihových nápojů, nesmějí motorové vozidlo řídití.

(2) Řidič motorového vozidla musí při jízdě splniti vše, čeho je s jeho strany třeba k tomu, aby vozidlo stále ovládal a aby bezpečnost osob a majetku nebyla ohrožena; to týká se zejména i rychlosti jízdy, a to i v případech uvedených v odstavcích 3 a 4.

(3) Vládním nařízením může býti stanovena maximální přípustná rychlost, též podle okolností odstupňovaná.

(4) Úřady místní policie mohou kromě toho — a to, pokud nejde o státní úřady policejní, jen za souhlasu bezprostředně nadřízeného politického úřadu — stanoviti maximální přípustnou rychlost na určitých místech, kde toho zvláštní důvody vyžadují; tato rychlost nesmí býti větší, nežli rychlost připuštěná případně podle odstavce 3. Maximální přípustná rychlost takto stanovená musí býti na příslušných místech vyznačena.

(5) Řidič jest povinen dáti, je-li třeba, včas výstražné znamení. Podrobnější předpisy o tom budou vydány vládním nařízením.

(6) Řidič nesmí opustiti motorové vozidlo, dokud motor pracuje a dříve než utáhl brzdy a učinil, pokud možno, opatření, aby vozidlo nemohlo býti uvedeno v pohyb osobami nepovolanými.

(7) Vozidlo nechť jede vždy, zejména však

v uzavřených osadách a v blízkosti lidských obydlí, způsobem co nejnižším.

(8) Vládním nařízením mohou být vydány další předpisy o tom, jakých opatření se má dbát, aby bylo zabráněno nehodám nebo poruchám dopravy a aby bezpečnost osob a majetku nebyla ohrožena.

(9) Vládním nařízením budou vydány předpisy o zajištění přiměřeného odpočinku řidičů z povolání v rámci zákona o 8hodinné době pracovní.

§ 39.

(1) Rozeznávací značky státní příslušnosti a značky rejstříkové (§§ 9, 20 a 25), jakož i tuzemské značky cizozemských vozidel (§§ 29, 31) na vozidle nesmějí být při používání téhož zakrývány a musí se podle potřeby i za jízdy od prachu a bláta náležitě čistit, aby byly čitelnými.

(2) Značky umístěné na zadní straně vozidla buďtež, jakmile přestanou být dobře viditelné, předepsaným způsobem dostatečně osvětleny nebo nahrazeny průsvitným nápisem. Totéž ustanovení platí o značkách na vlečných vozech (§ 9, odst. 5).

(3) Motorové vozidlo budiž při jízdě v době noční vůbec, jakož i v době denní za soumraku, tmy, nebo za husté mlhy opatřeno předepsanými světly. Totéž platí, stojí-li vozidlo na nedostatečně osvětlené veřejné silnici nebo cestě.

(4) Podrobnější předpisy o světlech motorových vozidel a o osvětlení značek budou vydány vládním nařízením.

(5) Při používání přístrojů osvětlujících cestu, jež jsou s to oslnit jiné osoby v jízdní dráze, jest řidič motorového vozidla povinen, má-li se setkat s jinými vozidly, odstraniti oslnění, při čemž však cesta musí být účinně na předepsanou vzdálenost [§ 11, odst. 1, písm. a)] osvětlena. Oslnění jest také odstraniti za jízdy uzavřenými osadami, pokud jsou dostatečně osvětleny, jakož i tehdy, jestliže by mohl být oslněn řidič jedoucího železničního vlaku.

§ 40.

(1) Doprava osob nákladními automobily v prostorách určených pro náklad jest zakázána. Ze zákazu jest vyňata doprava osob potřebných pro dopravu nákladu, počítaje v to jeho naložení a složení.

(2) Tento zákaz neplatí pro dopravu osob nutnou při živelních pohromách, katastrofách a neštěstích a pro dopravu vojska a bezpečnostních orgánů vůbec. Kromě toho může

okresní úřad povolit podnikateli, aby dopravoval nákladními automobily vlastní pracovní oddíly za účelem obstarání pracovních výkonů, bude-li vozidlo upraveno tak, aby bezpečnost dopravovaných osob byla zajištěna. Průkaz o tomto povolení musí mít řidič za jízdy u sebe a na požádání jej předložit (§ 41, odst. 3).

§ 41.

(1) Řidič československého motorového vozidla jest povinen při jízdě v Československé republice mít stále u sebe osvědčení o zápisu vozidla, jež řídí, do rejstříku motorových vozidel (§ 16, odst. 4), povolení řídit motorové vozidlo (§ 12) a doklady uvedené v § 61.

(2) Řidič cizozemského motorového vozidla jest povinen při jízdách v Československé republice mít u sebe mezinárodní osvědčení pro vozidlo, jež řídí, (§ 25) a svoje mezinárodní povolení řídit motorové vozidlo (§ 35) nebo československé povolení řídit motorové vozidlo, případně povolení zmíněné v § 36, odst. 2.

(3) Doklady v předchozích odstavcích uvedené jest řidič povinen na požádání příslušných veřejných orgánů předložit jim k nahlédnutí.

§ 42.

Řidič motorového vozidla jest povinen ihned zastaviti, je-li k tomu vyzván bezpečnostním orgánem, silničním dozorcím zřízeným nebo v obvodu železnice železničním zřízením určeným k hlídání trati nebo orgánem povolaným k výkonu železniční policie, jakož i byla-li jízdou motorového vozidla, jež řídí, způsobena škoda na majetku nebo životě a zdraví osob. Došlo-li k úrazu osoby, jest řidič vozidla, jímž byl úraz způsoben, též povinen oznámiti to bez odkladu nejbližšímu obecnímu (státnímu policejnímu) úřadu nebo četnické stanici; osobě poraněné jest povinen poskytnouti první laickou pomoc a dopravit ji, pokud je s to tak učiniti, k lékaři a, je-li toho třeba, do nemocnice za účelem ošetření a vůbec postarati se podle možnosti o potřebnou pomoc.

§ 43.

Držitelé motorových vozidel jsou povinni pečovat o to, aby vozidlo bylo řízeno toliko osobami k tomu podle tohoto zákona oprávněnými.

§ 44.

(1) Vládním nařízením může být stanoveno, jak mají být zařízeny vlečné vozy (§ 9, odst. 5), a předepsána bezpečnostní opa-

tření pro jízdu motorových vozidel opatření jedním nebo několika vlečnými vozy.

(2) Vládním nařízením mohou být vydány zvláštní předpisy o zkušebních jízdách motorových vozidel, aby nebyla ohrožována veřejná bezpečnost a aby bylo zabráněno poškozování silnic.

(3) Vládním nařízením budou vydány předpisy o tom, kolik osob smí být dopravováno motorovými vozidly a jakým podmínkám musí vyhovávat náklad.

Oddíl VIII.

Odpovědnost za škody způsobené provozem motorových vozidel.

§ 45.

(1) Byl-li někdo na těle nebo na zdraví poškozen nebo usmrčen nebo byla-li způsobena škoda na věcech provozem motorového vozidla na místech veřejných nebo místech třetím osobám přístupných, nebo mimo tato místa, užívali se pozemku neoprávněně k jízdě motorového vozidla, jsou odpovědny za škodu provozovatel a řidič motorového vozidla. Za provozovatele motorového vozidla se pokládá v pochybnosti jeho vlastník nebo každý spoluvlastník. Při provozu motorového vozidla osobou, která převzala toto vozidlo do opravy, jest tuto osobu v době od převzetí až do odevzdání vozidla původnímu provozovateli pokládati za provozovatele.

(2) Užívá-li někdo motorového vozidla v době, kdy nastala událost, z níž škoda vzešla, bez vědomí nebo proti vůli provozovatele, odpovídá za škodu místo něho. Provozovatel zůstává vedle něho odpovědným za škodu, bylo-li užívání vozidla umožněno jeho nedbalostí.

(3) Odpovědnosti jako řidiči jsou zproštěny osoby řídící motorové vozidlo ve výkonu své veřejnoprávní povinnosti nebo ve výkonu veřejné služby.

(4) Je-li náhradou povinno několik osob, jsou zavázány rukou společnou a nerozdílnou.

§ 46.

O způsobu a rozsahu povinnosti k náhradě škody podle tohoto oddílu zákona platí ustanovení obecného občanského práva o způsobu a rozsahu povinnosti k náhradě škody vzniklé poškozením na těle nebo na zdraví, zohyzdním nebo usmrčením a škody vzniklé poškozením věci, vyjímajíc ustanovení, podle nichž při těžším stupni viny přiznává se náhrada ve větším rozsahu za škodu vzniklou na věci.

§ 47.

(1) Kdo odpovídá podle § 45 za škodu, je zproštěn toliko tehdy povinnosti k náhradě, prokáže-li, že událost, z níž škoda vzešla, byla způsobena zaviněním třetí osoby nebo poškozeného samého, nebo že událost nemohla být odvrácena opatřeními při řízení motorového vozidla a při zacházení s ním, jaká odpovídá předpisům a povaze věci, a že ji nelze odvolovat ani z povahy nebo stavu motorového vozidla, ani ze zvláštního způsobu, selhání nebo nedostatku jeho činnosti. Námitka zavinění třetí osoby není přípustná, jestliže této třetí osoby užíla odpovědná osoba při provozu motorového vozidla.

(2) Ustanovení předchozího odstavce platí zejména také tehdy, když škoda vzešla splášením se zvířat nebo na zvířatech pobíhajících bez dohledu.

(3) Byla-li způsobena škoda pouze z části zaviněním poškozeného nebo někoho třetího, tedy s uvážením všech okolností buď uznáno na poměrnou část nároků v §§ 45 a 46 uvedených.

§ 48.

(1) Nároky na náhradu škody vzešlé z určité události tomu, kdo podle tohoto zákona by byl odpovědný, proti jiné osobě, která z téže události by byla podle tohoto zákona odpovědná, posuzují se podle občanského práva, nechť nastala tato událost z provozu motorového vozidla samého, nebo tím, že došlo ke střetu provozů motorových vozidel mezi sebou.

(2) Také nároky na náhradu škody, vzniklé střetnutím se provozu motorového vozidla s provozem železničních podniků odpovědných podle platných předpisů povinně za tělesné poškození nebo usmrčení lidí, mezi osobami povinně odpovědnými z těchto provozů posuzují se podle občanského práva.

(3) Při užití předpisů odstavce 1 a 2 pokládají se za osoby odpovědné i osoby, jež jsou zproštěny odpovědnosti podle ustanovení § 45, odst. 3.

(4) Třetí osoby, které utrpěly škodu z události, jež nastala střetnutím se povinně odpovědných provozů (odstavec 1 a 2), mohou uplatňovat své nároky na náhradu proti každé z těchto provozů odpovědné osobě podle předpisů platných o její odpovědnosti. Každá z těchto osob může se však domáhat, aby její závazek k náhradě škody podle dotčených předpisů byl omezen na tu poměrnou část škody, která je přiměřena účasti jejího

provozu na způsobení škody vzhledem k účasti povinné odpovědných provozů ostatních; toto obmezení nemá vlivu na otázku přisouzení útrat sporu. Žalobu proti každé z odpovědných osob lze podati u každého soudu místně a věcně příslušného pro některou z nich. Doba od podání žaloby na osobu odpovědnou z jednoho provozu do pravoplatného skončení sporu se nezapočítává do promlčecích lhůt pro nároky proti osobám odpovědným z ostatních povinné odpovědných provozů, ani do lhůt ustanovených pro podání žaloby proti těmto osobám, ani do jiných lhůt, jichž zmeškání má právní újmu v zápětí.

(5) Nároky na náhradu škody, jež někomu vzešly tím, že byl usmrčen řidič nebo provozovatel motorového vozidla provozem tohoto vozidla nebo střetnutím se provozu tohoto motorového vozidla s provozem jiného motorového vozidla neb s provozem železničních podniků podle platných předpisů povinné odpovědných za tělesné poškození nebo usmrcení lidí, posuzují se podle občanského práva.

§ 49.

(1) Ustanovení §§ 45 až 47 neplatí pro nároky na náhradu z poškození neb usmrcení osob nebo z poškození věci, které motorové vozidlo dopravuje, leč by bylo vozidlo užito za úplatu nebo při dopravě osob nebo věci provozované po živnostensku nebo ho bylo užito k dopravě ve službách nebo k příkazu některé osoby povinné odpovědné.

(2) Zaměstnanci podniků, kteří byli zproštěni pojistné povinnosti podle platných předpisů o úrazovém pojištění dělnickém a utrpěli při provozování těchto podniků úraz provozem motorového vozidla (podnikový úraz), mohou proti správě svého podniku nebo proti jiným osobám uplatňovati nároky na náhradu škody podle ustanovení tohoto oddílu zákona toliko za podmínek, jaké jsou stanoveny v předpisech o úrazovém pojištění dělnickém pro osoby, které nebyly zproštěny této povinnosti.

(3) Byla-li provozem motorového vozidla užitého ve službě vojenské správy na těle nebo zdraví poškozena nebo usmrcena osoba ve službě konané podle branného zákona nebo podle zákona o válečných úkonech, ať byla tato osoba tímto vozidlem dopravována, či nikoliv, posuzují se nároky poškozeného nebo jeho příslušníků na náhradu proti státu výlučně podle předpisů platných o zaopatření takových osob.

§ 50.

(1) Nárok na náhradu škody podle §§ 45 až 47 se promlčí:

a) v šesti měsících ode dne, kterého se poškozený dověděl o škodě a osobě náhradou povinné;

b) bez ohledu na tuto vědomost ve třech letech ode dne, kdy nastala událost, z níž škoda vzešla.

(2) Nárok na náhradu zanikne také před uplynutím promlčecí lhůty, opominul-li k náhradě oprávněný svou vinou ve čtyřech týdnech po dni, kterého se dověděl o osobě náhradou povinné, oznámiti jí nehodu, leč by osoba náhradou povinná v oně lhůtě čtyř týdnů se dověděla o nehodě jiným způsobem.

§ 51.

Ustanoveními tohoto oddílu není vyloučena širší odpovědnost podle obecného práva občanského nebo podle jiných zákonů.

§ 52.

(1) Také tam, kde nároky na náhradu škody vzniklé provozem motorového vozidla dlužno posuzovati podle obecného občanského práva, jest provozovatel motorového vozidla, nebo kdo podle § 45 na jeho místo nastupuje, odpověden za zavinění osob, které ku provozu připouští.

(2) Je-li náhradou povinno několik osob, jsou zavázány rukou společnou a nerozdílnou.

§ 53.

Žaloby na náhradu škod, které byly způsobeny provozem motorového vozidla, mohou býti podány také u věcně příslušného soudu, v jehož obvodu byla škoda způsobena.

§ 54.

Kdo byl provozem motorového vozidla poškozen, má pro svou pohledávku na náhradu škody na pohledávce povinné odpovědného pojistníka proti pojistiteli z odpovědnostního pojištění zákonné právo zástavní, které má přednost před zástavními právy dříve jinak vzniklými.

§ 55.

Úmluvy, kterými se předpisy tohoto oddílu o povinné odpovědnosti z provozu motorového vozidla na újmu poškozeného předem vylučují neb omezují, jsou bezúčinné.

Oddíl IX.

Zajištění nároků třetích osob na náhradu škod způsobených provozem motorových vozidel.

§ 56.

(1) Držitel motorového vozidla, které jest zapsáno v rejstříku československých motorových vozidel, jakož i držitel vozidel, jemuž byly přiděleny rejstříkové značky podle § 9, odst. 3, jest povinen pojistiti sebe, po případě jinou osobu, jež provozuje vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí, proti následkům odpovědnosti z provozu těchto vozidel podle tohoto zákona u některé pojišťovny připuštěné ku provozování obchodů v československé republice, nebo jest povinen složit k úhradě závazků z této odpovědnosti vznikajících kauci u úřadu, v jehož rejstříku je vozidlo zapsáno, nebo od něhož obdržel značku podle § 9, odst. 3. Tato povinnost nevztahuje se na případ, kdy vozidlo používá státní správa podle předpisů o požadování dopravních prostředků pro vojenské účely.

(2) Vláda určí nařízením výši pojistné částky. Nařízením určená pojistná částka nesmí přesahovati:

- a) pro úraz jedné osoby 100.000 Kč,
- b) pro celou pojistnou příhodu:
 - aa) u motorových kol 150.000 Kč,
 - bb) u automobilů 350.000 Kč,
 - cc) u autobusů 800.000 Kč;

c) pro věcné škody 50.000 Kč; pojištěním věcných škod rozumí se toliko pojištění proti škodám způsobeným na věcech mimo motorové vozidlo a na oděvu dopravovaných osob a na předmětech, které nosí při sobě, jakož i na jejich zavazadlech s osobními cestovními potřebami.

(3) Pojištění na vyšší částky než ony, které budou podle odstavce 2 stanoveny vládním nařízením, jest přípustné.

(4) Výše kauce bude stanovena vládním nařízením, a to až do výše pojistné částky stanovené vládním nařízením podle odstavce 2 pro celou pojistnou příhodu.

(5) Vládním nařízením mohou býti stanoveny i jiné způsoby, kterými by byly zajištěny nároky proti držiteli motorového vozidla, vyplývající z jeho zákonné odpovědnosti z provozu vozidla, v rozsahu uvedeném v předchozích odstavcích.

§ 57.

(1) Z povinnosti zmíněné v předchozím paragrafu jsou vyňati tito držitelé motorových

vozidel: stát, svazky územní samosprávy a za předpokladu vzájemnosti osoby exterritoriální a cizí konsulové z povolání, jakož i osoby jim na roveň postavené, pokud nejsou státními příslušníky československými.

(2) Vládním nařízením mohou býti vyňaty z oné povinnosti ještě jiné právnické osoby veřejného práva.

§ 58.

(1) Veškeré pojistné smlouvy, týkající se pojištění proti následkům zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel, sjednané s držiteli vozidel zmíněných v § 56, odst. 1, pokud nejsou vyňaty z platnosti tohoto ustanovení podle § 57, musí býti — je-li toho třeba — do jednoho roku ode dne účinnosti tohoto zákona přeměněny tak, aby byly ve shodě s ustanoveními tohoto zákona, jinak pozbývají ve svém celku platnosti. Nové smlouvy pojistné nesmí býti sjednávány leč ve shodě s ustanovením tohoto zákona.

(2) Budou-li toho vyžadovati poměry, může býti vládním nařízením stanoveno, že výše pojistných premií z pojistných smluv zmíněných v předchozím odstavci podléhá schválení ministerstva vnitra.

§ 59.

Vládním nařízením může býti stanoveno, že osoba odpovědná má, i když je pojištěna, sama nésti škody do určité výše, nemajíc nároku na náhradu pojistitelem. Stane-li se tak, bude tato výše určena poměrem k celé škodě a kromě toho nejnížší po případě i nejvyšší hranicí vyjádřenou pevnou částkou.

§ 60.

Pojišťovny jsou povinny držitelům motorových vozidel, pojištěným u nich proti následkům zákonné odpovědnosti z provozu vozidel, vydati potvrzení o tom, na jakou částku jsou pojištěni a na jakou dobu zaplatili pojistnou premii. Toto potvrzení musí býti vydáno vždy do 10 dnů po zaplacení pojistné premie.

§ 61.

Řidič motorového vozidla, pokud nejde o případy uvedené v § 57, jest povinen míti při jízdě u sebe poslední potvrzení o pojištění, zmíněné v § 60, nebo úřední potvrzení o složení kauce, případně úřední potvrzení o jiném zajištění (§ 56, odst. 5).

§ 62.

Nesplní-li držitel motorového vozidla po-

vinnosti zmíněné v § 56, bude mu — nehledíc k potrestání podle § 80, po případě k úřednímu opatření podle § 15 — předepsán zvláštní příspěvek ve prospěch fondu zmíněného v § 64, a to ve výši úhrnné částky prémie, jež by byly zaplacený při pojištění podle § 56, odst. 2, u některé úřadem zvolené pojišťovny uvedené v § 56, odst. 1 za dobu, po kterou povinnost podle § 56 trvala a nebyla splněna, nejdéle však za dobu tří let. Tento příspěvek předepíše úřad provádějící trestní řízení.

§ 63.

Ustanovení §§ 56 až 58, 60 až 62 a 66 neplatí, pokud závazky plynoucí z odpovědnosti z provozu motorových vozidel jsou zajištěny pojištěním uloženým podle platných předpisů tomu, jemuž byla udělena koncese k dopravě motorovými vozidly. Ustanovení § 62 o předepsání zvláštního příspěvku ve prospěch fondu zmíněného v § 64 jest však použití obdobně i pro tento případ; úřadem příspěvek předpisujícím jest v tomto případě příslušný úřad koncesní.

§ 64.

(1) Zřizuje se „Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly“ se sídlem v Praze, do něhož plynou příspěvky podle §§ 62, 63 a 65. Vládním nařízením vydaným podle § 66 mohou být v souvislosti s úpravou tam zmíněnou přikázány tomuto fondu i jiné příjmy. Fond jest osobou právnickou a je spravován kuratorem, jehož složení stanoví vládní nařízení. Jednací řád kuratoria vydá ministr vnitra v dohodě s ostatními zúčastněnými ministry.

(2) Z tohoto fondu udělují se podpory osobám utrpěvším úraz motorovým vozidlem nebo pozůstalým po osobách, jež byly takovým vozidlem usmrceny nebo zemřely v důsledku úrazu, je-li poškozený následkem toho ohrožen na své existenci a nemohla-li by škoda být nahrazena od osoby odpovědné pro nedobytnost nároků na náhradu, které nejsou zajištěny podle § 56, po případě podle předpisů zmíněných v § 63, nebo proto, že osoba odpovědná nemohla být zjištěna. Na podporu nemá nikdo právního nároku.

(3) Žádosti o podporu podávají se kuratoriu fondu.

(4) Jestliže příjmy fondu nebyly vyčerpány podporami podle odstavce 2 a správními výdaji podle odstavce 5, bude polovina zbytku použito k vytvoření rezervy až do výše 5.000.000 Kč; druhé polovina zbytku může být použito také pro účely zábrany úrazů mo-

torovými vozidly (na příklad pro podpory na akce, jimiž má být bráněno úrazům motorovými vozidly, ať již jsou podnikány veřejnými činiteli nebo soukromými korporacemi, na propagace opatrné jízdy a opatrné chůze a pod.).

(5) Výdaje spojené se správou fondu hradí se z jeho příjmů. Funkce členů kuratoria jest čestná.

(6) Hospodářství fondu je veřejné a podléhá kontrole nejvyššího účetního kontrolního úřadu.

§ 65.

(1) Pojišťovny provozující v Československé republice pojištění proti následkům zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel, jsou povinny odváděti každoročně 1% z ryzí přímé prémie těchto obchodů za uplynulý kalendářní rok fondu zmíněnému v předchozím paragrafu.

(2) Příspěvek vyměřuje ministerstvo vnitra. Způsob vyměřování tohoto příspěvku a jeho odvádění bude upraven vládním nařízením.

§ 66.

(1) Pojištění držitelů cizozemských motorových vozidel proti následkům zákonné odpovědnosti z provozu těchto motorových vozidel na území Československé republiky nebo poskytnutí jiné záruky za tyto jejich závazky může být upraveno vládním nařízením, při čemž se přihlédne k zásadám předchozích paragrafů a k případným mezinárodním smlouvám v tom směru sjednaným.

(2) Ustanovením smluv v odstavci 1 zmíněných může být vládním nařízením přiznána také přímo po dobu jejich účinnosti mezinárodní též účinnost vnitrostátní.

O d d í l X.

Závody a soutěže motorových vozidel.

§ 67.

(1) Ku pořádání závodů a soutěží motorových vozidel jest potřebí úředního povolení, které udílí zemský úřad nebo, zasahuje-li trať do obvodu více než jednoho zemského úřadu, ministerstvo vnitra v dohodě s ministerstvem veřejných prací, přihlížejíce k důležitosti těchto podniků pro technický pokrok a k jejich významu sportovnímu. Před udělením povolení slyšeti jest příslušnou silniční správu.

(2) Povolení závodů a soutěží může být učiněno závislým od předložení průkazu o tom, že nároky třetích osob ze škod, které by mohly vzniknouti provozem motorových vozidel při konání závodu neb soutěže, zahrnujíc v to předcházející training, jsou zajištěny vhodným pojištěním, jakož i že posádka závodících nebo soutěžících vozidel jest pojištěna proti následkům úrazu při tom utrpěného.

(3) Při pořádání závodů a soutěží nutno učiniti všechna potřebná opatření, aby byla zajištěna bezpečnost života, zdraví i majetku třetích osob, a může z toho důvodu i obecné používání veřejné silnice nebo cesty být, pokud to pořádání závodu neb soutěže vyžaduje, omezeno nebo vyloučeno a povoleny odchylky od přípustné rychlosti.

(4) Ministerstvo vnitra může v dohodě s ministerstvem veřejných prací zřídit zvláštní sbor ku podávání posudků při povolování závodů a soutěží.

(5) Podrobnější předpisy o povolování a pořádání závodů a soutěží mohou být vydány vládním nařízením.

O d d í l XI.

Výstražné značky.

§ 68.

(1) Správy veřejných silnic jsou povinny označiti místa na veřejných silnicích, jež jsou nebezpečna pro jízdu motorovými vozidly, výstražnými značkami a udržovati tyto značky v řádném stavu. Místa, která mají být takto označena, určí okresní úřad po slyšení silniční správy.

(2) Podrobné předpisy o těchto značkách a jejich umístění budou vydány vládním nařízením.

§ 69.

(1) Vlastníci a držitelé nemovitostí sousedících s veřejnými silnicemi jsou povinni trpěti postavení výstražných značek pro jízdu motorovými vozidly na svých nemovitostech, není-li jich postavení na silničním tělese možné nebo vhodné. Rovněž jsou povinni trpěti okleštění stromů v rozsahu nezbytně nutném, pokud toho vyžaduje postavení a udržování výstražných značek nebo pokud jest toho třeba k dosažení účelu těchto značek. Při tom dlužno co nejvíce šetřiti použité nemovitosti i práv vlastníka nebo držitele nemovitostí a osob třetích.

(2) O povinnostech vlastníků a držitelů ne-

movitostí, zmíněných v předchozím odstavci, rozhoduje v případě sporu okresní úřad. O náhradě případné škody rozhodují řádné soudy.

§ 70.

Podél veřejných silnic a cest nesmějí být stavěny tabulky nebo znamení, které by mohly vésti k mylné záměně se značkami v § 68 zmíněnými nebo které by mohly jejich poznání znesnadniti.

§ 71.

Ustanovení všeobecných trestních zákonů, vztahujících se k železnicím, platí obdobně i o výstražných značkách pro jízdu motorovými vozidly.

O d d í l XII.

Výcvik řidičů motorových vozidel.

§ 72.

(1) Vyučovati jízdu motorovými vozidly smí jen ten, kdo obdržel k tomu povolení.

(2) Povolení v předchozím odstavci zmíněné může být uděleno:

a) učitelským osobám na veřejných školách zabývajících se výcvikem řidičů, jakož i majitelům a zaměstnancům soukromých po živnostensku provozovaných podniků pro výcvik řidičů,

b) majitelům továren na motorová vozidla, obchodů s těmito vozidly a podniků používajících většího počtu motorových vozidel, jakož i zaměstnancům těchto závodů, a dále zaměstnancům těch úřadů nebo hasičských sborů, které používají většího počtu motorových vozidel,

dosáhly-li tyto osoby [písm. a) a b)] 25. roku věku, prokáží-li, že nejméně tři roky byly oprávněny řídit motorové vozidlo a že během této doby motorové vozidlo skutečně řídily a poskytují-li dostatečnou záruku svědomitého a důkladného vyučování.

(3) Povolení zmíněné v odstavci 1 uděluje zemský úřad; pokud však jde o učitelské osoby na veřejných školách, zabývajících se výcvikem řidičů, jež jsou podřízeny ministerstvu školství a národní osvěty, udílí povolení příslušný úřad školské správy.

(4) Povolení udělené osobám, zmíněným v odstavci 2, vztahuje se však jen na vyučování pro účely školy, podniku, úřadu neb hasičského sboru (výcvik žáků, zaměstnanců, osob kupujících vozidla neb jejich zaměstnanců a pod.).

(5) Ustanovení předchozích odstavců neplatí pro ojedinělý případ neúplatného vyučování jediné určité osoby, je-li vyučující oprávněn řídit motorové vozidlo dotčené kategorie a řídí-li je nejméně po tři roky.

§ 73.

(1) K živnostenskému výcviku řidičů motorových vozidel jest třeba koncese, kterou uděluje zemský úřad přihlížeje k místní potřebě.

(2) Koncesi lze udělit fyzickým osobám, které jsou státními příslušníky československými, jsou svéprávné, zachovalé a spolehlivé, mají povolení podle § 72 a prokáží svoji odbornou způsobilost a praktickou zkušenost v této činnosti (§§ 74, 75).

(3) Tuzemským právnickým osobám může býti tato koncese udělena tenkrát, připouští-li to jejich organizační předpisy a pověřili vedením výcviku osobu vyhovující podmínkám v předchozím odstavci uvedeným.

(4) K žádosti o koncesi připojití jest též učební program, jenž má býti dodržován; tento program, jakož i doba učební podléhá schválení zemského úřadu. Schválení tohoto úřadu podléhají i učební pomůcky, místnosti vyučovací a jejich zařízení.

§ 74.

(1) Odbornou způsobilost podle ustanovení § 73, odst. 2 jest prokázati:

a) buď vysvědčením o složení poslední státní zkoušky na odboru strojního nebo elektrotechnického inženýrství, případně absolvováním speciálního učebního kursu pro motorová vozidla a letectví, pokud jest pro tento učební kurs předepsáno absolutorium odboru strojního nebo elektrotechnického inženýrství, a to ve všech případech jenom na tuzemské vysoké škole technické, nebo

b) průkazem, že žadatel může býti považován za diplomovaného inženýra nebo inženýra bez označení „diplomovaný“ ve smyslu nařízení č. 22.578/1890 K. V. M. (uh. min. kultu a vyuč.) ve věci užívání titulu inženýra a že získal o tom doklad (inženýrský diplom, inženýrské absolutorium a pod.) nejpozději do 28. října 1918 na příslušném odboru strojního inženýrství polytechniky Josefovy v Budapešti nebo na dřívějším ústavu přidruženém k budapeštské universitě.

(2) Aby průkaz některé cizozemské vysoké školy technické téže úrovně, jako jsou tuzemské vysoké školy technické, nebo jako byla Josefova polytechnika v Budapešti, mohl býti pokládán za rovnocenný průkazu tuzem-

skému, vyžaduje se v každém jednotlivém případě jeho předběžná nostrifikace ministerstvem školství a národní osvěty v dohodě s ministerstvem veřejných prací.

(3) V případech zvláštního zřetele hodných může ministerstvo veřejných prací v dohodě s ministerstvem školství a národní osvěty povolit výjimky z předpisů předchozích odstavců, bude-li dostatečná odborná způsobilost žadatele jinak bezpečně prokázána.

§ 75.

Praktickou zkušenost ve smyslu ustanovení § 73, odst. 2 jest prokázati dokladem o tom, že žadatel byl nejméně po 3 roky po dosažení odborné způsobilosti podle předchozího paragrafu zaměstnán při výrobě, opravách nebo provozu motorových vozidel.

§ 76.

Podrobnější předpisy o obsahu a způsobu odborného výcviku řidičů motorových vozidel, pokud se neděje na veřejných školách, budou vydány vládním nařízením.

§ 77.

(1) Podniky zabývající se po živnostensku výcvikem řidičů motorových vozidel podléhají úřednímu dozoru a jsou povinny připustiti a umožniti výkon tohoto dozoru.

(2) Zemský úřad odejme koncesi:

a) vyjde-li dodatečně najevo, že nejsou zde předpoklady pro udělení koncese, stanovené v §§ 73 až 75,

b) zjistí-li se, že činnost a zařízení podniku nevyhovují předpisům nebo podmínkám předepsaným při udělení koncese, a nebudou-li zjištěné závady ve lhůtě dozorčím úřadem stanovené odstraněny,

c) odpírá-li nebo ztěžuje-li podnik výkon dozoru podle odstavce 1.

(3) Příslušný úřad odejme oprávnění vyučovati jízdu motorovými vozidly (§ 72), zjistí-li se, že jeho majitel nevyhovuje podmínkám předepsaným pro jeho dosažení.

(4) Povolení zmíněné v § 72 zaniká bez dalšího zánikem oprávnění k řízení motorového vozidla (§ 14).

Oddíl XIII.

Uschovávání motorových vozidel.

§ 78.

Vládním nařízením mohou býti vydány bez-

pečnostní předpisy pro uschovávání motorových vozidel a pro místnosti k tomu určené.

Oddíl XIV.

Poradní sbor pro otázky týkající se motorových vozidel.

§ 79.

Vládním nařízením bude zřízen při ministerstvu veřejných prací zvláštní „Poradní sbor pro otázky týkající se motorových vozidel“, jehož organizace a působnost bude upravena vládním nařízením. Členství v tomto sboru jest úřadem čestným.

Oddíl XV.

Ustanovení trestní.

§ 80.

(1) Přestupky tohoto zákona a nařízení vydaných na jeho základě trestá, pokud nejde o činy soudně trestné, okresní úřad pokutou do 2.000 Kč nebo trestem na svobodě do 5 dnů, za okolností zvlášť přitěžujících pokutou do 5.000 Kč nebo trestem na svobodě do 14 dnů.

(2) Pro případ nedobytnosti budiž uložena pokuta přeměněna na vězení podle míry zavinění v mezích sazby trestu na svobodě.

(3) Byla-li trestným činem způsobena škoda, může býti k návrhu poškozeného v trestním nálezu rozhodnuto též o její náhradě, pokud náhrada škody nemá přesahovati částku 1.000 Kč.

(4) Trestající úřad může při zvlášť těžkých přestupcích za předpokladů uvedených v § 15, odst. 1 současně s trestním nálezem prozatímně odejmouti řidičský průkaz a jest povinen zpravit o tom ihned příslušný úřad rejstříkový (§ 17), jenž buď vrátí straně řidičský průkaz nebo učiní opatření podle § 15.

(5) Pouhé přestoupení předpisů o přípustné rychlosti (§ 38, odst. 3 a 4) není soudně trestné, nebylo-li tím způsobeno jinému nebezpečí smrti nebo nebezpečí poškození na těle.

§ 81.

(1) Okresní úřady mohou zmocniti orgány veřejné moci, aby pro určité přestupky tohoto zákona nebo nařízení na jeho základě vydaných osobám, které byly při činu přistiženy a jsou ochotny pokutu zaplatiti, ukládaly trestním příkazem na místě peněžitě pokuty a ihned je vybraly; pokuty na jednotlivé přestupky je nutno ve zmocnění předem stanoviti

pevnými sazbami, které nesmějí přesahovati částku 300— Kč.

(2) Není-li úřad zmocňující zároveň úřadem služebním, může býti zmocnění dáno jen se souhlasem služebního úřadu.

(3) Obsah zmocnění budiž uveden v listině, již úřední orgán jest povinen se vykázati při úředním jednání k žádosti přistiženého.

(4) Trestní příkaz podle odstavce 1 budiž vystaven průpisem ve třech vyhotoveních na tiskopise postupně číslovaném a má obsahovati rejstříkovou značku vozidla, čin jako závadný shledaný, uloženou pokutu, úřad, jehož jménem bylo zakročeno, a datum. Jedno vyhotovení buď vydáno potrestanému, druhé buď předloženo úřadu zároveň s vybranou částkou; třetí vyhotovení zůstane v pokutovém bloku. Vyhotovení vydané straně budiž orgánem podepsáno.

(5) Není-li přistižená osoba ochotna zaplatiti pokutu, úřední orgán pokutu nevyměří, nýbrž učiní trestní oznámení úřadu. Úřední orgán jest povinen poučiti přistiženou osobu o jejím právu odeprít zaplacení pokuty a o následcích tohoto odeprění. K zaplacení pokuty nesmí úřední orgán nutiti.

(6) Je-li přistižená osoba ochotna pokutu zaplatiti, avšak nemůže-li tak na místě učiniti, vydá jí veřejný orgán trestní příkaz, který je vystaven způsobem v odstavci 4 uvedeném a obsahuje vedle údajů tam zmíněných i poučení o tom, kde a do kdy má býti pokuta zaplacená, a o následcích nezaplacení. Nebude-li pokuta zaplacená do uvedené doby, pozbude trestní příkaz platnosti a nastoupí řádné řízení trestní.

§ 82.

(1) Trestní příkaz podle § 81 může býti vydán i v nepřítomnosti řidiče vozidla tím způsobem, že jedno vyhotovení příkazu bude připevněno na vozidlo. Příkaz musí obsahovati v tomto případě údaje a poučení uvedené v § 81, odst. 6.

(2) Nebude-li pokuta zaplacená do uvedené doby, pozbude trestní příkaz platnosti a nastoupí řádné řízení trestní.

§ 83.

Proti trestnímu příkazu, vydanému podle §§ 81 a 82, není opravného prostředku.

§ 84.

(1) Řidič vozidla, který byl během téže jízdy již jednou dopaden příslušným veřejným orgánem při přestupku tohoto zákona nebo před-

pisů na jeho základě vydaných, tkvícím v povaze vozidla, může, vykáže-li se potvrzením tohoto orgánu, pokračovati v jízdě v závadném stavu, avšak jen do místa, kde lze závadu odstranit, a jen takovým způsobem, po případě za takových opatření, aby veřejná bezpečnost nebyla ohrožena a dopravě bylo co nejméně překáženo.

(2) Je-li nutno v zájmu veřejné bezpečnosti nebo dopravy, aby shledané závady byly ihned odstraněny, zakáže veřejný orgán, jenž přestupek zjistil, pokračování v jízdě vlastní motorickou silou vozidla, zabezpečí po případě vhodným způsobem dodržení tohoto zákazu a učiní o tom neprodleně oznámení příslušnému okresnímu úřadu, který postupuje podle ustanovení § 8, po případě § 28.

§ 85.

(1) Příslušný veřejný orgán nebo okresní úřad může zabavití prozatímně motorové vozidlo, je-li odůvodněno podezření, že jím byl spáchán soudně trestný čin proti bezpečnosti života, těla nebo zdraví. Zabavení může býti nahrazeno jiným zabezpečením vozidla před jeho dalším používáním. Tím nejsou dotčena ustanovení trestního řádu o zabavení věcí v trestním řízení.

(2) Je-li odůvodněna domněnka, že řidič vozidla jest opilý nebo stížen duševní poruchou, může příslušný veřejný orgán nebo okresní úřad učiniti vhodné opatření, aby vozidlo nemohl dále řídit.

(3) Opatření podle předchozích odstavců nesmí trvati déle než jejich účel vyžaduje.

Oddíl XVI.

Ustanovení všeobecná.

§ 86.

Pokud tento zákon a nařízení na jeho základě vydaná neobsahují zvláštních ustanovení, platí pro jízdu motorovými vozidly všeobecné předpisy o silniční policii.

§ 87.

Předpisy o vyzkoušení a občasném ohledávání parních kotlů, o bezpečnostních opatřeních proti výbuchu parních kotlů a o průkazu způsobilosti k obsluze a dozoru na parní kotle a parní stroje zůstávají tímto zákonem nedotčeny.

§ 88.

(1) Osoby, které na podkladě pracovního nebo služebního poměru jsou zaměstnány při

provozu motorových vozidel, zahrnujíc v to veškeré úkony s tím související, pokud se na ně již nevztahují předpisy o pojištění dělníků proti úrazu, jsou podle uvedených předpisů pojištěny. Vzhledem ku pojištění vlastníků motorového vozidla pokládá se vždy za podnikatele provozování pojištěním povinného, s výjimkou případu, kdy vozidlo bylo prodáno na splátky s výhradou vlastnického práva; v tomto případě pokládá se za podnikatele osoba, které bylo vozidlo prodáno na splátky.

(2) Stejně pojistné povinnosti podléhají též všichni dělníci a závodní úředníci, zaměstnaní v podnicích, které se zabývají po živnostensku garážováním, pronajímáním nebo čištěním motorových vozidel.

(3) Užívá-li některý podnik motorového vozidla k dopravě svých zaměstnanců pro účely podniku, vztahuje se pojištění proti úrazu i na osoby takto dopravované. Pro zemědělské a lesní podniky vztahuje se v rozsahu své územní platnosti ustanovení § 1, odst. 5 zákona ze dne 28. prosince 1887, č. 1 ř. z. z r. 1888, o úrazovém pojištění dělníků, i na tyto případy.

(4) Z povinného pojištění podle tohoto paragrafu jsou vyňati zaměstnanci cizích zastupitelských úřadů v Československé republice zřízených, jakož i mezinárodních komisí a osob požívajících v Československé republice práva exterritoriality, pokud jsou cizozemci, neobsahují-li mezinárodní úmluvy o sociálním pojištění odchýlných ustanovení.

§ 89.

(1) Ustanovení §§ 6 až 9, 12, § 13, odst. 2, §§ 14 až 19, § 39, odst. 1 a 2 a §§ 72 a 78 neplatí, pokud jde o motorová vozidla, jež jsou v držení vojenské správy, a o osoby řídící motorová vozidla ve službě konané podle branného zákona nebo podle zákona o válečných úkonech; na tyto osoby se nevztahuje ani ustanovení § 88. Ustanovení § 38, odst. 2 až 8 a § 39, odst. 3 neplatí pro uvedené osoby a motorová vozidla při vojenských cvičeních.

(2) Předpisy o připuštění těchto vozidel a řidičů k jízdě, o označení a evidenci vozidel vojenské správy, jakož i o výcviku vojenských řidičů a jejich průkazech o způsobilosti k řízení motorových vozidel uvedených v odstavci 1 vydá ministerstvo národní obrany v dohodě s ministerstvy vnitra a veřejných prací.

§ 90.

Kde jest zřízen státní úřad policejní, vykonává v mezích své místní příslušnosti působ-

rost, která podle tohoto zákona náleží okresnímu úřadu, s výjimkou působnosti uvedené v § 69, odst. 2.

§ 91.

(1) Ve věcech upravených tímto zákonem, kde dána je příslušnost úřadů politických nebo ministerstev, nastupuje — není-li v zákoně výslovně jinak ustanoveno nebo nevyplývá-li z povahy věci příslušnost jiného ministerstva — jako úřad odvolací proti rozhodnutí zemských úřadů, pokud odvolání vůbec je přípustno, a jako nejvyšší úřad dozorcí, po případě jako úřad příslušný podle povahy věci k jiné činnosti administrativní nebo přípravné činnosti normotvorné:

1. ministerstvo veřejných prací v případech §§ 1, 3, § 5, odst. 1, §§ 6, 7, 8, 10 a 11, § 12, odst. 3 a 5, § 13, odst. 1, §§ 20, 22 až 24 (pokud jde o mezinárodní osvědčení pro motorová vozidla), §§ 28, 29, 30, 44, 68 až 71, 72 až 77, 78, 79, 92 a 96, a to v případech §§ 44 a 79 v dohodě s ministerstvem vnitra;

2. ministerstvo vnitra v případech §§ 4, 9, § 12, odst. 1, 2 a 4, § 13, odst. 2, §§ 14, 15, 16 až 19, 21, 22 až 24 (pokud jde o mezinárodní povolení řídití motorové vozidlo), 31 a 32, 35 až 37, 38 až 43, 56 až 66, 67, 80 až 85, 93, jakož i v ostatních zde nevyjmenovaných případech, a to v případech § 38, odst. 3, 4 a 8 a § 67 v dohodě s ministerstvem veřejných prací.

(2) V případech § 5, odst. 2 a 3, § 12, odst. 6, §§ 25, 26, 33 a 95 je dána společná příslušnost ministerstva vnitra a veřejných prací.

§ 92.

Osoby exterritoriální a cizí konsulové z povolání, jakož i osoby jim na roveň postavené jsou za podmínky, že vzájemnost jest zabezpečena a že nejde o příslušníky Československé republiky, osvobozeny od zkušebních tax v tomto zákoně uvedených.

§ 93.

Uzavřenou osadou ve smyslu tohoto zákona rozumí se skupina více budov, tvořících společné osídlení (obec, osadu nebo její část), v jejímž obvodu vzniká čilejší ruch podmíněný stykem jejích obyvatelů.

ČÁST TŘETÍ.

Ustanovení závěrečná.

§ 94.

(1) Tento zákon nabývá účinnosti dnem, jenž bude určen vládním nařízením.

(2) Týmž dnem pozbudou platnosti všechny dosavadní policejní předpisy o jízdě motorovými vozidly a předpisy o odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel, zejména:

zákon ze dne 9. srpna 1908, č. 162 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů),

vládní nařízení ze dne 13. října 1927, č. 156 Sb. z. a n., o rozsahu ručení pojištěnců za škody z provozu motorových vozidel,

nařízení ministerstva vnitra ve shodě s ministerstvem práv a s ministerstvem veřejných prací ze dne 26. října 1908, č. 221 ř. z., o jízdních silostrojích s malou rychlostí,

nařízení ministerstva vnitra vydané v dohodě s ministerstvem obchodu, veřejných prací a s ministerstvem financí ze dne 28. dubna 1910, č. 81 ř. z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdních silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol),

nařízení ministerstva vnitra vydané ve shodě se zúčastněnými ministerstvy ze dne 19. března 1917, č. 125 ř. z., jímž se ustanovuje rychlost jízdy silostrojních nákladních vozů bez gumových obručí,

nařízení ministerstva vnitra vydané ve shodě s ministerstvem obchodu, ministerstvem veřejných prací a ministerstvem financí ze dne 31. května 1918, č. 188 ř. z., jímž se mění nařízení ze dne 28. dubna 1910, č. 81 ř. z., o bezpečnostních ustanoveních policejních pro jízdu silostrojních vozidel (automobilů, motorových vlaků a motorových kol),

nařízení ministerstva vnitra ve shodě s ministerstvem spravedlnosti a ministerstvem veřejných prací ze dne 30. června 1918, č. 238 ř. z., o silostrojních vozidlech o menší rychlosti,

vyhláška místodržitelství pro království české ze dne 31. října 1875, č. 54.458, č. 77 čes. z. z., jížto se připouští ježdění silničními parostroji,

nařízení presidenta zemské správy politické v Praze ze dne 22. dubna 1920, č. 9—298, č. z. s. p. 52.614, č. 310 Sb. z. a n., o vyzkoušení motorových vozidel (automobilů, motorových kol), jakož i o zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách,

nařízení vicepresidenta zemské správy politické na Moravě ze dne 10. února 1921, č. 40 mor. z. z., týkající se zkoušení jízdních silostrojů a jejich řidičů,

vyhlášení zemské vlády slezské ze dne 10. května 1910, č. II/828, č. 27 slez. z. z., jež se týče úředního zkoušení vozidel strojem hnacích (automobilů a kol motorových), jakož i řidičů strojních vozidel více než jednokolejových,

nařízení č. 57.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra), o jízdě strojových vozidel na veřejných cestách,

nařízení č. 73.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra), o cizozemských strojových vozidlech,

nařízení č. 106.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra), o jízdě tuzemských i cizozemských strojových vozidel v tuzemsku, jakož i užívání nařízení o způsobilosti řidičů strojových vozidel,

nařízení č. 40.000/1912 B. M. (uh. min. vnitra), o organizačním statutu učebného běhu pro přípravu řidičů strojových vozidel,

nařízení č. 94.853/1917 B. M. (uh. min. vnitra), o změně některých ustanovení statutu o organizaci učebného běhu pro přípravu řidičů strojových vozidel,

nařízení č. 3822/1918 B. M. (uh. min. vnitra), o změně případně doplnění některých ustanovení nař. č. 57.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra), o jízdě strojových vozidel na veřejných cestách,

nařízení ministra vlády československé republiky s plnou mocí pro správu Slovenska ze dne 8. července 1922, č. 8692 prez., kterým se mění nařízení č. 57.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra), o jízdě strojových vozidel na veřejných cestách,

nařízení ministra s plnou mocí pro správu Slovenska ze dne 18. února 1925, č. 74.233/V ai 1924, jímž se mění nařízení č. 73.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra) a č. 106.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra),

nařízení civilní správy Podkarpatské Rusi ze dne 25. února 1925, č. 13.065 ai 1924, kterým se upravuje nařízení č. 57.000/1910 B. M. (uh. min. vnitra), o jízdě strojových vozidel na veřejných cestách,

zákon ze dne 16. července 1931, č. 124 Sb. z. a n., kterým se provádí Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly ze dne 24. dubna 1926 a vydávají některé zatímné předpisy o jízdě motorovými vozidly, jakož i zákony jej prodlužující a doplňující, totiž: zákon ze dne 23. prosince 1932, č. 208 Sb. z. a n., zákon ze dne 20. prosince 1933, č. 245 Sb. z. a n., a zákon ze dne 2. července 1934, č. 144 Sb. z. a n.,

vládní nařízení ze dne 30. června 1932, č. 107 Sb. z. a n., kterým se mění a doplňují

některé předpisy o jízdě motorovými vozidly, jakož i vládní nařízení ze dne 20. července 1934, č. 157 Sb. z. a n., jímž byla prodloužena jeho účinnost.

(3) Ustanovení § 12, odst. 4 nabývá účinnosti dnem vyhlášení zákona.

§ 95.

(1) Vysvědčení o zkouškách řidičů, povolení řídit motorové vozidlo a úřední potvrzení o zkouškách a schválení motorových vozidel nebo jich typů, vydaná před účinností tohoto zákona podle dosavadních předpisů, podrží dále svoji platnost, a to pro celé státní území. Rovněž zůstávají dále v platnosti oprávnění k výcviku řidičů motorových vozidel po živnostensku, nabytá před účinností tohoto zákona.

(2) O výkonu a zániku těchto povolení a oprávnění platí předpisy tohoto zákona.

(3) Zápisy do rejstříku československých motorových vozidel, jakož i do rejstříku československých řidičů motorových vozidel podle tohoto zákona stanou se ve lhůtě, kterou vyhlásí ministerstvo vnitra.

§ 96.

Motorová vozidla, která byla podle dosavadních předpisů připuštěna k jízdě na veřejných silnicích a cestách, musí být upravena tak, aby vyhovovala ustanovením tohoto zákona a předpisům na základě něho vydaným, pokud příslušný předpis výslovně neustanovuje jinak. Nestane-li se tak do 3 měsíců ode dne, kdy tento zákon nebo dotčený předpis nabyt účinnosti, nesmí být těchto vozidel dále k jízdě používáno.

§ 97.

Zákon tento provedou ministři vnitra a veřejných prací v dohodě s ostatními zúčastněnými ministry.

T. G. Masaryk v. r.

Malypetr v. r.

Dr. Černý v. r.

Dr. Czech v. r.

82.

**Zákon ze dne 11. dubna 1935
o ochraně a obraně proti leteckým útokům.**

Národní shromáždění republiky československé usneslo se na tomto zákoně:

bliky, veřejným obchodním společností, komanditním společností, komanditním společností na akcie, společností s ručením omezeným, avšak jen tehdy, jsou-li jejich osobně ručící společníci, po případě jednatele, vesměs československými státními příslušníky, bydlícími na území československé republiky. Cizozemským společností může být toto povolení uděleno, ustanoví-li v území československé republiky zmocněnce, který je zastupuje jak proti úřadům, tak i proti jednotlivcům s neomezeným právem a s neomezenou odpovědností, a jsou-li podle platných předpisů připuštěny k obchodování v tuzemsku. Tento zmocněnec musí být československým státním příslušníkem, trvale sídlit na území československé republiky a potřebuje schválení ministerstva sociální péče, které může být kdykoliv odvoláno.

(3) Ministerstvo sociální péče, udělující povolení zjednávatí osadníky a schvalující zmocněnce cizozemských společností, stanoví i přiměřenou jistotu a dávku, kterou třeba před udělením povolení složit.

(4) Podrobnosti budou upraveny vládním nařízením.

Čl. II.

V § 31, písm. c) zvyšuje se povinnost dopravit 1% vystěhovalců zpět do některého přístavu evropské pevniny na 10%.

Čl. III.

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem vyhlášení; provede je ministr sociální péče v dohodě se zúčastněnými ministry.

Dr. Beneš v. r.

Dr. Hodža v. r.

Dr. Krofta v. r.

Dr. Zadina v. r.

Dr. Kalfus v. r.

Machník v. r.

Dr. Dérer v. r.

Nečas v. r.

Najman v. r.

Dr. Czech v. r.

Bechyně v. r.

Tučný v. r.

Dostálek v. r.

Dr. Šrámek v. r.

Dr. Spina v. r.

165.

**Vládní nařízení
ze dne 12. června 1936
o úlevách pro motorová vozidla.**

Vláda republiky československé nařizuje podle čl. I zákona ze dne 21. června 1934,

č. 109 Sb. z. a n., o mimořádné moci nařizovací, prodloužené zákonem ze dne 26. června 1935, č. 131 Sb. z. a n.:

Čl. I.

Úlevy daňové.

§ 1.

(1) Poplatníkům daně důchodové, vyměřené podle §§ 18 až 22, po případě § 34 zákona o přímých daních, ze základu nepřesahujícího 150.000 Kč, kteří v době od 1. dubna 1936 do 31. prosince 1939 zakoupili pro vlastní potřebu nový osobní automobil (§ 65, odst. 3 zákona ze dne 12. dubna 1935, č. 77 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jich zdanění, § 25, odst. 1 vládního nařízení ze dne 4. července 1935, č. 153 Sb. z. a n.) o obsahu válců od 0'68 litru, přísluší na dani důchodové, vyměřené z důchodu roku, ve kterém byl automobil zakoupen, sleva uvedená v odstavci 3. Tato sleva bude však povolena při koupi automobilů o obsahu válců od 0'68 litru do 1'2 litru jen, bude-li automobil zakoupen do 1. dubna 1937, při koupi automobilů o obsahu válců více než 1'2 do 1'5 litru jen, bude-li automobil zakoupen do 1. října 1937.

(2) Je-li sleva, která má být povolena, vyšší než vyměřená daň důchodová, bude zbytek slevy odečten od daně důchodové za následující rok, po případě též za další léta. Sleva bude povolena jen při koupi těchto automobilů, jejichž pořizovací náklad nelze daněprostě odepisovati podle ustanovení § 15, č. 1, písm. b) zákona o přímých daních, a může být povolena pro týž automobil jen jednou. Témuž poplatníkovi může být sleva podle tohoto paragrafu povolena během tří let při zakoupení nejvýše dvou automobilů, případně i při zakoupení dalšího automobilu, který je náhradou za některý z nich zničený nepředvídanou příhodou (na př. rozbití, požár a pod.).

(3) Sleva činí pro automobil o obsahu válců 0'68 do 1'2 litru 500 Kč, více než 1'2 do 1'5 litrů 1.000 Kč, více než 1'5 do 2'— litrů 2.000 Kč, více než 2'— do 2'5 litrů 2.500 Kč, více než 2'5 do 3'— litrů 3.000 Kč, více než 3'— do 4'— litrů 3.500 Kč, více než 4'— litry 4.000 Kč.

(4) Obsah válců vypočte se podle vzorce

$$N = \frac{0.785 \times V \times V \times Z \times P}{1.000.000},$$

při čemž N značí obsah válců (v litrech), V vrtání (v mm), Z zdvih (v mm), P počet válců.

Pramen č. 12:

Vládné nařízení č. 165 Sb. z 12. června 1936 o úlevách pro motorová vozidla

Zdroj: Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1936.

Online: <https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:ddb43f50-8de7-11e9-98f4-005056827e51?page=uuid:082544d0-8e0d-11e9-b66a-005056825209>

(5) Vládním nařízením může býti konečná lhůta, uvedená v odstavci 1, větě první, přiměřeně prodloužena.

§ 2.

(1) Od daně z obratu jsou osvobozeny tuzemské dodávky motorových kol (motocyklů), motorových kol s přívěsnými vozíky, motorových tříkolek [§ 63, odst. 1, písm. a) a d) zák. č. 77/1935 Sb. z. a n.], provedené v době od 1. července 1936 do 31. prosince 1939.

(2) Vládním nařízením může býti konečná lhůta uvedená v odstavci 1 přiměřeně prodloužena.

§ 3.

Ustanovení § 60, odst. 1 až 6 zák. č. 77/1935 Sb. z. a n. budou znít takto:

„(1) Nová tuzemská motorová vozidla (§ 65, odst. 1), která byla dána po prvé do provozu v době od 1. dubna 1936 do 31. prosince 1939, s výjimkou jízdních kol s pomocným motorem o obsahu válečů více než 0,1 litru, uvedených v § 63, odst. 1, písm. a), osvobozují se od daně

a) na dobu jednoho a půl roku, jsou-li hnána motory nízkotlakými, zařízeními výhradně pro pohon minerálními oleji, jejich hutnota při + 15° C nedosahuje 810° (tisícin hutnoty čisté váhy), nebo jejich směsí s lihem,

b) na dobu čtyř let, jsou-li hnána motory vysokotlakými (systém Diesel a pod.), zařízeními výhradně pro pohon oleji, jejich hutnota při + 15° C je 810° a vyšší, nebo jejich směsí s lihem, anebo jsou-li zařízení výhradně pro pohon jinými hnacími látkami než těmi, které jsou uvedeny pod písm. a), nebo elektřinou.

(2) Osvobození podle odstavce 1 počíná ode dne, kdy motorového vozidla bylo po prvé použito k jízdě, a končí posledním dnem kalendářního čtvrtletí, ve kterém uplynula doba uvedená v odstavci 1.

(3) Na dobu čtyř let osvobozují se od daně také tuzemská motorová vozidla, jejichž poháněcí zařízení v době od 1. dubna 1936 do 31. prosince 1939, a to do čtyř let ode dne, kdy byla dána po prvé do provozu, bylo změněno výhradně pro pohon zmíněný v odstavci 1, písm. b). Toto ustanovení nevztahuje se na motorová vozidla uvedená v § 63, odst. 1, písm. a).

(4) Osvobození podle odstavce 3 počíná prvním dnem čtvrtletí, následujícího po daňovém období (§ 66, odst. 2), ve kterém bylo změněno poháněcí zařízení vozidla, a nevztahuje se na motorová vozidla, která již byla

osvobozena od daně podle ustanovení odstavce 1, písm. a).

(5) Vládním nařízením může býti konečná lhůta, uvedená v odstavci 1, větě první a v odstavci 3, přiměřeně prodloužena.

(6) Vládním nařízením může pro motorová vozidla, označená v odstavci 1, písm. b), čtyřletá doba osvobození býti zkrácena na dobu jednoho a půl roku, klesne-li z důvodů rozšíření těchto motorových vozidel spotřeba lihu k účelům motorickým pod množství spotřebované k tomuto účelu v kalendářním roce 1934. Toto ustanovení se nevztahuje na motorová vozidla, která již byla na dobu čtyř let od daně osvobozena.“

§ 4.

Nedotčena zůstávají osvobození, přiznaná do 31. března 1936 podle ustanovení § 60 zák. č. 77/1935 Sb. z. a n.

§ 5.

Ustanovení § 94, č. 2 zák. č. 77/1935 Sb. z. a n. se mění a bude znít:

„Železniční správa jest povinna sjednatí dohody s osobami, které jsou ochotny se zavázati, že nebudou užívatí motorových vozidel silničních na větší vzdálenost než 50 km měřených po silnici.“

§ 6.

V § 107, odst. 1 zák. č. 77/1935 Sb. z. a n. slova „dnem 1. ledna 1937“ nahrazují se slovy: „dnem 1. července 1937.“

Čl. II.

Úprava nedělní služby u čerpacích stanic.

§ 1.

(1) V neděli smějí býti prodávány pohonné látky, motorový olej a mazadla, pro motorová vozidla u čerpacích stanic v době od 8. do 12. a od 14. do 18. hod. za podmínek stanovených dále v §§ 2 až 5.

(2) Žádá-li toho místní potřeba, mohou zemské úřady pro jednotlivá místa, obce a okresy po slyšení příslušné obchodní a živnostenské komory, jakož i příslušných obcí, organizací a korporací zaměstnavatelských a zaměstnaneckých, stanoviti prodejní dobu odchylně, než jak jest určena v předchozím odstavci, při čemž smí tato doba činiti nejvýše 8 hodin.

§ 2.

Nedohodnou-li se v obcích, v nichž jsou v provozu alespoň dvě čerpací stanice, provo-

zovatelé, kteří použijí výhody podle § 1, o vhodném pořadí střídání nedělního prodeje pohonných látek, motorového oleje a mazadel, stanoví jej okresní úřad.

§ 3.

Provozovatelé, u nichž budou zaměstnanci podle předchozích ustanovení zaměstnáni v neděli, jsou povinni založiti seznam, do něhož každé neděle budtež zapisována jména zaměstnanců v neděli pracujících, místo a doba, kde a jak dlouho byli zaměstnáni. Tento seznam jest podnikatel povinen předložiti na požádání okresnímu úřadu a živnostenskému inspektorátu.

§ 4.

K nedělnímu prodeji nesmějí býti přibráni zaměstnanci mladší 18 roků.

§ 5.

(1) Zaměstnancům určeným k nedělnímu prodeji přísluší za nedělní mzda smlouvená nebo v místě obvyklá, zvýšená nejméně o 50 %, pokud kolektivní smlouvou není zaručena mzda vyšší.

(2) Tento nárok nemůže býti ujednáním vyloučen ani obmezen.

§ 6.

Zaměstnancům pracujícím v neděli podle předpisů tohoto článku jest poskytnouti jednou týdně nerušenou přestávku aspoň 32 hodiny.

§ 7.

Jednání nebo opominutí proti ustanovením tohoto článku trestají se podle čl. II zák. č. 109/1934 Sb. z. a n.

Čl. III.

Úlevy při stavbě a úpravě místností určených k uschovávání motorových vozidel (garáží).

Vládním nařízením budou vydány předpisy o stavbě a úpravě místností určených k uschovávání motorových vozidel (garáží), a to jak se zřetelem na zájmy veřejné, tak i na úspornost ve zřizování a udržování těchto místností.

Čl. IV.

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 1. července 1936, s výjimkou ustanovení čl. I, §§ 1, 3 a 4, která nabývají účinnosti dnem 1. dubna 1936; provedou je ministři veřejných prací, financí, průmyslu, obchodu a živností, sociální

péče a železnic v dohodě se zúčastněnými ministry.

Dr. Beneš v. r.

Dr. Hodža v. r.

Dr. Krofta v. r.

Dr. Černý v. r.

Dr. Kalfus v. r.

Dr. Franke v. r.

Dr. Dérer v. r.

Najman v. r.

Bechyně v. r.

Dostálek v. r.

Dr. Zadina v. r.

Machník v. r.

Nečas v. r.

Dr. Czech v. r.

Tučný v. r.

Dr. Šrámek v. r.

Dr. Spina v. r.

166.

Vládní nařízení

ze dne 12. června 1936

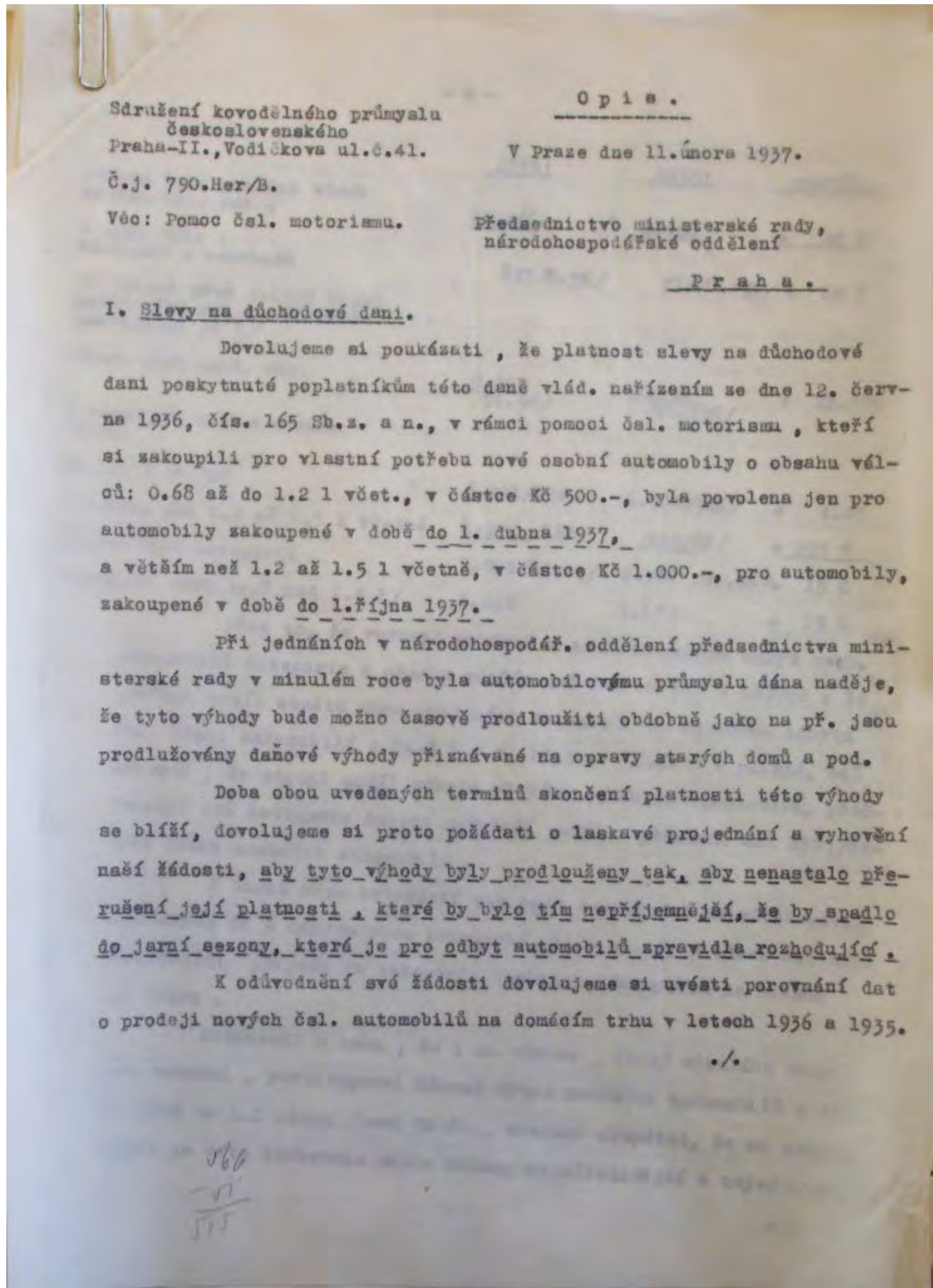
o zpracování některých tuzemských olejnatých semen při výrobě umělých tuků jedlých v roce 1936.

Vláda republiky Československé nařizuje podle čl. I zákona ze dne 21. června 1934, č. 109 Sb. z. a n., o mimořádné moci nařizovací, prodloužené zákonem ze dne 26. června 1935, č. 131 Sb. z. a n.:

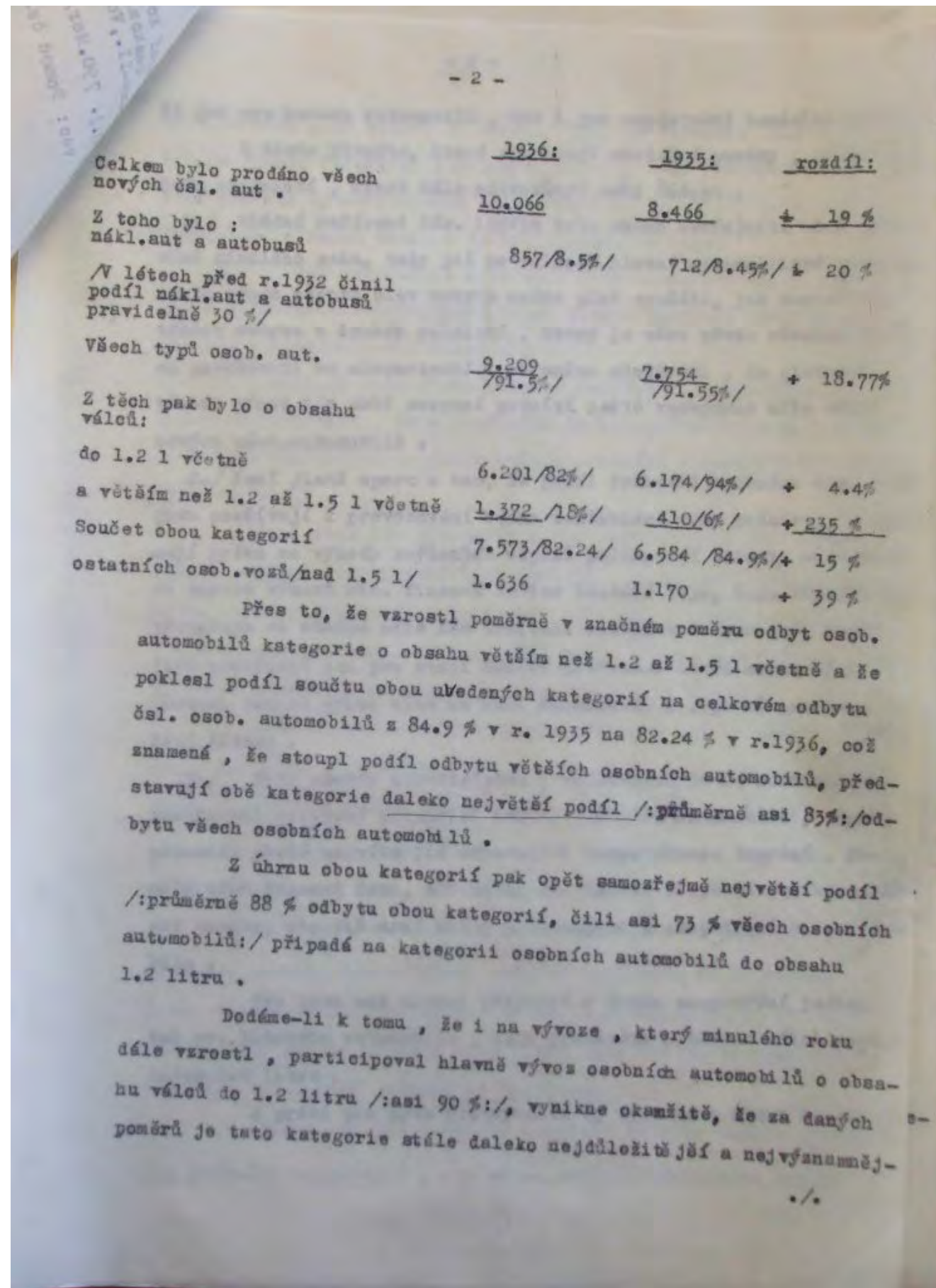
§ 1.

(1) Výrobci umělých tuků jedlých jsou povinni z celkového množství tuzemské ozimé řepky a tuzemských sojových bobů, určeného podle ustanovení tohoto nařízení pro výrobu umělých tuků jedlých (§ 3), převzít v roce 1936 za cen a podmínek tímto nařízením stanovených tolik každé z uvedených plodin ke zpracování na umělé tuky jedlé (§ 1 vládního nařízení ze dne 12. března 1934, č. 51 Sb. z. a n., a § 1 vládního nařízení ze dne 13. dubna 1934, č. 67 Sb. z. a n.), kolik odpovídá v tomto roce podílu každého výrobce na výrobě umělých tuků jedlých pro tuzemskou spotřebu (§ 4 vl. nař. č. 51/1934 Sb. z. a n. ve znění čl. I, č. 1 vládního nařízení ze dne 14. prosince 1934, č. 253 Sb. z. a n., a čl. I vládního nařízení ze dne 28. února 1936, č. 43 Sb. z. a n.).

(2) Výrobci umělých tuků jedlých nesmějí ozimou řepku a sojové boby převzaté podle ustanovení předcházejícího odstavce znovu uváděti do prodeje a musí je zpracovati nejpozději do 31. července 1937. Výrobci umělých tuků jedlých oznámí do 1. srpna 1936 ministerstvu průmyslu, obchodu a živností, které olejárny za ně ozimou řepku vykoupi, a do 1. prosince 1936, které olejárny za ně vykoupi sojové boby. Ministerstvo průmyslu, ob-



Pramen č. 13:
Pomoc československému motorismu
Zdroj: NA Praha. F. PMR. Kr. 3891, č. spisu: 790.Her/B.



- 3 -

ší jak pro konsum automobilů, tak i pro zaměstnání domácího průmyslu.

K těmto důvodům, které vystihují skutečné poměry, přistupuje řada okolností, které dále odůvodňují naši žádost.

1./ Vládní nařízení č. 165/36 bylo možno uveřejnit až v polovině minulého roku, tedy již na sklonku hlavní automobilové sezony, takže výhod těchto slev nebylo možno plně využít, jak dosvědčuje vzrůst odbytu v druhém pololetí, který je však přese všechno dlužno považovati za mimosezonní. Je možno očekávati, že platnost těchto výhod i v době sezonní podnítí ještě ve zvýšené míře odbyt nových osob. automobilů.

2./ Není jistě sporu o tom, že podíl držitelů osobních aut., kteří jich používají k provozování svého zaměstnání nebo podniku, a kteří mají právo na výhody zvýšených odpisů pořizovací hodnoty automobilu ve smyslu výnosu min. financí ze dne 14. září 1936, č. j. 106.832/36, převažuje ve značné míře nad držiteli osobních automobilů, kteří jich používají jen pro svoji osobní potřebu a kteří mohou býti účastni jedině výhod slev na dani důchodové, o jejichž prodloužení žádáme.

3./ Tyto vrstvy obyvatelstva, ve kterých je do budoucnosti spatřovati odbytový potenciál nových osobních automobilů, trpěly prozatím jistě nejvíce již odpadající hospodářskou depresí. Neměly však doposud času, aby mohly tak dalece zlepšiti své hospodářské poměry, aby již nyní mohly přistoupiti k zaopatření si automobilu.

Pro tyto ~~xxx~~ vrstvy přichází v úvahu zaopatření jedině tak zv. lidového automobilu, tedy především o obsahu válců motoru kolem 1.0 litru.

A právě pro tyto vrstvy měla by býti tato úleva časově ome-

./.

- 4 -

zena na dobu, po kterou jí nemohly býti po většinou účastny, zatím co výhoda zvýšených odpisových sazeb, tedy pro vrstvy obyvatelstva poměrně způsobilějšího k zakoupení automobilu, je platná bez ohledu na velikost vozidla až do 31. prosince 1939.

4./ Vše nasvědčuje dále tomu, že doznaly změny i názory, které z důvodů obranných snažily se dávat přednost osobním automobilům o větším obsahu válců.

Aniž by bylo třeba cokoliv uváděti k tomuto názoru, je možno konstatovati, že s lepšícími se hospodářskými poměry bude se zlepšovati i kvalita parku našich osobních automobilů co do jejich velikosti.

Nyní však jde především o to, abychom měli vůbec ~~určitý~~ určitý zvýšený stav osobních automobilů; jeho rozšíření je však možno hledati především v kategorii zájemců, o které se zmiňujeme v předchozím odstavci. Od těch však nelze prozatím očekávati, že by mohli pomýšleti na zaopatření kvalitnějšího vozidla.

Bylo by proto velkou nespravedlností jak na těchto zájemcích, tak však i na automobilovém průmyslu a hospodářských a i branných zájmech státu, kdyby vláda nevyhověla této žádosti v plném jejím rozsahu a neschválila prodloužení výhod § 1, vládn. nař. ze dne 12. června 1936, č. 165 Sb. z. a n.

Se shora uvedených důvodů dovolujeme si požádati, aby platnost uvedené daňové slevy pro obě kategorie až do obsahu 1.5 litru včetně, byla prodloužena až do 31. prosince 1939, při čemž žádáme, aby dolní hranice 0.68 litru byla buď vůbec vypuštěna, nebo aby byla aspoň snížena na 0.5 litru.

Pokud pak jde o otázku zlepšení kvality našeho stavu nejen osobních automobilů, ale vůbec stavu i nákladních automobilů

./.

- 5 -

a autobusů, dovolujeme si v této věci poukázat na své dřívější návrhy a jejich odůvodnění, o jejichž správnosti jsme neustále přesvědčováni, že tuto otázku lze jediné úspěšně řešiti snížením ceny pohonné látky, která s ohledem na naše majetkové a výdělkové poměry : průměr Kč 3.05 za 1 litr u čerpadla :/, je hlavní brzdou zvětšení rozvoje našeho motorismu a zlepšení jeho kvality.

Nemůžeme při této příležitosti nepoukázat na skutečnost, že cena 1 litru benzínu u čerpadla je v : USA - Kč 1.79, Vel. Britanii Kč 2.-, Francii - Kč 3.16, již včetně všech daní a v Německu - Kč 3.99 počítáno s poměrem 1 M - Kč 11.40 a prakticky též včetně všech daní, nehledě na kupní sílu měny v té které zemi a její majetkové a výdělkové poměry. Tak na př. kupní síla Mk je st. jistě nejmeně o 40 % nižší, než její valutární hodnota a cena benzínu pak ve skutečnosti nikoliv Kč 3.99 nýbrž nejvýše Kč 2.40 za 1 litr.

Naproti tomu je u nás průměrná cena 1 litru lehobenzinové směsi u čerpadla Kč 3.05, která porovnána s cenou čistého benzínu, vzhledem na nejméně 10% větší spotřebu lehobenzinové směsi, odpovídá ve skutečnosti nejméně ceně Kč 3.35.

Toto srovnání jasně potvrzuje, že skutečně je cena pohonné látky u nás nejvyšší. Má-li proto dojít k zlepšení poměrů v našem motorismu, je k němu možno dospěti jediné snížením ceny pohonné látky na cenu Kč 1.90 až Kč 2.0 za 1 litr u čerpadla, t. j. na úroveň ceny čistého benzínu v letech před r. 1932, kdy nastal úpadek našeho motorismu.

II. Přírůžky k dani z motor. vozidel podle § 63/6/ zák. č. 77/35.

§ 6. vládní nařízení č. 165/36 byla odsunuta účinnost ustanovení §u 63, odst. 6 /:o přírůžkách k dani z motor. vozidel, pokud

./.

- 6 -

nejde o dopravu provozovanou po žilmostensku :/, zák. se dne 12. dubna 1935, č. 77 Sb. z. a n., stanovená dnem 1. ledna 1937 ke dni 1. července 1937.

Vláda podle svého usnesení předpokládala, že do té doby bude provedeno šetření o porovnání podmínek automobilové dopravy s dopravou kolejovou, které uložila provést Komisi pro sjednání všeob. dopravního plánu RČS. a již pověřila zkoumáním, zda předvídané přírůžky by vůbec byly odůvodněné a snesitelné.

Je nám známo, že přelůsné statistické šetření nalézalo se prozatím ve stadiu jen přípravných prací. Je možno proto považovati již dnes za vyloučeno, že by do 1. července 1937 bylo možno dospěti k závěrům, na základě kterých by vláda mohla rozhodnouti, zda vůbec nebo pokud předvídané přírůžky mohou zatěžovati nákladní automobilovou dopravu.

Lepšíci se hospodářské poměry, které se projevují i ve zlepšených dopravních poměrech železnic, a nepříznivý stav našeho parku nákladních automobilů a autobusů plně odůvodňují, aby účinnost ustanovení §u 63, odst. 6 zák. č. 77/35 byla ještě dále odsunuta až do úplného a bezpečného vyšetření a posouzení nutnosti a odůvodněnosti těchto přírůžek.

Dovolujeme si požádati, aby toto další odsunutí účinnosti s 1. července 1937 bylo provedeno na dostatečnou dobu, která by poskytla možnost nejen věcného zjištění všech předpokladů pro rozhodnutí, ale umožnila, aby toto rozhodnutí mohlo býti dosaženo v klidných poměrech a vyloučením všech nepředvídaných vlivů, které s sebou přinášejí projednávání této otázky.

./.

- 7 -

III. Odpisy pořizování nákladů motorových vozidel.

Rozsah výhod v oboru odpisů pořizování nákladů nových motorových vozidel, používaných k provozování podniku nebo zaměstnání, stanovilo min. financí výnosem ze dne 14. září 1936, č. j. 106.832/36-III/8.

Výnosem ze dne 26. listopadu 1936, č. j. 120.460/36-III/8 pak vydalo pokyny, kterými vyjasnilo některé otázky, jako na př. plné výše odpisu za příslušný rok bez ohledu na dobu, po kterou v průběhu toho roku je vozidlo v držení poplatníkově a poměry těchto daňových výhod v případě zřízení vozidla :/.

3. odstavec tohoto výnosu pak výslovně stanoví :

3./ Zakoupí-li nový automobil zaměstnanec za účelem jeho používání k výkonu zaměstnání /úřední cesty, dojíždění do práce a pod.:/, lze mu výhodu v cit. výnosu stanovenou přiznati jen, prokáže-li, že automobilu používá výhradně k služebním cestám.

Dovolujeme si upozorniti na toto poslední ustanovení, které je tak restriktivní, že jeho dodržování by vedlo prakticky k tomu, že by asi žádný poplatník tohoto druhu neměl nárok na tyto úlevy, nehledě na nepříjemnosti, které by poplatníkům byly působeny zjišťováním, k jakému účelu automobilu používají, po př. jejich sledováním.

Tak podle tohoto ustanovení neměl by nárok na daňovou výhodu zaměstnanec, který by po celý týden používal automobilu jen k služebním cestám, který by však byl zjištěn, že téhož vozidla použil v sobotu nebo v neděli a ve svátky k vyjíždce za svým zotavením nebo pod.

Domníváme se, že takovýto výklad je nejen v rozporu s instrukcemi tencmi, kterými byla vláda vedena při schválení zásad pro
./.

- 8 -

tyto daňové úlevy, t. j. poskytnouti úlevy a podpořiti motorismus a nikoliv vytvořiti stav, který by v konkrétních případech nejen neposkytl vůbec žádných výhod, ale naopak způsobil pronásledování poplatníka zjišťováním a spory s berní správou.

Úmyslem úpravy nemůže býti, aby byly vyloučeny celé skupiny poplatníků z výhod, které byly zamýšleny pro podporu motorismu. Domníváme se, že není možno odepřiti tyto výhody poplatníkům, kteří používají vozidla k svému zaměstnání, jen proto, že ve volných chvílích je použijí také pro své osobní účely, zvláště pak když konsumují pohonnou látku, kterou odvádí státní pokladně značné částky na dani.

Žádáme, aby bylo laskavě uznáno toto naše stanovisko a z uvedeného výnosu bylo vypuštěno slovo "výhradně", aby tak bylo zabráněno jak odiosnímu výkladu tohoto ustanovení, tak veškerým nepříjemnostem a zbytečným vydáním, která by byla spojena se zjišťováním a sledováním poplatníků, k jakým účelům vozidel používají a které by snad v některých případech mohly vésti i k udavačství, tedy ke zjevům, které jistě neposílí celkovou mravní úroveň, ani nezískají přízně státní administrativě a vládnímu režimu.

Děkujeme již nyní za laskavé příznivé a včasné vyřízení těchto svých přání a poroučíme se s projevem

dokonalé úcty :

L. S. Automobilní sekce Sdružení kovodělného průmyslu československého v Praze.

2 podpisy.



Vzostupná tendencia slovenského automobilového obchodu

Karol Janík, vedúci bratislavskej predajne automobilov Praga, o autoobchode v roku 1936.

Autojournal, Bratislava, jan. 1937. 9

Pán Karol Janík je vedúcim úradníkom reprezentácie automobilky PRAGA Českomoravskej Kolben Daněk v Bratislave. Náš spolupracovník mal príležitosť prehovoriť si s ním o obchodných výsledkoch v uplynulom roku. Vedúci Pragovky v Bratislave je pre našich automobilistov známou osobnosťou. Pred nastúpením u firmy Českomoravská Kolben Daněk bol do roku 1930 tri roky disponentom u brnenskej elektrotechnickej továrne MEAS, predtým Janík a spol. U firmy PRAGA sa mu čoskoro podarilo, aby sa stal známym a obľúbeným. Na základe jeho neochabujúcej pilnosti a veľmi úspešnej činnosti stal sa čoskoro vedúcim úradníkom bratislavskej reprezentácie, ktorú vedie od roku 1936. Iste bude každého zaujímať, čo hovorí pán Janík o obchodnom roku 1936, ktorý je prvým rokom pod jeho vedením. A teraz jednotlivé otázky a odpovede:

- Ako sa vyvíjaval slovenský obchod v roku 1936? Bol badaateľný pokrok oproti roku 1935?
- Rozhodne bol obchod v roku 1936 čulejší ako v roku 1935. Vcelku možno podotknúť, že sa javilo značné zlepšenie, ale nie hneď na začiatku roku. Markantne sa dostavilo v druhej tretine roka, keď predajné číslce boli značne prekonané.
- A pomer k zemiám historickým? Bolo Slovensko v tomto roku tiež v menšej miere účastné na vývoji, alebo je i tu badaateľné určité zlepšenie?
- Nemožno odskriepiť, že Slovensko je ešte stále za historickými zemami. Zlepšenie je tu tiež vidieť, ale keď to vezmeme len v pomere k počtu obyvateľov, je Slovensko stále ešte pozadu v celkovom predaji.
- Nemožno odskriepiť, že i tu badať zlepšenie. Jednako je Slovensko v motorizácii stále pozadu oproti zemiám historickým. Keď srovnáme pomer celkového predaja s počtom obyvateľstva, nie je podľa môjho názoru primeraný vzostup. Ďalšie zlepšenie by sa dalo očakávať len po splnení dvoch hlavných požiadaviek:
- Ďalšie úľavy pre motorizmus a dokonalá dostavba našich hradských. Sú to veľmi závažné požiadavky a bez ich splnenia nemôže byť prevedená dokonalá a úspešná motorizácia našej zeme. Netreba sa napokon ani rozpisovať o tom, aká je dôležitá — veď je to každému dostatočne známe!
- Do akej miery boli badaateľné daňové úľavy na automobilovom obchode?
- Je prirodzené, že na základe poskytovaných daňových úľav sa vyvíjaval automobilový obchod priaznivejšie, ale efekt sa dostavil až koncom roku. Toto obdobie vykazuje oproti roku 1935 značné zlepšenie. Treba však podotknúť, že zafarženie motorizmu je stále ešte neúmerne. Doterajšie úľavy zďaleka nedostačujú. V prvom rade sú pohonné látky prídrahé, takisto poisťné prémie sú veľmi vysoké. Je jasné, že tu treba ešte súrnejšieho nápravy, keď sa chce dosiahnuť plného a trvalého účinku.
- A naše hradské?
- Hlavné hradské sú už pomerne po celom Slovensku veľmi dobre vystavené. Boly by tu na mieste len určité lokálne, nie však všeobecné sťažnosti. Naproti tomu sú naše okresné hradské priamo v katastrofálnom stave. Hlavné označenia na križovatkách, pri výjazdoch do obcí, orientačné tabuľky buď úplne chýbajú alebo sú nedostačujúce. To všetko ide na úkor nášho cudzieckého ruchu, ktorý na druhej strane chceme so všetkými silami vybudovať!
- Ktoré typy byly najviac predávané?
- Tendencia k väčšiemu vozu stále trvá. Porovnávajúc predajné číslce z roku 1935, možno konštatovať, že sa nekupovaly výhradne malé vozy, ale že i po stredných vozoch bola značná poptávka. Ďalej pozoruhodný a potešiteľný bol záujem o nákladné vozy. V tomto obore bola PRAGA vždy veľmi úspešná a môže byť hrdá na peknú tradíciu. Naše nákladné vozy patria i naďalej medzi najvyhľadávanejšie, takže si tu veľmi mnoho sľubujeme pre budúcnosť.
- Možno určiť pre rok 1937 dobrú prognózu?
- Dúfame, že sa obchod v roku 1937 ďalej zlepšil. Krivka konjunktúry ide nielen u nás, ale všade v Európe smerom hore. Najmä v nákladných vozoch by bol žiaduci ďalší vzostup. Pravda, k tomu je bezpodmienečne potrebná podpora všetkých zúčastnených činiteľov, aby sa žiadané zlepšenie skutočne dostavilo.

ale není nad FANTOLIN

Jsou dobré autooleje.



PREDAJŇA: „VESTA“ SLOVENSKÝ PRIEMYSEL MINERAL. OLEJOV Ů. S., BRATISLAVA, NAM. REP. 14.

Prameň č. 14:
Vzostupná tendencia slovenského automobilového obchodu

Zdroj: Autojournal, 1937, roč. 12, č. 1, s. 9.

„Národní Pohled“ 21. IV. 1937.

Pomohla vláda našemu motorismu?

Je jisté v dobré ještě paměti anketa „Jak pomoci československému motorismu?“, které se loňského roku zúčastnily přední osoby našeho života politického a průmyslového. Výsledek ankety vyzněl v přesvědčení, že je nutné snížení cen vozů a zlevnění provozních nákladů.

Je také známo, že z rozkazu p. ministerského předsedy dr. Hodží přikročil národohospodářský odbor představenstva ministerské rady k jednání se všemi činiteli, od nichž snížení cen vozů a zlevnění provozních nákladů závisí. Výsledkem této akce bylo vydání vládního nařízení č. 165 z 12. června 1936 „O úlevách pro motorová vozidla“. Týkalo se daňových úlev, úpravy nedělní služby u čerpacích stanic a úlev při stavbě a úpravě garáží.

Je ovšem stejně známo, že v posledních měsících byl zdražen benzin, mluví se o zdražení pojistných premii a že se usiluje, aby lihovinová směs obsahovala místo dosavadních 20% napříště 25% líhu, čímž byla opět zdražena.

Je proto pochopitelné, že přes ono vydané vládní nařízení obavy motoristů nezmizely a že jsou odůvodněny, jestliže i sam pan ministerský předseda uznal za vhodné v jednom svém interview sdělit, že ono červnové vládní nařízení nutno chápat jako první etapu celkového vládního úsilí o pomoc motorismu.

Tyto skutečnosti registroval v „Přítomnosti“ nedávno redaktor Hrubý se současným poukazem na to, že akce našich automobilek v poslední době znamenitě stoupily. Tím naznačil, že nejsou-li spokojeni naši motoristé, mohou být naopak spokojeny naše automobilky.

Na projev redaktora Hrubého přišla v témže časopise odpověď z místa jistě povolaného, t. j. právě z národohospodářského odboru představenstva ministerské rady, z pera p. dr. Miloše Stádníka. Uvádí v ní, že ihned po publikaci uvedeného vládního nařízení (publikaci, k níž ovšem došlo až 27. června, nikoliv, jak p. dr. Stádník uvádí, již 12. června) se již od července zvýšil přírůstek nových automobilek osobních i nákladních. Na důkaz svého tvrzení uvádí i číslce: V druhém pololetí r. 1936 bylo podle údajů Státního úřadu statistického prodáno nových vozů 5.167, kdežto v druhém pololetí roku předchozího, 1935, pouze 3.625. Tento rozdíl se rovná přírůstku 42,8%, kdežto porovnání prvních pololetí obou zmíněných roků 1935 a 1936 vykazuje v roce 1936 přírůstek pouze 1,6%.

U vozů nákladních činil v I. pololetí 1936 přírůstek 34%, v II. pololetí 43,5%.

Dr. Stádník je přesvědčen, že tento rozdíl mezi 1,6% přírůstku v prvním a 42,8% v druhém pololetí 1936 je v přímé souvislosti s vydáním vzpomenuťého vládního nařízení, vydaného právě na rozhraní obou těchto pololetí.

Kromě toho uvádí dr. Stádník, že současně s vydáním nařízení o úlevách daňových bylo jednáno se zastupci automobilového průmyslu a s pojišťovnami.

S prvními, s automobilkami byly sjednány slevy z katalogových cen, a to až do 6% (u osobních a dodávkových do 12 litrů 3%, do 2 litrů 5%, nad 2 litry 6%, u nákladních do 10 litrů 3%, do 3 litrů 4% a nad 3 litry 6%). — Kromě toho domáel automobilový průmysl pojišťovny slevy i líhu u prodaných vozů a dosavadních šest na devět měsíců.

Pojišťovny se ovšem u nových pojištění snížily pojistné prémie a u pojištění již sjednaných snížily prémie.

Pokud jde o pohonné látky, poukazuje dr. Stádník na komplikovanost této otázky, důsledky devalvace pro cenu benzínu a vůbec vzestupnou tendenci na světových trzích surovin vůbec a benzínu jmenovitě.

—

Vývody dr. Stádníka loyálně opakujeme a chceme i loyálně věřit, že všude ujednané ty slevy v celém našem automobilovém průmyslu i v našich pojišťovnách byly přesně a důsledně dodržovány. Nemůžeme však souhlasit s tímto odstavcem jeho výkladu:

„Při věcném postupu (rozboru ceny benzínu a lihovinové směsi) přišli by (pisatelé článků) pravděpodobně dnes k názoru, že vzhledem k četným složkám na ceně směsi zúčastněným, jest její snížení otázkou neobyčejně komplikovanou, zejména v době, kdy některé z těchto složek musejí přinášeti nové zvýšení obětí ve prospěch státní pokladny...“

Neradi bychom si v tak vážných otázkách hráli na slepou bábu. Jaký pak by mělo význam i výsledky vládního úsilí, které sice na jedné straně se namáhá o úlevy motorismu a to i přinejmenším obětí na účtu státní pokladny (daňové úlevy), ale současně souhlasí se zvýšením cen pohonných látek s odůvodněním, že jedna ze složek, na zvýšením tom zúčastněná, musí státní pokladně přinášeti zvýšené obětí? Čili, že to, co motorista ušetří na daňových úlevách, nakonec zase stejně zaplatí státní pokladně nepřímou cestou zvýšením cen pohonných látek? Neboť, že „zvýšené obětí státní pokladně“ platí nakonec zase právě jen motorista to, domníváme se, je nám velmi jasné.

Ale přehlédneme tento detail z vývodů p. dr. Stádníka a vraťme se zase k jeho výpočtům výhod, které jsme shora reprodukovali a které nechceme přehlížeti. Ani potom však nemůže přejít přes jednu, velmi důležitou stránku všech těch úlev a slev:

to příliš krátkodobá pomoc, než aby mohla přinést čsl. motorismu užitek trvalejšího rázu.

Vždyť vládní nařízení o úlevách pro motorová vozidla v některých svých částech již ztratilo svoji působnost a v některých ji brzy ztratí. Tak úleva z daně důchodové pro kupce vozů do 12 litrů již dnes neplatí, protože skončila 1. dubna 1937 a také ostatní úlevy jsou termínovány. Protože pak i ony katalogové slevy našeho automobilového průmyslu platí rovněž jenom po dobu účinnosti vládního nařízení, znamená to, že rovněž již částečně skončily 1. dubna 1937 či v určitě době skončí.

A tu je nutno zdůraznit, co sořva kdo bude u nás dobírat:

našemu motorismu je potřebí pomoci stálé, systematické.

Proto také přece jen se musíme vrátit k novému slibu p. ministerského předsedy, že vládní nařízení z 12. června 1936 bylo jen první etapou celkové akce na pomoc našeho motorismu. Věříme, že slib ten bude splněn. Nejen proto, že p. ministerský předseda se již ukázal mužem, který chce plnit daná slova, nýbrž i proto, že pomoc našemu motorismu musí ležeti — jistě také leží — na srdci všem zájemcům. Nejen motoristům i našemu automobilovému průmyslu i našim „benzínářům a lihovárníkům“, státní pokladně, národní obraně a tak nále. Jen krátkozraký by nechtěl vidět dále než do své kapsy! Karel Petráš.

Prameň č. 15:
PETRŮ, Karel. Pomohla vláda našemu motorismu? In: Národní politika, 1937, roč. 21, č. 4.

Zdroj: NA Praha. F.: PMR, K: 3891

116.

Zákon ze dne 14. července 1927 o silničním fondu.

Národní shromáždění republiky Československé usneslo se na tomto zákoně:

Silniční fond.

§ 1.

(1) Při ministerstvu veřejných prací zřizuje se státní silniční fond, který jsa právnickou osobou může samostatně nabývatí práv a se zavazovati.

(2) Na venek zastupuje fond ministr veřejných prací, pokud jde o zápůjčky (§ 4) spolu s ministrem financí. Akty týkající se zápůjček kontrastuje předseda Nejvyššího účetního kontrolního úřadu.

§ 2.

Účelem silničního fondu jest opatřiti prostředky na zlepšení silnic státních a na poskytování příspěvků na zlepšení těch tratí silnic zemských (župních) a okresních, které mají mimořádný význam pro dopravu, zvláště dálkovou, dále na zlepšení silnic obecních v obvodu měst, v nichž je sídlo zemské politické správy.

§ 3.

(1) Silniční fond opatřuje si potřebné peněžní prostředky:

1. z běžných příjmů (odst. 2.),
2. zápůjčkami.

(2) Jako běžné příjmy se silničnímu fondu přikazují výtěžky:

1. daně z motorových vozidel a dávky z jízdného za osobní dopravu autobusy (§§ 8 až 25);

2. polovice poplatků za povolení k dovozu minerálních olejů a polovice cla z dovozu minerálních olejů;

3. cla na dovoz pneumatik (duše, pláště) a plných a komorových pryžových obručí.

§ 4.

(1) Ústřední sociální pojišťovna poskytne silničnímu fondu v době deseti let v částkách přibližně rovnoměrných úvěr do výše 1.000.000.000 Kč na úrok o ½% vyšší než činí úroková míra, kterou určuje § 185 zákona ze dne 9. října 1924, č. 221 Sb. z. a n. o pojištění zaměstnanců pro případ nemoci, invalidity a stáří, nejméně však na 5%, při čemž má silniční fond právo zápůjčku šest měsíců předem vypovědět. Zápůjčka tato

umoří se v 69 pravidelných půlletních, pozadu jdoucích splátkách. Úrok a úmor hradí se z běžných příjmů fondu; pokud by příjmy ty na úrok a úmor nestačily, doplní je stát ze svých běžných příjmů.

(2) Jednání a listiny, kterých je třeba ku provedení odst. 1., jsou prosty kolků a poplatků.

§ 5.

(1) Pokud běžných příjmů (§ 3) fondu nebude třeba na úrok a úmor dluhů, použije se jich:

1. k zvýšení úvěru v řádném rozpočtu ministerstva veřejných prací na pravidelné náklady silniční do výše 70.000.000 Kč;

2. k doplnění mimořádného úvěru v rozpočtu ministerstva veřejných prací na stavby a rekonstrukce silniční a mostní částkou nejvýše 25.000.000 Kč.

(2) Zbytku běžných příjmů použije se jako podpory na zlepšení silnic nestátních, uvedených v § 2.

§ 6.

Silniční fond, jehož rozpočet je součástí státního rozpočtu, spravuje v dohodě s ministrem financí ministr veřejných prací, který je povinen podati každoročně zprávu Národnímu shromáždění o hospodaření s fondovými prostředky v uplynulém roce a o stavu fondu k 31. prosinci každého roku. Zpráva bude součástí celkového státního závěrečného účtu.

§ 7.

(1) Při správě silničního fondu zřídí se jakožto poradní sbor silniční rada, jež kromě předsedy bude mít 28 členů a stejný počet náhradníků. Členy (náhradníky) jmenuje ze zástupců samosprávných svazků, Ústřední sociální pojišťovny, zájemníků a z odborníků vždy na tříleté období ministr veřejných prací. Za osoby, které v období přestaly býti členy, provede se jmenování náhradní.

(2) Silniční radě přísluší podati posudek o všeobecném i každoročním podrobném programu ministerstva veřejných prací na zlepšení silnic a posudek, jak má býti rozdělena podpora z běžných příjmů fondu na zlepšení silnic nestátních, uvedených v § 2, jakož i podávati v těchto směrech vlastní návrhy.

(3) Členství v silniční radě je čestné. Členové, kteří nebydlí v místě, kde silniční rada

zasedá, obdrží po čas zasedání, jehož se zúčastní, nepožívají-li z veřejné pokladny již náhrady z jiného důvodu, diety; výši diet stanoví vláda. Mimo to nahradí se jim, nepožívají-li z veřejné pokladny náhrady jízdného z jiného důvodu nebo výhody volné jízdy, jízdné II. třídy za cestu z jejich bydliště k zasedání a zpět.

(4) Podrobnější ustanovení o silniční radě stanoví vládní nařízení.

Daň z motorových vozidel.

§ 8.

Motorová vozidla, jichž se používá k dopravě po veřejných cestách nebo místech a jež se nepohybují po kolejích, jakož i vlečné jejich vozy, pokud jsou zvláště pro ně zařízeny, jsou podrobeny dani podle tohoto zákona.

§ 9.

(1) Osvobozena jsou vozidla:

1. státní správy s výjimkou oněch, jichž se používá ve státních závodech, ústavech a zařízeních, spravovaných podle zákona ze dne 18. prosince 1922, č. 404 Sb. z. a n. o úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plniti úkoly správní, nebo jež jsou pronajata;

2. vozidla, jichž se používá výhradně pro místní službu poštovní, dále vozidla zvláště zařízená pro službu požární a zdravotní, jakož i zvláště zařízená vozidla silničních správ a obcí, jichž se používá výhradně ke stavbě, správě a udržování nebo čištění veřejných cest a míst;

3. určená pro osobní dopravu a náležející osobám, jimž podle mezinárodního práva přísluší právo exterritoriality, konsulům z povolání a osobám jim na roveň postaveným s podmínkou, že vzájemnost je zaručena a že uvedené osoby nejsou příslušníky československými;

4. traktory, používané v polním hospodářství, pokud jezdí jen mezi hospodářskými budovami a polmi, na nichž poplatníci (§ 10) sami hospodaří;

5. kola (bicykly) s pomocným motorkem (velomotory).

(2) Ministr financí se zmocňuje, aby povolil, je-li vzájemnost zaručena, osvobození cizozemským vozidlům, jimiž přijíždějí do území československé republiky cizozemské osoby ve výkonu služby veřejné, a cizozem-

ským vozidlům, zvláště zařízeným pro službu požární nebo zdravotní.

§ 10.

(1) Poplatníkem je majitel vozidla, v případě jeho prodeje s výhradou vlastnictví držitel vozidla. Vzniknou-li pochybnosti nebo jde-li o vozidla, s nimiž se podnikají zkušební jízdy, považuje se za majitele, na koho zní dopravně-policejní značka.

(2) Nemá-li majitel vozidla v tuzemsku bydliště (sídla) a nepoužívá-li vozidla v tuzemsku sám, jest poplatníkem, kdo vozidla v tuzemsku používá.

§ 11.

(1) Z tuzemských vozidel, t. j. takových, která mají stálé stanoviště v československé republice, činí daň ročně:

1. z motocyklů s vozíkem nebo bez něho a z tříkolek 150 Kč;

2. z osobních automobilů, vyjímajíc autobusy, podle válcového obsahu:

	do 1— litru	300 Kč
více než 1— „ 1-5 „	500 „	
„ „ 1-5 „ 2— „	800 „	
„ „ 2— „ 2-5 „	1200 „	
„ „ 2-5 „ 3— „	2200 „	
„ „ 3— „ 3-5 „	3500 „	
„ „ 3-5 „ 4— „	4500 „	
„ „ 4— „ 4-5 „	5000 „	
„ „ 4-5 „ 5— „	5500 „	
„ „ 5— „ 5-5 „	6000 „	
„ „ 5-5 „ 6— „	6500 „	
„ „ 6— „ 6-5 „	7000 „	
„ „ 6-5 „ 7— „	7500 „	
„ „ 7— „	8000 „	

z osobních vozidel, hnaných elektrinou, za každých 100 kg váhy a její část, převyšující 50 kg, 50 Kč;

3. z autobusů a podobných motorových vozidel, sloužících k hromadné dopravě osob, z traktorů a z vlečných vozů (§ 8) uvedených vozidel za každých 100 kg váhy a její část, převyšující 50 kg, 50 Kč;

z nákladních automobilů a jiných nákladních vozidel, hnaných motory spalovacími, elektrickými nebo parními, a z vlečných jejich vozů (§ 8) za každých 100 kg váhy, za každých 100 kg únosnosti a část váhy a únosnosti, převyšující 50 kg, po 35 Kč.

Pramen č. 16:

Zákon č. 116 zb. z 14. července, roku 1927 O silničním fondu.

Zdroj: Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1927

Online: <https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:d7cb0670-78c8-11e9-8ed5-5ef3fc9ae867?page=uuid:6b33b8f0-78e0-11e9-989c-5ef3fc9bb22f&fulltext=silni%C4%8Dn%C3%AD%20fond>

Sazby tyto platí pouze pro vozidla opatřená pneumatikami. Při vozidlech, opatřených obroučkami plnopryžovými, zvyšuje se sazba o 50%, při vozidlech s obroučkami komorovými o 20%;

4. z automobilů, používaných střídavě k dopravě zboží a osob, platí se daň podle sazby, stanovené pro automobily nákladní;

5. z vozidel, s nimiž podnikají výrobci nebo obchodníci motorových vozidel zkušební jízdy, za každou značku

na motocykly nebo tříkolky . . . 100 Kč,
na jiná vozidla 500 Kč.

(2) Na šest měsíců činí daň 55% roční částky.

(3) Vyměří-li se při prvním vyměření (§ 14, odst. 1.) daň na dobu kratší jednoho roku nebo pololetí, vypočte se daň poměrnou částí z částek, vypadajících podle odst. 1. a 2.

(4) Vypočtená daň zaokrouhlí se nahoru na celé Kč.

(5) Z vozidel sloužících k dopravě pošty a patřících poštovní správě nebo poštovní správou k tomu účelu najatých, pokud nejsou podle § 9, odst. 1., č. 2. osvobozena, snižuje se daň o polovici.

§ 12.

(1) Za autobusy považují se vozidla, jež mají více než 8 sedadel.

(2) Obsah válců vypočte se podle vzorce

$$N = \frac{0,785 \times V \times V \times Z \times P}{1,000,000}$$

při čemž N značí obsah válců (v litrech), V vrtání (v mm), Z zdvih (v mm), P počet válců.

§ 13.

(1) Z cizozemských vozidel, která přibudou do tuzemska k jízdě na přechodnou dobu, činí daň

1. z motocyklů s vozíkem nebo bez něho a tříkolek:

při pobytu do 15 dnů 20 Kč
" " " 30 " 40 "
" " " 60 " 80 "

2. z osobních automobilů, vyjímajíc autobusy:

při pobytu do 2 dnů 40 Kč
" " " 5 " 80 "
" " " 15 " 160 "
" " " 30 " 240 "
" " " 60 " 480 "

3. z autobusů, nákladních vozidel a traktorů při váze vozidla

do 500 kg:

při pobytu do 15 dnů 20 Kč
" " " 30 " 40 "
" " " 60 " 80 "

přes 500 kg do 2000 kg:

při pobytu do 5 dnů 20 Kč
" " " 15 " 40 "
" " " 30 " 80 "
" " " 60 " 160 "

přes 2000 kg:

při pobytu do 5 dnů 40 Kč
" " " 15 " 120 "
" " " 30 " 200 "
" " " 60 " 400 "

(2) Dny pobytu v tuzemsku nemusí následovat po sobě; daňový list (§ 14) ztrácí však rok po vyhotovení svou platnost. Dnem rozumí se den kalendářní; část dne počítá se za den celý.

(3) Činí-li pobyt v tuzemsku více než 60 po sobě následujících dnů nebo požádá-li o to poplatník, budiž zapravena daň podle sazeb, platných pro vozidla tuzemská (§ 11). Cizozemský osobní automobil může však býti zdaněn podle tuzemské sazby jen tehdy, když poplatník předloží vyměřovacímu úřadu (§ 17) osvědčení o počtu válců a jich rozměrech (vrtání a zdvihu) v mm. § 11, odst. 2. a 4. platí obdobně.

(4) Vyžádá-li si poplatník prodloužení doby pobytu v tuzemsku, zaplatí jest na další období daň podle sazby, jako by šlo o nový vstup vozidla do tuzemska.

§ 14.

(1) Daň z tuzemských vozidel dlužno zapraviti před použitím vozidla, a to najednou na rok nebo šest měsíců, při prvním vyměření daně však vždy do konce běžného pololetí nebo běžného roku. Daň se platí, pokud vládním nařízením nebude stanoveno jinak, zvláštěními složnými listky poštovního úřadu šekového.

(2) Z cizozemských vozidel zapraví se daň při celním záznamu vozidla na období uvedená v § 13. V případě § 13, odst. 3., zapraví se daň na celých šest měsíců nebo celý rok. O zapravení daně vydá úřad vyměřovací (§ 17) daňový list. Předpisy celní zůstávají nedotčeny.

(3) Za každé vozidlo budiž daň zapravena zvláště.

(4) Do které lhůty třeba zapraviti daň z vozidel, která byla v používání již v době účinnosti tohoto zákona, ustanoví vládní nařízení.

(5) Pro vozidla od daně osvobozená (§ 9) vydá úřad vyměřovací potvrzení o osvobození.

(6) Řidič vozidla je povinen míti při jízdě s sebou složenku o zapravené dani nebo daňový list nebo potvrzení podle předchozího odstavce.

§ 15.

(1) Nehledíc k případům zániku osvobození nemají změny nastalé v platebním období v osobě majitele nebo v podkladě pro zdanění toho kterého vozidla za následek změnu ve vyměřené dani, poplatník je však povinen změny tyto do 8 dnů oznámiti úřadu vyměřovacímu, který je vyznačí na složném nebo daňovém listu. Při cizozemských vozidlech mohou tyto změny býti oznámeny ve stejné lhůtě kterémukoli z úřadů, uvedených v § 17, odst. 2.

(2) Daň se nevrací vyjímajíc případ, o němž jedná § 16, odst. 1.

§ 16.

(1) Tuzemská vozidla jsou poplatníci (§ 10) povinni před použitím (§ 14, odst. 1. a § 15, odst. 1.), pokud se týče před uplynutím posledního období, za něž daň byla zaplacená, ohlásiti u vyměřovacího úřadu (§ 17), aby zjistil, zda daň byla správně zaplacená nebo že jest od ní poplatník osvobozen. Vzor přihlášky ustanoví vládní nařízení. Případně předepsaný dodatek na dani zapraviti je do 14 dnů po doručení vyrozumění; bylo-li na dani zaplacen více než odpovídá zákonu, vrátí se rozdíl hotově.

(2) Cizozemská vozidla, která přibudou do tuzemska k jízdě na přechodnou dobu, jsou poplatníci povinni přihlásiti u celního úřadu při záznamním řízení. Zůstane-li cizozemské vozidlo na území Československé republiky ještě po uplynutí období, na které z něho byla daň zapravena, jest poplatník povinen přihlásiti vozidlo k dalšímu pobytu u vyměřovacího úřadu (§ 17) a zapraviti daň na další dobu nejpozději v den, kdy prochází platnost starého daňového listu.

(3) Do které lhůty třeba přihlásiti vozidla, která byla v používání již v době účinnosti tohoto zákona, ustanoví vládní nařízení.

(4) Pokud tuzemské vozidlo nebylo u dopravně-policejního úřadu odhlášeno nebo po-

kud cizozemské vozidlo nevystoupilo prokázaně z území Československé republiky, má se za to, že se ho používá k tuzemské dopravě.

§ 17.

(1) Úřadem vyměřovacím pro daň z tuzemských motorových vozidel je v Čechách a na Moravě okresní finanční ředitelství, ve Slezsku finanční inspektorát, na Slovensku a v Podkarpatské Rusi finanční ředitelství, v jehož obvodu má vozidlo stálé stanoviště.

(2) Vyměřovacím úřadem pro daň z cizozemských motorových vozidel je vstupní celní úřad a, jde-li o další zapravení daně nad dobu, pro kterou byla daň zapravena (§§ 13, 16, odst. 2.), též kterýkoli úřad, uvedený v odst. 1. Pro prvé vyměření daně podle § 16, odst. 3., jakož i pro dodatečné vyměření daně z vozidel, jež nebyla včas přihlášena k dalšímu pobytu, jest vyměřovacím úřadem kterýkoli úřad, uvedený v odst. 1., jakož i celní úřad výstupní.

(3) Pro vozidla, o nichž jedná § 11, odst. 5., je vyměřovacím úřadem pro obvod celého státu zemské finanční ředitelství v Praze. Podrobnější předpisy o řízení určí vládní nařízení.

(4) Vyměřovací úřady jsou oprávněny žádati od poplatníků vysvětlivky o veškerých okolnostech, které se týkají daně neb ohlašovací povinnosti, nahlížeti do průkazních listin, činiti z nich výpisy a vyžádati si na stvrzenku příslušné doklady.

§ 18.

Proti výměře daně nebo odepření osvobození lze u vyměřovacího úřadu podati odvolání do 30 dnů po sdělení o výši daně neb odepření osvobození. O odvolání rozhoduje s konečnou platností finanční úřad II. stolice a, jde-li o daň, vyměřenou podle § 17, odst. 3., ministerstvo financí. Odvolání nemá účinku odkládacího.

§ 19.

(1) Veškeré veřejné úřady jsou povinny účinně spolupůsobiti při provádění tohoto zákona. Politické (policejní) úřady, vedoucí v patnosti motorová vozidla, jsou zejména povinny do 4 neděl po účinnosti zákona zaslati seznam všech motorových vozidel, jich majitelů a stanovišť vyměřovacímu úřadu (§ 17, odst. 1. a 3.), příslušnému podle stanoviště vozidla a sdělovati nadále témuž úřadu každou změnu majitele vozidla i stanoviště.

(2) Dopravně-policejní značka pro nově ohlášené vozidlo nesmí býti vydána, pokud nebyl podán průkaz, že daň byla zapravena.

§ 20.

(1) Jakékoli zkrácení nebo zatajení daně z motorových vozidel trestá se jako těžký důchodkový přestupek pěti až dvacetinásobkem zkrácené daně. Jiné přestupky tohoto zákona a nařízení podle něho vydaných trestají se peněžitým trestem od 10 do 2.000 Kč.

(2) Jinak platí o stíhání přestupků tohoto zákona trestní zákon důchodkový z r. 1835, na Slovensku a v Podkarpatské Rusi, podle ustanovení třicátkových řádů z r. 1754 a 1788 s instrukcí z r. 1842 a zák. čl. XI/1909 se všemi změnami a dodatky.

(3) Trestnost přestupků promlčuje se ve třech letech.

(4) Při zmeškané přihlašovaci povinnosti může vyměřovací úřad na základě pomůcek, které má po ruce, vyměřiti daň z moci úřední, jsa při tom oprávněn užití sazeb o 10% vyšších než jsou uvedeny v § 11, pokud se týče 13.

§ 21.

O promlčení daně podle tohoto zákona, jakož i o vymáhání platí obdobně ustanovení, týkající se daní přímých. Pro daň podle tohoto zákona vázne na vozidle zákonné zástavní právo.

§ 22.

(1) Obecní dávka z držení motorických dopravních prostředků smí býti vybírána nejpozději za kalendářní pololetí, v němž tento zákon nabyl účinnosti. Tím mění se § 38 zákona ze dne 12. srpna 1921, č. 329 Sb. z. a n. o přechodné úpravě finančního hospodářství obcí a měst s právem municipálním.

(2) Pokud dávka, uvedená v předchozím odstavci, byla prokazatelně zaplacená za pololetí, v němž zákon tento nabyl účinnosti, započte se poměrnou částí, která vypadá na dobu od účinnosti zákona do konce pololetí, do daně podle tohoto zákona, vyměřené na touž dobu. Do daně na dobu pozdější není započítání dávky přípustno ani tehdy, když započítáním podle věty první nebyla placená dávka zcela vyčerpána.

(3) Poplatky za povolení dočasného vstupu cizozemských automobilů, vybírané na základě § 3 zákona ze dne 24. června 1920, č. 418 Sb. z. a n. o úřadu pro zahraniční obchod a § 2

zákona ze dne 19. ledna 1922, č. 25 Sb. z. a n., jímž se zrušuje úřad pro zahraniční obchod, se zrušují dnem, kdy tento zákon nabude účinnosti.

(4) Pokud byly tyto poplatky zaplacený na dobu, do níž spadá počátek účinnosti tohoto zákona, započtou se poměrnou částí, která vypadá na dobu od počátku účinnosti tohoto zákona do konce vstupní lhůty, těmito poplatky kryté, do daně z motorových vozidel.

(5) Ode dne účinnosti tohoto zákona nepodléhají přepychové dani předměty, uvedené v pol. 64 seznamu přepychových předmětů a výkonů, vydaného vládním nařízením ze dne 28. dubna 1927, č. 43 Sb. z. a n.

§ 23.

Orgány důchodkové kontroly a pohraniční finanční stráž, jakož i silniční a bezpečnostní policie jsou oprávněny a povinny bděti nad tím, zda poplatníci zachovávají předpisy tohoto zákona, zejména zda daňové povinnosti bylo učiněno zadost. Zastavování vozidel v jízdě jedině za účelem tohoto dozoru nebudí však prováděno. Výjimka se připouští jen v pohraničním pásmu.

§ 24.

Daň podle tohoto zákona není základem pro jakékoli přírážky.

Dávka z jízdného za osobní dopravu autobusy.

§ 25.

(1) Z jízdného za osobní dopravu autobusy kromě autobusů, sloužících výhradně dopravě v hranicích obce, zapraviti je dávku ve výši, stanovené pro železniční dopravu osobní. Tato dávka může býti paušalována. Lístky dělnické a školní jsou od dávky osvobozeny.

(2) Ministerstvo financí v dohodě s ministerstvem železnic a pošt a telegrafů může pro autobusy, obstarávající spojení v krajích, kde není souběžného spojení železničního, dávku zcela nebo z části prominouti.

(3) Jinak platí pro dávku podle tohoto paragrafu obdobně ustanovení zákona ze dne 30. června 1921, č. 242 Sb. z. a n. o dopravních daních.

(4) Podrobnosti stanoví vládní nařízení.

(5) Právo obcí vybírat dávku z osobní dopravy autobusy zaniká pro dobu od účinnosti

tohoto zákona. Tím mění se § 38 zákona č. 329/1921, a čl. I., § 1, č. 14 zákona ze dne 6. února 1920, č. 117 Sb. z. a n. o zavedení a vybírání obecních platů a dávek v obci hlavního města Prahy.

Závěrečná ustanovení.

§ 26.

Poplatníci, kteří jsou povinni obstarávat dopravu motorovými vozidly za náhradu, stanovenou smlouvou nebo úředním tarifem, mohou žádati, aby náhrada byla přiměřeně upravena se zřetelem na zvýšení daňového břemene, vzniklé tímto zákonem.

§ 27.

Kdy zákon tento nabude účinnosti, stanoví vládní nařízení.

§ 28.

Provedením zákona pověřují se ministři financí a veřejných prací v dohodě s ostatními zúčastněnými ministry.

T. G. Masaryk v. r.
švehla v. r.

Dr. Peroutka v. r.
za ministra Dr. Engliše.

Dr. Spina v. r.

117.

Zákon ze dne 14. července 1927 o potulných cikánech.

Národní shromáždění republiky Československé usneslo se na tomto zákoně:

§ 1.

Za potulné cikány podle tohoto zákona pokládají se cikáni z místa na místo se toulající a jiní tuláci práce se štitící, kteří po cikánsku žijí, a to v obojím případě i tehdy, mají-li po část roku — hlavně v zimě — stálé bydliště.

§ 2.

(1) Potulní cikáni se sepisují a vedou v patrnosti jak určí vládní nařízení.

(2) Potulní cikáni jsou povinni na vyzvání k soupisu takovému se dostaviti a udávati při něm správná osobní data (přezdívký) svá i osob, s nimiž se potulují.

§ 3.

(1) Bezpečnostní úřady a orgány mohou ke zjištění totožnosti prováděti u potulných cikánů kdykoli zjišťování anthropometrická, daktyloskopická i jiná, zejména zvláštních známek (jizev, vad, tetování a pod.) a přikázati jim, aby po dobu, než jejich totožnost bude zjištěna, nejdéle však po 14 dnů, nevzdalovali se z určitého místa, jakož i učiniti vhodná opatření k zajištění tohoto příkazu.

(2) Jednání, kterým zjišťování totožnosti úmyslně se maří, zvláště též odstraňování rozlišujících známek, se zakazuje; v takových případech mohou bezpečnostní úřady neb orgány totožnost též jinak zajistiti.

§ 4.

(1) Každý potulný cikán starší 14ti let obdrží od politického úřadu I. stolice zvláštní průkaz totožnosti (legitimaci cikánskou), v němž budou uvedena jeho osobní data (§ 2), popis osoby, jakož i připojen otisk prstů. Dále budtež do tohoto průkazu zapsána obmezení, jež cikánu byla uložena, byl-li dán pod policejní dohled. Děti mladší 14ti let budtež zapsány v průkazu osoby, s níž žijí.

(2) Každý potulný cikán jest povinen nositi cikánskou legitimaci stále u sebe a ji na požádání předložiti bezpečnostnímu úřadu nebo orgánu. Rovněž jest povinen ohlásiti nejbližšímu politickému úřadu nebo nejbližší četnické stanici veškeré změny v osobních datech osob v ní uvedených a narození dítek nejpozději do osmi dnů, ztrátu legitimace do tří dnů.

(3) Zemře-li osoba, již legitimace cikánská byla vydána, budiž legitimace vrácena nejbližšímu politickému úřadu I. stolice neb nejbližší četnické stanici. Učiniti jsou tak povinny osoby, jež se zemřelým žily.

§ 5.

(1) Cikáni smějí jen, obdrží-li k tomu povolení (list kočovnický) politického úřadu I. stolice, kočovati v rodinách nebo s vozidly, jakož i se zvířaty určenými k tahu nebo k nošení nákladů.

(2) V listě kočovnickém budiž udáno, pro které osoby platí, a dále kolik a jaká vozidla nebo zvířata smějí býti s sebou vzata. List zní na jméno hlavy rodiny.

(3) V listě kočovnickém může býti v zájmu veřejné bezpečnosti předepsán též směr a druh cesty, může býti určeno území, v němž kočování jest dovoleno, nebo mohou býti ulo-



Prameň č. 17:

Mapa predajného zastúpenia a servisných staníc firmy Škoda v Česko-slovensku k roku 1932

Zdroj: Autojournal, 1932, roč. 7, č. 5, s. 8

Pouliční benzinové stanice v Praze.

Pozoruhodné velkoměstské pomůcky dostalo se našim automobilistům a motocyklistům, zřízením v Praze fou „Elka“ speciálních a benzinových stanic. Prozatím jsou dvě na Klárově a na nám.



Jedna z benzinových stanic na náměstí Republiky v Praze.

Republiky. Jak z obrázku viděti, lze každému autu načerpati benzin přímo do automobilové nádržky. Jest to velmi pohodlné zařízení, poněvadž jím odpadne nevhodné a nebezpečné uschovávání benzinu v garážích a skladištích. Načerpávání jest velmi jednoduché, stačí pouhé otočení kliky, po předchozím odměření množství ukazovákem na ciferníku. Stanice tyto v ohledu bezpečnostním jsou naprosto spolehlivé. Benzin v množství 10 až 30 hl uložen jest ve válcovité železné nádržce, v hloubce 1 m pod zemí a zasypané rískem.

Prameň č. 18:

Novinový článek: Pouliční benzinové stanice v Praze.

Zdroj: Auto-Moto-Zpravodaj, 1923, roč. 1, č. 1, s. 5.



Prameň č. 19:

Reklama Apollo octan benzín, 1937.

Zdroj: Autojournal, 1937, roč. 12, č. 1.



Pramen č. 20:

Stabilné benzínové čerpadlo firmy Bratři Zigmundovi v Širokom, v okrese Prešov. 1936. Autor: KAĽAVSKÝ, M.

Zdroj: Zbierka fotografií Krajského múzea v Prešove, oddelenie dopravy.

DVĚ DOBRÉ ZNAČKY

jež naleznete všude:

GARGOYLE MOBILOIL,
známka správného mazání, a

SPHINX,
známka prvotřídní jakosti benzínu.

Když potřebujete benzin pro svůj vůz, jen spolehejte klidně na značku **SPHINX**, která Vás dovede **K ORANŽOVĚ ŽLUTĚ BENZINOVÉ PUMPE**. **BENZIN** značky **SPHINX** zvýší výkonnost a rychlost Vašeho vozidla.

Ale nezapomeňte se také postarat o nejlepší mazání, kterého docílíte jedině použitím značky **GARGOYLE MOBILOIL**, jež je doporučena pro Váš vůz a stávající roční období **TABULKOU DOPORUČENÝCH ZNAEK GARGOYLE MOBILOIL**.

VACUUM OIL COMPANY A.S.

PRAHA - II., SPÁLENÁ 3. TELEFON Č. 439-4-1*

Pramen č. 21:

Reklamný materiál firmy Vacuum Oil Company, 1928.

Zdroj: Sport und Auto, 1928, roč. 3, č. 8.



Výlet automobilom Tatra 11 po Liptove, 1934.

Slovensko na historických fotografiách. Online: https://www.facebook.com/p/Slovensko-na-historick%C3%BDch-fotografi%C3%A1ch-100069503405603/?locale=sk_SK

Rámec kultúrno-spoločenských súvislostí

Cieľom tejto časti textu nie je mechanicky popisovať prienik automobilov do kultúrno-spoločenského spektra medzivojnového Slovenska, ale skôr priblížiť ťažiskové aspekty tohto prieniku vo vybraných oblastiach (organizovaný motorizmus, šport, cestovanie, reklama) a demonštrovať ich cez výber typologicky širšej palety pramenového materiálu. Pri tomto obsahu bude ako východisko slúžiť prechádzajúca prehľadová štúdia k hospodárskym súvislostiam.

V raných začiatkoch motorizmu, dominovala pozemnej doprave železnica ako organizovaný, ucelený a systematizovaný poriadok. Mechanizácia, koľaje a grafikony definovali mobilitu pevné mantinely a tým aj striktne organizovaný a skupinový charakter.

Pozvoľný nástup automobilov a motocyklov však tieto mantinely narušil a do mobility vniesol prvok silného individualizmu. Automobilita ako „individualizovaný pohyb“ či „nositeľ novej psychomentálnej spoločenskej kvality“¹, na seba začala viazať úplne nové konotácie, primárne spojené s prežívaním rýchlosti, dobrodružstvom a novým životným štýlom, založenom na úspechu, prezentácii moderných vkusových noriem a v konečnom dôsledku na zážitku z vlastnenia a ovládania moderného stroja.² Niektorí autori to trefne vyjadrujú ako „fluidum oceľovej romantiky“.³ Automobilita sa hlavne v európskych podmienkach stala tiež zrkadlom sociálneho statusu, čo ešte výraznejšie platí pre priestor rakúsko-uhorskej monarchie⁴ a medzivojnového Československa.

Automobilita sa v sledovanom období relatívne rýchlo etablovala ako jeden z kľúčových obsahov kultúrno-spoločenských médií (reklama, móda, umenie), ale zároveň sa sama stala silným nosným médiom.

¹ HLAVAČKA. Mobilita, dopava, cestování turismus. 14.

² SACHS. *For love of the Automobile*. 6.

³ RINN. *Das Automobil als nationales Identifikationssymbol*. HRACHOWY. *Stählerne Romantik*.

⁴ Prvoplánovo sa možno domnievať, že priemyselne rozvinutejšia rakúska časť monarchie začala tieto trendy reflektovať oveľa rýchlejšie, ale úplne mimo diania nezostalo ani Uhorsko. V roku 1900 bol v Budapešti založený Magyar Kyrályi automobil club, čo bolo len dva roky od založenia Österreichischer Automobilclubu vo Viedni. Nezanedbateľný podiel na založení týchto organizácií niesli príslušníci popredných šľachtických rodov. Ich aktivity na poli motorizmu ako moderného, rozvíjajúceho sa odvetvia tiež relativizujú diskurz staršej historiografie o konzervatívnom a až odmietavom postoji uhorskej šľachty k modernizácii. Pozri napr. HOŘEJŠ-KŘÍŽEK. *Zámek s vůní benzínu*. JANČURA-HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ). Automobilizmus a šľachta na Slovensku. 52-72. HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ). Automobil ako prameň k výskumu šľachty. 144-153. HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ). Mentalita a životný štýl šľachty po roku 1918. HOLEC. Neviditeľná ruka trhu. 3-24.

Prostredníctvom modernej reklamy, módy či umenia sa automobilita stala jedným z viacerých „trendsetterov“.⁵ Z hľadiska nástupu konzumného správania a moderných symbolov hmotnej kultúry, sa vlastníctvo automobilu či motocykla stalo osobitným sebvýjadrovacím prostriedkom a tiež predmetom túžby.⁶

Reklama, a osobitne vizuálna reklama, sa v medzivojnovom období snažila tieto moderné konotácie automobilov a motocyklov silne pretláčať do popredia. Primárne išlo o širšie spektrum archetypizácie, ktoré bude predmetom osobitnej časti tejto kapitoly. Vo všeobecnosti však možno menovať technickú zdatnosť vozidiel a prekonávanie limitov, estetické aspekty ako krása karosérie, rodové aspekty postavené na ženskej emancipácii a v neposlednom rade jazda automobilom ako spoznávanie a tiež symbolické „ovládnutie“ krajiny.

Automobilita sa na tomto základe dostala tiež do hľadáča sociálnych vied, ktoré už v medzivojnovom období chápali a vymedzovali automobily ako „stereotypizované zdroje mentálneho vzrušenia“ či „nositeľov veľkomestských hodnôt“.⁷ Na druhej strane, k nim zaujímali aj kritické stanoviská, hlavne v súvislosti so sklonmi k fetišizácii techniky v každodennom živote a so samotným konzumom.⁸

V každom prípade sa v sledovanom období, aj napriek hospodárskej realite väčšiny európskych štátov, z automobilizmu stal komplexný kultúrny fenomén. Len ťažko by sme našli technický artefakt (snád okrem rozhlasu), ktorý by hmotnú kultúru 20. storočia ovplyvnil výraznejšie.

Pre československý (a osobitne slovenský) priestor však platí tiež veľmi silná sociálna antipatia väčšinového obyvateľstva. Bežní občania vnímali automobily a motocykle v ich začiatkoch ako zbytočné „hračky“ pre bohatých. Napriek tomu, že sa v priebehu 30. rokov začala „elitárska“ aura okolo automobilov pozvoľna rozplývať, boli ako statusové symboly vnímané približne až do 70. a 80. rokov 20. storočia.

Oklieštené hospodárske, legislatívne a sociokultúrne podmienky narážali v sledovanom období na prenikanie moderných kultúrnych trendov, predovšetkým zo západoeurópskeho prostredia. Napriek výraznej vnútornej disproporcii v krajine, neostala ich reflexia bez odozvy ani na území Slovenska.

Kľúčovými hybnými silami rozvoja motorizmu a šírenia jeho moderných reprezentácií, boli na Slovensku predovšetkým združenia organizovaného motorizmu a ich aktivity, a v neposlednom rade rozmach vizuálnej reklamy. Tá bola prítomná čoraz častejšie ako v špecializovaných, tak aj v štandardných periodikách.

5 Na trhu sa postupne etablovala celá škála oblečenia pre motoristov. Od ochranných odevov chrániacich vodiča a posádku pred počasím, prachom a vetrom v otvorených automobiloch či motocyklistického oblečenia až po odevy slúžiace ako „módne príslušenstvo“, ktoré slúžili ako „doplnok“ či výrazový prvok motoristického imidžu potom, čo sa karosérie automobilov postupne uzatvárali. V raných začiatkoch motorizmu sa automobily a motocykle stali častým motívom napr. výtvarnej tvorby futuristov. V medzivojnovom období to okrem výtvarného umenia bola aj krásna literatúra, cestopis, texty piesní, divadlo a samozrejme film. Pozri napr. VOTOLATO. *Transport design*. 75-76. Prípadne tiež HOŘEJŠ-KŘÍŽEK. *Zámek s vůní benzínu*. 121-131. ŠALANDA-ŠTEMBERK a kol. *České století motorismu I*.

6 DANT- MARTIN. *By Car: Carrying Modern Society*. 143.

7 BEARD-BEARD. *Rise of American Civilization*. Podľa: BURKE, Peter. *Co je kulturní historie*. 26.

8 JÜNGER. *Perfektnost techniky/Stroj a vlastnictví*.

Organizovaný motorizmus ako kultúrnospoločenský filter

Prvé združenia organizovaného motorizmu začali na Slovensku vznikať až od začiatku 20. rokov. Vychádzali pri tom z hlbšie zakorenenej tradície v českých krajinách, kde ich už pred prvou svetovou vojnou pôsobilo viacero⁹. Ich existencia však odrážala výraznú liberalizáciu spoločenského života na Slovensku po vzniku republiky a tiež kryštalizáciu pluralitného prostredia odborných aj záujmových skupín.¹⁰

Ťažiskovým pre ich pôsobenie bolo mestské prostredie. Kluby vznikali v Bratislave, Košiciach, Žiline a v Banskej Bystrici a zakladali aj ich regionálne pobočky.

Najstaršími boli *Klub slovenských automobilistov* (Ďalej KSA), založený v roku 1920 a *Slovenský motorklub* (Ďalej SMK) z roku 1924, založené v Bratislave. V roku 1927 vznikol ako protiváha k daniu na západnom Slovensku *Autoclub Košice* (Ďalej ACK) a relatívne pružne reagovali aj motoristi na strednom Slovensku a v roku 1929 bol založený *Autoklub Žilina* (Ďalej AKŽ).¹¹

Okrem domácich, pôsobili na Slovensku aj pobočky celoštátnych klubov. Medzi najvýznamnejšie patrili sekretariát *Autoklubu republiky Československé* (Ďalej AKRČS), založený v roku 1929 v Bratislave, alebo slovenská sekcia *Ligy československých motoristů*, (Ďalej LČSM) založená v roku 1931.¹²

Bokom neostávalo ani územie Podkarpatskej Rusi. Napriek výraznej hospodárskej a sociokultúrnej disproporcii, bol trend zakladania organizácii tohto typu reflektovaný aj v Užhorode, a to v roku 1924, založením *Klubu motocyklistov a automobilistov na Podkarpatskej Rusi* (KMAPR).¹³

Združenia organizovaného motorizmu pôsobili ako právne a legislatívne ukotvené spolky, so stanovami, vnútornou správou a štruktúrou, ako aj členskou hierarchiou. Ich činnosť zahŕňala rôzne druhy právnej a technickej výpomoci automobilistom, ale tiež široké spektrum športovo-turistických, spoločenských a propagačných aktivít. Financované boli primárne z členských príspevkov, ale čiastočne aj zo štátnych subvencií a dobrovoľného sponzoringu.

Právnu oblasť ich aktivít zahŕňala pomoc pri registrácii či poistení automobilov, vybavovanie cestovných dokumentov pri zahraničných cestách, alebo pomoc pri príprave na vodičské skúšky. Technickú oblasť zahŕňalo zabezpečovanie členských zliav na nákup pohonných látok, olejov, náhradných dielcov, alebo servisných služieb. Taktiež mali relevantný vplyv pri kreovaní motoristickej legislatívy či pri záležitostiach cestnej infraštruktúry, ako napr. hlásenia o technickom stave či údržba dopravných značení.¹⁴

9 *Český klub automobilistů* (1904); *Nordböhmscher Automobilklub* (1905), *Nordwestböhmscher Automobil-Club* (1906), *Mährisch-Schlesischer Automobil-Club* (1906), *Západočeský autoklub v Plzni* (1908), *Automobilklub für Mittelböhmen* (1909) *Automobilklub zu Gablonz a. N.* (1913), *Egerländer Automobil-Club* (1913), alebo *Nordböhmscher Kraftfahrerbund* (1913). TODT. *Almanach*. 16. RUDIK. *Automobil Klub für Mittelböhmen*. 215. NĚMEC- ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDIK. *Do houfu!*

10 POPELKOVÁ. Každodennost' a životné svety. 137-138. MANNOVÁ. Spolky a demokratizácia spoločnosti na Slovensku. 69-90.

11 NĚMEC- ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDIK. *Do houfu!*. 298.

12 JANČURA. „S veselou myslou do diaľky“. 271.

13 NĚMEC- ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDIK. *Do houfu!*. 298-299.

14 JANČURA. S veselou myslou do diaľky. 271.

Dôležité boli kultúrno-spoločenské presahy ich aktivít. Okrem edičnej činnosti, zahŕňajúcej špecializované periodiká či automapy, to bola organizácia športových a turistických podujatí.

Autokluby sa stali výrazným faktorom ovplyvňujúci rozvoj motoristického športu, cestovného ruchu a osobitne individuálneho motoristického turizmu. Samozrejmosťou bolo aj rozširovanie siete kontaktov s českými a európskymi klubmi.¹⁵

Začiatky ich fungovania adekvátne vystihuje veta Jana Lipperta¹⁶, jedného zo zakladajúcich členov KSA, pri príležitosti jeho vzniku v decembri 1920: „Auto je to čo nás spája. Preto je prirodzené, že sa hodláme ako milovníci automobilov spojiť do spolku ako to urobili automobilisti aj v iných európskych krajinách.“¹⁷

Zakladateľskú skupinu tvorila podnikateľská, ale tiež vedecká elita, do ktorej okrem spomenutého Jana Lipperta patrili napr. vinársky veľkopodnikateľ Hendrich Hubert, riaditeľ firmy *Matador* Julius Marburg či známy chirurg a zakladateľ jedného z prvých špecializovaných chirurgických sanatórií v Československu, Karol Koch. Z východného Slovenska patrili medzi prominentných členov KSA tiež barón Ákos Wieland z Markušoviec.¹⁸ Na margo prominentných automobilistov možno z východného Slovenska spomenúť ešte napr. Vidora Csákyho či Gézu Andrásyho.¹⁹

Slovami Karola Kocha sa založením klubu „dokumentoval náhly vzostup priemyselného, obchodného i športového Slovenska a ušľachtilá tendencia, založiť silnú a vlivuplnú korporáciu, ktorá by podporovala svojou autoritou denne vzrastajúcu motorovú dopravu a neopomenula sa zastať všetkých jej požiadaviek“.²⁰

Vzhľadom na legislatívne obmedzenia súkromných jazd, platných do marca 1921 (pozri prvú časť tejto práce), bolo založenie klubu viac aktom entuziazmu ako vynaloženia praktickej činnosti.

Jeho aktivity sa v začiatkoch obmedzovali na vytváranie organizačného zázemia (sídlo, časopis, členská základňa) a po marci 1921 na menšie turistické výlety do okolia Bratislavy.²¹ Začiatkom 20. rokov sa začal organizačne zapájať do celoštátnych aktivít, koordinovaných centrálnym AKRČS.²²

Je nutné uviesť, že v celoštátnom rámci boli aktivity v organizovanom motorizme primárne koordinované vedením AKRČS. Jeho politika výrazne formovala charakter organizovaného motorizmu od samého vzniku republiky a do značnej miery determinovala aj medzi klubové vzťahy.

15 JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 79. SABOL. Počiatky mototuristiky na Slovensku. 132-133.

16 Podnikateľ, generálny zástupca pre predaj a servis automobilov americkej značky *Studebaker* na Slovensku a Podkarpatskej Rusi.

17 SZABÓ. Zabudnuté volanty. 42.

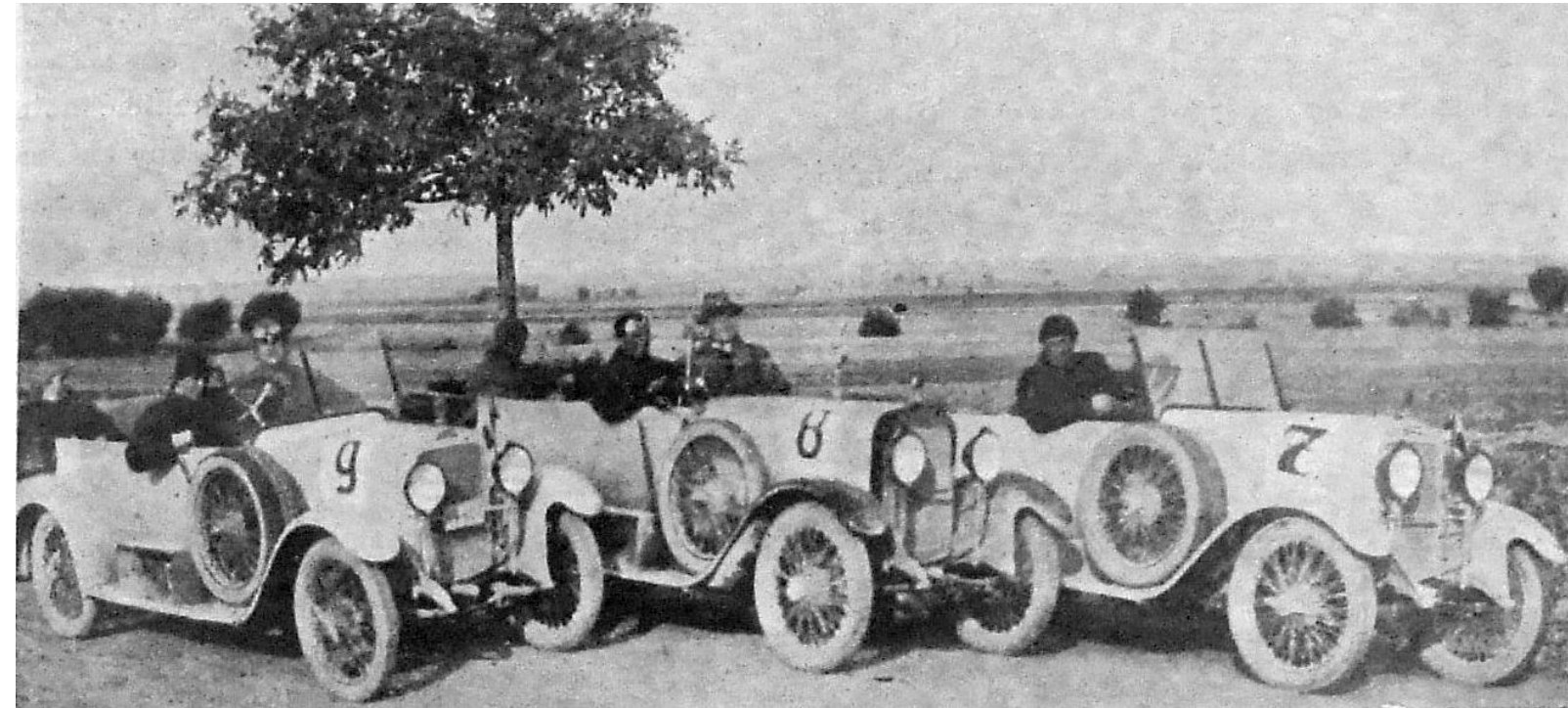
18 HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ). Automobil ako prameň k výskumu šľachty. 144-153.

19 HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ). Automobil ako prameň k výskumu šľachty. 144-153.

20 *Autojournal*. 1933, roč. 8, č. 4, s. 5. **Pozri prameň č. 22.**

21 JANČURA. „S veselou myslou do diaľky“. 272.

22 Možno spomenúť napr. Medzinárodnú súťaž *spoľahlivosti cestovných automobilov Československom* z 25.-31. 7. 1921 či vlastné podujatie, *Jazdu spoľahlivosti Slovenskom* usporiadaná v dňoch 15.-19. 8. 1923, ktorá mu priniesla pozitívne ohlasy aj na stránkach českej motoristickej tlače. JANČURA. „S veselou myslou do diaľky“. 272. JANČURA. Počiatky motoristického športu. 59. **Pozri prameň č. 23.**



Vítězný tým Jazdy spoľahlivosti Slovenskom, 1923. Tím továrnickej rodiny Kumperovcov na automobiloch značky Walter.

Auto – Moto – Zpravodaj, 1923.

Prostredníctvom ministerstva verejných prác vyvíjal AKRČS značný tlak, aby bol v medzinárodných štruktúrach uznaný za oficiálneho zástupcu motoristov v Československu, s právom vydávania vodičských oprávnení a cestovných dokumentov, tzv. tripkykov a karnetov.²³ V júli 1920 bol prijatý do Medzinárodnej asociácie autoklubov a jeho členská základňa rástla.²⁴ Expanziu klubu v 20. rokoch potvrdzujú aj početné motoristické podujatia celoštátneho, ale aj európskeho významu. V druhej polovici 20. rokov bol najvýraznejším hráčom v organizovanom motorizme v krajine. Tieto snahy korunovalo založenie *Kartelu Autoklubu republiky československé a klubov združených na jeseň 1926*.²⁵ Pointou bolo založiť jednotnú organizáciu, zastrešujúcu fungovanie jednotlivých autoklubov, ale s jednotnými, unifikovanými pravidlami s napačením sa na zahraničné štruktúry. Zároveň bolo cieľom eliminovať roztrieštenosť aktivít a vytvoriť organizačno-komunikačnú platformu.

Do roku 1930 združoval kartel 32 autoklubov so 16 099 členmi²⁶, ktorého súčasťou boli aj združenia zo Slovenska. Na čele kartelu stálo vedenie AKRČS, ktoré riadilo celú agendu organizovaného motorizmu v krajine. Vydával cestovné dokumenty, športové jazdné licencie či schvaľoval propozície a trate k športovým a turistickým podujatiam. Vo vnútri kartelu fungovali periodické kongresy a materiál do nich pripravovali komisie zložené z delegátov štyroch rôznych klubov.²⁷

23 **Pozri pramene č. 24-26**

24 K roku 1923 združoval 940 členov. Pre porovnanie možno uviesť, že KSA v Bratislave mal v tomto období 159 členov. JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 79. NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDIK. *Do houfu!* 37.

25 KRÁLÍK. *Sto let klubového života*. 11-12. NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDIK. *Do houfu!* 47.

26 KRÁLÍK. *Sto let klubového života*. 16.

27 NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDIK. *Do houfu!* 47.

Štýl vedenia jeho politiky bol však v nasledujúcom období kritizovaný ako autoritársky, ale to je osobitný problém, ktorému budeme venovať zvláštnu pozornosť na inom mieste v tomto texte.

Charakter organizovaného motorizmu na Slovensku v 20. rokoch výrazne ovplyvnilo založenie SMK, ACK a AKŽ.²⁸

V čase ich vzniku bol stav motorizácie na Slovensku mierne odlišný. Pozvoľný pokles cien a prevádzkových nákladov automobilov a motocyklov vplývalo na ich zvýšenú dostupnosť a rozvoj služieb pre motoristov rozširoval infraštruktúru.

Navyše, tieto kluby nevystupovali ako rýdzo „elitné“ a snažili sa osloviť aj motoristov zo strednej vrstvy, vrátane motocyklistov. Uvedené sa neodrážalo len v nižších členských poplatkoch a relatívne dynamickým nárastom členskej základne²⁹, ale tiež v portfóliu realizovaných aktivít.

Spočiatku, podobne ako v prípade KSA, šlo hlavne o uzavreté klubové výlety, ktoré mali viac turistický charakter. Na tomto pozadí však možno vysledovať počiatky vzostupu motoristickej turistiky, ktorá sa stále viac začala do popredia pretláčať ako moderný spôsob trávenia voľného času, ale tiež ako nezávislý pohyb krajinou, pomyseľne oslobodený od grafikonov a koľají.

Neskôr, hlavne pod vplyvom diania na českej a západoeurópskej motoristickej scéne, boli pridružené napr. cieľové a hviezdicové jazdy, súťaže spoľahlivosti, ale taktiež rýchlostné preteky, či súťaže elegancie, ktoré na seba okrem turizmu viazali aj veľmi silne prítomný športový a spoločenský rozmer.

Turistický aspekt sa však nestrácal. Tým, že podujatia sa jazdili po oficiálnych cestách a trate zväčša smerovali skrz obľúbené turistické destinácie, zohrávali aj športové aktivity klubov výraznú úlohu v propagácii Slovenska na pozadí rodiaceho sa moderného cestovného ruchu.³⁰

V tejto súvislosti je okrem iného potrebné spomenúť aktivity SMK vo Vysokých Tatrách.

Hviezdicové jazdy do Vysokých Tatier z rokov 1930 a 1931 boli z hľadiska propagácie vyložene zacielené na spoznávanie Slovenska ako atraktívnej turistickej destinácie. Podľa predmetovej správy zaslanej športovej komisii AKRČS dňa 30. 9. 1929: „*Tento spôsob závodu má účel nejen oceniti spolehlivost motorového vozidla a zručnost jezdce, ale má i velký význam turistický, neboť soutěžíci, aby dosáhli nejvyššího počtu bodů, musí se snažiti absolvovati dlouhé tratě. Tím jezdec poznává kraje, kterými ho cesta vede ke konečnému cíli, který jest volen v místech pro turistiku a propagaci cizineckého ruchu zvlášť důležitých. ... Klub proponuje hvězdickou jízdu do Vysokých Tater, které jsou jistě místem, jež nejen účastníkům jízdy poskytne skvělé počitky turistické, ale zasluhuje i nejúčinnější propagace jak tu-tak i v cizozemsku.*“³¹

Okrem slovenských motoristických periodík, informovala o pripravovanej jazde aj celoštátna motoristická tlač. „*Podnik mladého slovenského klubu, který v tomto roce slavý 5-ti leté jubileum, zasluhuje pozornosti našich automobilistů a motocyklistů. Pečlivá příprava se strany pořadajícího klubu, skvělé turistické možnosti na Slovensku a cíl jízdy – Vysoké Tatry jsou zárukou toho, že účastníci jízdy nebudou litovati, že se tohoto významného podniku zúčastnili.*“³²

Prejazd cieľa bol stanovený na 5. 7. 1930 a konečnú úspešnosť prvého ročníka tohto podujatia dokladá 70 aktívnych účastníkov.³³ *Hviezdicová jazda do Vysokých Tatier* z roka 1930 sa stala dosiaľ najrozsiahlejším motoristickým podujatím zorganizovaným slovenským združením. Na základe mimoriadneho ohlasu považoval SMK za samozrejme zorganizovať aj ďalší ročník. Intenzívnu propagačnú činnosť rozvinul klub po otvorení novej sezóny na jar 1931, pričom zdôrazňoval úspech minulého ročníka a opätovne význam pre rozvoj cestovného ruchu.³⁴ Počet účastníkov bol napokon oveľa nižší, ako organizátori predpokladali, zúčastnilo sa len 38 jazdcov, z ktorých do cieľa došlo 31.³⁵

28 **Pozri prameň č. 27-28**

29 SMK evidoval k roku 1927 približne 100 členov, k roku 1929 už 600 a k roku 1931 to bolo už necelých 1000 členov. SZABÓ. *Zabudnuté volanty*. 46.

Výška členského poplatku bola v rámci SMK stanovená na 200 Kč ročne pre automobilistu a 100 Kč pre motocyklistu. Pre porovnanie možno uviesť, že členský poplatok v KSA zahŕňal okrem pravidelnej ročnej platby vo výške 500 Kč aj 100 korunové jednorazové zápisné. Pre ACK platí, že už rok po svojom založení, rátal 180 členov a do roku 1934 sa ich počet zdvojnásobil. V prípade uvedených počtov ide však len o členov automobilovej sekcie. Predpokladáme, že vzhľadom k lepšej dostupnosti motocyklov mohol byť počet členov motosekcie aj viac ako dvojnásobný. Tomu bola prispôbená aj výška členských poplatkov, ktorá bola, nastavená na výšku 250 Kč ročne pre aktívnych členov, pričom zápisné bolo 100 Kč vo forme jednorazového poplatku. JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 78.

30 JANČURA. Počiatky motoristického športu. 57-65. Je potrebné uviesť, že cestovný ruch sa ako moderný fenomén, v hospodárskych a socio-kultúrnych podmienkach ČSR etabloval pozvoľnejšie a čelil viacerým problémom. Okrem vlastného legislatívneho rámca to boli hlavne hospodárske limity a často kontraproduktívne zabezpečovanie technicko-organizačného zázemia. To osobitne platilo aj pre motorizmus a rozvoj motoristickej turistiky. Pozri bližšie: ŠTEMBERK. *Fenomén cestovného ruchu*. JANČURA. Reprezentácie v cestovnom ruchu. **Pozri prameň č. 29.**

31 NA Praha, fond MVP, k. 1031, doložka k spisu č. 14-654/4/61690/1929, Zpráva o proponovaném závodu s cílem ve Vysokých Tatrách.
32 *Auto – Moto – Zpravodaj*, roč. 8, č. 13, 1930, s. 3, Mezinárodní hvězdicová jízda Slovenského motorklubu do Vysokých Tater. **Pozri prameň č. 30.**

33 Podľa vyhlásených výsledkov bol v kategórii automobilov do 1 500 cm³ najúspešnejší Anton Frick z Liberca na *Prage Piccolo Cabriolet*. Absolútnym víťazom automobilovej sekcie sa stal poľský pretekár Adolf Szczyzicky na kabriolette *Wikov 35*. *Auto – Moto – Zpravodaj*, roč. 8, č. 30, 1930, s. 3, Výsledky mezinárodní hvězdicové jízdy do Vysokých Tater.

34 *Slovenský motorsport*. Roč. 1, č. 2, 4/1931, s. 1, II. Rallye do Vysokých Tatier.

35 Absolútnym víťazom sa opäť stal Adolf Szczyzicky, na *Wikove*. Najazdil 12 750 kilometrov po československých cestách. Päťnásobne absolvoval okruh Olomouc – Hradec Králové – Praha – Karlove Vary – Praha – Hradec Králové – Ostrava – Žilina – Ružomberok – Poprad – Košice – Užhorod – Bratislava – Vysoké Tatry. Druhé miesto v kategórii automobily nad 1500 ccm, obsadila Mila Stromková z Bratislavy. Najazdila 1187 kilometrov, na trati Bratislava – Pešť – Bratislava – Brno – Bratislava – Vysoké Tatry. *Auto – Moto – Zpravodaj*, roč. 9, č. 27, 1931, s. 3. Tretie miesto v rovnakej kategórii obsadil člen *Slovenského motorklubu*, Albert Trefný na automobile *Škoda 420 Cabriolet*. *Slovenský motorsport*. Roč. 1, č. 6, 1931, s. 2.

Vysoké Tatry boli obľúbeným cieľom aj ostatných motoristických združení. V lete 1928 zorganizoval *Spoločnosť jazdu do Vysokých Tatier a späť* aj ACK. Deklarovaným účelom bola „propagácia automobilizmu a motocyklizmu na východnom Slovensku“.³⁶ Podujatie si získalo obľubu, čo dokladajú ďalšie dva ročníky tejto súťaže s miernymi obmenami trate.³⁷ Hviezdicové jazdy SMK však vďaka intenzívnejšej propagácii a medzinárodnej účasti zaznamenali väčší ohlas.

Pre porovnanie uvádzame, že v českých krajinách sa či už športové, ale tiež turistické motoristické aktivity organizovali dynamickejšie a vo väčšom rozsahu. Pramenilo to predovšetkým zo staršej tradície, z nepomerne vyššieho počtu motoristických klubov³⁸ a z ich pružnejšej organizačnej činnosti. Nemalý podiel mala tiež iniciatíva automobiliek, ktoré toto moderné športové odvetvie čiastočne profesionalizovali.³⁹

Len v roku 1923 bolo českými klubmi úhrnom usporiadaných 6 motoristických podujatí, z čoho 4 mali medzinárodný charakter.⁴⁰ Do polovice 20-tych rokov počet motoristických podujatí v českých krajinách stúpala geometrickým radom. Motoristický kalendár v časopise *Auto-Moto-Zpravodaj* avizoval pre sezónu roku 1925 až 25 plánovaných pretekov, čo bol oproti predošlému roku viac ako dvojnásobok.⁴¹ Podľa dostupného materiálu bolo však k roku 1925 reálne zorganizovaných 15 podujatí, pričom uvedený počet zahŕňa automobilové aj motocyklové preteky. Z hľadiska návštevnosti možno za najúspešnejšie podujatia sezóny 1925 považovať medzinárodné rýchlostné preteky do vrchu *Zbraslav – Jíloviště* s počtom 80 000 divákov a rýchlostné preteky *Brno – Soběšice* s počtom 40 000 divákov.⁴² Z uvedeného je zjavné, že v českých krajinách boli motoristický šport a turistika pevne etablované už v 20. rokoch.⁴³



Záber zo súťaže Piešťanské zlaté stuhy. Ocenený automobil Tatra 75 kabriolet, 1937.
Autojournal, 1937.

Výrazný spoločenský prvok priniesli do motoristických aktivít súťaže elegancie. Išlo o snahu priblížiť sa trendu, ktorý bol v rámci rozvíjania motorizmu nastolený západoeurópskymi krajinami. Tieto snahy boli dovŕšené keď sa vedeniu KSA v spolupráci s vedením piešťanských kúpeľov a hotelov *Thermia palace* a *Zitonia*, podarilo založiť tradíciu tzv. *Automobilových dní v Piešťanoch*, známych aj pod názvom *Piešťanské zlaté stuhy*.

Vlastnou podstatou súťaže bolo rozdelenie zúčastnených vozidiel do kategórií podľa karosárskeho prevedenia a ich predvedenie pred súťažnú porotu. Okrem automobilov bol hodnotený aj celkový zjav posádky, pričom zaujímavou podmienkou bolo, aby automobily boli obsadené aspoň jednou ženou. Výnimkou nebola ani účasť prominentných hostí, ako napr. grófkya Geraldíny Apponyiovej, herca Vlastu Buriana, alebo krajinského viceprezidenta Igora Dulu.⁴⁴

Súťaž bola pravidelne organizovaná od roku 1932 do roku 1937.⁴⁵ Tým, že si dlhobejšie udržali pravidelnú periodicitu sa radia medzi najúspešnejšie podujatia organizovaného motorizmu na Slovensku v sledovanom období.

36 AMK, f. Magistrát mesta Košice 1923-1938 (ďalej MMK 1923-1938), k. 100, sign. 14245/1928.

37 *Druhá súťaž spoľahlivosti automobilov a motocyklov Autoklubu Košice* bola oznámená 20. 6. 1929 a konala sa v dňoch 30. – 31. 6. 1929. Podľa propozícií schválenými športovou komisiou AKRČS a medzinárodnou organizáciou RIMS (*Reglements international des manifestations sportives*), bola trať s celkovou dĺžkou 382 kilometrov rozdelená do dvoch úsekov. Prvý úsek viedol z Košíc cez Rožňavu, Tornaľu, Rimavskú Sobotu, Tisovec a Poprad do Tatranskej Lomnice. Druhý úsek vychádzal z Tatranskej Lomnice a viedol cez Veľkú Lomnicu, Kežmarok, Spišský Štvrtok, Levoču, Spišské Podhradie, Prešov s cieľom v Košiciach. AMK, f. MMK 1923-1938, k. 100, sign. 12918/1929, sign. 3346/1930. AMK, f. MMK 1923-1938, k. 100, sign.: 12918/1929. *Trať III. Súťaže spoľahlivosti Autoklubu Košice*, z 10. 8. 1930 s celkovou dĺžkou 450 kilometrov, pretínala územie východného Slovenska a Podkarpatskej Rusi. AMK, f. MMK 1923-1938, k. 100, sign.: 3346/1930. Podľa: JANČURA. *Speed, Adventure, Politics*. 9.

38 K roku 1925 bolo na území českých krajín evidované pôsobenie 14-tich autoklubov. Motocyklových klubov bolo v príslušnom roku evidovaných 19 na území českých krajín, 2 na území Slovenska a 1 na území Podkarpatskej Rusi. TODT, R. *Almanach*. 16-20.

39 Výstižnými príkladmi sú okrem iných napr. Josef Veřmiřovský či Karel Klabazňa jazdiaci pre firmu *Tatra*, alebo Bohumil Turek štartujúci pre firmu *Aero*. JANČURA. *Osobný automobilizmus*.

40 Okrem tradičných pretekov do vrchu *Zbraslav – Jíloviště* a pretekov *Ecce Homo Šternberk* to boli: *Medzizárodní soutěž spolehlivosti Československem, I. mezinárodní závod do vrchu Karlovy Vary, Závodní Lochoťín – Třemošná* a špecifické vojenské podujatie *Armádní závod v jízdě na motorových kolech*. *Auto-Moto-Zpravodaj*, roč. 1, 1923.

41 K roku 1924 bolo českými klubmi úhrnom zorganizovaných 12 motoristických podujatí. *Auto-Moto-Zpravodaj*, roč. 2, č. 43, 1924, s. 1, Termíny sportovních podniků v Československu v roce 1925.

42 TODT, R. *Almanach*. 33-35.

43 JANČURA. *Počiatky motoristického športu*. 62.

44 JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 97.

45 **Pozri pramene 31/a – 31/t**

Začiatkom 30. rokov ovplyvnila charakter organizovaného motorizmu v celoštátnom rámci hospodárska kríza. Jedným z typických rysov, resp. „adaptačných“ stratégií autotoklubov bolo spájanie a organizácia podujatí v širšej spolupráci. Zároveň tieto procesy otvorili cestu k postupnej politizácii organizovaného motorizmu, ktorá sa na Slovensku výrazne objavila koncom 30. rokov.

Na tomto mieste je potrebné spomenúť rekonštrukciu vzájomných vzťahov a vrátiť sa k naznačenej nespokojnosti klubov s politikou AKRČS vo vedení kartelu. Nespokojnosť, ktorá postupne prerástla do vnútornej krízy sa v prostredí klubov mimo Prahy objavila už na sklonku rokov 1929-1930.⁴⁶

Ako už bolo uvedené, kluby mali problém so spôsobom vedenia kartelu, ktorý bol direktívny, hraničiaci s autoritárstvom a požadovali demokratickejšie vedenie. Je však dôležité si položiť otázku, ktoré z fungujúcich združení malo reálne predpoklady na to, aby zvládlo viesť kartel demokratickejšie a zároveň nestratiť so zreteľa jeho cieľ, ktorý zo strany členských klubov vyžadoval značnú dávku disciplíny?

Ako problém vnímali mimopražské kluby veľmi nízky podiel na vedení kartelu, slabej internej komunikácii a absenciu orgánu, ktorý by sprostredkoval vedeniu ich požiadavky. To do istej miery relativizuje jeho funkčnosť. Zároveň si vznesené požiadavky vyžadovali úpravu kartelovej zmluvy. Němec, Zouharova-Dyková a Rudík upozorňujú na to, že na revízii tejto zmluvy sa začalo pracovať prakticky hneď po založení kartelu.⁴⁷ Po viacerých snahách o konsenzus, vyvrcholili nezhody na rokovaníach mimopražských klubov v Brne, na jeseň 1931. Boli vypracované stanovy novej organizácie s názvom Československý automobilový zväz (ČSAZ, orig.: ČAS), ktorý mal byť práve onou demokratickejšou protiváhou kartelu.

Podľa viacerých autorov zohrali v tomto procese výraznú úlohu nemecké kluby pôsobiace v Československu⁴⁸, ale hlavným iniciátorom brnianskych rokovaní bol *Československý automobilový klub pro Moravu a Slezsko*, so značnou podporou slovenských klubov.⁴⁹

*„Dosavadne skúsenosti presvedčili každého, kto sa díva na činnost klubov z hlediska celoštátneho a potřeb všech motoristů, že je nutné, aby práce klubů byla v budoucnosti podložena určitým programem a řízená ve věcech společné činnosti řádně vybudovaným ústředím. Bude to znamenat ... úsporu práce a výdávků.“*⁵⁰

46 Napr. Jan Králík na margo vzťahov mimopražských klubov k AKRČS upozorňuje na fakt, že po vzniku republiky *Klub českých automobilistů* (neskorší AKRČS) nepristúpil k radikálnemu zakladaniu vlastných regionálnych pobočiek, ale v súlade s demokratickými princípmi podporoval vznik samostatných klubov. Robil to pretože v prvých rokoch s najvyššou pravdepodobnosťou nebol z technického a finančného hľadiska schopný zakladať a spravovať svoje regionálne pobočky a tým prevziať kontrolu nad organizovaným motorizmom v krajine. Taktiež treba brať zreteľ na pomerne vysoké zastúpenie nemeckých auto-moto klubov v českých krajinách a ich ambície, a to aj napriek faktu, že ich činnosť v prvých rokoch po vzniku ČSR výrazne oslabil. Pre neskoršie obdobie tiež platí, že žiadne z členských združení zoskupených v Kartely nedisponovalo reálnymi predpokladmi na jeho výlučné vedenie. Vzhľadom na vyhlásenia, stanovy a programy jednotlivých klubov je vysoko pravdepodobné, že im koncepcia nastolená vedením kartelu nebola cudzia. KRÁLÍK, *Sto let klubového života*. 16. RUDÍK, *Automobilklub für Mittelböhmen*. 220.

47 NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDÍK, *Do houfu!* 50.

48 Napr. Západočeský automobilový klub v Hradci Králové s podporou Klubu slovenských automobilistů v Bratislave. JANČURA, *Osobný automobilizmus*. 81. KRÁLÍK, *Sto let klubového života*. 16. NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDÍK, *Do houfu!* 50.

49 JANČURA, *Osobný automobilizmus*. 81.

50 *Slovenský motorsport...*1931, roč. 1, č. 9, s. 2. **Pozri prameň č. 32.**

*„Doteraz bol československý motorizmus organizovaný takým spôsobom, že nad jednotlivými klubmi stálo kartelové zoskupenie AKRČS, ktoré ich riadilo, možno povedať až monarchisticky. Už dlhší čas však boli kluby z prostredia mimo Prahy s týmto zriadením nespokojné. ... Reorganizáciu nášho (organizovaného) motorizmu vítame a veríme, že čoskoro prinesie dobré ovocie“.*⁵¹

Vnútorne rozpory v rámci kartelu si všimla aj LČSM. Vedenie ligy sa snažilo ostať nestranné, no napriek tomu sa vyjadril v prospech vzniku Zväzu. Predstavitelia Ligy argumentovali tým, že vedenie kartelu, aj napriek svojmu výsadnému postaveniu vo vzťahu k vláde, nedostatočne presadzovalo záujmy (nie len) organizovaných motoristov.

*„Projevy nespokojenosti s vedením kartelu autoklubů nabyly důraznosti a váhy na poradě mimopražských autoklubů v Brně. ... Šikanování automobilistů a motocyklistů v poslední době vyvolává takové stížnosti, že není možné, aby zvláště mimopražské kluby k tomu mlčky přihlíželi, nechtějí-li ztratit oprávněnost ke svému trvání. ... Podle zkušenosti víme, že jménem kartelu nedělali se žádné zákroky ve prospěch automobilistů a motocyklistů a pokud nějaké zákroky jsou provedeny, jsou provedeny jen jménem AKRČs., velmi opatrně, takže nemohou vykazovat opravdového smýšlení organizovaných automobilistů a motocyklistů. ... Přiznávají-li mimopražské kluby AKRČs. Vedoucí místo a jméno oficiální vedoucí klub uznáný vládou, pak ovšem se to týká především pro jednání v zahraničí. Doma však nemůže jeden klub mařiti jednání všech klubů a samovolně rozhodovati o bytí či nebytí všech ostatních autoklubů v republice.“*⁵²

Na Slovensku zaznamenali tieto reorganizačné procesy tiež vlastný ohlas. Rozchod s kartelom nepodporili všetky motoristické organizácie na Slovensku, čo malo za následok, že sa okrem naštrbenia vzťahov s AKRČS, kluby na Slovensku rozdelili na „zväzové“ a „nezväzové“, čím sa napätie nestratilo, ale naopak, vystupňovalo.⁵³

Reorganizácia vzťahov a platforiem sa však prejavila aj na samotných športových a turistických aktivitách. V tejto oblasti bol spolupôsobiaci faktor v podobe hospodárskej krízy akceleratorom a viedol, paradoxne, k užšej spolupráci.

Potvrdilo sa to už v sezóne 1932. Ako jedno z úspešných podujatí možno hodnotiť Jazdu spoľahlivosti Slovenskom, známu aj pod názvom *Slovenská osma*.⁵⁴ Išlo o podujatie zorganizované na širšej platforme slovenských združení a zároveň pod záštitou ČAS. Propozície súťaže boli krajinským úradom v Bratislave a športovou komisiou AKRČS, schválené v už marci 1932, pričom samotné preteky boli naplánované na 15. a 16. mája.⁵⁵

51 KOHÚT, *Demokratisierung des Čsl. Automobilwesens*. 13.

52 *Auto-Moto- Zpravodaj*, 1931, roč. 9, č. 49, s. 1-2. **Pozri prameň č. 33.**

53 Vedenie AKRČS zosilnelo v danom období na Slovensku svoju kampaň pomocou zníženia členských poplatkov a ponuky rôznych nadštandardných výhod. Časopis *Autojournal* reagoval: „Teraz zřejmě urobil AKRČS svojim členom daleko siahající ústupky a požaduje méně jako předtím. Je samozřejmě, že po vítězství AKRČS by ceny nezostali dlho tie isté. Vystríhame preto pred vstupom do AKRČS a odporúčame vstup do doktorého slovenského klubu, který skutečně hájí zájmy svých členů a nepodriádne ich iným (pri AKRČS, Pražanom)“. *Autojournal...*1932, roč. 7, č. 7, s. 5. **Pozri prameň č. 34.**

54 **Pozri prameň č. 35**

55 Slovenský národný archív (ďalej SNA). F.: Policajné riaditeľstvo (ďalej PR). Kr. 122, č. spisu: 48.783/1932. JANČURA, *Osobný automobilizmus*. 95.

Celková dĺžka trate bola 1015 kilometrov a bola rozdelená do dvoch etáp⁵⁶ a v kontexte rozvoja športu a motoristickej turistiky bola pozitívne hodnotená aj v celoštátnej tlači.

„Hlavně se nám líbí, že Slovensko ukazuje západní půlce republiky, že kluby na sebe nemuší jen štěkat, ale můžou spolupracovati ke zdaru celé věci.“⁵⁷

„Z hlediska automobilové turistiky i ze stanoviska sportovního, byla trať Slovenské osmy volena vskutu šťastně. Kromě známých (skoro standardních) krás Slovenska, jako jsou Tatry a Pováží, dala soutěž poznati i krajinnou nádheru, méně známého středního Slovenska. Zejména ve Velké Fatře, nad Ban. Bystricí, čekali na účastníky nejtěžší zkoušky celé jízdy. ... Motory, brzdy, nervy i řidičská obratnost – vše tu bylo podroběno tvrdé zkoušce“.⁵⁸

Ďalšími príkladmi boli *Jazda spoľahlivosti Československom* z mája 1933 a 24 hodinová diaľková jazda Slovenskom z júla 1933.⁵⁹

Napriek nepriaznivému vplyvu krízy na rozvoj motorizmu, sa slovenským klubom dalo udržať v ich aktivitách úroveň.

Na 13. valnom zhromaždení KSA zaznelo v rámci bilancie roka 1933 nasledovné vyhlásenie: *„Zlo krízy, ktorým sme všetci rovnakou mierou postihnutí, nevyhnulo sa ani automobilisti a brzdiť nech už priamo, či nepriamo vývoj motorizmu. K tomu všetkému sa druží ešte aj zvýšenie ceny pohonnej smesi, jazdných dokladov a iných vecí. Všetky tieto veci nútia náš Autoklub byť na stráži, obzvlášť však jeho predsedníctvo. Len obetavou prácou našich členov bolo umožnené udržať starú úroveň, nie však bez námahy.“⁶⁰*

Správa o činnosti SMK z roku 1936 hodnotila situáciu v obdobnom duchu: *„Výbor Slovenského motorklubu snažil se co nejlépe hájiti zájmy členů a získati jim co největší možné výhody. Vzdor usilovným snahám výboru, nebylo však možno docílití žádoucího výsledku ... Bohužel, ztratili jsme také značný počet členů, 95, a to hlavně v důsledku neblahých hospodářských poměrů, které přinutili celou řadu motoristů, aby své vozidla buď prodali, anebo z provozu odhlásili.“⁶¹*

Očakávaná (a obávaná) stagnácia sa prejavila v pokrízovom období. Jeho charakterovými rysmi boli pokles športovo-turistických aktivít, opätovná reorganizácia klubových vzťahov⁶², ale tiež otvorenie branno-bezpečnostného rozmeru motorizácie.

56 Trať smerovala z Bratislavy, cez Senec, Sered, Nitru, Vráble, Levice, Banskú Štiavnicu, Banskú Bystricu, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Štrbu, Štrbské Pleso, Tatranskú Lomnicu, Kežmarok, Levoču, Prešov do Košíc. Druhá etapa smerovala z Košíc do Rožňavy, Dobšinej, Červenej Skaly, Brezna, Banskej Bystrice, Martina, Žiliny, Trenčína, Nového mesta nad Váhom, Piešťan a Pezinka s cieľom v Bratislave a mala tvar „osmičky“. SNA, f. PR, Kr. 122, i. č. 122/81.

57 Slovenský motorsport. 1932, roč. 2, č. 1-2, s. 2.

58 Slovenský motorsport. 1932, roč. 2, č. 3, s. 6.

59 JANČURA. Osobný automobilizmus. 96.

60 Autojournal. 1934, roč. 9, č. 3, s. 3. Pozri prameň č. 36.

61 SNA, f. PR, Kr. 122, i. č. 122/167, Slovenský motorklub Bratislava, Zpráva jednateľská za rok 1936, s. 2. Pozri prameň č. 37.

62 AKRČS a Zväz boli solídnyimi základňami, ale opäť čelili vnútorným krízam. ACK sa prejavil ako separatistická skupina, na konci roka 1933 vystúpil zo Zväzu a osamostatnil sa. Jeho predseda Jozef Farkaš to zdôvodnil tým, že „nádeje, ktoré sme vkladali do ČAS-u (zväzu, pozn. autora) sa nenaplnili“. Po opätovnom spojení s AKRČS vystupoval ako východoslovenský odbor AKRČS (Autoklub Košice). Vestník Autoclubu Košice. 1934. roč. 2, č. 6, s. 1, VIII. riadna valná hromada nášho klubu.

V tejto súvislosti sa ukazovalo, že „motorizácia v armáde i mimo nej môže byť taktickou výhodou v prípadnom vojenskom konflikte“. Na tomto základe bol v roku 1937 založený Branný zbor Československých motoristov (BSČM)⁶³, a je potrebné priznať, že ako inšpirácia mu slúžil nemecký Nationalsozialistischer Kraftfahrerkorps, fungujúci od roku 1935.⁶⁴ Na tomto základe boli na západnom Slovensku zorganizované napr. *1. Jazda spoľahlivosti terénom v rámci brannosti* z júna 1936 alebo *Národná jazda spoľahlivosti* z augusta 1937.⁶⁵

Z hľadiska rozvoja motoristického športu v pokrízovom období sa však ako prelomové ukázali dva ročníky pretekov *500 kilometrov slovenských*, pod organizačnou taktovkou *Slovenského motorklubu*. Stokilometrový okruh vedúci prevažne Bratislavou robil z tohto podujatia na jednej strane rýdzo rýchlostné preteky, ale zároveň aj jedinými výlučne mestskými pretekmi na Slovensku.⁶⁶ Ďalším nemenej dôležitým faktorom je, že zasadenie automobilového, resp. motoristického športu do mestského prostredia výrazne doplnilo obraz dynamizovaného mestského životného štýlu v medzivojnovom období a zároveň tým upevnilo spoločenské povedomie vo vzťahu k samotnému automobilizmu a jeho popularizácii.⁶⁷



Záber z pretekov 500 kilometrov slovenských z roku 1937. Na zábere český pretekár A. Vitvar na automobile Jawa 750 roadster. Autojournal, 1937.

63 AMK, f. NVMK 1945-1948, Kr. 206, i. č. 1337/938 II.

64 NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDÍK. Do houfu! 89.

65 JANČURA. Osobný automobilizmus. 99.

66 Prvý ročník bol usporiadaný dňa 20. 6. 1937. Trať viedla ulicami Bratislavy, smerom na Lamač, Záhoriskú Bystricu, Stupavu, do Malaciek, na Babu, do Pezinka a späť do Bratislavy. Účastníci absolvovali okruh 5 krát a na prvom ročníku sa ich zúčastnilo celkovo 85, z čoho 24 automobilov a 61 motocyklov. Autojournal. 1937, roč. 12, č. 7, s. 10. Podľa propozícií druhého ročníka, ktorý sa uskutočnil 26. 6. 1938, zostala trať nezmenená. Aj napriek podstatne nižšej účasti 21 automobilov, 30 motocyklov a 3 „sidekár“, bolo II. 500 kilometrov slovenských, označených za „napínavý športový zážitok“. SNA, f. PR, k. 122, č. sp. 8911/1938, i. č. 122/229; Autojournal. 1938, roč. 13, č. 7, s. 17. Pozri prameň č. 38.

67 „Dňa 18. júna sa objavil na bratislavských uliciach a uháňal závodným štýlom modrý závodný voz. Pod kapotou sa skrýval 8 válcový motor Ford. Bolo isté, že máme pred sebou niejaké závody“. Autojournal. 1937, roč. 12, č. 7, s. 10.

Na konci 30. rokov sa však v organizovanom motorizme prejavil silný vplyv politizácie a z neho vyplývajúce centralizačné tendencie. Výrazne silný politicko-reprezentačný rozmer mala na konci 30. rokov napr. *Automobilová a motocyklová súťaž Malou dohodou* z roku 1937. Išlo o najrozsiahlejšie motoristické podujatie organizované AKRČS v spolupráci s kráľovskými autoklubmi Rumunska a Juhoslávie. Význam prekračujúci rámec motoristického športu a turistiky dokladá tiež oficiálna záštita prezidentom Benešom, rumunským kráľom Carolom II. a princom regentom kráľovstva Srbov, Chorvátov a Slovincov, Pavlom. Hospodársko-propagačné aspekty súťaže odrážala prakticky povinná účasť československých automobilových a motocyklových tovární.⁶⁸

Krátko na to sa na Slovensku začalo uvažovať o autonómnom postavení organizovaného motorizmu, v podobe jednotnej organizácie, s unifikovanou štruktúrou. Reálne kontúry začal tento plán naberať v priebehu roka 1938. Silné spolitizovanie navyše dokladá predsednícky post v novej organizácii, ktorý bol udelený jednému z popredných funkcionárov HSLŠ a neskoršiemu mešťanostovi Bratislavy, Belovi Kováčovi.⁶⁹

Autoklub Slovenskej Krajiny (krátko na to premenovaný na *Slovenský autoklub*) formálne vznikol vládnym nariadením zo dňa 5. januára 1939. Vo svojom programe a stanovách si kládol za cieľ odstrániť medziklubové rozpory, upokojiť napäté vzťahy a vytvoriť novú motoristickú platformu v aktuálnych politicko-hospodárskych podmienkach.⁷⁰ Na tomto základe tak oficiálne zanikli dovtedy pôsobiace združenia spolu s ich regionálnymi odbočkami a formálne splynuli s novým autoklubom.⁷¹

„Alebo bude motorizmus pre celý štát a pre všetkých motoristov, alebo sa pokračuje v diletantskej práci, akú sme videli dvadsať rokov trvania ČSR. Prevažná väčšina dobrovoľne organizovaných motoristov ... pracovala, razila vpred cestu motoristickej myšlienke, získavala výhody, uznania motoristu, spoluúčinkovala pri budovaní ciest, ľudových vozov atď. Čo robili zatiaľ ostatní – neorganizovaní motoristi? Brali smotanu z ťažko získaných výhod, prižívovali sa ľahko...a rozoštvávali ešte aj tých, ktorých spojovala myšlienka motorizmu.“⁷²

Veľmi rýchlo sa však ukázal jeho autoritársky charakter. Jedným z postranných cieľov bolo oslabenie vplyvu celoštátnych (českých) združení na Slovensku, spravidla AKRČS, ČSAZ a LČSM. Zároveň bolo členstvo a z neho vyplývajúce odvádzanie členských poplatkov pre všetkých motoristov na Slovensku povinné, a to bez ohľadu na to, či boli počas 1. ČSR organizovaní alebo nie, ale tiež bez ohľadu na to, aký druh motorového vozidla vlastnili.⁷³

Automobily v reklame ako symbol čoho?

Okrem motoristickej turistiky, športu a organizovania sa motoristov, je jedným z ťažiskových kultúrnych presahov motorizmu jeho vizuálna prezentácia. Kľúčový kanál, resp. nosné médium pre širokú škálu konotácií, ktoré sa na seba motorizmus, resp. používanie automobilov viaže, je reklama. V hospodárskych podmienkach Československa a osobitne Slovenska však vo vzťahu k tejto problematike vyvstáva paradoxný obraz, v rámci ktorého na seba naráža ekonomická realita a kúpyschopnosť obyvateľov, s prezentáciou určitého „ideálneho“ stavu. Autorka Maňasová-Hradská píše v súvislosti s vizuálnou reklamou a jej obsahmi dokonca o „moci snov“ a prepojení na politické reprezentácie mladého štátu.

Obchodná reklama, v zmysle prostriedku predaja určitého produktu, má relatívne dlho trvajúcu históriu a siaha do obdobia vynájdenia tlačiarenskeho stroja.⁷⁴ Avšak jej moderné chápanie a používanie sa spája až s obdobím druhej fázy priemyselnej revolúcie a s nastupujúcou modernizáciou ako komplexným fenoménom, zahŕňajúcim zmenu spotrebiteľského správania a myslenia.⁷⁵

Jedným z neodmysliteľných komponentov sa stala sériová, továrenská výroba ako zavŕšenie jej transformačného procesu od kusovej, cez manufaktúrne. V tomto kontexte naberá potreba efektívnej reklamy na enormnom význame. Už nestačilo len informovať o existencii produktu, ktorý bol dovtedy väčšinou dostupný iba lokálne a v obmedzenom množstve. Obchodníci o svojich zákazníkov museli bojovať s konkurenciou, presvedčiť ich o kvalitách svojho tovaru a vzbudiť v nich o produkt záujem.⁷⁶

Navyše, obdobie po prvej svetovej vojne bolo okrem nového sociálneho programu modernistov a globalizácie vizuálnej komunikácie charakteristické aj vznikom a inštitucionalizáciou základných pravidiel masmediálneho prostredia.⁷⁷ Je potrebné doplniť, že nie len prostredia, ale aj samotnej reklamy, jej technicko-organizačného zázemia, tvorby, vnútornej štruktúry a nástrojov.

Český grafický dizajnér Zdeněk Rossmann zastával názor, že reklama nie je len jednoduché „oznámenie“, ale oveľa zložitejší problém, pričom navrhoval reklamný plán, ktorý je podľa neho zároveň úspešnou reklamnou metódou.⁷⁸ To koreluje aj s inštitucionálnou základňou reklamy, čo v prípade Československa znamenal Reklamný klub československý (RE-Klub), založený v novembri 1927. Jeho kľúčovými úlohami bolo napr. pozdvihnutie kvality československej reklamy, zlepšovať legislatívne podmienky pre jej rozvoj či zavedenie marketingovej komunikácie do osnov odborných škôl. Osobitná oblasť sa týkala zvýšenie úrovne československej reklamy na nadnárodnú úroveň.⁷⁹

68 MELICHÁREK, JANČURA. PEKÁR. *Československo a Juhoslávia*. 69.

69 SABOL, ĎURČO, HALLON. *Automobilizmus na Slovensku*. 121.

70 JANČURA. *Osobný automobilizmus*. 86.

71 NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDÍK. *Do houfu!* 301. **Pozri prameň č. 39.**

72 SABOL, ĎURČO, HALLON. *Automobilizmus na Slovensku*. 122-123.

73 NĚMEC-ZOUHAROVÁ DYKOVÁ-RUDÍK. *Do houfu!* 301-307. SABOL-ĎURČO-HALLON. *Automobilizmus na Slovensku*. 122-123. SABOL. *Dejiny dopravy na Slovensku*. 150.

74 VARGOVÁ. *Zariadenie domácností v prvej polovici 20. storočia*. 12.

75 HOLEC. *Úvahy k priemyselnej revolúcii*. 85.

76 ROSSMANN. *Písmo a fotografie v reklamě*. 7.

77 HRABUŠICKÝ. *Nové Slovensko*. 126.

78 ROSSMANN. *Písmo a fotografie v reklamě*, 10.

79 PAVLŮ. *Přelomový rok 1927*. 22.

K naplneniu týchto cieľov však bola potrebná implementácia moderných, sofistikovaných nástrojov, ako napr. psychologické pôsobenie na spotrebiteľa.⁸⁰

Reklamy sa tak stali neoddeliteľnou súčasťou mediálnej komunikácie, spravidla v periodickej tlači, ale aj v iných formách, a ich vizuálne pôsobenie na prijímateľov sa stalo každodennou realitou. Zároveň sa zobrazované predmety stali pevnou súčasťou vizuálnej, ale aj hmotnej kultúry v sledovanom období. Samotné zobrazenie luxusných predmetov, ako napr. spotrebiče do domácnosti, ale tiež automobilov a motocyklov má však v kontexte hospodársko-sociálnej reality Československa hlbší rozmer, ktorý bude predmetom tejto časti textu.

Modernizačné trendy v propagácii reflektovali prirodzene aj automobiloví výrobcovia. Už v raných začiatkoch mali k firmy dispozícii základné katalógové portfólio ich sortimentu. V ich rámcoch často uvádzali aj menný register prominentných klientov, spravidla z radov šľachty, čím si snažili zabezpečiť zvýšený predaj a dokladovali tak kvalitu svojich produktov a vlastnú dôveryhodnosť. Táto tendencia prekonala aj rozpad Rakúsko – Uhorska a krátko pretrvala aj po vzniku 1. ČSR.⁸¹ Vlastná reklama na automobily sa počas medzivojnového obdobia rozvíjala priamo úmerne s rozširovaním siete automobilového predaja ako aj komplexnejšej štruktúry služieb pre motoristov.⁸² Ťažiskovými formami propagácie boli autosalóny, súťaže elegancie, preteky, propagačné jazdy a pod. Zriedkavou výnimkou bol v Československu aj propagačný film.⁸³

Kľúčovú úlohu však zohrávali tlačené médiá. Okrem bežnej periodickej tlače, s čoraz častejším výskytom reklám na automobily a motocykle, sa do popredia dostávali aj špecializované motoristické časopisy. Na Slovensko sa v medzivojnovom období distribuovalo pomerne veľké množstvo motoristických periodík z českých krajín, ako napr. *Řidič automobilu*, *Auto-Moto-Zpravodaj*, *Automobil* a pod. Motoristická verejnosť na Slovensku však mala možnosť odoberať aj periodiká domácej proveniencie. Vydávali ich predovšetkým domáce auto-moto kluby. Z najznámejších možno spomenúť *Sport und Auto*, neskorší *Autojournal*, *Slovenský motorsport* alebo *Vestník Autoklubu Košice*.

Pri bližšom náhľade na vizuálnu motoristickú reklamu, resp. na automobil ako ústredný motív vizuálnej reklamy, vyvstáva ako ťažisková otázka ako je zobrazený a čo symbolizuje. Redukovať ho len na postulát hmotnej veci, predmetu, komodity je príliš zjednodušujúce.

Už vyššie bolo načrtnuté, že samotná reklama je ako médium nositeľom celej škály symbolov a ich vnútorných vzťahov v určitých kontextoch. Zároveň je komunikačným prostriedkom, odovzdávajúcim komplexný informačný kód svojmu prijímateľovi. Zobrazené produkty teda rozhodne nie sú len „vecami“, ale sú súčasťou zmieneného komunikačného kódu. Jeho čítanie si však vyžaduje aplikovať interdisciplinárne prístupy a nástroje vlastné vizuálnym štúdiám.⁸⁴

Pri tomto prístupe však treba byť opatrný. Na jednej strane je to fakt, že pri analýze, či vnímaní fotografie (spravidla dokumentačnej) sa môže objaviť sklon k jej objektivizácii, ale reklama nie je dokumentačná fotografia. Zväčša ide o grafiky, ktoré sú o to problematickejšie. Vyjadrená symbolika je však v niektorých prípadoch o to explicitnejšia.

V prípade medzivojnovovej reklamy v Československu (alebo aj reklamy všeobecne) ide podľa Maňasovej Hradskej o „*zdroj stereotypov, ktoré spoluvytvárali v priestore Československa predstavu o tom, ako by mal život v novom štáte vyzeráť a na čo by mali mať jeho občania právo*“.⁸⁵

Prezentuje určitý „ideálny stav“, ktorý je však len skreslením reality.⁸⁶

Na základe realizovaného výskumu v oblasti motoristickej reklamy sledovaného obdobia na Slovensku⁸⁷, možno vymedziť niekoľko základných archetypálnych zobrazení osobných automobilov. Tie zároveň zrkadlia nástup relatívne dynamických transformačných procesov hospodárskeho, ale tiež socio-kultúrneho života na Slovensku.

Primárne ide o automobil ako predmet technickej modernizácie, ale tiež ako prostriedok nového spôsobu trávenia voľného času prostredníctvom cestovania a v nemalej miere je vizualizovaný aj vzťah automobilu k emancipácii žien. Spoločným menovateľom je pri tom modernita a nástup životného štýlu, založeného na kľúčových kategóriách vkusu, úspechu, nezávislosti či rýchlosti.

Na tomto mieste bude priblížený vybraný reklamný materiál, líčujúci kľúčové archetypy a ich analýza. Publikovaná bola v štúdiu *Vizuálna prezentácia automobilizmu v medzivojnovovej reklame na Slovensku*, ale v tomto prípade bude rozšírená a obohatená o metodologické uchopenie, realizované v novšom výskume.

80 Jeden z takýchto nástrojov bol napr. neuromarketing. Samotný neuromarketing je moderný, resp. súčasný pojem, ktorý zastrešuje spojenie medzi neurovedou a marketingom. Toto spojenie sa sleduje na príklade spotrebiteľského správania, jeho rozhodovania a pod. Zároveň analyzuje aktivovanie tej ktorej časti mozgu pri týchto kognitívnych a afektívnych procesoch. Aj keď ide o moderný pojem, prístup a techniku, interdisciplinárny historický výskum marketingovej komunikácie a dejín reklamy dokazuje, že korene tohto prístupu siahajú do medzivojnového obdobia a modernizácie reklamy a marketingovej komunikácie, pod vplyvom prístupov z dielň reklamných tvorcov z USA. Dané prístupy boli aplikované európskymi marketérmi a reklamnými tvorcami a relatívne rýchlo sa etablovali aj v Československu, napr. aj prostredníctvom pôsobenia RE-Klubu. Bližšie pozri: KUNCOVÁ. Korene neuromarketingu. 182-183.

81 KEMPNÁ. *Škodovky do celého sveta*. 9. HOŘEJŠ-KŘÍŽEK, Jiří: *Zámek s vůní benzínu*. 70.

82 Pozri prvú časť tejto práce venovanú hospodárskym súvislostiam problematiky.

83 Napr. produkcia reklamných spotov vo filmovom ateliéry Baťa. Hrané reklamy mali skôr charakter krátkometrážnych filmov a premietali sa v kinách pred hlavným predstavením. Mali vlastný príbeh, v ktorom hral produkt či už väčšiu, alebo menšiu rolu. Účinkovali v nich známi herci a nakrúcali uznávaní režiséri. ŠEBO. *Krízové 30. roky*. 170. V tejto súvislosti možno spomenúť práve reklamné spoty na pneumatiky značky *Baťa*, v hlavnej úlohe s Vlastom Burianom, či reklamnú kampaň benzínových púmp BZ, ktorej tvárou sa stal Jan Werich. **Pozri prameň č. 40a a 40b.**

84 Medzi štandardné prístupy z oblasti vizuálnych štúdií patria ikonografická a semiotická metóda. Obrazový materiál je podrobený analýze v konkrétnych dobových kontextoch a na základe ich vnútorného vzťahového systému znakov a referentov. „*Prvou fázou je denotácia, ktorá je analogická s preikonografickou interpretáciou. Fotografia pozostáva z viacerých prvkov, ktoré musia byť v tejto fáze pomenované; dôležité je rozobrať každý element obrazu bez ohľadu na to, ako bezvýznamne môže na prvý pohľad pôsobiť. Druhá fáza je konotácia, ktorá je pre interpretáciu fotografie kľúčová, pretože zahŕňa priradovanie významu všetkým prvkom obrazu vytýčených v prvej fáze. Konotáciou jednotlivých znakov a dôsledkom vzájomného vzťahu medzi zložkami obrazu nadobúda fotografia ako celok význam*“. KATRINÁK, *Fotografia ako kultúrnohistorický prameň*. 141.

85 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, *Moc snů První republiky: vztah reklamy a modernity*. 118.

86 JANČURA-KATRINÁK, *Vizuálna prezentácia automobilizmu*. 165-180.

87 JANČURA-KATRINÁK. *Vizuálna prezentácia automobilizmu*. 165-180.

Prvou oblasťou je nezávislé cestovanie.

Ako už bolo uvedené, automobily sa čoraz viac dostávali do pozornosti ako prostriedky trávenia voľného času a boli súčasťou rozvíjajúceho sa cestovného ruchu, aj prostredníctvom športovo-turistických aktivít autoklubov, ktoré boli približené v tejto časti textu. Trend auto moto turistiky, a teda cestovania nezávislého od grafikonov či koľají plne reflektovala a prezentovala aj vizuálna reklama.

Reklama na automobil *Praga*, so sloganom „Živým prírodným filmom“ bola publikovaná v časopise *Autojournal*, v júli 1932.⁸⁸

V tomto prípade tvorcovia reklamy okrem samotného cestovania reflektovali aj jeden z najprogresívnejších kultúrnych fenoménov sledovaného obdobia, kino. Reklama nabáda percipientov na výlet automobilom skrz slnečnú krajinu, ale jej význam akcentuje aj fakt, že to nebude len obyčajná jazda. Dôraz je kladený na ubiehajúcu krajinu, prirovnanú práve k pohybujúcemu sa filmovému pásu, ktorého sa majiteľ auta stane súčasťou. Automobil samotný je v reklame tiež dynamickým prvkom. Punc exkluzivity dotvára v reklame profesionálny vodič v uniforme, ktorý však zároveň izoluje majiteľa auta a redukuje ho na pasívneho prijímateľa zážitku z jazdy. Dôležitým prvkom je trojica osôb okrem vodiča. Na zadnom sedadle sa nachádza muž v spoločnosti dvoch žien. Ich oblečenie je luxusnejšie. Ak je reklama cielená na mužskú cieľovú skupinu, tak v sebe zároveň obsahuje informáciu o potenciálnom úspechu muža, zrkadliaceho sa vo vlastníctve kabrioletu a v spoločnosti dvoch dám. Pri návrate ku sloganu, reklama cielená na muža mu navodzuje pocit, stať sa aktívnym a úspešným protagonistom filmu, ktorý môže vďaka vlastníctvu automobilu zažívať každý deň.

Graficko-kompozičné poňatie tejto reklamy zároveň dáva priestor aplikovať aj mierne odlišný koncept vizuálnej analýzy. Podľa Maňasovej-Hradskej možno o reklame hovoriť aj ako o „transakčnej štruktúre“. Ide o schému, ktorej „štruktúrne elementy sú zdroj, miesto určenia, cesta a smer“.⁸⁹ Tento vzťah bol najčastejšie vyjadrený prostredníctvom pohybu, zhmotnený do pohybujúceho sa stroja alebo dopravného prostriedku. Vizuálna schéma týchto atribútov tak funguje pretavená do vyššie spomenutých štruktúrnych elementov, pričom dominantou tohto druhu zobrazenia je vektor, teda šípka, cesta, línia, pohybujúci sa objekt. Uvedené vizuálne referenty ako celok tvoria vyššie spomenutú „transakčnú štruktúru“. Pohyb po vektore s naznačením cieľa, dovŕšenia pohybu alebo otvorenej, neukončenej cesty, symbolizujúcej budúcnosť, fungoval tiež ako seba-identifikátor „toho, kto sa otvára svetu“.⁹⁰

Na pozadí tohto prístupu sa pri čítaní reklamy črtá ďalšia rovina, ktorú analyzovala Maňasová Hradská, a to štátna reprezentácia, resp. reprezentácia štátnej ideológie v súvislosti s modernizáciou.⁹¹

Reklama na automobil značky Z (*Československá zbrojovka*) z roku 1933, zachytáva idylickú piknikovú scénu v prírode. Ústredné referenty sú mladý pár na deke, automobil umiestnený v prírodnej scenérii obďaleč a štyria muži s firemným logom na tričkách. V pomere k postavám je však automobil nadrozmernejší. Kým sa mladí ľudia oddávajú oddychu, automobil zaujal miesto na stráži a pôsobí ochranársky. Na zobrazení chyba prístupová cesta, a teda automobil si ju musel na uvedené miesto preklikať. Tým narušil prirodzený charakter krajiny. Karoséria auta v prírode tak pôsobí ako cudzí element a vyvoláva autoritársky dojem. Vyplýva to aj z textu v reklame, v ktorom sa uvádza, že „všetky krásy prírody Vám priblíži auto, ktoré borí kilometrové priehradky medzi nimi [krásami prírody – pozn. autora] a mestom.“⁹²

Posledný referent sú štyri mužské postavy, symbolizujúce samotný automobil a jeho vlastnosti vzhľadom na atletické postavy mužov. Zároveň symbolizujú automobil ako spoločníka.

Jednou z ťažiskových tém vizuálneho zobrazenia motorizmu v reklame je vzťah ženy k automobilu.

Transformačné procesy v postavení žien sa začali už počas prvej svetovej vojny, ale formálne akcelerovali po vzniku republiky. Odrazili sa vo volebnom práve, možnosti študovať a vstupovať do verejného života.⁹³ Napriek viacerým disproporciám (napr. na úrovni vidiek – mesto, ale tiež v rozporuplnom vnímaní ženy ako „modernej bytosti“ vs. nositeľku „tradičnej“ úlohy matky a manželky), sa emancipácia prejavila aj v kultúrno-spoločenskej oblasti. Čoraz viac žien reflektovalo moderné trendy v oblekaní, zovňajšku pestovaní nových druhov voľnočasových aktivít, ako napr. turistika či šport, jazdu na automobiloch a motocykloch nevynímajúc. Relatívne silným médiom sa stali dámske, resp. „lifestylové“ časopisy, pretláčajúce obraz nezávislých žien so širokým spektrom záujmov, či módnych „flappers“.⁹⁴ Opäť je však nutné mať na zreteli výraznú diverzitu mestského a vidieckeho prostredia, a v porovnaní s českými krajinami, o to výraznejšiu na území Slovenska.⁹⁵

Vo vzťahu k motorizmu nemožno opomenúť vyjadrenia československej pretekárky svetového formátu, Elišky Junkovej: „Automobil máte k tomu, aby vám život zpríjemňoval, a nikoli proto, aby vám a vašemu okolí pôsobil škody a rozmnožoval starosti.“⁹⁶ Adresne k ženám, automobilistkám: „Nerovnáte žiadne feministické hnutie, nevyhlasujte divčie války mužom. To by rozhodne nebylo zdravé. Zájem o motorismus má naopak partnerské dvojice sblížovat. Leckdy se vám podaří ulámat mezi partnerskými dvojicemi ostré rohy. Zejména tam, kde partner okázale projevuje nedůvěru k řidičským schopnostem svého protějšku. Dokažte mu, že se milí. Přesvědčte ho, aby dal partnerce za volantem samostatnost. Každá žena si totiž musí vytvořit styl jízdy, který vyhovuje její přirozenosti. Hlavně si nezvykejte za volantem čekat na něčí pokyny.“⁹⁷

88 *Autojournal*. 1932, Roč. 7, č. 5. **Pozri prameň č. 41.**

89 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Moc snů První republiky. 122.

90 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Moc snů První republiky. 121-122.

91 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Moc snů První republiky. 121.

92 *Slovák*. 1933, roč. 15, č. 59, s. 11. JANČURA-KATRIŇÁK. Vizuálna prezentácia automobilizmu. 171.

93 Pozri: DUDEKOVÁ. *Na ceste k modernej žene*.

94 Pozri: KUNCOVÁ. Ako sa účes Bubikopf (ne)stal. Online: <https://historylab.dennikn.sk/20-storocie/ako-sa-uces-bubikopf-nestal-korunou-krasy-zien-v-1-csr/> [cit. 11.03.2025]. ŠIDLÍKOVÁ. *Móda na Slovensku v medzivojnovom období*. HORÁK. Rytmy všedního dne. 645-728.

95 LIPTÁK. Život na Slovensku v medzivojnovom období. HRABUŠICKÝ. *Nové Slovensko: (ťažký) zrod moderného životného štýlu*. 7. SABOL. Technický pokrok v slovenských domácnostiach. 59 – 72. HANULA-KOVÁČ. *Z monarchie do republiky*.

96 JUNEK. *Eliška Junková vlastní rukou*. 21.

97 JUNEK. *Eliška Junková vlastní rukou*. 39.

Vyššie uvedenú myšlienku reprezentuje reklama na automobil *Škoda 420* z roku 1933.⁹⁸ Reklama pozostáva z troch referentov, automobilu a dvoch žien, z ktorých jedna riadi automobil a druhá na ňu pravdepodobne čaká na ulici (napovedá to jej zaujatá póza s rukami mierne zastrčenými vo vreckách kabáta). Oblečenie postávajúcej ženy odráža najnovšie módné trendy, má na sebe kostým so sukňou pod kolená, kabát, rukavice, okolo krku prehodený šál a na hlave klobúčik. V porovnaní s predchádzajúcou analyzovanou reklamou, ktorá bola určená mužom, táto apeluje na ženské pohlavie. Na obraze sa nenachádza žiadna mužská postava, automobil, ktorý riadi žena sa tak stáva symbolom, respektíve prostriedkom emancipácie. Aj keď mal automobil vyvolávať asociáciu k ženskej kráse, práve vďaka ústrednému sloganu „Krása zvonjšku“, táto reklama apeluje aj na ďalšie dôležité faktory, na ktoré „pravá športlady“ pri jeho výbere nesmie zabúdať a to na dokonalé mechanické vlastnosti.⁹⁹

Častým motívom bolo tiež prirovnanie elegantného tvaru karosérie auta ku krivkám ženského tela, ako napr. pri reklame na automobil *Československej zbrojovky, Z4*. Reklamní tvorcovia použili ústredný slogan „Krásna linie“, ako bezprostredné spojivo čo zdôrazňuje aj samotné vizuálne prepojenie ženskej línie s karosériou auta.¹⁰⁰

Náznak sexualizácie vizuálneho obsahu zdôrazňuje reklama na automobily *Opel* z prelomu 20. a 30. rokov. Reklama je pozoruhodná tým, že z automobilu vidieť len časť interiéru a dominantným referentom je ženská postava sediaci na zadnom sedadle. Výrazným prvkom je slogan „Smiete vyžadovať krásu a komfort“ (z nemeckého originálu: *Sie dürfen Schönheit und Komfort verlangen*). V kontexte nemeckého originálu by bolo možné slogan preložiť aj ako „Dovoľuje sa vám vyžadovať krásu a komfort“. Kontext vizualizácie reklamy podporuje skôr druhú verziu prekladu.

Elegantná žena zobrazená z mierneho podhľadu je oblečená podľa dobových módnych trendov, má prekřížené nohy v sukni, pričom jemne odhaľuje koleno a uprene, s dávkou vyzývavosti, sa díva do očí percipienta. Na rozdiel od predchádzajúcej reklamy, ktorá reprezentovala nezávislosť od mužského pohlavia, táto vplýva na percipienta jemnou sexualitou. Ženská postava hľadajúca z nadhľadu, pôsobí skôr dominantným dojmom a predstavuje femme fatale v atmosfére noirových filmov.¹⁰¹

Vizuálna reklama si ako jeden z motívov nepochybne osvojila ženskú emancipáciu, ale je potrebné zohľadniť aj stanovisko, ktoré toto vnímanie ženy vo vzťahu k vizuálnej prezentácii automobilizmu relativizuje.

Podľa Martiny Pachmanovej je žena v motoristickej reklame „živým ornamentom“ automobilu, zredukovaným na telo, na rozdiel od emancipovanej užívateľky, ktorú stvárňuje, resp. má stvárňovať. V konečnom dôsledku sa stáva odrazom mužských sexuálnych fantázií a túžby ženu pripútať k technike a ovládnuť, rovnako ako sa ovláda technické zariadenie.¹⁰²

V neposlednom rade bola styčnou témou vizuálnej reklamy aj technická modernizácia, ktorá automobil prezentovala nie len ako moderný spoločenský prvok v širšom kontexte, ale ako trvácny, spoľahlivý technický predmet s jasnou budúcnosťou.

S týmto typom vizuálnej reklamy úzko súvisí ich konceptualizácia, ktorú na vybraných príkladoch priblížila už spomenutá Maňasová Hradská. Koncept transakčnej štruktúry a jej vizuálnych atribútov dáva do súvisu s modernizáciou ako „štátnou objednávkou“, resp. reprezentáciou Československa ako štátu, založeného na modernizácii ako jedným z jeho nosných pilierov.

Podľa Maňasovej Hradskej prezentujú modernizácia a pokrok dynamizujúci charakter mladého štátu. Charakteristickým rysom je však pokrok zasadený do sociálneho kontextu a teda „zobrazovanie pokroku zmiešava technický pokrok so spoločenským“.¹⁰³ Odvoláva sa zároveň na T. G. Masaryka, ktorý uviedol: „Československo (je) pokrokový štát a prostor sociálních a hospodářských reforem. Občan se má podílet na tomto pokroku zdokonalováním (modernizací) své práce. Každý z nás může být politicky činný, bude-li pořádně činný ve svém oboru.“

Na tomto základe tak Maňasová interpretuje modernizáciu aj ako „oficiálnu, štátnu, politickú objednávku“,¹⁰⁴ ako súčasť politickej ideológie mladého štátu, ktorá sa prejavila aj do jej vonkajších reprezentácií.

Do daného koncepčného rámca zapadá reklama na automobil *Aero*, z roku 1932. automobil je vykreslený dynamicky, v pohybe, pomocou perspektívnej skratky. Rýchlosť zdôrazňuje asymetrická perspektíva a postranné priamky, kopírujúce karosériu auta a jej pohyb. Cieľ nie je viditeľný čo evokuje cestu do neznámej budúcnosti, avšak rýchlosť a dynamika grafického zobrazenia evokujú zároveň sebavedomie a istotu s akou sa automobil pohybuje. V automobile sa nachádza dvojčlenná posádka, muža a ženy, ktorým však nie je vidieť tváre, napriek tomu, že karoséria je odkrytá. Ťažiskovým, centrálnym referentom je teda automobil vo svojej podstate. Kľúčovými sú tiež pätníky, zasadené po pravej strane vedľa pomyselných trajektórií auta, na ktorých sa nachádzajú údaje v prekonaných kilometroch v desiatkach tisícach. Zobrazenie nesporne pretláča do popredia výdrž a trvácnosť vozidla, čo podčiarkuje aj komentár zasadený v pravej strane reklamy. Zdôrazňuje úspechy profesionálneho pretekára Bohumila Turka, jazdiaceho práve na automobiloch *Aero* a tiež jeho spoľahlivosť, výkon, ako aj nízke prevádzkové náklady a cenu, čím akcentuje práve sociálny kontext problematiky.¹⁰⁵

98 *Autojournal*. 1933. roč. 8, č. 6. s. 5. **Pozri prameň č. 42.**

99 JANČURA-KATRIŇÁK. Vizuálna prezentácia automobilizmu. 172.

100 *Autojournal*. 1933. roč. 8, č. 6. **Pozri prameň č. 43.**

101 *Autojournal*, 1929, č. 8, roč. 4. **Pozri prameň č. 44.**

102 PACHMANOVÁ. *Sen o automobilu*. Online: <http://www.zenyvumeni.cz/index.php?id=94> [cit. 11.03.2025]

103 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Moc snů První republiky. 121.

104 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Moc snů První republiky. 121.

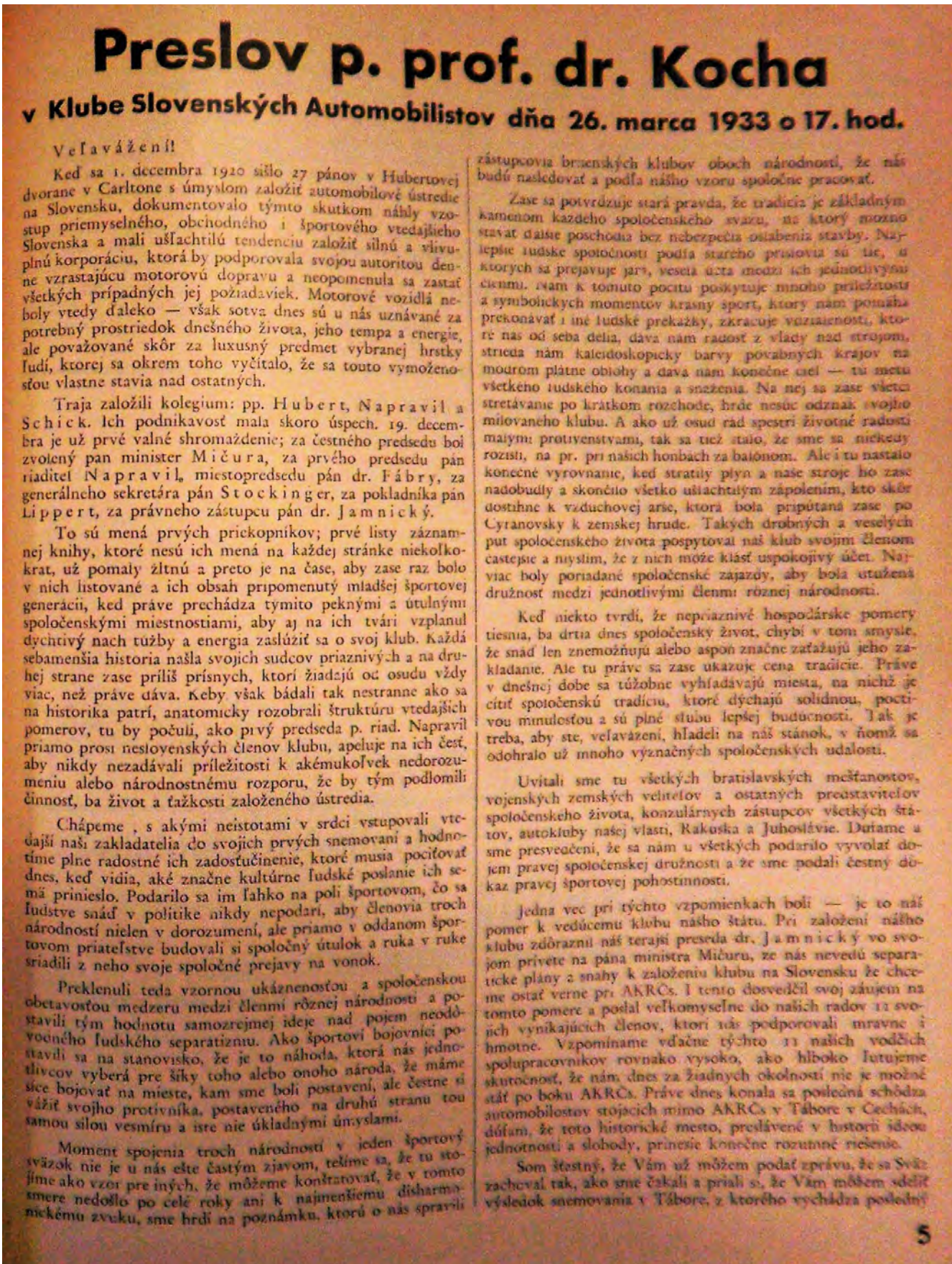
105 *Slovák*. 1932, č. 185, s. 7. **Pozri prameň č. 45.**

Modernizácia v tomto prípade je zdôrazňovaná ako činiteľ znižujúci rozdiely v hospodárskych a ekonomických disproporciách. Napr. vo vnútri štátu, pretláčajú obraz mestských scenérií ako nositeľov modernizácie.

Z tohto dôvodu pôsobí reklama na automobilku *Tatra* s jednoduchým nadpisom „Účelnosť“, z roku 1935, až futuristickým dojmom. Reklamu, na ktorej sa nachádza viacero referentov, je možné rozdeliť na tri časti. V ľavej sa nachádza mestské prostredie, v ktorom ústredný motív tvorí mrakodrap, v pravej dolnej časti sa nachádza automobil Tatra čiastočne zasahujúci do ľavej časti a v pravej hornej časti je uvedený text reklamy. Dominantný prvok na grafike však nie je automobil. Je ním mrakodrap pripomínajúci Babylonskú vežu a spolu so vznášajúcou sa vzducholodou pripomínajú výjav zo sci-fi filmu *Metropolis* (1927). Na mesto, v ktorom vládne ruch a ulice sú preplnené autami sa pozerá osoba s rukami založenými v bok, čo môže napovedať, že pohľad na mesto ju ohromuje. Ľudská postava je vykreslená ako malá, v porovnaní s mestom, ktoré ju obklopuje. V texte reklamy sa okrem iného uvádza, že Tatra „prišla pred 12 rokmi s výkyvnými poloosami a ako ukázaly tohoročné veľké automobilové výstavy, dáva sa teraz touto cestou väčšina ostatných.“¹⁰⁶ Pri detailnom pohľade na zobrazené mesto je zjavné, že všetky automobily majú rovnaký smer, nahor. Mrakodrap má navyše vo vrchnej časti oblúky, ktoré sú totožné so znakom automobilky *Tatra*. Futuristické mesto tak môže symbolizovať práve výrobcu automobilov a kúpa ich výrobku je pre zákazníka dobrou, nadčasovou voľbou.¹⁰⁷

Napriek početným limitom a hospodársko-ekonomickým disproporciám vo vnútri štátu, formovali automobily kultúrne zázemie sledovaného obdobia aj na Slovensku. Pre šírenie kultúrnych „kódov“ v spojení s automobilmi bolo však ťažiskové mestské prostredie, avšak vďaka rozširujúcej sa infraštruktúre a napr. aj činnosti motoristických spolkov, rozvoju motoristickej turistiky, či rozmachu vizuálnej prezentácie motorizmu cez masové tlačené periodiká sa automobil dostával do povedomia stále širšieho spektra obyvateľstva v krajine.

103 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Moc snů První republiky. 121.
104 HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Moc snů První republiky. 121.
105 *Slovák*. 1932, č. 185, s. 7. **Pozri prameň č. 45.**
106 *Autojournal*. 1935, roč. 10, č. 2, s. 1.
107 JANČURA-KATRIŇÁK. Vizuálna prezentácia automobilizmu. 173. *Autojournal*, 1935, roč. 10, č. 2. **Pozri prameň č. 46.**



Prameň č. 22:
Článok Preslov prof. Dr. Karola Kocha v Klube slovenských automobilistov.

Zdroj: *Autojournal*. 1933, roč. 8, č. 4, s. 5

Minister Československé republiky s plnou mocou pro správu
S l o v e n s k a .

Vládní referát veřejných prací. V Bratislavě dne 14. června 1923.

P ř e d m ě t :

Číslo: II-1169 ai 1923.
18029

Mezinárodní soutěž spole-
hlivosti cestovních auto-
mobilů v roce 1923. Opatře-
ní na silnicích.

Okresnímu úřadu - technickému oddělení

V

Va dnech 26.-30. června t.r. konána bude sou-
těž spolehlivosti automobilů při níž projety budou na
Slovensku tyto tratě:

26. VI.

Svrčinovice - Čaca - Lejskovce - Povinná -
Budětínská Lehota - Budatín - Žilina - Stražná - Vrú-
ky - Priekopa - Sučany - Turany - Hatkovo - Kralovany -
Lubochňa - Gombáš - Ružomberok - Liskova - Toplá - Svätý
Michal - Velké Vlachy - Paluška - Lipt. Sv. Mikuláš -
Okolično - Lipt. Nové Mesto - Byby - Východná - Vážec -
Štrba - Lučivna - Velká - Velký Slavkov - Smokovec -
Tatr. Lomnica - Lomnica - Spišská Sobota - Poprad - Hosa-
lec - Švabovce - Horka - Hachalovce - Štvrtok nad Herna-
dom - Spišské Dravce - Levoča - Haršov - Kolšov - Namo-
ňany - Spišské Podhradie - Beharovce nad Bernádom
Korotnok - Široké - Prišovce - Hodrichovce - Bartotovce -
Chmíňanská N. Ves - Sviná - Prešov - Haniška pri Prešove

2

Kendice - Drinovská Nová Ves - Ličartice - Lemešany -
Habičany - Bratejovce - Budimír - Váľkovice - Košice.
27. VI.

Košice - Váľkovice - Budimír - Bratejovce -
Habičany - Lemešany - Ličartovce - Drinovská Nová Ves -
Kendice - Haniška pri Prešove - Prešov - Šebes - Nižní
Šebes - Kapušany - Lada - Megeš - Hanušovce - Čierne
nad Makovicami - Hlinné - Solá - Čeklôv - Vranovské Čamer-
né - Vranov - Vranovské Dlhé - Hrabovce - Stražské -
Brejov - Humenné - Malý Hažín - Kamenica - Cirocké Dlhé -
Cirocká Belá - Spina - Stakčín - Kolonica - Lodomirová -
Uhlá - Malé Berezské - Mirče - Dubrinič - Zaričovo - Pe-
rečín - Simiry - Turjanskija Remeta - Rakovo - Turj. Pasi-
ka - Porožkovo - Onkovce - Polské - Pavlovo - Poljana -
Holubina - Svaljava - Dračina - Susky - Činadievo -
Podhorjany - Mukačevo - Makošín - Kajdanovo - Serednoje-
Hluboka - Zdravce - Užhorod - Krčava - Sobrance - Lúčky
Užhorodské - Záľužice M. a V. - Michalovce - Močariany -
Trhovišťa - Bradky - Čačovce - Svinica - Bidovce - Ko-
šice.

28. VI.

Košice - Bužinka - Čačovce - Makranc - Mol-
dava - Šomodí - Turna - Dvorníky - Jablonov /Szátalmás/-
Lipovník /Harskut/ - Krásná Horka - Rožnava - Brzotyn-
Solovec - Gombáš - Plečivce - Lekaňa - Čoltovo - Poniat-
starná - Tornaľa - Baje - Figa - Bátka - Rimavská Sobota
Ožďáný - Hostje - Pinciná/Pince/ - Opava - Lučenec -
Vidiná - Podrečany - Lovinobaňa - Mytný - Trhanová -

Pramen č. 23:

Pokyny a opatrenia na cestách v súvislosti s motoristickou súťažou

Zdroj: Štátny archív Bratislava, fond Bratislavská župa II (1923-1928), k. 41, č. spisu II-1169/18029 ai 1923, Mezinárodní soutěž spolehlivosti cestovních automobilů v roce 1923, opatření na silnicích.

- 3 -

Krivany - Výgláč - Veľká Slatina - Mienkovec - Zvolen -
 Ruža - Kozelník - Báňská Belá - Báňská Štiavnica - Pjarg-
 Behuniec - Bátorove - Levice - Malá Beša - Veľká Kálnica -
 Bekeniš - Čifáre - Vráble - Veľký Lapáš - Ternoš - Nitra -
 Lehota pri Nitre - Ujľak - Páta - Šintava - Seged - Maď.
 Biosoek - Senec - Ivanka - Bratislava.

30. VI. :

Bratislava - Račisdorf - Sv. Jur - Grmava -
 Pezinok - Cajla - Pernek - Malacky - Veľké Leváry -
 Sv. Ján - Sekula - Búreky Sv. Jur - Kuklov - Šaštín -
 Stráže - Perová Ves - Holíč - Hodonín.

S ohledem na zajištění bezpečnosti silniční
 frekvence v těchto dnech - jak pro normální provoz, tak
 i pro účastníky soutěže nařizuje se, aby na tratích v
 úvahu přicházejících provedena byla bezodkladně všechna
 nutná opatření za účelem odstranění nedo tatků a závad,
 které by mohly být příčinou nehod při zmíněné projíždce;
 zejména budiž dbáno následujícího:

Větší porušení /díry/ povrchu silniční vozovky
 buďtež vyplněny štěrkem, s vrchu pokrytým drtí, případně sla-
 bou vrstvou povrchu neb zeminy. Zarostlé bankety pokud
 zasahují příliš hluboko do vozovky buďtež ihned al- spoň
 částečně na straně k vozovce seřezány.

2./ Hromady štěrku, případně shrabaného prachu a
 bláta neb výkopů z příkop buďtež na banketech řádně urov-
 nány tak, aby nezasahovaly do silniční vozovky, která v
 tratích v úvahu přicházejících musí všude být v plé-
 řifi úplně volná.

3./ Štěrka volně na vozovce ležící jest shrabatí a

- 4 -

deponovati na silničních banketech. Na místech, kde se
 po zašterkování štěrková zrna již poněkud zadržala do
 vozovky, budiž na povrch štěrkových ploch rozestřena
 drtina, případně slabší vrstva bláta neb zeminy.

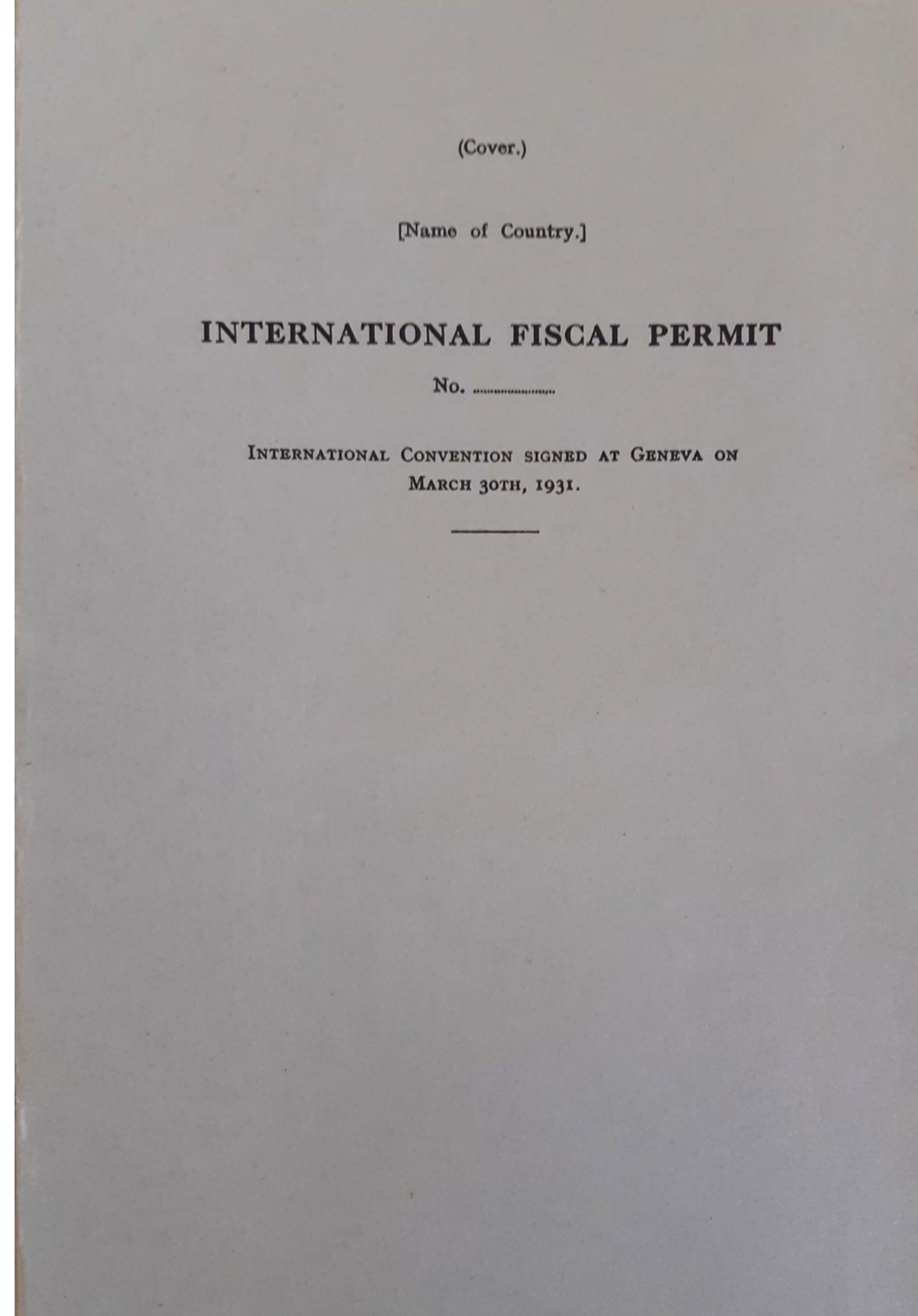
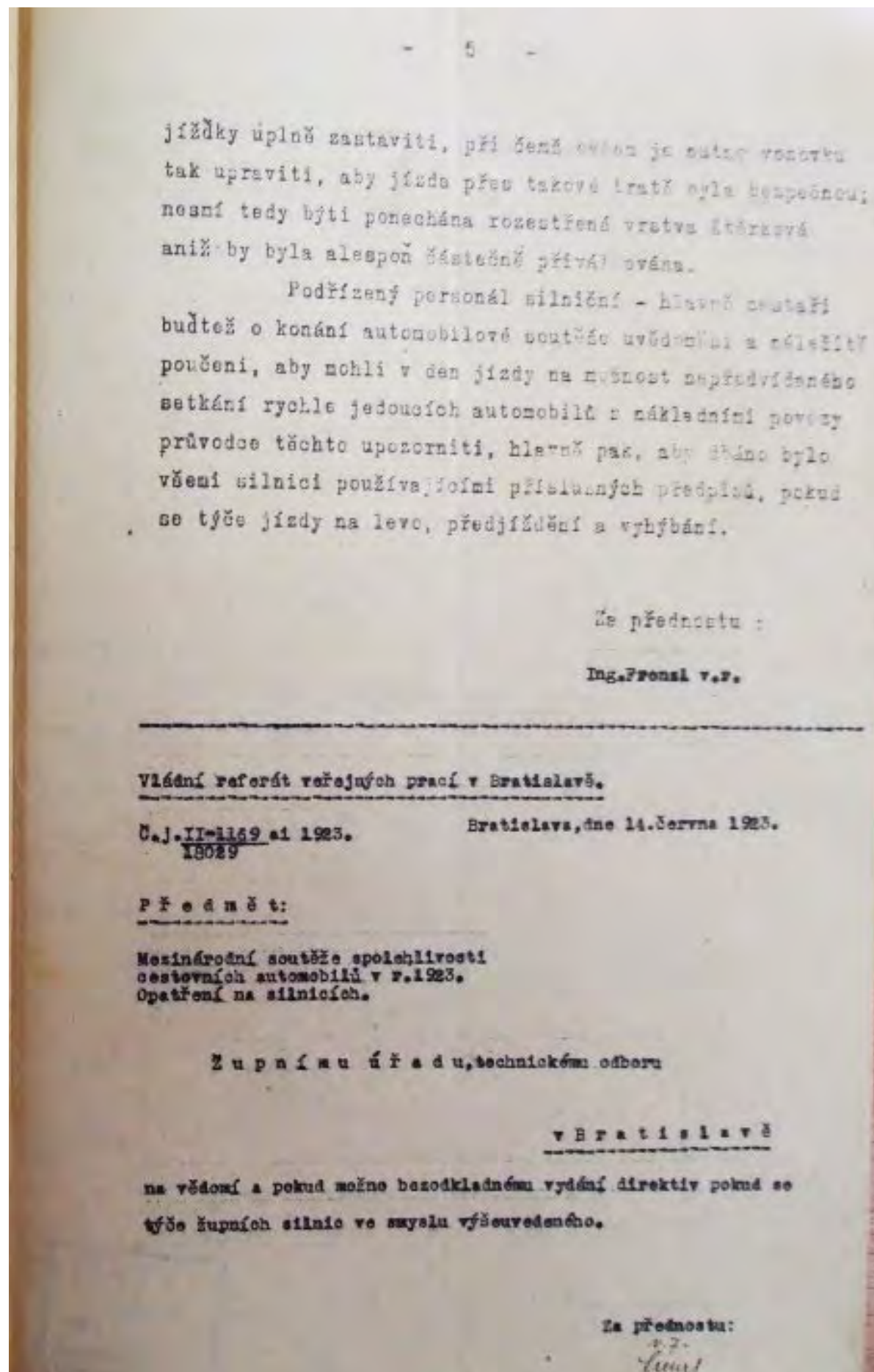
4./ Příčné rigoly, kde snad dosud na silnicích
 existují, buďtež vysypány štěrkem a na povrchu přikryty
 slabší vrstvou bláta neb zeminy. Kde by toto opatření
 z jakýchkoli důvodů nebylo možno provést, tam budiž v
 den projíždky postaven cestař s praporkem a ténuž jest
 naříditi, aby účastníkům soutěže dával znamení za účelem
 snížení rychlosti. Totéž opatření provést jest u objek-
 tů vykazujících oproti okolní vozovce silniční značné
 převýšení /oslí hřbety/ neb jakékoli jiné nedostatky,
 které by při rychlé jízdě mohly být nebezpečnými.

Čela podélných středních prahů na mostech a
 dřevěnou vozovkou buďtež osnažena z dálky dolů viditel-
 nou barvou /nejlépe vápnem /.

5./ V ostrých zatáčkách, kde není dosud výstražných
 tabulek, jakož i na všech ostatních, rychlé jízdě nebez-
 pečných a výstražným znamením neopatřených místech, buďtež
 rovněž v den jízdy postaveni náležitě instruatováni cestaři
 s praporky.

V úsecích zmíněných tratí kde se válcuje, pří-
 padně kde se právě provádí jiné práce na silnici neb
 objektech buďtež učiněna taková opatření, aby v den jízdy
 byl provoz co možná nejvíce usnadněn. Práce na objektech
 jest tudíž dle možnosti tak urychlit, aby byla mostovka
 objektů v celé šířce použitelná.

Při válcování bude nejlépe práci v řadě pro-



Pramen č. 24:
Carnet.
Zdroj: Národní archiv Praha, fond Ministerstvo veřejných prací, k. 1031

(Page 1.)

[Name of Country.]

INTERNATIONAL FISCAL PERMIT

No.

INTERNATIONAL CONVENTION SIGNED AT GENEVA ON
MARCH 30th, 1931.

The present permit is issued with a view to the exemption from taxes or charges on the circulation or possession of motor vehicles granted for one or more periods of stay representing a total period of not more than ninety days spent in each of the countries to which the said Convention applies. The permit is only valid for one year from the date of issue.

The present fiscal permit is issued to *
living at **
for the motor vehicle with the following description:

Type of vehicle (1)

Make of chassis (2)

Number of chassis (3)

Number of engine (4)

Registration number on the plates of the country issuing the
permit (5)

Place and date of issue (6)

Stamp of
authority.

- * Christian names and surname of the owner or possessor.
- ** Town, street, number.
- *** Signature of authority or of the organisation designated for the purpose.
- **** Visa of authority.

(Page 2.)

The present permit is valid in all the countries mentioned below for one year from the date of its issue. *Before the expiration of this period, no new certificate or duplicate copy can be issued for the same vehicle.*

LIST OF COUNTRIES.

CHANGE OF OWNER OR POSSESSOR.

M. (1)
living at (2)
is entered as the owner or possessor of the vehicle for which the present
permit has been issued.

(At) (date) (3)
Stamp of authority. (4)

M. (1)
living at (2)
is entered as the owner or possessor of the vehicle for which the present
permit has been issued.

(At) (date) (3)
Stamp of authority. (4)

M. (1)
living at (2)
is entered as the owner or possessor of the vehicle for which the present
permit has been issued.

(At) (date) (3)
Stamp of authority. (4)

M. (1)
living at (2)
is entered as the owner or possessor of the vehicle for which the present
permit has been issued.

(At) (date) (3)
Stamp of authority. (4)

(1) Christian names and surname of the owner or possessor.
(2) Town, street, number.
(3) Place and date.
(4) Signature of authority or of the organisation designated for the purpose.

CHANGE OF REGISTRATION NUMBER.

The vehicle in respect of which this permit is issued has received the
following new registration number:

(At) (date) (1)
Stamp of authority. (2)

The vehicle in respect of which this permit is issued has received the
following new registration number:

(At) (date) (1)
Stamp of authority. (2)

The vehicle in respect of which this permit is issued has received the
following new registration number:

(At) (date) (1)
Stamp of authority. (2)

The vehicle in respect of which this permit is issued has received the
following new registration number:

(At) (date) (1)
Stamp of authority. (2)

(1) Place and date.
(2) Signature of authority or of the organisation designated for the purpose.

(Page 5.)

ENTRANCE AND EXIT VISAS.

(Name of country visited)

Entrance or exit	Date	Number of days to be counted	Total number of days to be counted since first entrance	Signature of competent official or stamp of office	
				Entrance	Exit
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					

For continuation, vide page No.

Note : In calculating the period of exemption, each day shall be reckoned from midnight to midnight, every fraction of a day counting as a whole day. The day of exit shall, however, not be counted when the day of entry and the day of exit are separated by a period of more than one day.

(Pages 6 and following.)

(Name of country visited)

Entrance or exit	Date	Number of days to be counted	Total number of days to be counted since first entrance	Signature of competent official or stamp of office	
				Entrance	Exit
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					
Entrance					
Exit					

For continuation, vide page No.

O d p i s.

Ministerstvo financí v Praze.
č. j. 74859/7407/21.IV/12,

V Praze, dne 2. září 1921.
K č. 68170/1921.

P o d m í n k y

k celnímu odbavování motorových vozidel na triptyky.

1/ K odbavování vozidel k volnému jich vstupu do Československého celního území /bez skládání jistoty za clo a ostatní zákonité dávky/ na triptyky vydávané Československým klubem automobilistů v Praze dle schváleného vzoru, jsou oprávněny všechny celní úřady.

Vstup vozidel jest však i nadále omezen na celní silnice politickou správou ve shodě se správou finanční uvolněné.

2/ Československý klub automobilistů triptyky vydává: klub /zpravidla cizozemský/, jemuž byl triptyk vydán, vystavuje jej pro své členy, kteří se tím stávají majiteli triptyku.

Triptyky musí být na všech listech, jakož i na rubu listu 3. v nejhořejším prostoru k tomu účelu určeném, opatřeny razítkem klubu, triptyk vystavujícího.

Na listu č. 1. a na rubu listu č. 3. musí být pod slovem "Präsident-Président" razítko klubu triptyk vystavujícího a podpis jeho presidenta nebo jeho zástupců.

3/ List triptyku č. 3. /základní list/ jest dle své povahy klubovní legitimací majitele triptyku. Listy č. 1 a 2 jsou dle své povahy unikáty /č. 1/ a duplikáty /č. 2/ zápisného listu.

Jakým způsobem dlužno triptyky používat, jest vidno z triptyku samotného.

4/ Podpisem listu č. 1 při vstupním odbavení motorového vozidla stávají se majitel triptyku a klub triptyk vystavivší osobně povinnými k podmíněnému zapravení cla a ostatních zákonitých dávek; motorové vozidlo ručí věcně za tyto dávky /§§ 73, 201 a/ a 203 celního a monopolního řádu/.

5/ Pro případ, že by vozidlo nebylo ve stanovené lhůtě z celního území Československého opět vyvezeno a jeho výstup nebyl dle celního řádu, t. j. potvrzením výstupního celního úřadu, prokázán, zavázal se Československý klub automobilistů v Praze dle přijaté záruční listiny jako ručitel a plátce ve smyslu §. 1357 všeob. zák. obč. na r. 1921-1924, jakož i na další léta, na která bude udělené povolení prodlouženo, zapraviti k vyvážení vstupního celního úřadu hotově clo a ostatní zákonité dávky z nevystoupivých motorových vozidel vypadaajících.

Nedojde-li vstupním celním úřadům do 14. dnů po uplynutí platnosti triptyku oznámení o výstupu motorového vozidla /viz č. 12. těchto podmínek/, jsou vstupní celní úřady povinny bez prodlení na formuláři předepsaném pro dodatečné zapravení cla vyhotoviti platební rozkaz a doručiti jej přímo Československému klubu automobilistů v Praze I. Obecní dům.

6/ Opravované, vykrabávané /radované/ nebo takové triptyky, které nejsou předepsaným způsobem vyplněny, jichž znění nadvzájem na všech listech spolu nesouhlasí nebo u nichž jest důvodné podezření, že nejsou pravé, že jsou falšované a pod., nesmějí býti celními úřady přijímány.

7/ Triptyky vyplňují se na všech listech souhlasně inkouzem v jazycích českém, slovenském nebo francouzském.

8/ U karoserií /evršek osobních automobilů/ dlužno při odbavování zjistiti, udanou barvu a tvar, zda jde o otevřenou karoserii, zvidelně tvaru jednoduchého faetonu pro dvě osoby, nebo dvojitého faetonu pro 4-6 osob, či o uzavřenou karoserii tvaru limusiny /s pevných stěn/ nebo landauletu /s sklopenou zadní částí/ atd.

9/ Totožnost vozidel jest zjistiti dle označení a čísel, jak v triptyku uvedeno, zejména dle čísel chassis a motoru, jakož i zajištění příložením celních olůvek.

Na vozidla jest přiložiti dvě olůvky, jedno na volant-řízení /na jeho sloup/, u motocyklů na řídítka, druhé na přední část rámu u vozu, u motocyklů na zadní vidlici.

Lze-li u náhradních součástek automobilových zajištění totožnost z vnějších známek, jako jsou vtlačené /vtisknuté/ známky, čísla atd., může býti od materiálního zajištění jich totožnosti upuštěno.

10/ Benzin, vezený současně na automobilech v benzínových nádržkách motorů jest olaprostý, naproti tomu zásoba benzínu vezená ve zvláštních náhradních nádobách podléhá clo.

Pramen č. 25:

Triptik.

Zdroj: Národní archiv Praha, fond Ministerstvo veřejných prací, k. 1031.

11/ Triptyk platí šest měsíců.

12/ Definitivní výstup vozidla musí býti potvrzen výstupním celním úřadem na listech č. 2. a 3.

Není-li výstupní celní úřad úřadem, u něhož vozidlo při prvním vstupu bylo zaznamenáno, jest povinnen tento definitivní výstup vozidla ihned oznámiti se všemi potřebnými údaji příslušnému vstupnímu celnímu úřadu.

V době platnosti triptyku mohou cestující s vozidlem z celního území prozatímne vystupovati a opět vstupovati, aniž jest třeba nového triptyku, bude-li pokaždý výstup a opětný vstup vozidla potvrzen úřadem na zadní straně triptyku na listu č. 2.

Dokud vozidlo nevystoupí definitivně, jest značky totožnosti na vozidle a jeho příslušenství ponechat.

Nemá-li, již býti vozidlo, jež prozatímne vystoupilo, dopraveno do celního území, zašle strana příslušný triptyk /list 2. a 3./ s odejmutými celními olůvkami celnímu úřadu, jenž potvrdil prozatímni výstup.

Není-li jinaké závady, bude definitivní výstup vozidla dodatečně potvrzen bez opětného jeho předvedení a základní list triptyku /č. 3/ zaslán na adresu stranou udanou.

13/ Olaprostý vstup vozidel na triptyky s výhradou jich opětného výstupu jest dovolen cestujícím z ciziny toliko v cestovní dopravě, t. j. na přechodných cestách do celního území.

nebo Z tohoto osvobození nejsou vyjmuta vozidla v cestovní dopravě předem dodatečně odeslaná, kterých se v době, kdy přestupují hranici, nepoužívá k osobní dopravě.

Protizákonné ponechání vozidel v celním území nebo používání jich v celním území k jiným účelům než k cestovní dopravě, zakládá, dokud platí zákazy dovozu, skutkovou povahu, přestupku §. 2. zákona ze dne 15. dubna 1920, č. 337. sb. z. a n. o úpravě mimořádných poměrů způsobených válkou a trestá se politickými úřady, na území dříve uherském administrativní policejní vrchností, peněžitou pokutou do 20.000 Kč., nebo tresty na svobodě do šesti měsíců, propadnutím předmětů a ztrátou živnostenských oprávnění.

Minister Československé republiky s plnou mocou pro správu Slovenska.

Čís. 20.835/1921. odd. adm. V. - Bratislava, dňa 17. října 1921.

Predmet:
Volný vstup motorových vozidel
do čsl. celního územia na triptyky
Čsl. klubu automobilistů.

✓ Přílohy: Odpis.

7 - dec 1921

Všetkým pánom županom, mešťanostom, hlavným slúžnym, mestským kapitánom, policajným riaditeľstvám v Bratislave a Košiciach!

Na vedomie a cieľom dozorovania a vykonávania pravomoci v pádu priestupkov dľa ostatného odstavca Podmienok ..

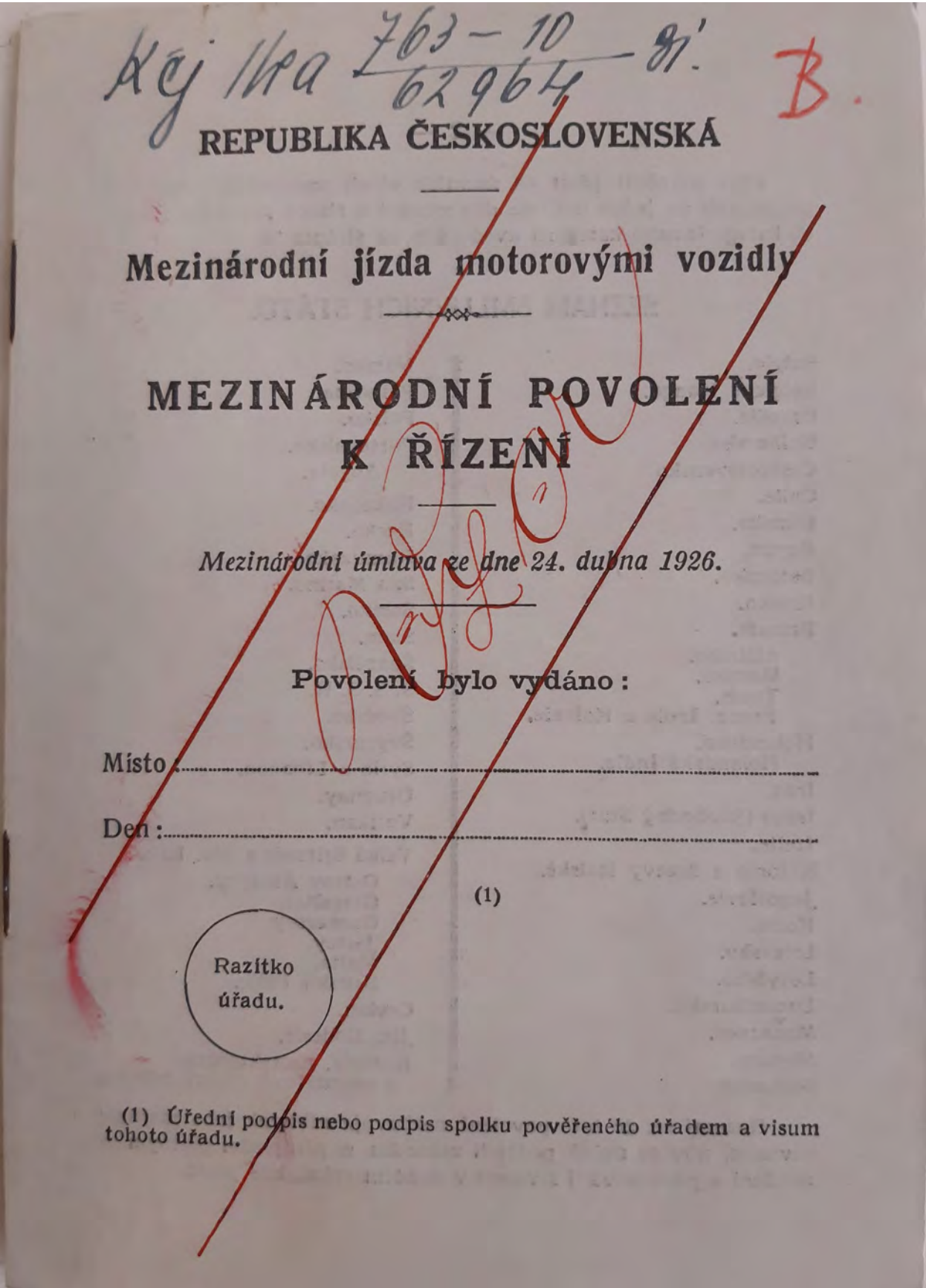
Za ministra:

ŽUPAN ŽUPY SARIŠSKEJ

DOŠLO 1-DEC.1921

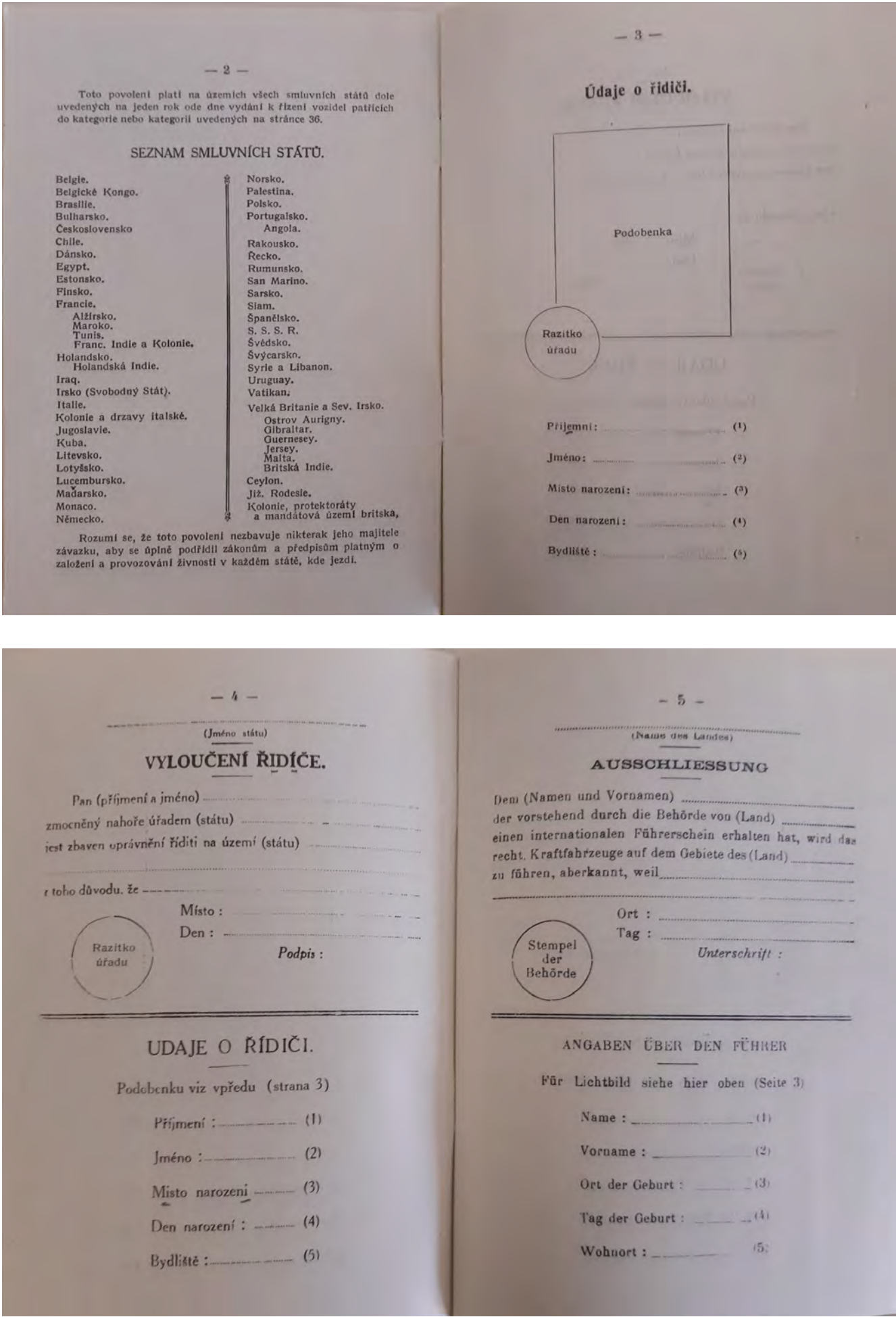
1032 9036 PRÍLOHY

1032 REF.



Pramen č. 26:
Medzinárodné povolenie k riadeniu motorového vozidla.

Zdroj: Národní archiv Praha, fond Ministerstvo veřejných prací, k. 1031



Čl. 1.

Meno, sídlo a účel klubu.

Meno spolku je Slovenský Motorklub, Sídlo Bratislava. Klub je odborným, vedeckým, športovým a spoločenským strediskom k povzneseniu a hájeniu záujmov motorového športu vo všetkých jeho odvetviach ako aj premávky motorovými vozidlami na Slovensku. Sídlo klubu je Bratislava.

Čl. 2.

Cinnosť klubu.

Cinnosť klubu vzťahuje sa na všetky opatrenia a prostriedky, ktorými možno dosiahnuť povznesenie motorového športu a dopravy a uskutočniť hájenia záujmov a automobilizmu a motocyklistiky a to:

1. usporiada klubové schôdze spojené s vedeckými a odbornými prednáškami, zábavami a pestuje spoločenský styk medzi automobilistami a motocyklistami,
2. zariaďuje a udržiava klubové miestnosti, čítarňu s odbornou literatúrou a pomôckami a vydáva publikácie,
3. zakročuje u všetkých úradov,
4. sriaďuje podľa zvláštného ujednania s príslušným odborom verejnej správy alebo na základe jeho zmocnenia silničné a vličné značkovanie, stará sa o jeho umiestnenie a udržiavanie,
5. usporiada zábavnú súťaž klubové a verejné, odborné výstavy, výlety a jazdy,
6. kupuje motorové vozidlá každého druhu ako automobily, motocykly, motorové lódice, lietadlá ako aj prostriedky pohonné a prevádzajúce pre klub, zariaďuje garáže, evidistia, stanice pre benzín, oleje a všetky potreby, dôležité k oprave motorových strojov a zariaďuje závodné dráhy,
7. cvičí členov a riadičov v jazde, dáva členov vycvičiť odbornými silami ku prevádzaniu opráv na motorových strojoch,
8. zariaďuje odbočky a uzaviera združenia s domácimi a cudzími spolkami, ktoré sledujú podobné ciele,
9. opatruje členom právnu ochranu v prípadoch, keď ide o všeobecný záujem motorového športu dia voľného uváženia výboru,
10. zprostredkuje svojim členom vydanie medzinárodných cestovných dokumentov všetkého druhu pre prekročenie hraníc.

Čl. 3.

Jednacia reč.

Jednacia reč je slovenská alebo česká.

Čl. 4.

Imenie klubu.

Spolkové imenie získava sa vybieraním zápisného, ročných a iných príspevkov členských, z darov, odkazov a z výťažkov podnikov klubom poriadaných.

Čl. 5.

Členovia klubu.

Členovia sú čestní, zakladajúci, činní, prispievajúci a dopisujúci.

Čestný predseda.

Čestného predsedu volí valné zhromaždenie podľa návrhu vždy na jeden rok.

Členovia čestní.

Čestnými členmi môžu byť dia návrhu výboru valným zhromaždením menované osoby, ktoré si získaly zvláštnych zásluh o klub alebo o automobilizmus a motocyklistiku všeobecne, vynikajúci politikovia, vedci, priemyselníci, spisovatelia, žurnalisti, ktorých podpora môže byť klubu prospešnou a ďalej zaslúžilí členovia klubu. O návrhu na menovanie čestných členov nie je na valnom zhromaždení prípustná debata a rozhoduje prostá väčšina hlasov. Členovia čestní menovaní sú doživotne alebo dočasne a neplatia členských príspevkov.

112/101

Členovia zakladajúci.

Členom zakladajúcim stane sa ten, kto raz na vždy alebo vo štyroch štyrochročných lehotách venuje klubu obnos stanovený valným zhromaždením, bol správny výborom jednomyseľne prijatý, alebo bol z príčin v predchádzajúcom odstavci o členoch čestných valným zhromaždením menovaný, v ktorom prípade môže byť od platenia členského príspevku oslobodený.

Členovia činní.

Činným členom môže sa stať vlastník motorového vozidla alebo osoba najmenej 18 rokov stará, ktorá má o automobilizmus alebo motocyklistiku zásluhu alebo viditeľný záujem. Tiež môžu byť činnými členmi právnické osoby, ktorých záujem úzko súvisia s automobilizmom alebo motocyklistikou.

Príhláška musí byť písaná na prihláškovom liste vydanom klubom a spolupodpísaná najmenej dvoma členmi, ktorí prijatie doporučujú, ručia za pravdu údajov odporúčaného a prijímajú v prípade jeho prijatia záruku voči klubu, za splatenie zápisného a členského príspevku na prvý rok. V jednotlivých prípadoch môže rozhodnúť výbor klubu, že môžu odpadnúť spolupodpisujúci členovia klubu na príhlášku a môže rušiacich členov zprostiť záruky.

Hlasovanie za prijatie nového člena deje sa pri najbližšej výborovej schôdzke vynútené balotážou a je treba prítomnosti najmenej šiestich členov predsedníctva a výboru. O prijatí rozhoduje dvojzvetinová väčšina hlasov.

Príhláška môže byť odmietnutá bez udania dôvodov o mesiac o nej znova rozhodovať pred uplynutím šiest mesiacov.

O príhláške nedospelých môže rozhodovať len výbor, ak je opatrené spolupodpisom zákonného zástupcu, ktorý ručí za všetky záväzky nedospelého voči klubu.

Pri príhláške právnickej osoby musí byť označený zástupca, ktorý má za ňu vykonávať členské práva. O príhláške zástupcovi treba potom hlasovať ako o prijatí člena. V prípade jeho odmietnutia vyjde sa príhláškou právnickej osoby, aby menovala zástupcu iného.

Príhláškou podrobate sa príhláškou, pre prípad svojho prijatia stane valným klubovým a plateniu zápisného a klubových príspevkov vo výške stanovenej valným zhromaždením.

Činným členom klubu stáva sa tiež ten, kto bol dia ustanovením tohto článku a stanov pre odbočky výborom odbočky prijatý za člena odbočky a ktorého prijatie bolo výborom klubu potvrdené. O tomto potvrdení platí analogické ustanovenie tohto článku stanov o prijímaní členov.

Členovia prispievajúci.

Osoby, ktoré majú záujem len o hospodárské výhody členské sú prijímaní výborom ako členovia prispievajúci na tých istých podmienkach ako členovia činní a platia príspevky valným zhromaždením im stanované.

Členovia dopisujúci.

Osobnosti, ktoré majú o motorový šport zásluhu, môžu byť menované výborom dočasne alebo trvale členmi dopisujúcimi. Členovia dopisujúci neplatia členský príspevok.

Čl. 6.

Práva členov a ich povinnosti.

Volebné právo aktívne a pasívne ako i právo hlasovacie majú jedine členovia čestní, zakladajúci a činní, z členov prispievajúcich len dvaja členovia výboru.

Všetci členovia majú právo zúčastniť sa členských schôdz, valného zhromaždenia, navštevovať klubové miestnosti a používať klubového inventáru, taktiež prístupné sú všetkým členom časopisy klubom odobierané a knižnice. Časopisy nie je dovolené domov si brať.

Právnické osoby môžu hlasovať a vykonávať aktívne právo volebné zástupcom, výborom schváleným. Pasívneho práva volebného nemajú. Nedospeli môžu byť volení členmi výboru.

Hosti môžu byť uvedení do klubových miestností jedine so svolením príslušného členského výboru. Ten istý host môže byť uvedený najviac trikrát do roka.

Prameň č. 27:

Stanovy Slovenského motorklubu v Bratislave, upravené v roku 1933.

Zdroj: Slovenský národný archív, fond policajné riaditeľstvo, k. 122.

Členovia sú povinní: platiť vopred členský príspevok valným zhromaždením stanovený, zachovávať presne statuty a klubom vydané nariadenia, ako aj dbať toho, aby klub neutrpel ani hmotnej ani mravnej škody. Členovia, ktorí boli prijatí po 1. júli platia členský príspevok len za druhú polovinu správneho roku.

Všetci členovia klubu majú právo nosiť a užívať odznaky a vlajky, ktoré im klub za výborom stanovený poplatok vydá a to len na tú dobu, pokiaľ členstva klubu nepozbúdnú. Osoba, ktorá akýkoľvek spôsobom členstvo klubu stratí, nie je oprávnená odznaky a vlajky klubu ďalej používať.

Čl. 7.

Vystúpenie z klubu a strata členstva.

Vystúpenie z klubu musí člen oznámiť vopred najneskôršie do 31. decembra doporučeným dopisom, inak je povinný platiť príspevok za celý nasledujúci správny rok.

Člen, ktorý nezaplatil príspevky za tri mesiace po upoznení doporučenou poštou a je mu doručený, môže byť usnesením výboru vylúčený zo zoznamu členov, je však povinný zaplatiť členský príspevok za bežný rok.

Ak sa dopusti člen vážnych porušení stanov a nariadení klubových alebo pokleskov proti záseďu počestnosti a slušnosti, môže byť z klubu vylúčený. Predsedníctvo zvolí šestný súd, ktorý o veci rozhodne. Ztratu občianskej bezúhonnosti zaniká i členstvo samostatne.

Pokiaľ rozhodne šestný súd, môže byť práva člena výborom suspendované.

Ak prepošiká člen klubovú legitimáciu, odznak alebo vlajku nečlenovi, môže byť vylúčený.

Čl. 8.

Správa klubu.

Správa klubu vykonávajú predsedníctvo, výbor, členská schôdza a valné zhromaždenie. Všetky funkcie v klube sú čestné.

Predsedníctvo skladá sa z predsedu, dvoch miestopredsedov, jednatela, pokladníka a zapisovateľa.

Výbor sa skladá:

1. z predsedníctva,

2. zo 6 až 12 členov a z 3 až 4 náhradníkov zvolených valným zhromaždením, z predsedu športového výboru a z predsedov výborov stanovených komisií.

3. z predsedov jednotlivých odboriek / alebo za ne zvolených zástupcov /, ktorí sú virilnými členmi výboru.

Všetci členovia výboru, výjme predsedov z odboriek, musia mať bydlisko v Bratislave alebo v blízkosti okolia.

Dva z členov výboru môžu byť volení z členov prispievajúcich a majú všetky práva členov činných.

Predsedníctvo a výbor volí valné zhromaždenie vždy na jedno-ročné funkčné obdobie.

V prípade, že behom správneho roku utudnú niektorý člen z predsedníctva, volí výbor na jeho miesto zástupcu zo svojho streda, na zvyšok správneho roku.

Výbor môže voľiť zo svojho streda II. jednatela a II. pokladníka, ktorí jednateľa a pokladníka v ich neprítomnosti alebo v prípade resignácie zastupujú.

Ďalej volí výbor zo svojho streda správu klubových miestností a dia potreby iných funkcionárov, ktorých kompetenciou určuje.

Utudne-li behom správneho roku niektorý člen výboru resignáciou alebo iným spôsobom, má výbor právo komptovať dočasne príslušný počet členov, najviac však troch ďalších do výboru.

Čl. 9.

Predsedníctvo.

Predsedníctvo je výkonný orgán klubu. Pripravuje všetky zá-

422/162

ležitosti, ktoré majú byť predložené výboru k rozhodnutiu, podáva o nich správu výboru a vykonáva jeho usnesenia. Sekretariát a všetci zamestnanci klubu sú podriadení predsedníctvu.

Predsedu zastupuje klub na vonkajšom, zvolená schôdza, predsedá valnému zhromaždeniu, schôdzam výboru a schôdzam členským, hlasuje len pri rovnosti hlasov. Člen-li má podať návrh musí odevzdať predsedníctvu niektorým z miestopredsedov.

Miestopredsedovia zastupujú predsedu a vykonávajú za neho všetky jeho práce a povinnosti.

Jednatel vedie celú agendu klubu, pripravuje prednety jednania pre schôdzu výboru a valné zhromaždenia podáva o nich správu, pokiaľ nehlásia iná funkcionára.

Pokladník spravuje klubový majetok, podáva o jeho stave správu klubu pravidelne správu, súma účty a predkláda ich ku schváleniu výboru, prijíma, vypláca a pkladá peniaze.

Zapísovateľ vedie zápisy o všetkých klubových schôdzach. V prípade jeho neprítomnosti môže viesť zápis ktorýkoľvek člen výboru. Zapísovateľ spravuje tiež archív a klubovú knihu.

Členská schôdza klubu vydáva, výjme objednávky triptykov a karnetov, musia byť podpísané predsedom a jednatelom. V prípade neprítomnosti jednatela, II. jednatelom. Poukazy k výpláte musia byť podpísané predsedom alebo miestopredsedom alebo jednatelom a pokladníkom.

Členovia predsedníctva sú členmi všetkých komisií a majú právo zúčastniť sa všetkých jejich schôdzí a hlasovania.

Čl. 10.

Výbor a iní funkcionári klubu.

Výbor spravuje klub a rozhoduje o všetkých záležitostiach pokiaľ nie sú vyhradené valnému zhromaždeniu.

Schôdza výboru konajú sa najmenej raz za mesiac. Výbor môže sa uspieť, je-li prítomných aspoň šesť členov predsedníctva a výboru.

K platnému usneseniu je treba, výjme prípady zvlášť vyhlásené, prostú väčšinu hlasov. Pri rovnosti hlasov rozhoduje hlas predsedajúceho, ktorý pokiaľ predsedá, nemá právo podávať návrhy.

Člen výboru, ktorý sa bez patričnej omluvy do troch za sebou nasledujúcich riadnych schôdzí výboru nedostaví, prestáva byť členom výboru. Toto ustanovenie netýka sa členov výboru z odboriek.

Výbor je oprávnený konať výdaje v rámci rozpočtov schválených valným zhromaždením. Po ukončení správneho roku zhotoví účet rozvažný, účet stráty a zisku a rozpočet pre nasledujúci správny rok a predloží ich valnému zhromaždeniu ku schváleniu.

K prevereniu jednotlivých podnikov a vyšetrovaniu určitých záležitostí môže výbor ustanoviť z členov klubu zvláštnu komisiu. Komisie sú viazané usnesením výboru, podliehajú jeho dozoru a podávajú mu správy o svojej činnosti. Právosť komisií končí preverenie záležitostí im svernutých, alebo odvolá-li ich výbor.

Jestli bol nejaký návrh už schválený, môže byť o ňom znovu pojednávané, hlasujú-li pre novú debatu o schválenom už návrhu najmenej tri štvrtiny prítomných členov predsedníctva a výboru. Inak nemôže byť o veci jedenkrát už schválenej zavedená nová debata. Tiež pre opravený návrh musia hlasovať najmenej tri štvrtiny prítomných členov predsedníctva a výboru, inak zostáva v platnosti pôvodné usnesenie.

Keď-li vo schôdzi prítomný plný počet členov výboru, zastupujú ich náhradníci dia poradia, v ktorom boli zvolení. Inak majú náhradníci vo schôdzi len hlas poradný.

Výbor schvaľuje rozpočty všetkých podnikov odborkami usporiadaných, schvaľuje tieto podniky, schvaľuje správy a účty odboriek.

Výboru ďalej prísluší právo zastaviť výkon určitého usnesenia výboru alebo valného zhromaždenia odborky, oznámi-li, že ustanovenie to priechi sa stanovať. Mno toho môže zastaviť činnosť odborky všeobecne:

1. keď odbočka nespĺňa svoju povinnosť stanovení jej úloženým do lehoty výborom klubu so opätovnej výzvy jej uloženou,

2. keď odbočka poškodila svojím jednaním majetok klubu.

Proti usneseniu výboru dia predchádzajúcich dvoch bodov môže sa odbočka odvolať k najbližšiemu valnému zhromaždeniu klubu. Odvolanie toto nemá však právnej moci odkladajúcej.

Čl. 11.

Revizori účtov.

Valné zhromaždenie volí na správny rok dvoch revizorov účtov a jed-

nobo náhradníka, ktorí nemajú byť členmi výboru. Revisori účtov skúmajú najmä, raz do roka účty, za však oprávnení, akýkoľvek tobo majú za potrebné, presvedčiť sa o majetkovom stave a spravosti zápisov ako i nahliadnuť do kníh a podávať o tom správny výboru a valnému zhromaždeniu. Vyskytnúvšie sa nesrovnalosti sú povinní ihneď oznámiť výboru.

Čl. 12.

Členaké schôdzky.

Členaké schôdzky konajú sa die potreby. Predsedníctvo podáva v nich správy o usneseniach výboru a najdôležitejších záležitostiach klubu. Členaké schôdzky nemajú oprávnenie meniť usnesenia výboru. Záležitosti personálne a príslušky členov nemajú byť v členakých schôdzkach pojednávané.

Čl. 13.

Valné zhromaždenie.

Riadne valné zhromaždenie koná sa behom prvých troch mesiacov spoločného roku, ktorý trvá od 1. januára do 31. decembra. Valné zhromaždenie zvoláva výbor, stanoví jeho poradie a adeli to všetkých členov ku zvláštnym dopisom alebo vyhláškam v oficiálnom klubovom časopise najneskôr 14 dní vopred, ako aj uváženia v niektorom zo slovenských vychádzajúcich časopisov.

Valné zhromaždenie je spôsobilé k usneseniu, keď je prítomná aspoň jedna pätina k hlasovaniu oprávnených členov klubu. Nesie-li sa dostatočný počet členov, koná sa o pol hodinu neskôr, šie druhé valné zhromaždenie, ktoré je spôsobilé usnešať sa za každého prítomných členov.

Valnému zhromaždeniu sú vyhľadane tieto záležitosti:

1. schválenie správ odstupujúceho výboru a revisorov účtov, ako i udelenie absolutoria odstupujúceho výboru,
2. schválenie rozpočtov pre nasledujúci rok správny rok a ustanovenie zápisného a členakých príspevkov,
3. zmena stanov,
4. menovanie čestného predsedu, čestných a zakladajúcich členov,
5. voľba predsedníctva, výboru a náhradníkov,
6. voľba revisorov účtov a náhradníka,
7. voľba predsedu športového výboru a 3 až 10 členov športového výboru,
8. voľba čestného súdu,
9. rozhodovať o státnostiach odbočiek proti usneseniu výboru die čl. 9. týchto stanov.

Valné zhromaždenie vedie predseda alebo jeho zástupca. Niac stanoveneho poriadku nemajú byť žiadny iní predmet pojednávaný. Volný návrh môže byť daný na poradie jednaní len vtedy, bol-li členom klubu k hlasovaniu oprávneným najneskôr 3 dni pred valným zhromaždením výboru písomne podaný.

Predmetom jednaní musí byť i volný návrh, bierať alebo výboru všeobecný, bola-li sa priznaná plnosť valného zhromaždenia dvojtretinovou väčšinou prítomných členov. O návrhu o priznanie plnosti musí dať predseda hlasovať a síce pri voľných návrhoch.

Volné návrhy na zmena stanov musia byť podané do 1. januára a spolupodpisané najneskôr jednou tretinou členov k hlasovaniu oprávnených. Každý volný návrh musí byť riadne odôvodnený.

Usnesenia dejú sa prostou väčšinou hlasov prítomných, výnimo prípadý zvlášť stanovene.

Nimoriadne valné valné zhromaždenie pojednáva jedine o záležitostiach, pre ktoré bolo zvolané.

Jeho zvolanie de je sa buď usnesenia výboru alebo na žiadosť podanú najneskôr jednou tretinou k hlasovaniu oprávnených členov, v ktorej musí byť presne označený a odôvodnený návrh, o ktorom sa má jednať, v ostatnom podľa predpisov o riadnom valnom zhromaždení.

Svolávanie lehoty môže byť v záležitostiach prípadoch zhrátané až na 8 dní. Usnesenia ako i volný dejú sa akklamáciou, prahu-li si toho však traja členovia, musí sa hlasovať tajne listkami.

Čl. 14.

Športový výbor.

Právomoc spolku pokiaľ sa týka pôsobnosti v športe 2. pod čl. 5 u-

122/193

vedenja, predvieda športový výbor, ktorý sa skladá z predsedu a z 5 až 10 členov volených valným zhromaždením a die potreby z členov klubu, kooperovaných výborom. Športový výbor volí zo svojho stredu miestopredseda a iných funkcionárov die potreby. Usnesenia sa dejú prostou väčšinou hlasov prítomných členov a výbor je usnesenia schopný, ie-li prítomný predseda alebo miestopredseda a najneskôr dvaja volaní členovia. O svojich usneseniach a rozhodnutiach podáva športový výbor správu výboru klubu a tieto nabyvajú platnosti po schválení výborom. Predseda športového výboru je členom výboru klubu a je volaný valnou hromadou.

Čl. 15.

Odbočky klubu.

Klub je oprávnený zriaďovať na Slovensku odbočky, ktorých pomer ku klubu a organizácia je upravená zvláštnymi stanovami v záse súhlasnými so stanovami týmito.

Čl. 16.

Čestný súd.

Dopusti-li sa člen skutkov v čl. 7. vymenovaných, vyšetrí výbor buď na podnet niektorého člana klubu, alebo z vlastnej iniciatívy predbežne záležitosť rozhodne, či má byť predložený čestnému súdu. V prípade kladného rozhodnutia, stanoví predseda čestného súdu pojednávanie, ku ktorému pozve obvineného i sťažovateľa, prípadne svedkov a opatří príslušný správodný materiál. Obvinený má právo dať sa zastupovať niektorým členom klubu. Nedostavil-li sa obvinený alebo jeho zástupca, môže rozhodnúť súd v jeho neprítomnosti. Spôsob pojednávania upravuje si čestný súd sám.

Valné zhromaždenie volí na rok 10 členov klubu za členov čestného súdu. Špor členov čestného súdu volí zo svojho stredu predsedu a miestopredseda. Predseda čestného súdu menuje pre každý prípad štyroch prísediacich, ktorí s predsedom alebo miestopredsedom čestného súdu tvoria päťčlenný rozhodujúci súd.

Obvinený má právo do 3 dní po oznámení zavedenia čestného pojednávania proti nemu a adelení člen prísediacich čestného súdu, žiadať o vylúčenie niektorého prísediaciho, ktorej žiadosti musí byť vyhovie.

Čestný súd rozhoduje neverejne prostou väčšinou hlasov v päťčlennom senáte. Proti výroku čestného súdu, o ktorom musí byť vedený zápis, nieť odvolania. Výkon rozhodnutia prísluší výboru klubu.

Čl. 17.

Rozhodčí súd.

Spory vzniklé medzi klubom, odbočkami a členmi, ako sú spory o zaplatacie príspevkov, zápisného, poplatkov za odznaky, medzinárodné jazdné doklady, časopisy a iné pohľadávky, z podnikov klubových alebo z pomeru členstva vzniklé, rozhoduje rozhodčí súd, aklaďajuci sa z predsedu a dvoch rozhodujúcich.

Každá strana menuje z členov klubu jedného rozhodujúceho a títo potom spoločne zvolia z členov klubu predsedu. Za klub a odbočky vykonávajú práva tieto ich predsedníctva. Nezhodnu-li sa rozhodujúci o voľbe predsedu, menuje ho predseda čestného súdu klubu.

Súd tanto riadi spory nadpolovičnou väčšinou hlasov, v prípade rovnosti rozhoduje predseda. Proti výroku rozhodčieho súdu nieť odvolania a rozhodnutie jeho sa stávať akq aj výboru oznámi. Čestné záležitosti sú z rozhodovania rozhodčieho súdu úplne vylúčené.

Čl. 18.

Rozhod klub.

O rozhod klub rozhoduje na návrh výboru nimoriadne valné zhromaždenie najneskôr tromi štvrtinami hlasov všetkých prítomných k hlasovaniu oprávnených členov.

Valné zhromaždenie je usnesenia schopný, dostaví-li sa najmä po polovica všetkých k hlasovaniu oprávnených členov klubu.

Nesie-li sa klub, rozhodne o naložení s majetkom jeho posledné valné zhromaždenie a nebolo-li by toto možné, prípadne majetok klubu ústavu pre mzdákov vo Slavici na Slovensku.

V prípade nedodrži-li klub stanovami určený cieľ a postúp alebo prekročí-li svoju právomoc, či by bol ohrozovaný záujem štátu alebo hmotný

údajem členov klubu, akže vláda bezodkladne zastaví jeho činnosť a prípadne na základe riadneho vyšetrenia definitívne rozpustiť alebo pod výstrahou rozpustenia zaviazat klub k najpriaznivejšiemu dohodnutiu stanov.

Každá zmena stanov, usnesenie o rozpustení klubu a opatrenie ohľadom jeho majetku, podlieha vládnemu schváleniu.

Slovenský Motorclub

sídlo Bratislava:

Riad. Alois Stýblo v.r.
predseda.

Zdeněk Špatný v.r.
jednatel.

STANOVY

odboček Slovenského Motorclubu sídlo Bratislava/ prijaté IV. riad-
nym valným zhromaždením dňa 15. januára 1937 a schválené Oddelením
ministerstva vnútra v Bratislave dňa 4. marca 1937 pod čísl. 5731/adv. S./.

Čl. 1.

Meno sídla a účel odbočky.

Meno odbočky je: Slovenský Motorclub, odbočka
sídlo
Odbočka je pobočným spolkom Slovenského Motorclubu, sídlo Bratisla-
va, S.M.K./.
Odbočka je odborným, vedeckým a spoločenským strediskom ku podpo-
rovaniu všetkej činnosti S.M.K. v sídle odbočky a vyhradenom jej okru-
hu pôsobnosti. Pôsobnosť odbočky vzťahuje sa na

Čl. 2.

Činnosť odbočky.

K dosiahnutiu svojho účelu používa odbočka opatrenia a prostriedky,
ktoré môžu podporovať rozvoj S.M.K. a styk medzi automobilistami a mo-
torcyclistami a jej činnosť je určená v čl. 3. stanov S.M.K. pod § 1., 2.,
3., 5., 6., 7. a 8. Okrem toho zakrešuje u miestnych úradov vo veciach tý-
majúcich sa motorového športu a dopravy, zvlášť premávky a jedného po-
riadku v oblasti odbočky.

Čl. 3.

Jednotná reč.

Jednotná reč je slovenská alebo česká.

Čl. 4.

Členovia odbočky.

Odbočka prijíma jedine členov činných a prispievajúcich. Člen pri-
jatý do odbočky podľa stanov S.M.K. stáva sa zároveň členom S.M.K. Pri-
jatie za člena nabyva platnosti potvrdením výboru S.M.K.
Prihláškou podrobuje sa podpísaným stanovám a nariadeniam klubu i
odbočky.

122/104

Čl. 5.

Práva a povinnosti členov odbočky.

1. Činní členovia odbočky majú aktívne a pasívne hlasovacie prá-
vo v prípade, že majú zápisné a členský príspevok pre bežný rok zaplatený.
2. Všetci členovia odbočky majú právo zúčastniť sa členských schô-
dzi, navštevovať klubové miestnosti a používať za rovnakých podmienok
klubového inventára, ako tiež prístupné sú všetkým členom časopisy klu-
bom odobierané a knižnice. Časopisy nie je dovolené brať si domov. Inak
platí analogicky ustanovenie čl. 81. stanov S.M.K.

Čl. 6.

Vystúpenie z klubu a strata členstva.

Vystúpenie z klubu musí člen oznámiť vopred najneskôršie do 30.
novembra doporučeným dopisom výboru odbočky, inak je povinný platiť prí-
spevok za celý nasledujúci správny rok.
Ohľadne straty členstva a vylúčenia z klubu platí ustanovenie čl.
7. stanov S.M.K.

Čl. 7.

Správa odbočky.

Odbočku spravujú: predsedníctvo, výbor, členská schôdza a valné shro-
maždenie.

Predsedníctvo sa skladá z predsedu, miestopredsedu, jednatela a pok-
ladníka.

Výbor skladá sa z predsedníctva, zo 4-5 členov a z 2-3 náhradníkov.
Jedán z členov výboru môže byť volený z členov prispievajúcich a
má všetky práva členov činných.

Predsedníctvo a výbor volí valné zhromaždenie vždy na jednoročné
funkčné obdobie.

Ak ubudne behom správneho roku niektorý člen výboru odbočky resig-
náciou alebo iným spôsobom, má výbor odbočky právo kooptovať za neho zäs-
tupcu, najviac však 2 ďalších členov do výboru.

Členovia predsedníctva a výboru S.M.K. sú stálymi členmi odbočky a
majú právo zúčastniť sa všetkých schôdzi odbočky a hlasom poradiť.

Čl. 8.

Predsedníctvo.

Ohľadne kompetencie predsedníctva odbočky platí analogicky čl. 8.
stanov S.M.K. Predseda odbočky alebo za neho jeho zástupca je virilným
členom výboru S.M.K.

Čl. 9.

Výbor.

Výbor rozhoduje o všetkých záležitostiach odbočky pokiaľ nie sú
vyhradené valnému zhromaždeniu a volí zo svojho stredu funkcionárov dla
potreby. Výbor odbočky môže sa uspieť, ak je prítomných najmenej 5 čle-
nov predsedníctva a výboru.

Člen výboru, ktorý sa bez patričnej omluvy do troch za sebou nas-
ledujúcich schôdzi výboru nedostaví, prestáva byť členom výboru odbočky.

Ked nie je vo schôdzach prítomný plný počet členov výboru, zástupu-
jú ich náhradníci dla poradia, v ktorom boli zvolení. Inak majú náhradní-
ci vo schôdzi len hlas poradný.

K platnému usneseniu výboru odbočky je treba, výjme prípadu zvlášť
vytýčené, prostaj väčšiny hlasov. Pri rovnosti hlasov rozhoduje hlas pred-
sedajúceho.

Výbor odbočky podáva pravidelne každý mesiac zprávy o svojej čin-
nosti výboru S.M.K. Výbor odbočky oznamuje všetky zvolané schôdzy včas a
vopred výboru klubu S.M.K., ktorému tiež predkladá ku schváleniu všetky
chystané podniky väčšieho rozsahu. Po valnom zhromaždení podáva zprávu i
účty ku schváleniu výboru S.M.K.

Čl. 10.

Revizori účtov.

O revizoroch účtov platí analogicky čl. 11. stanov S.M.K.

Čl. 11.

Členská schůzka.

O členské schůzce platí analogicky čl. 12. stanov S.M.K.

Čl. 12.

Valné shromáždění.

Valné shromáždění odbočky koná se během nastávajícího kalendářního roku, který trvá od 1. ledna do 31. prosince. Valné shromáždění svolává výbor nejpozději 14 dní předtím, než se koná, a stanoví jeho pořadí, které podléhá předchozímu schválení S.M.K. Valné shromáždění je způsobilé k usnesení ak je přítomná aspoň polovina k hlasování oprávněných členů odbočky. Ak se neodejde dostatečný počet členů, koná se o pol hodinu později druhá valná shromáždění, které je způsobilé usnášet se za každého počtu přítomných členů. Valnému shromáždění se vyhraďuje tito náležitosti:

1. schválení zpráv odstupujícího výboru a revizorů účtů;
 2. schválení účtu pokladního a účtu rozvahového a i udělení absolutoria odstupujícímu výboru;
 3. schválení rozpočtu pro následující správní rok;
 4. volba předsednictva, výboru a náhradníků;
 5. volba revizorů účtů a náhradníků.
- Inak platí analogické ustanovení čl. 13. stanov S.M.K.

Čl. 13.

Sportovní podniky.

Všechny sportovní podniky odbočky vede a řídí sportovní výbor S.M.K.

Čl. 14.

Majetek odbočky.

Majetek odbočky získává se z výřadků podniků odbočky uspořádaných, z darů a i z podílu na příspěvcích členů odbočky ve výše stanovené valné shromáždění klubu. Majetek odbočky je majetkem klubu, který spravuje výbor odbočky.

Čl. 15.

Povinnosti odbočky a práva klubu vůči nej.

Odbočka je povinná zachovávat stanovy a nařízení valné shromáždění a výboru klubu stanovené. Odbočka je povinná oznámit S.M.K. všechny přijaté členy a zapsat je do státního seznamu a zaslat klubu přesné opisy přihlášek novopřijímaných členů. Výbor S.M.K. může zastavit výkon určitého usnesení výboru nebo valného shromáždění odbočky ak soudí, že usnesení to přechází se stanovami, a i o toho může výbor klubu zastavit činnost odbočky vůbec:

1. když odbočka nedostojí svým povinnostem stanoveným jej uloženým do lhůty výboru S.M.K. po opětovném vyřazení jej určení;
2. když odbočka poškodila svojím jednáním zájmy S.M.K.

Proti usnesení dle odstavce 1. a 2. může se odvolat k nejbližšímu valnému shromáždění S.M.K., odvolání nemá však právní moci odkladací.

Čl. 16.

Spory v odbočce.

Čestné spory v odbočce rozhoduje čestný soud S.M.K. Spory mezi odbočkami a členy ve věcech majetko-právních rozhoduje rozhodčí soud S.M.K. dle čl. 17. stanov S.M.K.

Čl. 17.

Zánik nebo zrušení odbočky.

O rozpustení odbočky rozhoduje shromáždění valné shromáždění,

102/101

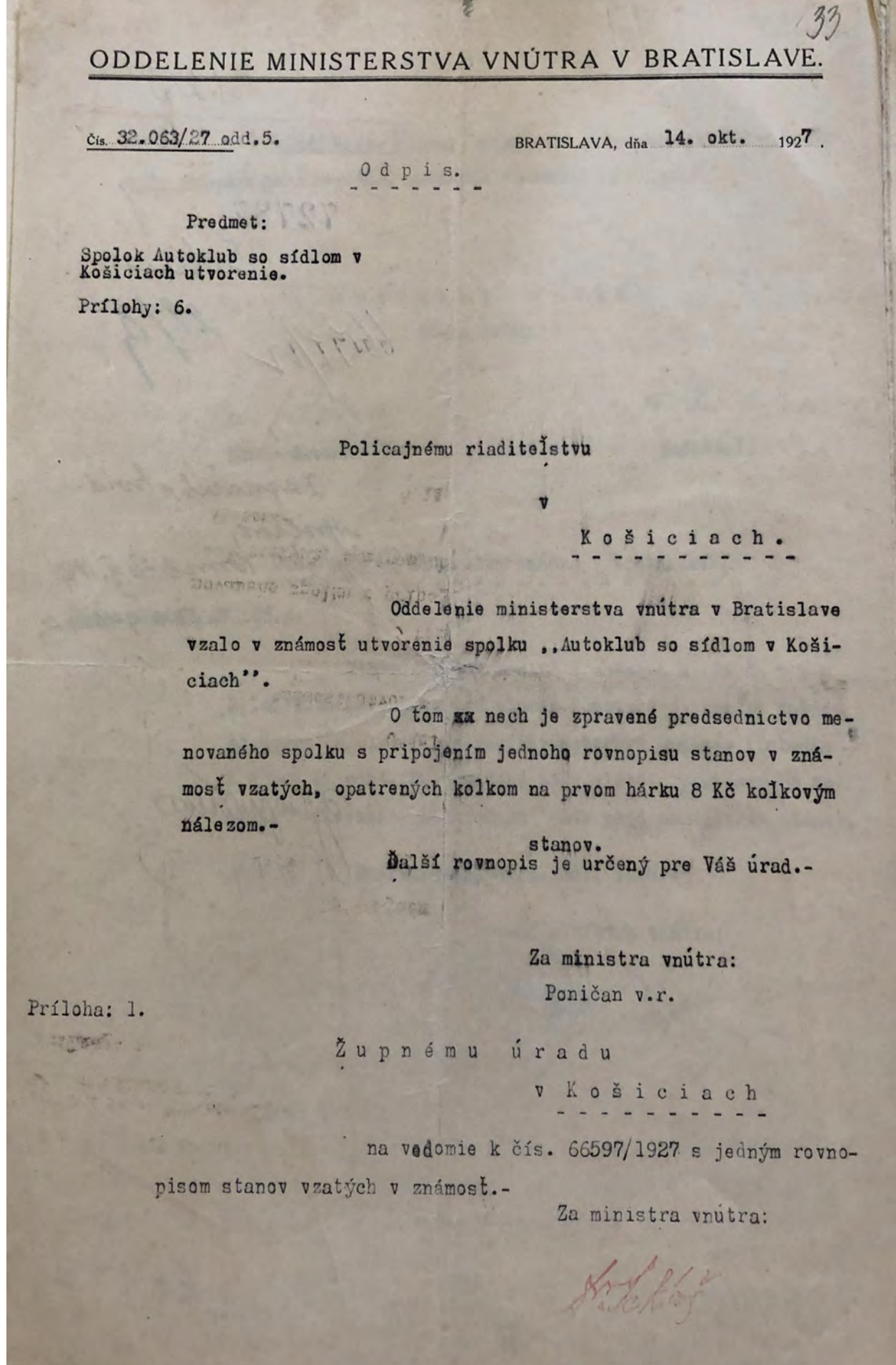
k tomuto cíli svolané, nejmeně tři čtvrtinami všech přítomných k hlasování oprávněných členů. Valné shromáždění je usnášitelné, ak se dostaví nejmeně polovina všech k hlasování oprávněných členů odbočky.

Ak se rozdeří odbočka nebo ak byla zrušena, případně jej majetek Slovenskému Motor klubu, sídlo Bratislava.

V případě ak nedodrží odbočka stanovami určený cíl a postup nebo ak překročí svou pravomoc, čím by byl ohrožen zájem státu nebo hmotný zájem členů odbočky, může vláda bezodkladně zastavit činnost odbočky a případně na základě řádného vyšetřování definitivně rozpustit nebo pod výstrahou rozpustění zavázat odbočku k nejprísnejšímu dodržání stanov.

Každá zmena stanov, usnesení o rozchodu odbočky a opatření ohľadne jej majetku podléhá vládnemu schválení.

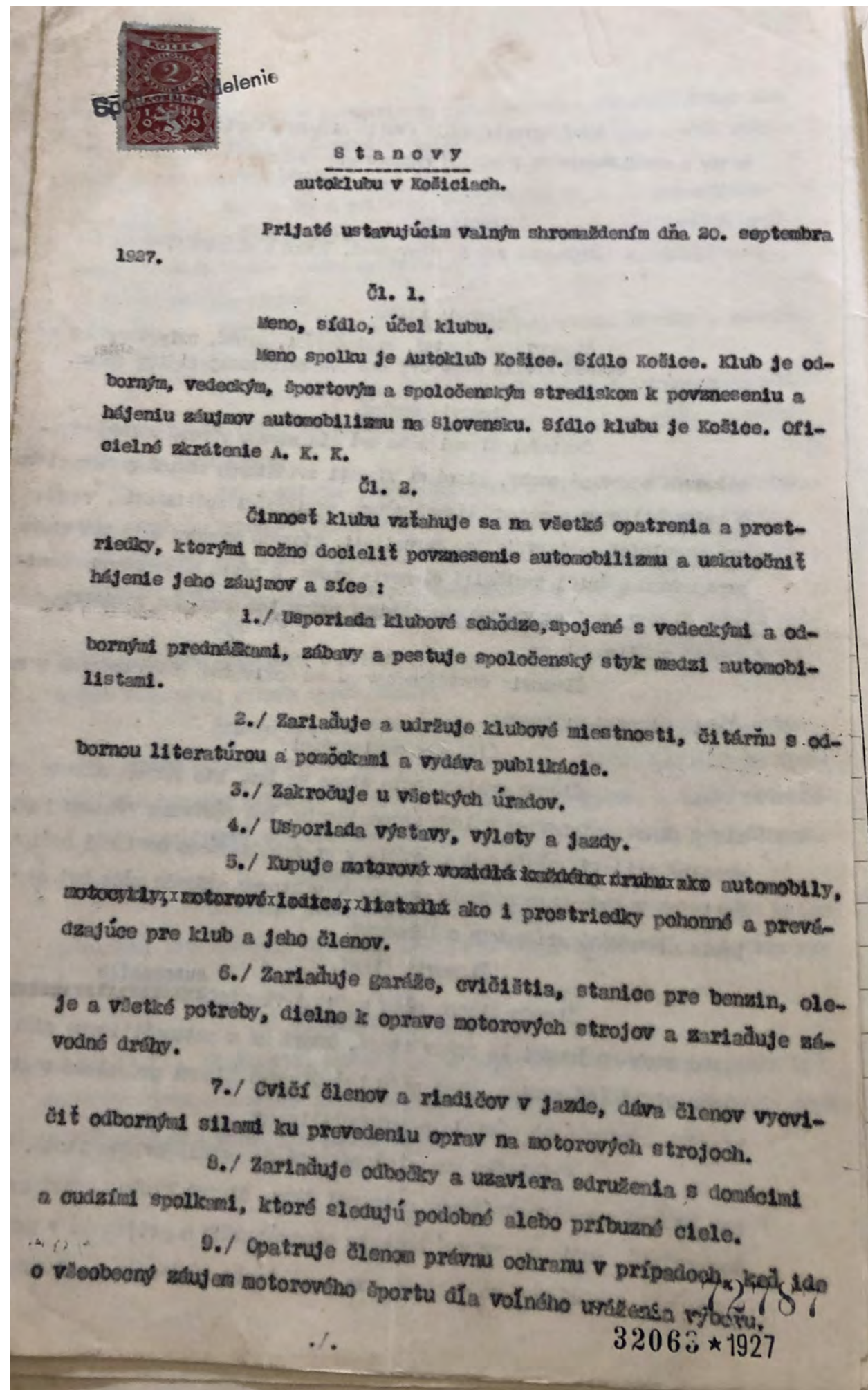
Stanovy schválil výbor S.M.K. Bratislava 14. II. 1933. j. 63464/18/1933.



Prameň č. 28:

Stanovy Autoklubu Košice, 1927.

Zdroj: Štátny archív Košice, fond Košická župa 1923-1928, k. 661.



10./ Zprostredkuje svojim členom vydanie triptykov a kartov a medzinárodných jazdných výkazov pre prekročenie hraníc.

Čl. 3.

Jednacia reč.

Jednacia reč je slovenská, česká a maďarská.

Čl. 4.

Členovia klubu.

Členovia sú čestní, zakladajúci, činní, prispievajúci a dopisujúci. Členom spolku môže byť len československý štátny občan.

Členovia čestní.

Čestnými členmi môžu byť dľa návrhu výboru valným zhromaždením menované osoby, ktoré si získali zvláštnych zásluh o klub alebo o automobilizmus a motocyklizmus vôbec, vynikajúci politikovia, vedci, priemyselníci, spisovatelia, žurnalisti, ktorých podpora môže byť klubu prospešnou a ďalej zasluhujú členovia klubu. O návrh na menovanie čestných členov není na valnom zhromaždení prípustná debata a rozhoduje prostá väčšina hlasov.

Členovia čestní menovaní sú doživotne alebo dočasne a neplatia členské príspevky.

Členovia zakladajúci.

Členom zakladajúcim stane sa ten, kto raz na vždy venuje klubu obnos, stanovený valným zhromaždením, bol správnym výborom jednomyseľne prijatý, alebo bol z príčin v predchádzajúcom odstavci o členoch čestných valným zhromaždením menovaný, v ktorom prípade môže byť od platenia členského príspevku oslobodený.

Členovia činní.

Činným členom môže sa stať vlastník ^{automobilu} ~~motorového vozidla~~ alebo osoba najmenej 18 rokov stará, ktorá má o automobilizmus zásluhu alebo viditeľný záujem. Tiež môžu byť činnými členmi právnické osoby, ktorých záujmy úzko súvisia s automobilizmom.

Prihláška musí byť písomná na prihlasovacom liste, vydanom klubom a podpísanou najmenej dvoma členmi klubu, ktorí prijatie doporučujú, ručia za mravnú hodnotu odporúčaného a prijímajú v prípade jeho prijatia záruku voči klubu, za zaplatenie zápisného a členského

príspevku na prvý rok. V jednotlivých prípadoch môže rozhodnúť výbor klubu, že môžu odpadnúť spolupodpisy členov klubu na prihláške a môžu rušiť členov sprostíť záruky.

Hlasovanie o prijatie nového člena stane sa pri najbližšej výborovej schôdzi bezvýnimčne balotážou a je treba prítomnosti najmenej šiestich členov predsedníctva a výboru. O prijatí rozhoduje dvojtretinová väčšina hlasov.

Prihláška môže byť odmietnutá bez udania dôvodov a nemožno o nej znova rozhodovať pred uplynutím šiest mesiacov.

O prihláške nedospelých možno rozhodovať len vtedy, je-li opatrená spolupodpisom zákonného zástupcu, ktorý ručí za všetky záväzky nedospelca voči klubu.

Pri prihláške právnickej osoby musí byť označený zástupca, ktorý má za ňu vykonávať členské práva. O prihlásenom zástupcovi treba potom hlasovať ako o prijatí člena. V prípade jeho odmietnutia vyzve sa prihlásená právnická osoba, aby menovala zástupcu iného.

Prihláškou podrobuje sa prihlásený, pre prípad svojho prijatia, stanovám klubovým a plateniu zápisného a klubových príspevkov vo výške stanovenej valným zhromaždením.

Činným členom klubu stáva sa tiež ten, kto bol dľa ustanovenia tohoto článku a stanov pre odbočky výborom odbočky prijatý za člena odbočky a ktorého prijatie bolo výborom klubu potvrdené. O tomto potvrdení platí analogické ustanovenie tohoto článku stanov o prijímaní členov.

Členovia prispievajúci.

Členovia prispievajúci sú prijímaní výborom za tých istých podmienok, ako členovia činní a platia príspevky valným zhromaždením pre nich stanovené.

Členovia dopisujúci.

Osobnosti, ktoré majú o motorový šport zásluhu, môžu byť menované výborom dočasne alebo trvale členmi dopisujúcimi. Členovia dopisujúci neplatia členských príspevkov.

38
Čl. 5.

Práva členov a ich povinnosti.

Volebné právo aktívne a pasívne, ako i právo hlasovacie majú jedine členovia čestní, zakladajúci a činní, z členov prispievajúcich /výnimka čl. 7./ jedine tí, ktorým právo toto udelil výbor dľa svojho voľného usnesenia.

Všetci členovia majú právo súčastniť sa členských schôdzí navštevovať klubové miestnosti a používať inventárklubového, taktiež prístupné sú všetkým členom časopisy klubom odobierané a knižnica. Časopisy nie je dovolené domov si brať.

Všetci členovia majú právo súčastniť sa valného zhromaždenia.

Právnické osoby môžu hlasovať a vykonávať aktívne právo volebné zástupcom, výborom schváleným. Pasívneho práva volebného nemajú. Nedospelí nemôžu byť volení členmi výboru.

Hostia môžu byť uvedení do klubových miestností jedine so svolením prítomného člena výboru. Ten istý hosť môže byť uvedený najviac trikrát do roka.

Členovia sú povinní : Platiť vopred členský príspevok valným zhromaždením stanovený, zachovávať presne stanovy a klubom vydané nariadenia, ako aj dbať toho, aby klub neutrpel ani hmotné ani mravné újmy.

Všetci členovia klubu majú právo nosiť a užívať odznaky a vlajok, ktoré im klub za výborom stanovený poplatok vydá a to len na tú dobu, pokiaľ členstva klubu nepozbudú. Osoba, ktorá akýmkoľvek spôsobom členstvo klubu ztratí, nie je oprávnená odznaky a vlajky klubu ďalej používať.

Čl. 6.

Vystúpenie z klubu a ztráta členstva.

Vystúpenie z klubu musí člen oznámiť vopred najneskoršie do 31. decembra doporučeným dopisom, inak je povinný platiť príspevok za celý nasledujúci správny rok.

37
Ďalej volí výbor zo svojho stredu správcu klubových miestností a dľa potreby iných funkcionárov, ktorých kompetenciu určuje.

Ubudne-li behom správneho roku niektorý člen výboru resignáciou alebo iným spôsobom, má výbor právo kooptovať dočasne príslušný počet členov, najviac však troch ďalších do výboru.

Čl. 8.

Predsedníctvo.

Predsedníctvo je výkonným orgánom klubu. Pripravuje všetky záležitosti, ktoré majú byť predložené výboru k rozhodnutiu, podáva o nich zprávu výboru a vykonáva jeho usnesenia.

Sekretariát a všetci zamestnanci klubu sú priamo podriadení predsedníctvu.

Predseda zastupuje klub na vonok, svoláva schôdze, predsedá valnému zhromaždeniu, schôdzam výboru a schôdzam členským.

Miestopredsedia zastupujú predsedu a vykonávajú za neho všetky jeho práce a povinnosti.

Jednatel vedie celú agendu klubu, pripravuje predmety jednania pre schôdzky výboru a valné zhromaždenia a podáva o nich zprávu, pokiaľ nenáležia iným funkcionárom. Pokladník spravuje klubový majetok, zrkma účty a predkladá ich ku schváleniu výboru, prijíma, vypláca a ukladá peniaze.

Zapisovateľ vedie zápisy o všetkých klubových schôdzkách. V prípade jeho neprítomnosti môže viesť zápis ktorýkoľvek člen výboru. Zapisovateľ spravuje tiež archív a knižnicu klubu.

Písomnosti klubom vydané, vynímajúc objednávky triptykov a karnetov, musia byť podpísané predsedom alebo miestopredsedom a jednatelom. V prípade neprítomnosti jednatela, II. jednatelom. Poukazy k výplate musia byť podpísané predsedom alebo miestopredsedom alebo jednatelom a pokladníkom.

Členovia predsedníctva sú členmi všetkých komisií a majú právo súčastniť sa všetkých jejích schôdzí a hlasovaní.

Čl. 9.

Výbor a iní funkcionári klubu.

Výbor spravuje klub a rozhoduje o všetkých záležitostiach

pokiaľ nie sú vyhradené valnému zhromaždeniu.

Schôdze výboru konajú sa najmenej raz mesačne. Výbor môže sa uspieť, je-li prítomných aspoň 6 členov predsedníctva a výboru.

K platnému usneseniu je treba, vynímajúc prípady zvláštne vytýčené, prostej väčšiny hlasov. Pri rovnosti hlasov rozhoduje hlas predsedajúceho.

Člen výboru, ktorý sa bez patričnej omluvy do troch za sebou nasledujúcich schôdzí výboru nedostaví, prestáva byť členom výboru. Toto ustanovenie netýka sa členov výboru z odbočiek.

Výbor je oprávnený konať výdaje v rámci rozpočtov schválených valným zhromaždením. Po ukončení správneho roku zhotoví účet rozvážny, účet ztráty a prebytku a rozpočet pre nasledujúci správny rok a predloží ich valnému zhromaždeniu ku schváleniu.

K prevedeniu jednotlivých podnikov a vyšetrovaniu určitých záležitostí môže výbor ustanoviť z členov klubu zvláštnu komisie. Komisie sú viazané usnesením výboru, podliehajú jeho dozoru a podávajú mu správy o svojej činnosti. Pôsobnosť komisií končí prevedením záležitostí im svorených, alebo odvoláva-li ich výbor.

Není-li vo schôdzi prítomný plný počet členov výboru, zastupujú ich náhradníci dľa poradia, v ktorom boli zvolení. Inak majú náhradníci vo schôdzi len hlas poradný.

Výbor schvaľuje rozpočty väčších podnikov odbočkami usporiadaných, schvaľuje tieto podniky, schvaľuje správy a účty odbočiek.

Výboru prísluší ďalej právo zastaviť výkon určitého usnesenia výboru alebo valného zhromaždenia odbočky,oznali-li, že ustanovenie to prieči sa stanovám. Mimo toho môže zastaviť činnosť odbočky vôbec :

- 1./ Keď odbočka nedostojí svojim povinnostiam stanovami jej uloženým do lehoty výborom klubu po opätovnej výzve jej uloženej.
- 2./ Keď odbočka poškodila svojim jednaním záujmy klubu.

Proti usneseniu výboru dľa predchádzajúcich dvoch bodov môže sa odbočka odvolať k najbližšiemu valnému zhromaždeniu klubu. Odvolanie toto nemá však právnej moci odkladacej.

36

Čl. 10.
Revizori účtov.

Valné zhromaždenie volí na správny rok 2 revizorov účtov a 1 náhradníka, ktorí nesmú byť členmi výboru. Revizori účtov skúmajú najmenej raz do roka účty, sú však oprávnení, kedykoľvek uznajú toho za potrebné, presvedčiť sa o majetkovom stave a správnosti zápisov, ako i nahliadnuť do kníh a podávať o tom správu výboru a valnému zhromaždeniu. Vyskytnuvšie sa nesrovnalosti sú povinní oznámiť ihneď výboru.

Čl. 11.
Členská schôdza.

Členské schôdze konajú sa aspoň 2krát do roka. Predsedníctvo podáva v nich správy o usneseniach výboru, najdôležitejších záležitostiach klubu a sdeľuje mená novoprijatých členov. Členská schôdza není oprávnená meniť usnesenia výboru. Záležitosti personálne a prihlášky členov nesmú byť v členskej schôdzi pojednávané.

Čl. 12.
Valné zhromaždenie.

Riadne valné zhromaždenie koná sa behom prvých 5 mesiacov každého spolkového roku, ktorý trvá od 1. januára do 31. decembra. Valné zhromaždenie svoláva výbor, stanoví jeho poradie a sdeľí to všetkým členom zvláštnym dopisom najneskôršie 14 dní vopred.

Valné zhromaždenie je spôsobilé k usneseniu je-li prítomná aspoň 1/3 k hlasovaniu oprávnených členov klubu.

Nesíde-li sa dostatočný počet členov, koná sa o hodinu neskôršie druhé valné zhromaždenie, ktoré je spôsobilé usnášať sa za každého počtu prítomných členov.

Valnému zhromaždeniu sú vyhradené tieto záležitosti :

- 1./ Schválenie správ odstupujúceho výboru a revizorov účtov.
- 2./ Schválenie účtu pokladného a účtu rozvážneho, ako i udelenie absolutoria odstupujúcemu výboru.
- 3./ Schválenie rozpočtov pre nasledujúci správny rok a ustanovenie zápisného a členských príspevkov.
- 4./ Zmena stanov.

2 Oddelenie

5./ Menovanie čestných a zakladajúcich členov.
 6./ Voľba predsedníctva, výboru a náhradníctva.
 7./ Voľba revízorov účtov a náhradníka.
 8./ Voľba čestného súdu.
 9./ Rozhodovať o sťažnostiach odbočiek proti usneseniu výboru dľa 9. čl. týchto stanov.

Valné zhromaždenie vedie predseda alebo jeho zástupca. Mimo stanoveného poriadku nesmie byť žiadny iný predmet pojednávaný. Voľný návrh môže byť daný na poradie jednania len vtedy, bol-li členom klubu k hlasovaniu oprávneným najďalej 7 dní pred valným zhromaždením výboru podaný písomne.

Predmetom jednania musí byť i voľný návrh, bárs nebol výboru včas hlásený, bola-li mu priznaná pilnosť valným zhromaždením 2/3 väčšinou prítomných členov. O návrhu o priznanie pilnosti musí dať predseda hlasovať a síce pri voľných návrhoch.

Voľné návrhy na zmenu stanov musia byť podané do 1. januára a spolupodpísané najmenej 1/3 členov k hlasovaniu oprávnených. Každý voľný návrh nech je riadne odôvodnený.

Usnesenia dejú sa prostou väčšinou hlasov prítomných, vyimajúc prípady zvláštne stanovené.

Mimoriadne valné zhromaždenie prejednáva jedine o záležitostiach, pre ktoré bolo zvolané.

Jeho zvolanie deje sa buď usnesením výboru alebo na žiadosť podanú najmenej 1/3 k hlasovaniu oprávnených členov, v ktorej musí byť presne označený a odôvodnený návrh, o ktorom sa má jednať, v ostatnom platia predpisy o riadnom valnom zhromaždení.

Svolávacia lehota môže byť v dôležitých prípadoch skrátená až na 8 dní. Usnesenia ako i voľby dejú sa akklamáciou, žiada-li toto nadpolovičná väčšina prítomných, k hlasovaniu oprávnených členov, dejú sa lístkami.

Čl. 13.
 Športovná komisia.

Právomoc spolku pokiaľ sa týka pôsobnosti v čl. 3. pod č. 4. až 7. uvedeným, prevádza športovná komisia, ktorá sa skladá z 5

35

až 11 členov volených valným zhromaždením a dľa potreby z členov klubu, kooptovaných výborom. Športovná komisia volí zo svojho streda predsedu, miestopredsedu a iných funkcionárov dľa potreby. Usnesenia sa dejú prostou väčšinou hlasov prítomných členov a komisia je usnesenia schopná, je-li prítomný predseda alebo miestopredseda a najmenej dvaja volení členovia. O svojich usneseniach a rozhodnutiach podáva športovná komisia správu výboru klubu a tieto nabyvajú platnosti po schválení výborom.

Čl. 14.
 Odbočky klubu.

Klub je oprávnený zariaďovať na Slovensku odbočky, ktorých pomer ku klubu a organizácia bude upravená zvláštnymi stanovami v zísade súhlasnými so stanovami týmito.

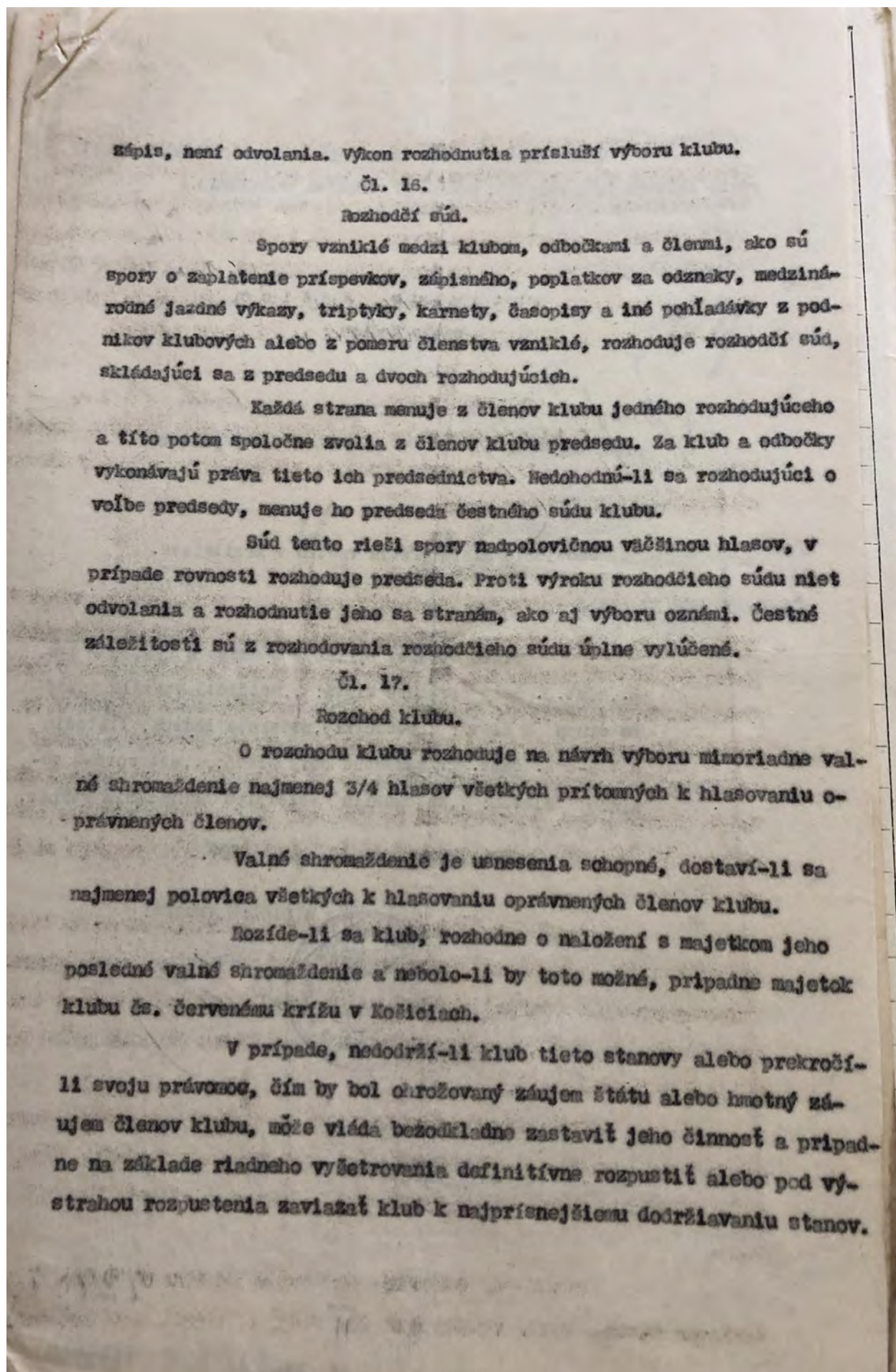
Čl. 15.
 Čestný súd.

Dopustí-li sa člen skutkov v čl. 6. vyznačených, vyšetrí výbor buď na podnet niektorého člena klubu, alebo z vlastnej moci predbežne záležitosť a rozhodne, či má byť predložená čestnému súdu. V prípade kladného rozhodnutia stanoví predseda čestného súdu pojednávanie, ku ktorému pozve obvineného i sťažovateľa, prípadne svedkov a opatrí príslušný sprievodný materiál. Obvinený má právo dať sa zastupovať niektorým členom klubu. Nedostaví-li sa obvinený alebo jeho zástupca, môže rozhodnúť súd v jeho neprítomnosti. Spôsob pojednávania upravuje si čestný súd sám.

Valné zhromaždenie volí na rok 10 členov klubu za členov čestného súdu. Sbor členov čestného súdu volí zo svojho streda predsedu a miestopredsedu. Predseda čestného súdu menuje pre každý prípad 4 prisedajúcich, ktorí s predsedom alebo miestopredsedom čestného súdu tvoria 5členný rozhodujúci súd.

Obvinený má právo do 3 dní po oznámení zavedenia čestného pojednávania proti nemu a sdelení mien prisedajúcich čestného súdu, žiadať o vylúčenie niektorého prisedajúceho, ktorej žiadosti musí byť vyhovievané.

Čestný súd rozhoduje neverejne prostou väčšinou hlasov v 5člennom senáte. Proti výroku čestného súdu, o ktorom musí byť vedený



zápis, není odvolania. Výkon rozhodnutia prísluší výboru klubu.

Čl. 16.

Rozhodčí súd.

Spory vzniklé medzi klubom, odbočkami a členmi, ako sú spory o zaplataenie príspevkov, zápisného, poplatkov za odznaky, medzinárodné jazdné výkazy, triptyky, karnety, časopisy a iné pohľadávky z podnikov klubových alebo z pomeru členstva vzniklé, rozhoduje rozhodčí súd, skládajúci sa z predsedu a dvoch rozhodujúcich.

Každá strana menuje z členov klubu jedného rozhodujúceho a tieto potom spoločne zvolia z členov klubu predsedu. Za klub a odbočky vykonávajú práva tieto ich predsedníctva. Nedohodnú-li sa rozhodujúci o voľbe predsedu, menuje ho predseda čestného súdu klubu.

Súd tento rieši spory nadpolovičnou väčšinou hlasov, v prípade rovnosti rozhoduje predseda. Proti výroku rozhodčieho súdu niet odvolania a rozhodnutie jeho sa stranám, ako aj výboru oznamí. Čestné záležitosti sú z rozhodovania rozhodčieho súdu úplne vylúčené.

Čl. 17.

Rozhod klubu.

O rozchodu klubu rozhoduje na návrh výboru mimoriadne valné zhromaždenie najmenej 3/4 hlasov všetkých prítomných k hlasovaniu oprávnených členov.

Valné zhromaždenie je usnesenia schopné, dostaví-li sa najmenej polovica všetkých k hlasovaniu oprávnených členov klubu.

Rozíde-li sa klub, rozhodne o naložení s majetkom jeho posledné valné zhromaždenie a nebolo-li by toto možné, prípadne majetok klubu čs. červenému krížu v Košiciach.

V prípade, nedodrží-li klub tieto stanovy alebo prekročí-li svoju právomoc, čím by bol ohrožený záujem štátu alebo hmotný záujem členov klubu, môže vláda bezodkladne zastaviť jeho činnosť a prípadne na základe riadneho vyšetrovania definitívne rozpustiť alebo pod výstrahou rozpustenia zaviazat klub k najprísnejšiemu dodržiavaniu stanov.

AUTOMOTO

ZPRAVODAJ

Nezávislý a nestranný časopis věnovaný zájmům automobilismu, motocyklismu a spřízněným odvětvím.

Vychází každý týden v pátek.

Překážky rozvoje automobilové turistiky.

Cizinecký ruch hospodářským prospěchem státu. — Naše povinnosti vůči cizincům. — Špatné silnice. — Pokuty v ČSR. straší cizí automobilisty. — Kdy konečně bude vydán automobilový zákon?

Automobilová turistika zaznamenává v posledních letech úžasný rozvoj. Přivádí k nám mnoho turistů, kteří sebou přivážejí hodně peněz. Poznávají naši kulturu, naše přírodní krásy, naši pohostinnost a jsou-li spokojeni, jistě návštěvu našeho státu doporučí. Je proto naší nejsvatější povinností, vycházeti těmto turistům všemožně vstříc. To nám ukládá značné povinnosti především co do zdvořilosti a solidnosti ve styku s těmito cizinci, kteří nás budou posuzovat podle toho, jak se jim pojezd, jak budou bydlet a jíst. Co se právě týče, budou připraveni o všechny iluze. Naše silnice jsou právě v krajích přírodně nejkrásnějších nejhorší. To již odradí mnohé turisty. Pokud jde o pobyt a jídlo, možno říci, že většina našich hotelů není ještě na výši, na jakou jsou ti cizinci zvyklí. A docela smutné jest, že jest ohromná většina venkovských hotelů, nemajících garáže. Žádný automobilista nenechává rád stát vůz pod širým nebem.

Silnice zůstávají stále bolestnou otázkou. Peníze, věnované na jejich úpravu nestačí ani zdaleka. O úpravě silnic si uděláme dobrou představu, uvědomíme-li si, že z 1160 km silničních vozovek, jež budou letos upraveny připadá na těžké vozovky pouze 96 km, což znamená, že pouze 1.28% připadá na úpravu, odpovídající plně potřebám moderního automobilového ruchu.

Nepřihlížíme-li na okolnost, že se svou turdošijnou jízdou vlebo zůstáváme jediným ostrovem v Evropě a uzavíráme se tak cizincům, zvyklým jezdit opravo a neběheme-li zřetel na dopravní desorganizaci v Praze a na našich silnicích, je tu ještě jedna velmi závažná okolnost, která brzdi rozvoj cizineckého ruchu: je to šikanování a stíhání automobilistů pro rychlou, byť naprosto bezpečnou jízdu.

Pražský Harley Club pozval nedávno příbuznou organizaci, Drážďanský Harley Club k návštěvě Prahy. Tento odmítl. Pak se stala věc podobná: Svaz hoteliérů v Drážďanech odmítl podniknout zájezd automobilů do Československa. V odůvodnění svých odmítnutí prohlašují obě organizace, že zájezdy nelze provést z toho důvodu, že v Československu jsou automobilisté stíháni velikými pokutami za rychlou jízdu (v některých obcích nad 6 km) a že stav silnic je doposud

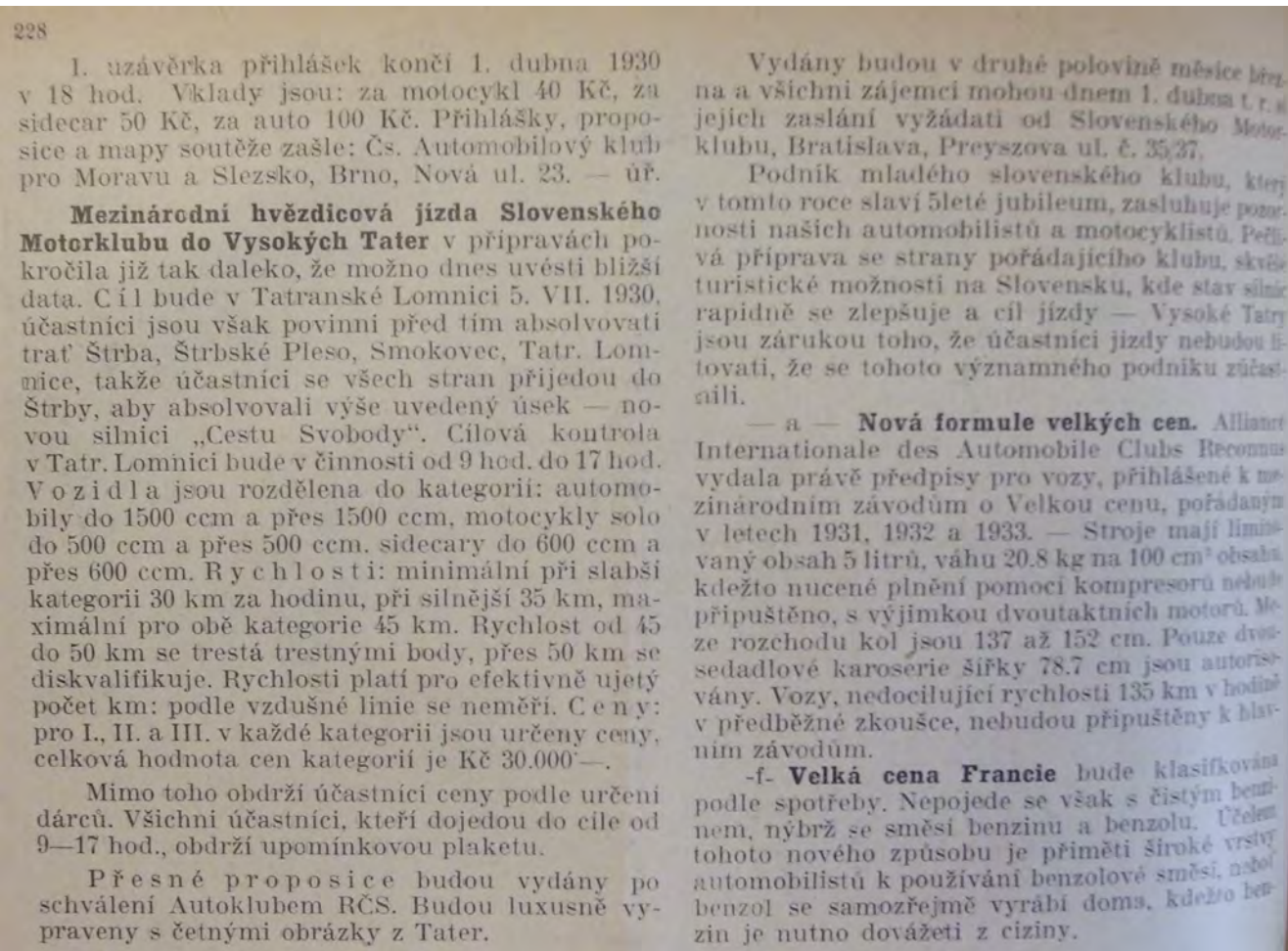
neuspokojivý. Je to úžasný fakt a nejhorší na tom je, že organizace mají docela pravdu. Systematicky prováděné šikanování automobilistů a motocyklistů zavinuje, že v cizině se šíří hrůza před cestou do Československa a že každý se raději našemu státu vyhne. Tuto špatnou pověst o cestování u nás zesilují ještě ti návštěvníci, kteří u nás byli. Pochvalují si sice přírodní krásy Československa, ale stěžují si na nepříjemnosti, se kterými se tam setkávají, ať už se jedná o pokuty za jízdu přes 6 km, nebo o rozbité silnice, či špatné podmínky pobytu. Zatím co v ostatních státech chápajících plně význam cizineckého ruchu hledí vyjít cizím motoristům, přinášejícím peníze a odvádějícím si dojmy, jež mohou být dobrou propagací všemožně vstříc, u nás se na jedné straně vyhazují úžasné peníze na propagaci cizineckého ruchu, aby na druhé straně byli návštěvníci šikanováni, stíháni a pobyt jim byl co nejvíce znepríjemněn a zhnusen. Je skutečně vrcholně zajímavé, že některé naše úřady a státní korporace nemohou stále pochopit, že ztěžováním rozvoje automobilismu a automobilové turistiky se stát těžce hospodářsky poškozuje. Udačnická činnost v některých obcích, nazývajících se docela právem automobilovými pastmi, se neobyčejně rozmohla a nikdo se dosud nepostaral, aby tomuto odstrašujícímu řádění byl učiněn konec. Nesmyslné stíhání automobilistů pro rychlou jízdu i když z ní nevzniká žádné nebezpečí sice přináší státní pokladně příjmy, ale mnohé kraje ztrácejí mnohokrát tolik. A na kompetentních místech se tento nešvar trpí.

Automobilová turistika je zjevem světovým. Nepohodlné a nepraktické cestování vyšlo již z módy. Není levnější a neposkytuje tolik výhod. Rok od roku rozmnožuje se počet motorových vozidel a cestování v nich se stále rozšiřuje. Jak je možno, aby ještě dnes, kdy konstrukce motorových vozidel se nesmírně zlepšila, a kdy technika postarala se nejen o větší rychlost a pohodlí, ale i o větší bezpečnost platily ještě předpisy a nařízení z minulého století? Proč otáčí se stále s vydáním nového automobilového zákona, nebo aspoň nového ministerského nařízení, když rozhodnutí nejvyššího správního soudu, aby překročení rychlé jízdy trestaly soudy, ochromuje a nás rozvoj automobilismu a motocyklismu? —af—

Pramen č. 29:

Článek Překážky rozvoje automobilové turistiky.

Zdroj: Auto - Moto - Zpravodaj, 1930, roč. 8, č. 16.

**Prameň č. 30:**

**Článok Mezinárodní hvězdicová jízda Slovenského motorklubu do Vyso-
kých Tater.**

Zdroj: *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1930, roč. 8, č. 13, s. 3.

**Prameň č. 31/a:**

Predsedenstvo Klubu slovenských automobilistov Piešťany 1932

**Prameň č. 31/b:**

Redaktor časopisu Autojournal, Pavel Kohút s automobilom Walter Regent cabrio, 1932

Prameň č. 31/a – 31/t:

Fotografie zo súťaže elegancie Piešťanské zlaté stuhy z rokov 1932 – 1937

Zdroj: *Autojournal*. 1932 – 1937.



Prameň č. 31/c:
Účastníci Zagreb (pravdepodobne Hispano-Suiza J12), 1932

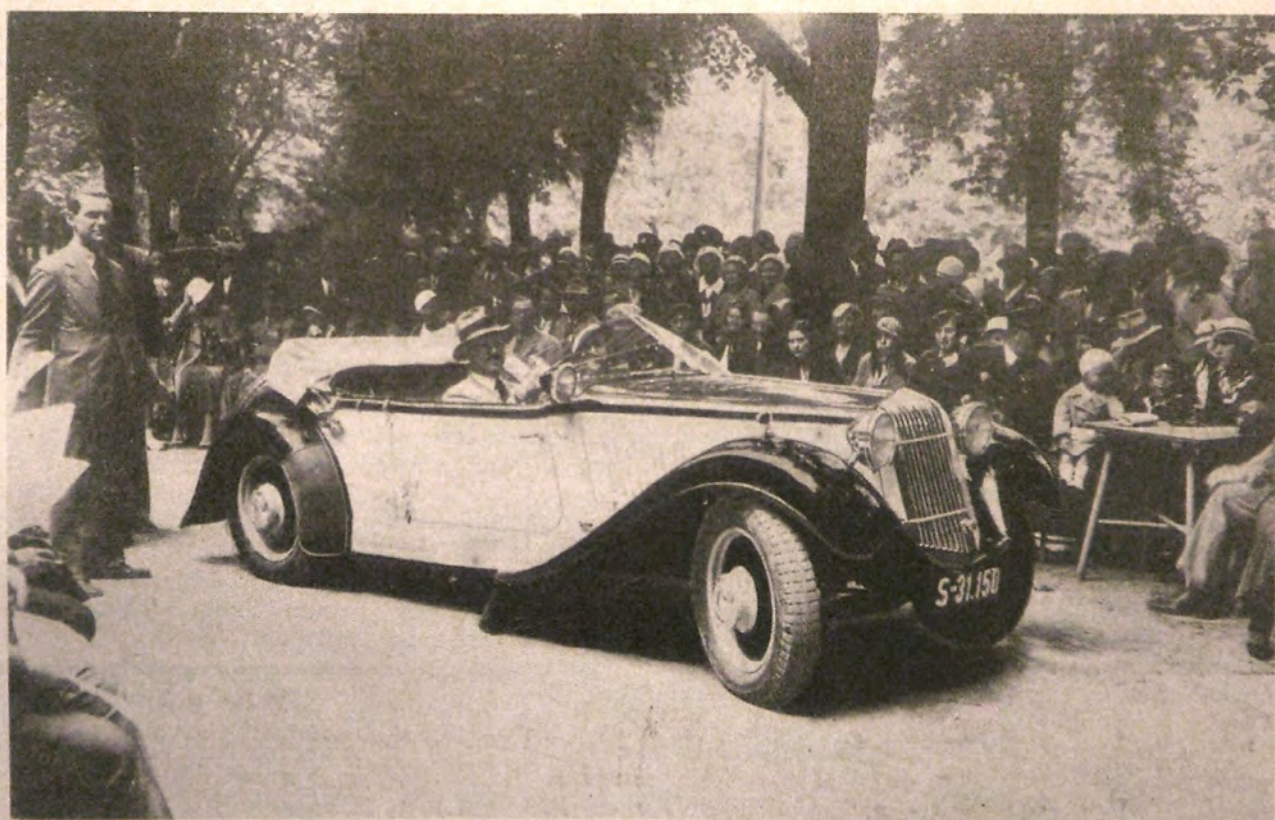


Prameň č. 31/d:
Zlaté stuhy 1933

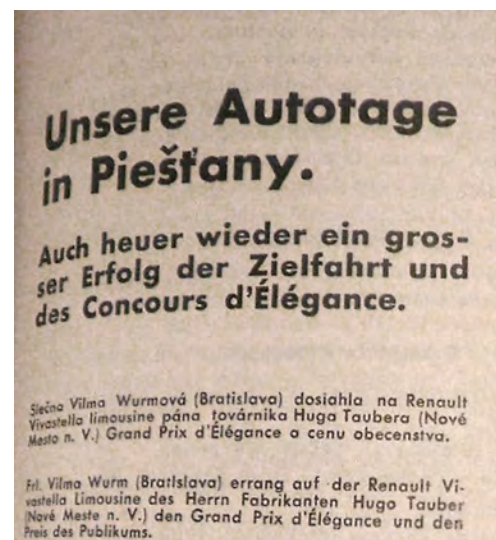


Prameň č. 31/e:
Zlaté stuhy 1933, banket (tzv. five -o-clock tea)

Pán BEDRICH RÓZSA
so svojou zlatou stuhou
vyznamenanou Tatra-
Spezial.



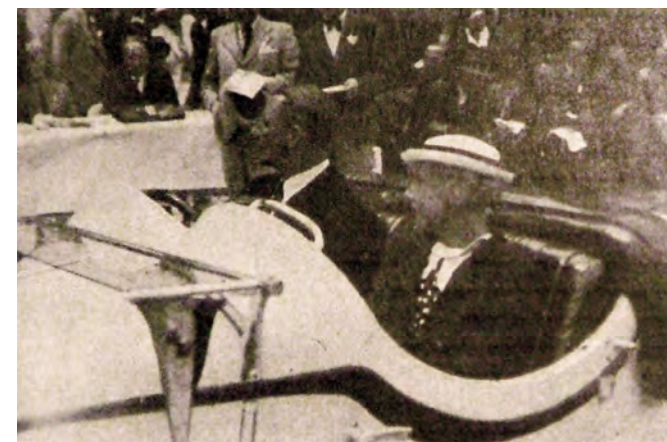
Prameň č. 31/f:
Zlaté stuhy 1933



Prameň č. 31/g:
Zlaté stuhy 1934



Prameň č. 31/h:
Igor Dula, Zlaté stuhy 1935



Prameň č. 31/i a prameň č. 31/j:
Vlasta Burian, Zlaté stuhy 1935



Prameň č. 31/k:
Zlaté stuhy 1935



Prameň č. 31/l:
Zlaté stuhy 1935



Prameň č. 31/m:
Zlaté stuhy 1935



Prameň č. 31/n:
Zlaté stuhy 1935



Prameň č. 31/p:
Zlaté stuhy 1937



Prameň č. 31/o:
Zlaté stuhy 1935



Prameň č. 31/r:
Zlaté stuhy 1937

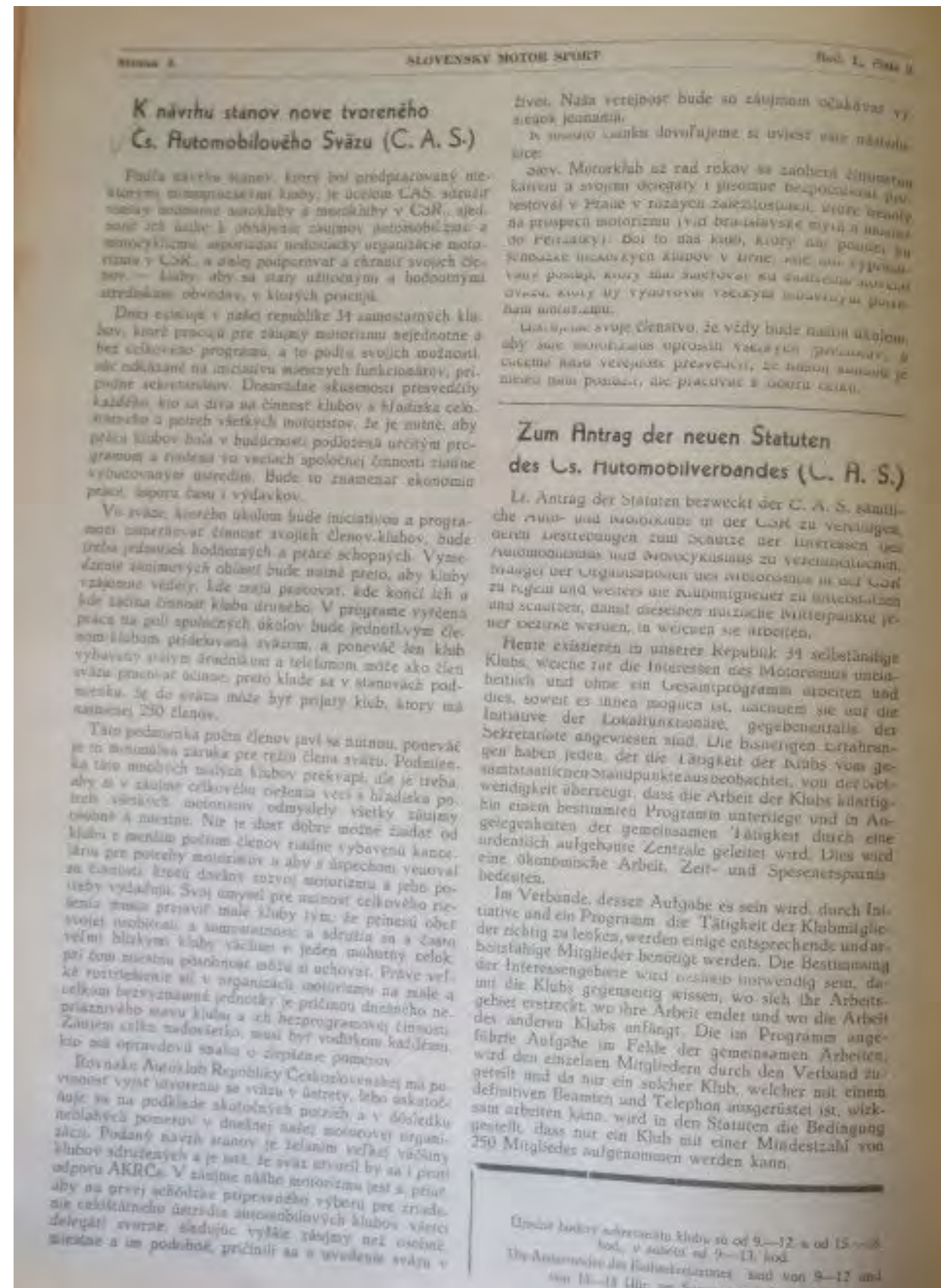


Prameň č. 31/s:
Zlaté stuhy 1937



Prameň č. 31/t:
Zlaté stuhy 1937

PRAMENE ku kultúrno-spoločenským súvislostiam



Prameň č. 32:
Článok K návrhu stanov nove tvoreného Čs. Automobilového Svazu.

Zdroj: Slovenský motorsport...1931, roč. 1, č. 9, s. 2.

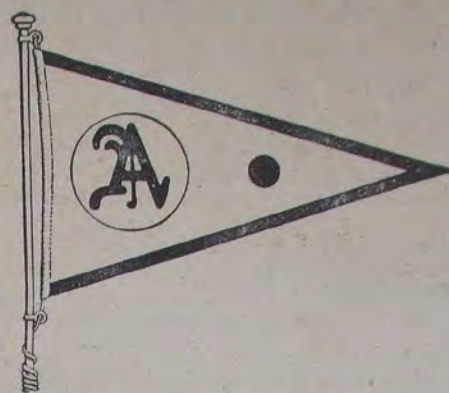
AUTOMOTO

ZPRAVODAJ

Nezávislý a nestranný časopis věnovaný zájmům automobilismu, motocyklismu a spřízněným odvětvím.

Vychází každý týden v pátek.

Oficiální list Mezinárodní Ligy vzájemné pomoci na silnicích, vlajka A.



Nový název časopisu

Zjistili jsme bezpečně, že převážná většina našich čtenářů rekrutuje se ze řad automobilistů. Vedení proto snahou po specializaci, rozhodli jsme se přejmenovat náš týdeník na „AUTOMOBIL“ a přizpůsobiti jeho obsah názvu, t. j. přinášeti zprávy automobilové a všimati si života automobilového. Celý obsah bude se z 90 procent týkat automobilu. Nová linie našeho časopisu je diktována potřebou odborného, speciálně automobilového časopisu, jehož doposud u nás není, neboť všechny odborné časopisy jsou automobilové i motocyklové. Jako speciálně automobilový odborný časopis budeme se soustřeďovat na specificky automobilové otázky, neztrácejíce místa dlouhými zprávami motocyklovými, které pro automobilisty nemají ceny. Jde prostě o to, dát našim čtenářům co nejvíce. — Změna nastane 1. číslem příštího ročníku, t. j. počátkem příštího roku.

Časopis bude vycházet opět týdně, za stejnou cenu a při stejném rozsahu. Budou v něm zavedeny pravidelné měsíční rubriky: „Autobusy“, „Nákladní automobily“ a „Garáže“. Časopis si bude jako dříve všimati pečlivě aktualit, sportu, technické části, zábavné a vůbec všeho, co souvisí s držením motorových vozidel. — Těm, kdož si předplatí časopis na celý rok předem, t. j. nejpozději do 1. ledna 1932 poskytujeme výhodu finanční: slevu 10%. Normální předplatné činí 50 Kč na rok (52 čísel) pro ty, kdož je zapraví do 1. ledna 1932, činí pouze 45 Kč. — Použijte této výhody a zajištěte si pravidelné zaslání po celý rok! Je to ve vašem zájmu!

K dnešnímu celému nákladu přikládáme složenky, jichž lze s výhodou při zapravení předplatného použiti.

Redakce
Automoto-zpravodaje

O reorganizaci kartelu autoklubů

Projevy nespokojenosti s vedením kartelu autoklubů nabyly důraznosti a váhy na poradě mimopražských autoklubů v Brně. Porady zúčastnili se zástupci KSA., SMK., JAK., ČAMS., MSAC. a VAK. a usnesli se na obsáhlé resoluci, z níž vyjmáme podstatné prvky.

Uvádíme jen nejtrpčí zkušenosti z letošního roku, které nebyly vyřízeny kartelem tak, aby mohly uspokojiti jak autoklu-

by, tak i automobilisty a motocyklisty v Čsl. republice. Máme tu na mysli zvláště nový automobilový zákon, který je nám slibován již plných 8 roků a dosud jsme se nedostali ani k tomu, aby bylo novelisováno ministerské nařízení ze dne 28. dubna 1910, což jistě nemůže býti takovým problémem, poněvadž k tomu není třeba parlamentu, nýbrž jen usnesení ministerské rady a nového mini-

sterského nařízení. Místo toho dočkali se však automobilisté a motoristé Čsl. republiky pokutování za všechno možné, přičemž je rozhodující názor dotyčného četníka nebo strážníka. Toto nové ministerské nařízení, které má domněle zjednotiti pořádek na ulicích a silnicích, je ovšem jen proti automobilistům a motocyklistům a netýká se vůbec jinak ani povozů, cyklů, chodců atd.

Šikanování automobilistů a motocyklistů v poslední době vyvolává takové stížnosti, že

670

není možné, aby zvláště mimopražské kluby k tomu mlčky přihlížely, nechtějí-li ztratiti oprávněnost ke svému trvání.

Letošním podzimem dochází také termín členů silniční rady — bude nové jmenování. Je přece více než jasno, že příjmy silničního fondu platí jen a jen majitelé motorových vozidel a proto také je na bílé dni, že organizovaní automobilisté a motocyklisté musejí se domáhati řádného zastoupení. Pokud je nám známo, nedotázal se vůbec Výkonný výbor kartelu nikoho ze sdružených autoklubů po jeho mínění a nedomáhal se patřičného zastoupení organizovaných automobilistů a motocyklistů v silniční radě.

Podle zkušeností víme, že jménem kartelu nedělaly se žádné zákroky ve prospěch automobilistů a motocyklistů a pokud nějaké zákroky jsou provedeny, jsou provedeny jen jménem AKRČs., velmi opatrně, takže nemohou vykazovati opravdového smýšlení organizovaných automobilistů a motocyklistů.

Naše veřejnost není o životě kartelu a jeho práci nijak informována, poněvadž kongres kartelu, který je vlastně řádnou valnou hromadou této instituce, je do dnešního dne důvěrnou schůzí, ke které nemají

přístup ani novináři, takže veřejnost se nikdy nedoví pravé a otevřené mínění zástupců organizovaných automobilistů a motocyklistů.

Dnešní sekretariát kartelu autoklubů nevyvíjí naprosto té činnosti, kterou sdružené kluby očekávaly a nemůže jim nijak vyhovovati. Je to jen přirozený důsledek toho, že sekretariát kartelu je vydržován z peněz AKRČs.

Přiznávají-li mimopražské kluby AKRČs. vedoucí místo a jméno oficiální vedoucí klub, uznávají vládu, pak ovšem se to týká především pro jednání v zahraničí. Doma však nemůže jeden klub mařiti jednání všech klubů a samovolně rozhodovati o bytí a nebytí všech ostatních autoklubů v republice.

Dále je to otázka triptyků: Některé z klubů poukazovaly již před 2 lety na to, že ubývá příjmů mimopražským klubům také v oddělení cestovním z toho důvodu, že se vydává čím dál tím méně triptyků a karet, zato však velmi mnoho mezinárodních jízdních výkazů. Situace je taková, že kluby vydávají nejméně třikrát tolik mezinárodních jízdních výkazů jako triptyků a karet, jejich příjem z karet a triptyků se seshl na velmi hubenou částku, která je směšná v poměru k vydání, které je spojeno s touto agendou. Je jasné dále, že také každý mimopražský autoklub, chce-li konati své poslání vůči veřejnosti a vůči svému vlastnímu členstvu, musí míti dobře vybavený sekretariát.

Není zajisté myslitelná jakákoliv instituce, která má reprezentovati autokluby, ať se již jmenuje kartel autoklubů nebo jinak, bez řádně vybaveného sekretariátu, který musí míti ovšem vlastní bezvadné cestovní oddělení. Sekretariát kartelu, či instituce jemu podobné, musil by se ovšem starati o zásadní právní otázky, týkající se všech automobilistů a motocyklistů v republice, o spolupráci všech autoklubů v otázkách silničních, daňových, společných oficiálních stanicích, značkování silnic a pod. Samozřejmě tento sekretariát musí býti vydržován všemi kluby a nesmí podléhati ani vlivu jednoho klubu, nýbrž jen výkonnému výboru.

Na poradě bylo konstatováno,

že je nutná nová instituce, jakýsi Svaz autoklubů. Aby výsledek porad nebyl planý, bylo rozhodnuto podporovati návrh opozice na reorganizaci kartelu. Příležitost k podání návrhu prošla v den kongresu kartelu, kdy se zástupci všech sdružených autoklubů sešli, aby projednali nejdůležitější otázky. Kongres se konal dne 27. a 28. listopadu. Na tomto kongresu byl návrh opozice prosazen. Kongres zahájil za p. Mířičku inž. Hartman. Sekretář kartelu podal stručnou zprávu. Nato inž. Hartman jménem Autoklubu ČSR. prohlásil, že tento klub je ochoten jednati o každém návrhu, který uzná za zdravý a který směřuje k tomu, aby organizace autoklubů vyhovovala stoprocentně všem členům. Požádal pak, aby byl přednesen návrh šesti opozičních klubů na reorganizaci kartelu.

Návrh přednesl jménem šesti účastníků známé brněnské opoziční konference delegát klubu slovenských automobilistů prof. Primus. Návrh obsahuje tyto hlavní směrnice:

Za jméno nové organizace navrhuje: „Svaz čs. autoklubů“. Ve Svazu jsou sdruženy všechny autokluby v ČSR., které budou přijaty, mají-li minimální členský příspěvek pro automobilisty 200 Kč, pro motocyklisty



Z cesty inž. Vyskočila: Sídlo inspektora anglické vlády, který kontroluje tamní samosprávu.



Z cesty inž. Vyskočila po Indii a vracím Prahu: Hlavní chrám, zvaný Jogeswarar Temple.

Pramen č. 33:

Článek O reorganizaci kartelu autoklubů.

Zdroj: Auto-Moto-Zpravodaj, 1931, roč. 9, č. 49, s. 1-2.

672

75 Kč, při tom budou na valné hromadě zastoupeni členové autoklubů poměrně, a to asi takto: do 500 členů jeden hlas, za každých dalších 500 členů také jeden hlas. Valná hromada Svazu zvolí předsednictvo, které je výkonným orgánem Svazu a zasedá pravidelně nejméně jednou měsíčně, kromě toho zvolí výbor, který zasedá nejméně jednou za čtvrt roku, když potřeba neukazuje, aby zasedal častěji. Předsednictvo je šestičlenné a AKRČs. má tam jednoho virilního člena, české a slovenské mimopražské autokluby 3 členy, německé autokluby 2 členy. Výbor má 12 členů, z čehož připadá 1 virilní člen na AKRČs., 7 českým a slovenským mimopražským klubům a 4 německým autoklubům v ČSR. Svaz čs. autoklubů je reprezentantem autoklubů v ČSR. vůči vládě a účastní se svými zástupci také mezinárodních konferencí státních. — AKRČs. za to, že mu Svaz čs. autoklubů přiznává titul vedoucí autoklub a uznává práva tím nabytá, pokud se týkají vydávání cestovních dokumentů



Nejrychlejší automobilista světa, držitel světového rychlostního rekordu v automobilu, anglický kapitán Malcolm Campbell, v poslední době propaguje opatrnou jízdu a varuje před automobilovými nehodami. Již v čísle 46. přinesli jsme jeho portret, v podtitulku bylo však mylně uvedeno, že je to Sir H. O. D. Seagrave. (Seagrave byl držitelem rekordu před Campbellem a zahynul loňského roku při rekordním pokusu s motorovým člunem Miss England, s nímž nyní jezdí Kaye Don.)

a zastupování ČSR. v mezinárodních automobilových organizacích (AIACR, FICM, CCTL) zastupuje Československo na kongresech těchto organizací a zavazuje se, že jako člen Svazu bude vydávat cestovní dokumenty členům Svazu za tytéž poplatky a podmínky jako svým vlastním, kromě toho, že poskytne klubům mimo obvyklé bonifikace z triptyků a karet také 15 procent z režijních poplatků, vybíraných z ostatních průkazů, jakož i že bude odvádět tutéž kvotu z těchto režijních poplatků z mezinárodních typových osvědčení a mezinárodních povolení k řízení pokladně Svazu.

Kromě toho se zavazuje Autoklub RČs., že touto smlouvou, uzavřenou mezi Svazem a AKRČs. je vázán vůči Svazu také tím, že obdobnou smlouvu, nebo smlouvu výhodnější nemůže uzavřít se žádnou jinou motoristickou organizací v ČSR. a že při uzavírání jakékoliv nové smlouvy s jinou motoristickou organizací v ČSR. musí být nejen slvšen Svaz čs. autoklubů, ale že k této smlouvě musí také Svaz dát svůj souhlas. AKRČs. jako člen Svazu a z titulu vedoucí autoklub je povinen dáti Svazu k dispozici všechny výhody cestovní, pomůcky cestovní a všechno, co se týká cestovního oddělení. Poněvadž všechny tyto věci získal z titulu vedoucího klubu a Svaz má nejen právo, nýbrž i povinnost všechny tyto cestovní pomůcky vydati také svým členům-klubům.

Poněvadž tyto požadavky odporují meziklubovním smlouvám AKRČs. s jednotlivými kluby, je nutno, aby byla místo kartelu autoklubů vytvořena nejen organizace nová, ale aby také dosavadní meziklubovní smlouvy byly zrušeny a byly nahrazeny smlouvou Svazu čs. autoklubů s AKRČs., kterou Svaz čs. autoklubů jen za uvedených podmínek je ochoten uznati AKRČs. jako vedoucí klub.

Trváme také na tom, že je nutno ihned přistoupiti k vybudování řádného sekretariátu Svazu čs. autoklubů a poněvadž příspěvek odváděný AKRČs. z mezinárodních typových osvědčení a mezinárodních povolení k řízení by naprosto ne-

mohl dostačiti k jeho vydržování, jsou povinny všechny kluby jako členové Svazu odváděti z každého automobilisty roční daň z hlavy per 20 Kč a z každého motocyklisty 10 Kč. Tyto příspěvky musí býti zaplacený nejpozději do 31. března běžného kalendářního roku.

Poněvadž není možno tuto věc vyřešiti na kongresu kartelu, navrhuji kluby zvolení přípravného výboru, který se skládá z 1 člena AKRČs., 3 členů čes. a sloven. mimopraž. klubů a 2 členů německých klubů k vypracování stanov Svazu čs. autoklubů a smlouvy Svazu čs. autoklubů s AKRČs., který je povinen vypracovati nejpozději do 3. ledna 1932, jak stanoví, tak i smlouvu, aby kongres 9. ledna 1932 mohl stanovy schváliti a prohlásiti tento kongres za ustavující schůzi Svazu čs. autoklubů, jakož i aby mohl schváliti smlouvu s AKRČs. Ve stanovách Svazu musí býti také přesně určena nejvyšší sportovní instance v ČSR. a její složení.

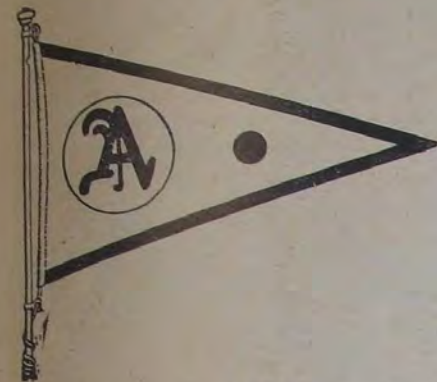
Svaz čs. autoklubů musí míti ovšem řádné spolkové stanovy, jako každý jiný spolek, ve kterých se detailně určí práva a povinnosti všech členů, při čemž řádná valná hromada Svazu musí býti veřejná, tak jako řádná valná hromada každého spolku a kde nemůže býti řeči o tom, že všechna usnesení musí býti jednomyslná, tak jak tomu bylo dosud v kartelu autoklubů.

Po kratší debatě bylo usneseno na návrh širšího předsednictva kartelu, přednesený návrh svěřiti k projednání přípravnému výboru, jehož počet členů byl však rozšířen na 10. Jsou v něm zastoupeny vždy jedním delegátem tyto kluby: Autoklub ČSR., Čs. automobilový klub pro Moravu a Slezsko, Slovenský autoklub, Západočeský autoklub, Autoklub



Chcete-li se vyhnouti pokutě, vyhnout se hasičskému vozu, který má jízdní právo?

Tábor. Středomoravský klub automobilistů, Mährisch-Schlesischer A. C., Mittelböhmischer A. C., Egerländer A. C. a Nordböhmischer Kraftfahrerbund. Aby nenastalo organizační vácuum, tento výbor bude zastávat až do utvoření svazu funkci přípravného výboru. Pokud jde o přípravu stanov, byly vyzvá-



Zima sice ještě neuhodila se svými záplavami sněhu, ale lze ji čekat každým dnem. Bude-li krutá či nikoliv nevíme a meteorologické zprávy nejsou zárukou. Kdykoliv může nastati změna. A proto je nutno, aby automobilisté byli připraveni na všechno. Je nutno s sebou již brát řetězy, neboť nevíte, nezastihne-li vás na cestě sněhová vánice a nezastane-li někde viset bezmocně se protáčejícími koly. Musíte vykonat prostě vše, co by vám zaručilo pokud možno bezvadnou jízdu.

Zima již dávno přestala být dobrou, v níž automobilisté dávali svůj vůz „přezimovati“ do garáží, aby sami trávili nudné dny v zakouřených kavárnách nad sensačními večerníky. V nynější době již automobilisté jezdí i v zimě buď za povoláním (obchodní zástupci nemožnou v zimě zahálet) anebo prostě ze sportovní potřeby. Díky technické vynalézavosti možno dnes cestovat i za nejpěti zimy docela pohodlně a bez nebezpečí. Dřívější překážky, které se zdály býti téměř nepřekonatelné, jsou již odstraněny. Řidič ani pasažéři nemusí zmrazet ve voze díky důmyslnému oteplování ošití a těla, motor lze snadno nastartovati, díky předehřivačům, zmrazení chladicí vody lze rovněž zabránit.

ny kluby, které se chtějí účastnit těchto prací, aby se přihlásily. Učinil tak Jihočeský AK. a Nordböhmischer AK. Proti původnímu návrhu opozice byl termín pro vypracování stanov posunut na 9. ledna, ustavující schůze nového svazu stanovena na 16. ledna.

Toto ozdravení našeho orga-

nizačního života, který tolik zaměstnával veřejnost v poslední době, nutno uvítati jako silný element nových snah pracovat skutečně tak, aby z toho měli všichni motoristé užitek. Pro nedostatek místa nemůžeme tu obsáhněji komentovati poslední události, ale učiníme tak co nejdříve. —ft.

VLAJKA „A“ V ZIMĚ

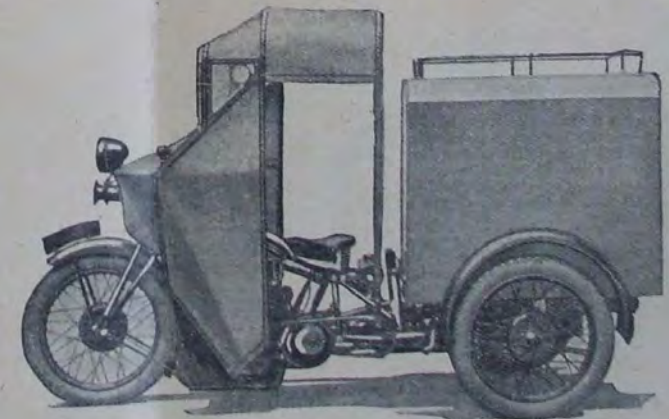
Přes to však v zimě je možnost nehody pravděpodobnější než v létě: více smyků, neodstraněná závěť, zmrznutí vody atd. Proto tím víc musíte počítati s pomocí jiných motoristů, zvlášť když mráz leze za nehty a vy nejste dosti zkušený, abyste přičinu poruchy hned objevil a odstranil. V zimě je nutno počítati s pomocí jiných automobilistů. Nemáme však přece jenom záruky, že aspoň jeden z těch automobilistů, ujiždějících kolem nás, bude chtít zastavit dobrovolně, vyběhnout do zimy a pomoci. Možná, že se žádný z nich nezastaví, aby pomohl, že nikdo nebude solidární a že všichni vás tam nechají mrznout a čekat dál, že vás tam zanechají plně zoufalství a proklínání.

Tomu je možno čeliti. Jednoduchým způsobem: prostě tím, že kolemjdoucím automobilistům nápadně řekneme, že i my ochotně a nenáročně pomáháme každému.

kdo pomoci potřebuje a sám ji v případě potřeby poskytuje. Řekneme jim to vložkou A. O vložce A zde již bylo mnohokrát psáno a není tudíž nutno zdůrazňovati její hluboký morální význam. Jako odznak Mezinárodní ligy vzájemné pomoci na silnicích sdružuje motoristy, kteří si chtějí vzájemně pomáhati. A řady těch, kdož jsou vlastníky vlajky A, vůči hledě rostou. Zajištěte si i vy pomoc na silnici tím, že si opatříte vložku A.

Uveřejňujeme další majitele vlajky A:

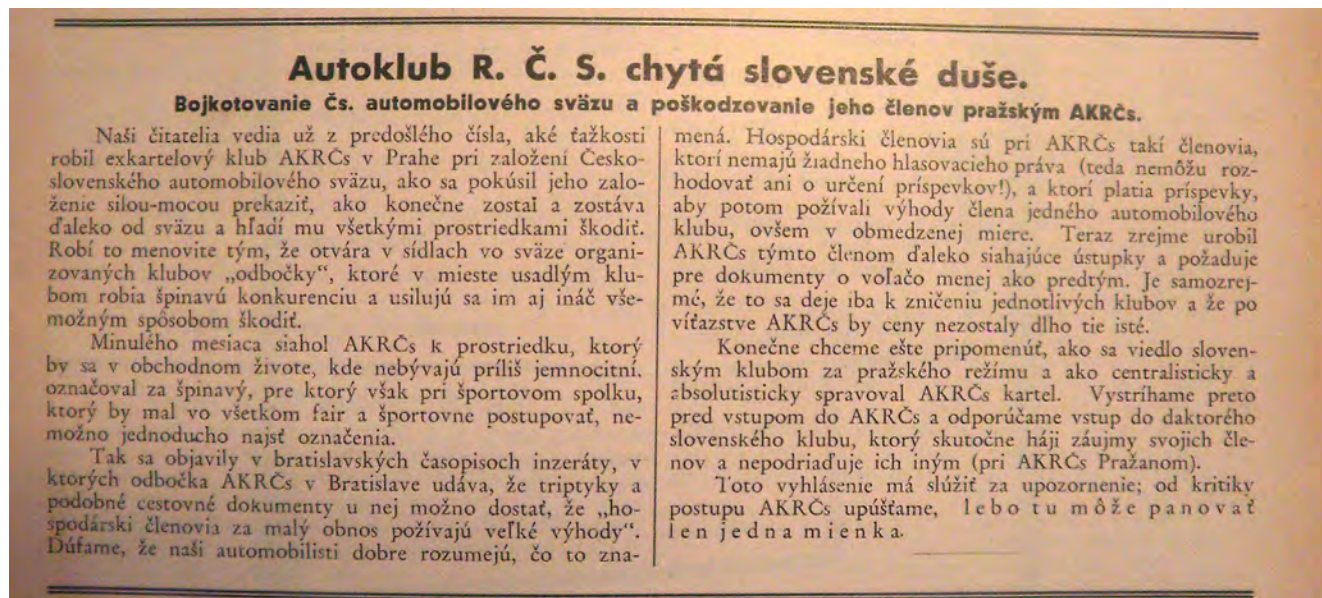
Pačes Jan, Smíchov.
Kreslík Ant., tov., Brno.
Ján Fr., Kladno.
Ing. Modr O., min. fin., Praha XII.
Nukliček G., okr. fin. úř., Praha II.
Němeček Ant., Brno-Husovice.
Waller Fr., velkoobch., Pardubice.
Hrdlička Max, řed. velkoobch., Strážnice.
Dr. Ševčík J., lékař, Velký Osek.
Mandelík Otto, úř., Kolin.
Dr. J. Löwenstein, prof. univ., Brno.
Jihočes. autodopr., podn., Praha III.
Dr. Lad. Hladík, lékař, Praha XII.
Kristofovič Ota, zub. techn., Nepomuk.



Obchodní tříkolka s neobvyklým tvarem.

Nové číslo telefonu redakce a administrace: 714-91

673



Prameň č. 34:

Článok Autoklub R.Č.S. chytá slovenské duše

Zdroj: Autojournal. 1932, roč. 7, č. 7, s. 5.



Prameň č. 35:

Propozície Jazdy spoľahlivosti Slovenskom (Slovenskej osmy) 1932

Zdroj: Slovenský národný archív, fond Policajné riaditeľstvo, k. 122.



HOTEL SAVOY CARLTON
BRATISLAVA, ČSR.

MAISON L. ORDRE.
COMFORT MODERNE!

PRIX DE LA CHAMBRE à Kč 25.—
CENA IZIEB od Kč 25.—
ZIMMERPREIS ab Kč 25.—

RESTAURANTS.
MENU.
CAFÉS.
FIVE O'CLOCK-TEA.
BAR MONDAINE.

HOTEL TUZEMSKÝCH
A) ZAHRANIČNÝCH AUTOKLUBOV.

KLUBHOTEL DER IN- UND
AUSLÄNDISCHEN AUTOKLUBS.

PROPOZÍCIE.

JAZDA SPOLÁHLIVOSTI
A VYTRVALOSTI
SLOVENSKOM

pre automobily a motocykly,
poriadaná

v dňoch 15. a 16. mája 1932

SLOVENSKÝM MOTORKLUBOM BRATISLAVA,
AUTOKLUBOM KOŠICE,
AUTOKLUBOM ŽILINA,
AUTOKLUBOM BANSKÁ BYSTRICA
PRIDRUŽENÝM K AUTOKLUBU ŽILINA.



1932.

NÁKLADOM PORIADAJÚCICH KLUBOV.
TLAČOU GRAFIE, PIEŠŤANY.

*Plaketa súťaže dľa návrhu akad. sochára
V. Ihriského je vyobrazená na obálke propozícií.*

*Die Plakette der Konkurrenz laut Entwurf
des akad. Bildhauers V. Ihriský ist auf dem
Umschlage der Propositionen abgebildet.*

*A verseny díja (érme) a versenyfeltételek
borítékján van feltüntetve és Ihriský V. akad.
szobrásztól származik.*

Propozície.

1. Poriadateľ a názov podniku.

Súťaž poriadajú spoločne kluby: Slovenský Motorklub Bratislava, Autoklub Košice, Autoklub Žilina a Autoklub Banská Bystrica pridružený k Autoklubu Žilina. Podnik sa menuje: Jazda vytrvalosti a spoľahlivosti Slovenskom (Slovenská osma).

2. Druh súťaže.

Táto súťaž je národným športovým podnikom vyhradeným účastníkom s licenciou AKRČS a koná sa podľa týchto športovou komisiou Autoklubu RČS schválených propozícií, v ostatnom podľa športových rádoz AKRČS. Je skúškou vytrvalosti jazdcov a spoľahlivosti motorových vozidiel.

3. Účasť.

Účasťníci musia mať národnú lebo medzinárodnú licenciu súťažiacieho, respektíve riadiča na rok 1932, vydanou AKRČS. Neprijde-li do uzávierky celkom 50 prihlášok, môže byť súťaž odvolaná, o čom sa vyrozumia prihlásení zvláštnym prípisom. Súťažiť môžu motocykly, sidecary, cyclecary a automobily.

4. Trať.

Trať súťaže je vedená Slovenskom vo forme osmičky a to: Bratislava—Senec—Dioseg—Sereď—Nitra—Vráble—Levice—Bátovce—Banská Štiavnica—Banská Bystrica—Ružomberok—Lipt. Sv. Mikuláš—Štrba—Štrbské Pleso—Tatranská Lomnica—Kežmarok—Levoča—Prešov—Košice—Rožnava—Dobšina—Ladová jaskyňa—Červená Skala—Brezno—Banská Bystrica—Štubníanske Teplice—T. Sv. Martin—Žilina—Trenčín—Nové Mesto n. Váhom—Piešťany—Trnava—Modra—Pezinok—Bratislava. Trať táto merí celkom 1.015 km.

Štartovať možno v Bratislave, v Košiciach, v Žiline a v Banskej Bystrici. Smer jazdy je jak výše uvedený. Celá trať je rozdelená na dve etapy.

AUTO MAPY

J. Sudek jun., Bratislava
Špitálska ul. 35 — Telefon 37-13.

Prvý deň, dňa 15. mája 1932

Oddiel A.	Oddiel B.	Oddiel C.	Oddiel D.
Štart u Slov. Motorklubu, Bratislava	Štart u Auto-klubu, Košice	Štart u Auto-klubu, Žilina	Štart u Auto-klubu, Banská Bystrica
Senec	Moldava	Trenčín	Ružomberok
Dioseg	Rožnava	Nové Mesto n. V.	Lipt. Sv. Mikuláš
Sereď	Dobšiná	Piešťany	Štrba
Nitra	Ľadová jaskyňa	Trnava	Štrbské Pleso
Vráble	Červená Skala	Pudmerice	Tatr. Lomnica
Levice	Brezno	Pezinok	Kežmarok
Bátovce	Banská Bystrica	Bratislava	Levoča
Banská Štiavnica	Štub. Teplice	Senec	Prešov
Banská Bystrica	Turč. Sv. Martin	Dioseg	Košice
Ružomberok	Žilina	Sereď	Rožnava
Lipt. Sv. Mikuláš	Trenčín	Nitra	Dobšiná
Štrba	Nové Mesto n. V.	Vráble	Ľadová jaskyňa
Štrbské Pleso	Piešťany	Levice	Červená Skala
Tatr. Lomnica	Trnava	Bátovce	Brezno
Kežmarok	Pudmerice	Banská Štiavnica	Autoklub
Levoča	Modra	Banská Bystrica	Banská Bystrica
Prešov	Pezinok		
Autoklub Košice	Slov. Motorklub		
503 km	Bratislava	427 km	496 km
	512 km		

Druhý deň, dňa 16. mája 1932.

Štart u Auto-klubu, Košice	Štart v Slov. Motorklubu, Bratislava	Štart u Auto-klubu, Banská Bystrica	Štart u Auto-klubu, Banská Bystrica
Rožnava	Nitra	Ružomberok	Turč. Sv. Martin
Brezno	Banská Bystrica	Lipt. Sv. Mikuláš	Žilina
Banská Bystrica	Ružomberok	Štrba	Trnava
Turč. Sv. Martin	Štrbské Pleso	Štrbské Pleso	Bratislava
Žilina	Prešov	Levoča	Nitra
Trnava	Košice	Prešov	Banská Bystrica
Bratislava		Košice	
		Rožnava	
		Dobšiná	
		Banská Bystrica	
		Žilina	
512 km	503 km	588 km	519 km

Športoví komisári majú právo túto trať podľa okolností pozmeniť.

5. Prihlášky.

Prihlášky vyhotovené na oficiálnom prihlasovacom formulári a doložené vkladom prijímajú sa najpozdejšie do 30. apríla 1932 s vkladom jednoduchým, do 7. mája 1932 s vkladom dvojitém. Na prihlášky telegrafické berie sa len vtedy zreteľ, bude-li súčasne poštou odoslaná taktiež prihláška písomná. V prihláške musí byť uvedený jazdec, ktorý bude prihlásené vozidlo riadiť a musia byť vyžiadané predpísané licencie riadiča a súťažiaceho (hlasiaceho). Poplatok za každú túto licenciu činí Kč 10—. Má-li súťažiaci lebo riadič licenciu pre rok 1932, nech je jej číslo uvedené v prihláške. Prihlášky nedostatočne vyplnené sú neplatné. Poriadajúce kluby vyhradzujú si právo prihlášku bez udania dôvodov odmietnuť. Prihlášky a vklady

zasielajú sa onomu z poriadajúcich klubov, z ktorého sídla mieni súťažiaci štartovať. Zmena jazdca (riadiča) je dovolená len vo výnimočných prípadoch a musí byť hlásená do miesta štartu najpozdejšie do 7. mája 1932. Prihlásiť sa môžu i teamy po troch jazdcoch. V tomto prípade vyplnia jazdci kromě predpísaných prihlášok zvláštnu prihlášku teamovú a doložia ju príslušným teamovým vkladom. Team môžu tvoriť traja jazdci bez ohľadu na značku a druh vozidla, patriaci však do tej skupiny

6. Vklady.

Vklady činia: za motocykl	Kč 50—
za sidecar	Kč 75—
za automobil lebo cyclecar	Kč 100—
za team okrem toho	Kč 150—

do 30. apríla 1932 a dvakrát toľko od 1. mája do 7. mája 1932. Vklady nutno zaslať poštou súčasne s prihláškou na adresu poriadajúceho klubu, u ktorého hodlá účastník štartovať. Nedojde-li vklad do troch dní po obdržaní prihlášky, bude vyzvednutý k vôli jednoduchosti dobierkou s manipulačným poplatkom Kč 5— pri odoslaní kontrolného deníku. Zmeniť miesto štartu možné len do konečnej uzávierky prihlášok.

Vklad sa vráti len vtedy, nebola-li prihláška prijatá, lebo keď bude súťaž odrieknutá.

7. Rozdelenie vozidiel.

Všetky vozidlá budú rozdelené do štyr skupín:

- Skupina I.: motocykly do 175 ccm, sidecary do 350 ccm, automobily a cyclecary do 750 ccm.
- Skupina II.: motocykly do 350 ccm, sidecary do 600 ccm, automobily a cyclecary do 1100 ccm.
- Skupina III.: motocykly pres 350 ccm, sidecary pres 600 ccm, automobily a cyclecary do 2000 ccm.
- Skupina IV.: automobily pres 2000 ccm.

Toto rozdelenie nemá vlivu na klasifikáciu, ale len na stanovenie minimálnej priemernej rýchlosti. Vozidlá s menším obsahom válcov môžu sa prihlásiť do vyššej skupiny.

8. Rýchlosti.

Najmenšia priemerná rýchlosť je:

pre skupinu I.	30 km za hodinu
pre skupinu II.	36 km za hodinu
pre skupinu III.	40 km za hodinu
pre skupinu IV.	45 km za hodinu.

Najväčšia priemerná rýchlosť je pre všetky skupiny 50 km za hod.

9. Prejímání a parkování vozidel.

Prejímání vozidel bude provedeno v sobotu dne 14. mája 1932 od 17. do 20. hodiny v místech startu. K prejímání vozidel musí se dostavit jak řidiči tak i hlášení spolujazdci. Stroj musí být úplně vybavený ku startu, lebo po převzatí nie je přípustné na vozidle až do startu akékoľvek úpravy prevádzaf. Sidecary, automobily a cyclecary musia byť opatrené štartovnými číslami. Vozidlá budú umiestnené pri prevzatí podľa pokynu poriadateľov v parkovištiach, kde musí byť motor ihneď zastavený a nesmie byť už spúšťaný. Zavazadlá, pneumatiky k oprave musia byť odstránené pred umiestnením vozidla v parkovišti a môžu byť do vozidla späť uložené až po štarte. Tieto predpisy platia i pri prejímání a parkování vozidel v etapách. Po prekročení cieľovej pásky v etape a odovzdání kontrolného deníku nutno všetky vozidlá zaviesť do parkovišta, kde budú podrobené kondičnej prehliadke. Taktiež dopĺňovanie pohonných látok, vody do chladiča lebo mazanie vozidiel nie je po prekročení cieľovej pásky v etape dovolené a musí byť teda provedené buď pred vjazdom do cieľu lebo po štarte.

10. Výprava vozidiel a posádka.

Výprava vozidiel musí odpovedať bezpečnostným policajným predpisom pre jazdu na hradských a v uzavretých osadách, taktiež i predpisom § 18—23 športových rádiv AKRČS pre cestovnú súťaž. Každé vozidlo musí byť opatrené po celú dobu jazdy štartovným číslom, ktoré dodajú poriadajúce kluby za poplatok Kč 10.— za kus. Automobily a cyclecary musia mať dve čísla (na každej strane motorového krytu jedno), sidecary jedno číslo na prednej časti sidecaru a motocyklisti upevnia si číslo buď na prsia lebo na zádoch. Motocykly smia byť obsadené len jednou osobou, sidecary, cyclecary a automobily musia byť obsadené najmenej dvoma dospelými osobami a môžu byť obsadené najviac toľko osobami, koľko má vozidlo stálych sedadiel. Náhrada spolujazdca príťažou nie je pripustená.

11. Štart.

Štart k jednotlivým etapám koná sa vo všetkých štartových miestach vždy o 3. hodine pre všetky vozidlá hromadne, a to dňa 15. mája pre I. etapu a dňa 16. mája pre II. etapu každého oddielu. Štart bude provedený z miesta parkovania. Každý súťažiaci je povinný prichystať si včas pred štartom kontrolný deník. Na dané znamenie, t. j. 5 minút pred štartom, nastúpia všetci účastníci súťaže do radu proti parkujúcim vozidlám. Na znamenie startu pristúpia k vozidlám, uvedú motory do pohybu a odštartujú za vyvážajúcim vozidlom. Pred daním štartovým znamením nesmie nikto z účastníkov k hlášeným vozidlám pristúpiť, ani zavazadlá do nich vkladať. Všetky potrebné manipulácie možno prevádzaf až po odštartovaní. Vozidlo, ktorého posádka nebude v okamžiku startu na mieste, odpadá zo súťaže. Po štarte sa radia vozidlá za vódčie vozidlo, označené bielou

vľajkou, ktoré ich vyvedie na obvod mesta. Predbehnúť vódčie vozidlo sa trestá vylúčením zo súťaže. Čas jazdy sa počíta od okamžiku, kedy bolo dané znamenie k štartu. Pri štarte v každej etape bude provedená skúška spúšťania motoru a štartu. Každé vozidlo musí odštartovať silou svojho motoru.

12. Kontroly.

Časové kontroly sú: pre A a B oddiel Banská Bystrica, pre C a D oddiel Bratislava a Košice. Proti meraniu času týmito kontrolami a kontrolou u cieľu není odvolania. Čas bude meraný podľa radio-času pražskej hvezdárne. Okrem toho budú sriadené podľa potreby a dobrozdania poriadateľov tajné kontroly prejazdu, ktoré budú označené žltým práporkom, u ktorých si musí dať každý účastník súťaže prejazd bezpodmienečne v kontrolnom deníku potvrdiť. Všetky kontroly začnú fungovať až od doby, kedy môže byť dosažená rýchlosťou 55 km za hodinu z miesta startu, respektive z miesta časovej kontroly a budú uzavreté jednu hodinu po dobe, kedy mohli byť dosažené rýchlosťou 30 km za hodinu. Kontroly prejazdu budú kontrolovať len dodržiavanie predpisanej trati, taktiež i predpísané označenie vozidiel štartovnými číslami, čas však kontrolovať nebudú. Súťažiaci sú povinní zachovať silničné a policajné predpisy zvlášte pri jazde uzavretými osadami a pri predbežovaní.

13. Trestné body.

Skúška startu: Všetky vozidlá musia odštartovať do 3 (troch) minút po danom štartovnom znamení.

Kto odštartuje teprv medzi 3.—5. minútou po štartovnom znamení, dostáva 30 trestných bodov.

Kto odštartuje teprv medzi 5.—10. minútou po štartovnom znamení, dostáva 50 trestných bodov.

Kto odštartuje teprv po 10 minútach po štartovnom znamení, dostáva 100 trestných bodov.

Rýchlosti: Kto nedodrží predpísanú minimálnu priemernú rýchlosť pre skupinu, v ktorej štartuje, obdrží za každú započatú minútu, o ktorú predpísaný najdlhší čas prekročí, 5 (päť) trestných bodov. Kto prekročí dovolenú maximálnu priemernú rýchlosť 50 km za hodinu bez ohľadu na skupinu, v ktorej štartuje, obdrží za každú započatú minútu, o ktorú do časovej kontroly lebo do cieľu skorej dojde, 10 (desať) trestných bodov.

Kondičná skúška: V každej etape a po dokončení súťaže bude každé súčastnené vozidlo podrobené kondičnej skúške, ktorá bude spočívať v preskúšaní totožnosti vozidla a jeho celkového stavu. Zistené závady budú trestané:

1. Zlomenie rámu, osy, podvozu lebo vidlice 100 trestných bodov.
2. Zlomenie nosného pera, riaditek lebo strata tlumiča výfuku 50 trestných bodov.
3. Strata blatníku, reflektoru lebo signálneho zariadenia 30 trestných bodov.

Shľadá-li poriadajúci výbor v etape na vozidle vážnu poruchu, ktorou by bola bezpečnosť ďalšej jazdy ohrozená (poruchy ad 1. a 2., porucha spojky, rýchlostnej skrinky atď.), môže byť vozidlo z pokračovania v súťaži vylúčené.

14. Vylúčenie zo súťaže.

Vylúčením zo súťaže, respektíve klasifikácie, sa trestá:

1. Nesprávne údaje v prihláške o sile vozidla.
2. Nedostavenie sa posádky vozidla včas k štartu.
3. Jakéhokoľvek úpravy na vozidle v parkovišti, taktiež i spúšťanie motoru po odovzdaní vozidla do parkovišťa.
4. Predbehnutie vyvádzajúceho vozidla.
5. Odstrkovanie vozidla pri štarte.
6. Cudzia pomoc po dobu súťaže (opravy môžu prevádzať na vozidle lebo pri nich pomáhať len hlásení členovia posádky).
7. Dojsť do cieľu etapy lebo časovej kontroly 1 hodinu po dobe odovzdajúcej minimálnej priemernej rýchlosti príslušnej skupiny.
8. Strata kontrolného deníku, strata štartovného čísla.
9. Vynechanie záznamu časovej lebo prejazdnej kontroly v kontrolnom deníku, taktiež i jakéhokoľvek nedodržanie predpisanej trati.
10. Hrubé priestupky proti propozíciám, taktiež i neuposlechnutie poriadateľov.

Účastníci, ktorí by boli behom súťaže vylúčení, sú povinní strhnúť štartovné čísla.

15. Klasifikácia.

Klasifikáciu prevedie každý z poriadajúcich klubov samostatne pre oddiel jazdcov, ktorí v jeho sídle štartovali a súťaž ukončili. Výsledky jednotlivých oddielov budú preskúmané ústredným športovým výborom poriadajúcich klubov a budú spoločne uverejnené.

Každý súťažiaci, ktorý dojde celú súťaž bez trestných bodov, obdrží pozlatenú umeleckú plaketu, do 50 trestných bodov postriebrenú plaketu, do 100 trestných bodov chromovanú plaketu. Kto bude mať viac ako 100 trestných bodov, dostane pamätnú bronzovú plaketu. Každý člen beztrestného teamu obdrží zvláštnu trofej teamovú. Krom toho môžu poriadajúce kluby udeliť zvláštnu čestnú cenu. Hlásení spolujazdci klasifikovaných súťažiacich môžu dostať bronzovú plaketu za režijnú cenu.

16. Protesty.

Všetky protesty musia byť podané športovým komisárom písomne a doložené čiastkou Kč 150.— pre motocykl a sidecar a Kč 300.— pre automobil a cyclecar, ktorá sa vráti, bude-li protestu vyhovie. O protestoch vkladom nedoložených nebude jednané. Z výroku športových komisárov možno sa odvolať ku športovej komisii AKRČS, ktorej rozhodnutie je konečné.

Protesty týkajúce sa platnosti niektorej prihlášky lebo kvali-

fikácie súťažiacich lebo riadičov, taktiež i protesty, ktorých predmet mohol byť známy pred závodom, musia byť podané najpozdšie do jednej hodiny po ukončení prejímania vozidiel, t. j. do 21. hod. dňa 14. mája 1932.

Protesty, ktoré sa týkajú udalosti behom súťaže, musia byť podané najpozdšie do jednej hodiny po uzavretí cieľovej kontroly tej ktorej etapy.

Protesty proti klasifikácii musia byť podané do päť dní po jej oficiálnom vyhlásení. Protesty proti meraniu času, taktiež i spoločné protesty niekoľko súťažiacich sú neprípustné.

17. Ustanovenie o zodpovednosti.

Súťažiaci súčastnia sa súťaže na vlastnú zodpovednosť a sú povinní náhradou podľa platných zákonov a nariadení za všetky škody nimi lebo ich ľuďmi alebo ich vozidlami spôsobené.

Súťažiaci vzdávajú sa oproti poriadajúcim klubom a ich funkcionárom všetkých nárokov zo škôd pri súťaži spôsobených a ručia za to, že ich ľudia ani tretie osoby nimi poškodené proti klubu lebo ich funkcionárom žiadne náhradné nároky neuplatnia. Súťažiaci sa zaväzujú pre prípad, že by také nároky boli uplatňované, nahradiť všetky náhrady a škody, ktoré by tým poriadajúcim klubom vznikli.

18. Poistenie.

Súťažiaci, riadičia, taktiež i všetci ich spolujazdci podnikajú súťaž na svoju vlastnú zodpovednosť a nebezpečie a sú povinní hradíť prémie z uzavretých poisťiek proti povinnému ručeniu, úrazu a havárii, prípadne i požiaru vozidiel v parkovištiach zo svojho, lebo poriadajúce kluby neprejmajú zodpovednosť za vozidlá v parkovištiach uložené.

Prémie z poisťiek, ktoré môže byť uzavreté prostredníctvom poriadajúcich klubov, sú nasledujúce:

Pri poistení proti povinnému ručeniu: Kč 43.— za každé jednotlivé auto alebo iné motorové vozidlo pri poistných obnosoch Kč 50.000.—, Kč 200.000.— a Kč 10.000.— — Kč 52.— pri poistných obnosoch Kč 100.000.—, Kč 400.000.— a Kč 10.000.—

Pri poistení úrazom: Kč 56.— pri poistných obnosoch Kč 50.000.— pre prípad smrti, Kč 100.000.— pre prípad trvalej invalidity. — Kč 93.— pri poistných obnosoch Kč 100.000.— pre prípad smrti a Kč 150.000.— pre prípad trvalej invalidity za každého jednotlivého jazdca.

Účastníci, ktorí majú poistenie proti havárii, môžu požiadať svoju poisťovňu, aby zahrnula túto jazdu do stavajúcej poisťky za príplatok 2,5% z poistenej hodnoty.

19. Prevádzacie nariadenie.

Poriadajúce kluby vyhradzuju si právo vydať k týmto propozíciám prevádzacie nariadenie a prípadné dodatky, ktoré budú všet-

kým prihláseným včas oznámené. Súťažiaci sa podpísaním prihlášky zaväzujú, že sa týmto propozíciám, taktiež i prípadným dodatkom bez akéhokoľvek ďalšieho prehlásenia bezpodmienečne podrobujú a preberajú na seba všetky záväzky, v nich stanovené.

20. Dodatok.

V ostatnom platia ustanovenia športových rádiv AKRČS.

Slovenský Motorklub, Bratislava, Heydukova ul. 35/37.

Autoklub Košice, Kováčska 48.

Autoklub Žilina, Hotel Remi.

Autoklub Banská Bystrica, pridružený k Autoklubu Žilina.

Propositionen

der Zuverlässigkeits- und Ausdauerfahrt durch die Slowakei für Automobile und Motorräder, welche in den Tagen vom 15. und 16. Mai 1932 vom Slovenský Motorklub Bratislava, Autoklub Košice, Autoklub Žilina und Autoklub Banská Bystrica angeschl. zum Autoklub Žilina veranstaltet wird.

1. Veranstalter und Name des Unternehmens.

Die Konkurrenz wird gemeinschaftlich von den Klubs veranstaltet: Slovenský Motorklub Bratislava, Autoklub Košice, Autoklub Žilina und Autoklub Banská Bystrica angeschl. zum Autoklub Žilina. Die Konkurrenz hat Benennung: Zuverlässigkeits- und Ausdauerfahrt durch die Slowakei (Slovakischer Achter).

2. Die Gattung der Konkurrenz.

Diese Konkurrenz ist eine nationale Sportveranstaltung, reserviert für Inhaber einer Lizenz, ausgestellt vom AKRČS und wird laut dieser durch die Sportkommission des AKRČS bestätigten Propositionen, sonst laut Sportregeln des AKRČS veranstaltet. Sie ist eine Prüfung der Ausdauer der Fahrer und Zuverlässigkeit der Motorfahrzeuge.

3. Teilnahme.

Die Teilnehmer müssen entweder die nationale oder internationale Bewerberlizenz, respektive Fahrerlizenz für 1932, ausgestellt vom AKRČS besitzen. Wenn bis zum Nennungsschluss insgesamt 50 Nennungen nicht abgegeben werden, kann die Konkurrenz abgesagt werden, wovon die Teilnehmer mit einer Zuschrift verständigt werden. Es können teilnehmen: Motorräder, Sidecars, Cyclecars und Automobile.

4. Die Strecke.

Die Strecke der Konkurrenz führt durch die Slowakei in Form eines Achters, und zwar: Bratislava—Senec—Dioseg—Sereď—Nitra—Vráble—Levice—Bátovce—Banská Štiavnica—Banská Bystrica—Ružomberok—Lipt. Sv. Mikuláš—Štrba—Štrbské Pleso—Tatranská

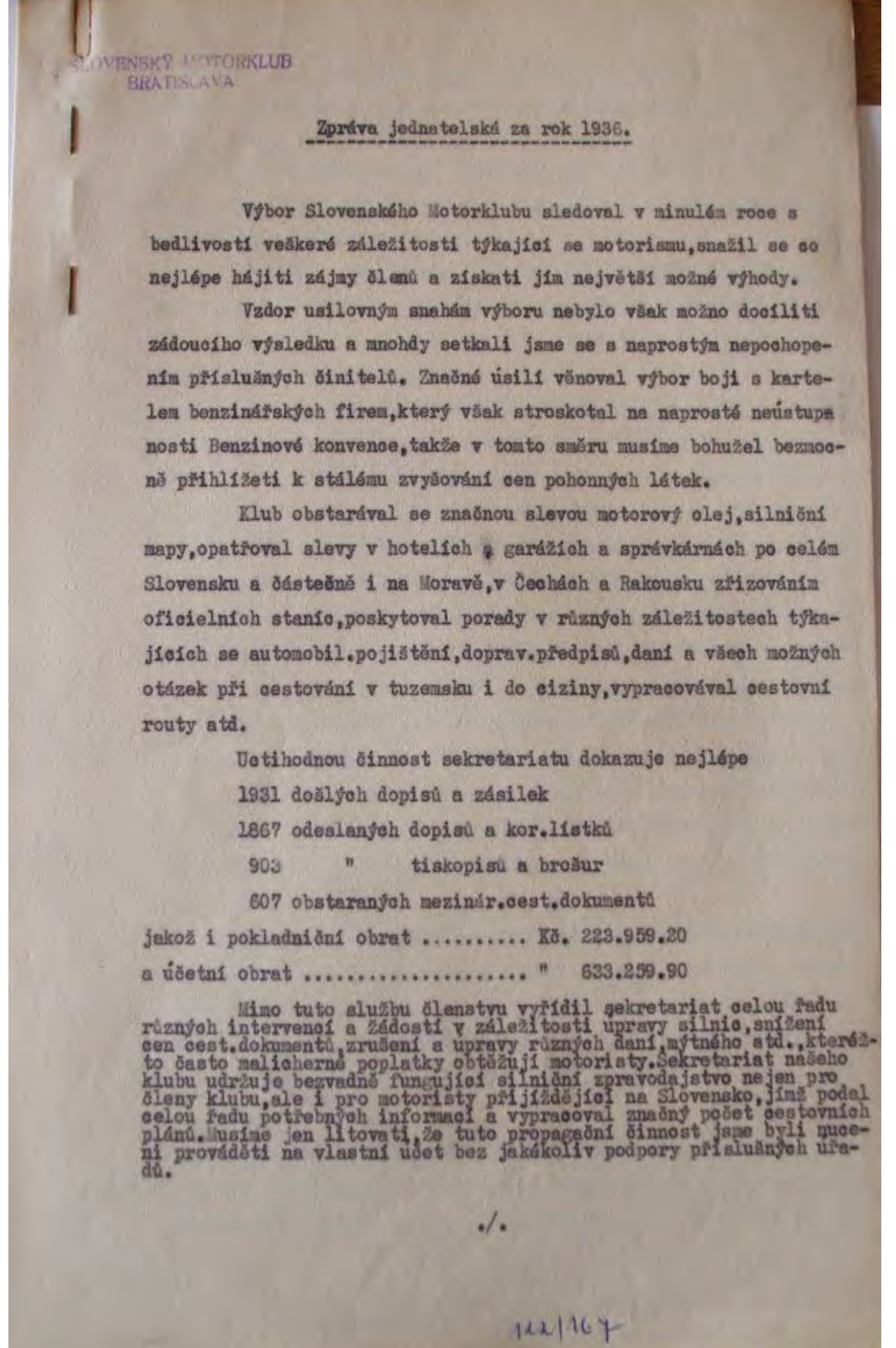
Auto-Karten J. Sudek jun., Bratislava
Spitalgasse 35. — Telefon 37-13.



Prameň č. 36:

XIII. Výročná schôdza Klubu slovenských automobilistov

Zdroj: *Autojournal*. 1934, roč. 9, č. 3, s. 3.



Prameň č. 37:

Slovenský motorklub: Správa jednateľská za rok 1936

Zdroj: Slovenský národný archív, fond Policajné riaditeľstvo, k. 122.

2.

S velikou pozorností sledovali jsme také úpravu ulic a dopravy v Bratislavě a okolí. Náš zástupce v premávkové komisi nevynechal jediné schůze a snažil se vždy, aby hájil zájmy motoristů, což se mu však vždy nezdařilo, neboť nelze dosti dobře bojovat proti velké většině, která doposaváde nemá dostatečného pochopení pro potřeby vzrůstající dopravy.

V předešlém roce vydávali jsme společně s brněnským klubem ČAMS a německými kluby v Čechách pro naše členy za režijní poplatky časopisy "Auto Moto" a "Deutscher Motor", do nichž dávali jsme také vlastní klubovní zprávy.

Sportovně podnikl náš klub rovněž vše, co bylo v jeho moci. Uspořádali jsme zdařilý první jarní výlet do Tančiboku u Malacek, odkud jeli účastníci dle předem stanoveného tajného času na Babu a dále přes Pezinok zpět do Bratislavy. Jako další podniky uspořádali jsme dne 7.VI.1936 společně s Ligou motoristů I. Jízdu spolehl. terénem v rámci brannosti na okruhu 102 km. a dne 4.XII.1936 "Okruž. jízdu spolehlivosti" na trati Bratislava-Malacky-Pernek-Baba-Pezinok-Bratislava. Všechny tyto podniky měli zdařilý průběh a plně uspokojili jak po stránce sportovní, tak i co do branné výchovy motoristů.

Také společenský jsme se snažili proniknouti do řad našeho členstva a pořádali jsme přednášky spojené s promítáním filmů a několik zdařilých večírků v klub. místnostech. V uplynulém roce podnikali jsme pravidelné nedělní výlety do Tančiboku, kde bylo vždy možno nalézt celou řadu členů našeho klubu od časného jara až do pozdní zimy.

Všestranná činnost našeho klubu nezůstala bez povšimnutí u dosud neorganizovaných motoristů a během roku přihlásilo se celkem 71 nových členů. Bohužel ztratili jsme také značný počet členů 95 a to hlavně v důsledku neblahých hospodářských poměrů, které přinutili celou řadu motoristů, aby své vozidla buď prodali anebo z provozu odhlásili.

Nejaktuálnější otázkou v čsl. motorismu, kterou jsme s velkou pozorností sledovali, bylo uspořádání poměrů mezi jednotlivými motor. organizacemi. Byl to boj, který trval několik let a který skončí asi

./

3.

tak jak jsme již delší dobu předpokládali, t.j. že zákrokem vládních činitelů utvoří se ~~jednotná~~ jednotná motoristická organizace s větší klubovou a touringovou. Nasvědčuje tomu i tá okolnost, že v poslední době sloučila se Liga motoristů s Motor Touringklubem a tato jednotná organizace se opět spojila k naprosto úzké spolupráci s AKRČs. Jest konečně přání všech motoristů, aby dosavadní organizační boje ~~končili~~ konečně přestali a celá energie motoristických organizací byla věnována společným otázkám motorismu v prospěch státu. Nemůžeme také nechat bez povšimnutí, že předsedou AKRČs se stal p. generál Čížek muž to širokého rozhledu, který jest zároveň předsedou branného výboru N.S.

Náš klub sledoval tuto otázku vždy s velkou pozorností a neopomenul přispěsobyti se včas daným poměrům. Bude nyní na nově zvoleném výboru, aby tato otázka byla řešena k všeobecnému prospěchu našeho klubu.

Ku konci apelují na všechny členy klubu, aby navštěvovali schůze výboru, které jsou přístupny všem členům a ujišťují, že každý dobrý návrh bude nám vítaný a jsme ochotni jej také dle možnosti uskutečniti.

12.1.168



Prameň č. 38:

Propozície pretekov 500 kilometrov slovenských z roku 1938

Zdroj: Slovenský národný archív, fond Policajné riaditeľstvo, k. 122

Prihláška. II. 500 km slovenských, 26. júna 1938.

I. závierka prihlášok 4. júna,

II. závierka prihlášok 11. júna.

Prihláška došla:
Vklad Kč:
Start. čís.:

a) Súťažiaci (hlásiaci):
Meno
Presná adresa
Medzinárodná licencia súťažiaceho na rok 1938, číslo:

b) Riadič:
Meno
Presná adresa
Medzinárodná licencia riadiča na rok 1938, číslo:

c) Startuje v skupine:

d) Vozidlo:
Polic. čís., značka chassis:
značka motoru:, vrtanie:, zdvih:
počet valcov:, obsah valcov:
č. mot. chassis: karoséria (zatvorená či otvorená): prevedenia: (phaeton, sedan, coupé, tudor atď.):

e) Teamová príslušnosť:
Súťaží popísané vozidlo v teame?
s ktorými ďalšími vozidlami?
Ide o team továrne, klubový, či súkromný?

f) Vklad:
.....Kč súčasne skladám v hotovosti, zasie-
lam na konto pošt. spor. čís. 112700 Slovenského
motorklubu v Bratislave s označením „II. 500 km
slovenských“, súčasne iKč ako prípla-
tok za team.

Podpísaný súťažiaci podrobuje sa ustanoveniam pro-
pozícií, neskorším dodatkom týchto propozícií, ako
i všetkým rozhodnutiam poriadateľstva a prehlasuje,
že sa oproti poriadateľstvu nebude dovolávať riad-
nych súdov.

Vdňa1938.

Nehodiace sa škrtnite. Podpis súťažiaceho.

Propozície

II. 500 km slovenských, dňa 26. VI. 1938.

Slovenský motorklub v Bratislave usporiada v nedeľu dňa 26. júna 1938 závod cestovných automobilov a motocyklov „II. 500 km slovenských“, ako športový podnik národný, otvorený jedine čs. jazdcom s medzinár. licenciami, vystavenými AKRCs. Podnik sa riadi šport. poriadkami AIACR., AKRCs. a týmito propozíciami, schválenými šport. komisiou AKRCs. Závod sa koná s výhradou schválenia na okruhu Bratislava – Malacký – Baba – Pezinok – Bratislava, meriaceho asi 100 km, ktorým sa pôjde celkom päťkrát. Okruh tento nebude počas závodov pre ostatnú premávku uzavretý, avšak na celej trati bude rozsiahle bezpečnostné opatrenie, ktoré umožní hladký a nerušený priebeh závodu. Poriadateľstvo vyhradzuje si trať závodu podľa potreby buď čiastočne alebo úplne zmeniť alebo preložiť. Predpísanú trať nie je dovolené opustiť. Ak by niekto tak omylom učinil, musí sa vrátiť na miesto, kde z predpísanej trati odbočil. Závodu môže sa zúčastniť každý súťažiaci, ktorý: 1. v stanovenej lehote podal predpísanú prihlášku a táto prihláška bola poriadateľstvom prijatá, 2. preukázal sa pri prejímaní vodičským listom riadiča, typovým osvedčením súťažiacieho vozidla, medzinárodnou licenciou súťažiacieho a medzinárodnou licenciou riadiča, vystavenou šport. komisiou AKRCs. v Prahe.

Výsledky tohoto závodu budú na konci roku 1938 šport. komisiou AKRCs. vzaté v úvahu pre jej „zvlášť neuznanie najúspešnejším čs. jazdcom“.

Licencie.

1. Pre uvedený podnik národný, otvorený, sú predpísané licencie medzinárodné.
2. Kto podáva prihlášku, t. j. súťažiaci, musí mať licenciu súťažiacieho, a kto vozidlo riadi, t. j. jazdec, musí mať licenciu riadiča.
3. Pri podnikoch motocyklových, ak je riadič súčasne súťažiacim, odpadá licencia súťažiacieho.
4. Licencie musia byť vyžiadané u Športovej komisie AKRCs., Praha II, Lützowova 29 na predpísaných formulároch.
5. Ak sa súťažiaci alebo jazdec zúčastní niektorého športového podniku bez platnej licencie, neuzná Športová komisia AKRCs. ním docelený výsledok a tento zruší. Jemu udelené ceny prípadnú ďalšiemu jazdcovi v poradí. Poriadateľstvo ručí za tieto ceny. Okrem toho zakročí Športová komisia proti poriadateľom pre porušenie šport. poriadkov.
6. Súčasne so žiandankou o vystavenie licencie treba složiť manipul. poplatok za jej vyhotovenie, a to za medzinár. lic. súťažiacieho alebo riadiča
ak sa jedná o automobil Kč 50,-
ak sa jedná o motocykel Kč 40,-
Ak je riadič súčasne súťažiacim, platí za licenciu súťažiacieho Kč 10,-

→ Spolehlivý start
s akumulátorem **PALABA**

1. Prihlášky.

Lehota pre podanie prihlášok s jednoduchým vkladom končí 5. júna a s vkladom o polovicu zvýšeným 12. júna 1938. Prihlášky nech sú vyplnené na oficiálnom formulári, pre každé vozidlo zvlášť, a zaslané Slovenskému motorklubu v Bratislave, Šafárikovo námestie. Jednoduchý vklad pre:

Skupinu A.	
Kategóriu	automobilov Kč 160,-
	sidecarov Kč 100,-
	motocyklov Kč 80,-
Skupinu B.	
Kategóriu	automobilov Kč 80,-
	sidecarov Kč 50,-
	motocyklov Kč 40,-

Do skupiny A. môže sa prihlásiť každý jazdec, do skupiny B. sa však nemôžu prihlásiť továrni jazdci a organizovaní závodníci.

Trojčlenné teamy môžu byť hlásené továrňou, klubom, súkromníkom a pod. Vozidlá, tvoriace team, môžu byť s výnimkou továrnych teamov, tiež rôznych značiek. Počet teamov, ktoré môže hlásiť jeden a ten istý súťažiaci, nie je omedzený. Priplatok na team, bez ohľadu na kategóriu a triedu, robí: v skupine A. Kč 200,-, v skupine B. Kč 100,- a nezvyšuje sa v druhej uzáverke prihlášok. Prihlášky, nedoložené vkladom, sú neplatné, taktiež aj prihlášky neúplné. Prijem každej riadne podanej prihlášky potvrdí poriadateľstvo súťažiacemu osobitným dopisom, v ktorom zároveň oznámi, či bola jeho prihláška prijatá. Súťažiaci, ktorí nemajú tohoto potvrdenia, nie sú považovaní za riadne prihlásených a ich prihlášky sú neplatné. Poriadateľstvo má právo bez udania dôvodov odmietnuť ktorúkoľvek prihlášku.

Podmienkou pre pripustenie jednotliv. tried do závodu je odovzdanie aspoň 3 prihlášok. V opačnom prípade sa jazda triedy nakoná a vozidlá s menším obsahom valcov môžu sa prihlásiť do vyššej triedy, avšak len motocykly a sidecary. Vklad sa vracia, ak sa závod neuskutoční alebo prihláška bola odmietnutá.

2. Popis pripustených vozidiel a posádka.

Zúčastnené vozidlá musia byť cestovné. Motory, opatrené akýmkoľvek kompresorom, nie sú prípustné. Príslušný typ stroja musí byť úradne vyskúšaný a schválený.

Vozidlá každej skupiny A. i B. budú rozdelené do troch kategórií (viď čl. 1.). Prvé dve kategórie, t. j. kategórie automobilov a sidecarov, opäť do troch tried a kategória motocyklov do päť tried, teda celkom 22 tried.

Kategória automobilov:

I. trieda do obsahu valcov	1100 ccm
II. " " " "	2000 "
III. " " " "	cez 2000 "

Kategória sidecarov:

I. trieda do obsahu valcov	350 ccm
II. " " " "	600 "
III. " " " "	cez 600 "

Kategória motocyklov:

I. trieda do obsahu valcov	175 ccm
II. " " " "	250 "
III. " " " "	350 "
IV. " " " "	500 "
V. " " " "	vyššie 500 "

Karoserie automobilov a sidecarov musia byť turistické, pohodlné a úplne dohotovené, t. j. bez súčastí provizorných. Vnútrošná šírka karoserie u automobilov, meraná vo výške sedadiel, musí byť minimálne 0'80 m. Predpísané sú minimálne dve sedadlá vedľa seba, ich min. rozmery sú: šírka 0'40 m, hĺbka 0'40 m a výška polštára nad podlahou 0'20 m. Tieto rozmery sa zisťujú pri nezaťaženom polštári. Ďalšie normálne sedadlá u vozov viacsedadlových musia vyhovovať tým istým podmienkam. Vozy musia nezávisle na predpísaných rozmeroch poskytovať dostatočnú ochranu a pohodlie, čo bude komisármi pri prejímaní posúdené. Zatvorené vozy musia mať vodotesný kryt a vodotesné uzávery. O výhľad z voza musí byť postarané sklen. oknami, z ktorých aspoň dve musia byť vysunovateľné. Zatvorenými vozmi sa rozumejú tieto typy: sedan, coupé, cabriolet, landaulet, limusina. Otvorené vozy musia byť opatrené účinným ochranným sklom a strechou. Strecha musí naväzovať na ochranné sklo v jeho najvyššej časti, dostatočne umožňujúce výhľad a musí kryť všetky normálne sedadlá. Ustanoveniu o sklenených oknách resp. ochranných skliach treba rozumieť tiež tak, že na miesto skla môže byť použité tiež inej priehľadnej nehorľavej hmoty. Pre automobily sú predpísané štyri plné blatníky, riadne upevnené na ráme, resp. na karoserii. Blatníky, natáčajúce sa s kolesami, sú nepripustné. Každé koleso musí byť blatníkom kryté aspoň na jednu tretinu obvodu. Pri dostatočne širokej karoserii, ktorá sama o sebe zaručuje priebežný kryt, nie sú predpísané stúpačky, spájajúce predný a zadný blatník. V opačnom prípade, alebo ak je prah dverí viac ako 40 cm nad zemou, sú stúpačky povinné. Predpísané je aspoň 1 náhradné koleso. Ďalej musí vozidlo v každom smere vyhovovať úradným predpisom o zostrojení a výstrojení.

Motocykly a sidecary musia mať normálnu turistickú výzbroj, nosič zavazadiel však nie je predpísaný. Poriadateľstvo má plnú moc odmietnuť prevzatie vozidla, ktoré by podľa jeho názoru neodpovedalo duchu propozícií tohoto závodu.

Ako palivo pripustené je jedine bežná liehobenzínová smes (event. s primiešaným benzolom). Rezervné nádrže na pohonné látky sú dovolené. Dopĺňovanie pohonných látok smie byť prevádzané len na trati. Vlastné zásobovacie stanice sú dovolené, musia však byť u kontroly v Bratislave. Presné stanovište týchto staníc treba poriadateľstvu vopred písomne ohlásiť. Pri zastávkach v zásobovacích staniaciach alebo u púmp smú sa zúčastniť obsluhy vozidla okrem posádky najviac dvaja pomocníci, a môžu prevádzať vý-

→ **Jistota je jistota**
proto akumulátor **PALABA**

menu koles, opatríť vozidlo pohonnou látkou a vodou, ďalej očistiť skla a poznávacie značky. Všetky ostatné práce smie vykonávať len posádka vozidla. Vo voze alebo sidecare musia byť počas závodu dve osoby, t. j. riadič a spolujazdec, na motocykle solo jedna osoba. Tieto tvoria nerozlúčnú posádku vozidla a nesmú sa za nijakých okolností v riadení vozidla striedať.

Riadiči motocyklov a sidecarov, ako i spolujazdec v sidecare, musia mať ochranné prilby.

3. Prejímanie.

Prejímanie koná sa v Bratislave pred klubovňou dňa 25. júna 1938 o 15. hodine. Súťažiacim, ktorých bydlisko sa nachádza vyššie 200 km, bude poskytnutá možnosť dostaviť sa až do 19. hod. Vozidlá, ktorých výprava alebo konštrukcia by bola uznaná za nebezpečnú, môžu byť aj neskôr v priebehu závodu z účasti vylúčené (§ 24 šport. poriadkov).

Kto sa nedostaví v určenú hodinu, nebude k startu pripustený. Riadič i posádka vozidla musí byť prejímaniu osobne prítomná. Súťažiaci obdrží pri prejímaní 3 tabuľky so startovým číslom, ktoré pred startom upevní na vozidle: po jednej s každej strany a tretiu vzadu, a to tak, aby čísla neboli ničím kryté. Motocyklisti obdržia jedno pláténé a jedno plechové číslo, ktoré si pripevnia na chrbte a na reflektore svojho vozidla. Pláténé čísla budú mať rozmer 35×35 cm, plechové tabuľky budú eliptické, rozmer 23×28 cm. Vozidlo so zle umiestnenými alebo zle viditeľnými číslami nebude pripustené k startu. Odporúča sa ako najvýhodnejšie riešenie: natarbenie startových čísel priamo na karoseriu. Veľkosť, farba atď. musí presne odpovedať predpisom, vydaným poriadateľstvom. Po 19. hodine dňa 25. júna nie sú prejímací komisári povinní žiadne ďalšie vozidlo prevziať. Neprevzaté vozidlá nemôžu startovať a ich vklad prepadá.

4. Pravidlá pre jazdu a zodpovednosť.

Súťažiaci sú povinní riadiť sa úradnými predpismi o jazde motor. vozidlami. Za priesľupky týchto predpisov a ich eventálne následky nenesú v žiadnom prípade zodpovednosť poriadatelia, ale jedine súťažiaci a ich riadiči, ktorí sa už podaním prihlášky zaväzujú nahradiť všetky škody, spôsobené počas závodu nimi alebo ich vozidlami. Zaväzujú sa ďalej, že sa nebudú oproti poriadateľstvu dovolávať riadnych súdov.

V kontrole, zriadenej v Bratislave, sú riadiči povinní umožniť prítomným kontrolórom preskúmanie vozidla.

Na trati fungujú zvláštne tajné kontroly, ktoré dozrajú behom celého závodu na dodržiavanie dopravných predpisov a podmienok závodu, obsiahnutých v týchto propozíciách. Zistené hrubé previnenie má za následok vylúčenie zo závodu, resp. z oceňovania. Účastníci, ktorí odpadli alebo boli vylúčení zo závodu, sú povinní odstrániť vozidlo zo silnice, odstrániť s tohoto startové číslo a tieto odovzdať v kontrole s hlásením, že v závode nepokračujú. Poriadateľstvo vyhradzuje si trestať vylúčením zo závodu jazdcov, ktorí tomuto nariadeniu nevyhovia.

5. Start.

Startové čísla budú pridelované v poradi, ako dochádzali prihlášky a v tom istom poradí budú vozidlá postavené k startu. Jazdci sú povinní pod trestom vylúčenia zúčastniť sa rozpravy pred startom a vyhovieť aj všetkým ďalším ustanoveniam, týkajúcich sa prípravy a prevedenia startu. Start bude prevezený o 9. hodine pre všetky vozidlá hromadne podľa skupín, keď 3 minúty pred startom bolo dané znamenie k natočeniu motora. Kto spustí motor pred daným znamení, bude potrestaný prirážkou 5 minút k docieľnému času. Ak niekto odstartuje neskoršie, nebude mu zdržanie neutralizované. Rozlúčanie vozidiel vlastnou posádkou alebo ich natáčanie ručnou klukou, je dovolené.

Každú skupinu vyvedie poriadateľské vozidlo cez mesto až na potravnú čiaru na Lamačskej ceste. Predchádzanie tohoto poriadateľského vozidla ako i predchádzanie účastníkov závodu medzi sebou, nie je na tomto úseku dovolené.

6. Cudzí pomoc, opravy a stav vozidla.

Vozidlá sa musia pod trestom vylúčenia pohybovať behom celého závodu len vlastnou silou. Vylúčenie nenastane jedine pri havarovanom vozidle, ktoré bolo s cudzou pomocou dopravené znova do jazdnej dráhy. Prevádzanie úprav, ktorými by sa zmenila predpísaná výprava vozidla, je zakázané. Dovoľené je len: 1. výmena kolesa po defekte gumy a 2. bežné opravy vozidla. Všetky opravy musí si prevádzkať posádka vozidla sama, bez cudzej pomoci a s použitím jedine onoho náčinia a náhradných súčiastok, ktoré vezie so sebou od začiatku závodu. Nedodržanie tohoto ustanovenia propozícií považuje sa za cudziu pomoc a trestá sa vylúčením. Po ukončení závodu preskúmaná bude totožnosť a stav vozidla. Ak by bolo zistené, že niektorá časť bola vymenená, alebo že výprava sa zmenila a nevyhovuje už ustanoveniam, bude dotyčné vozidlo vylúčené. Poruchy, ktoré majú vplyv na bezpečnosť, budú potrestané časovou penalizáciou. Poriadateľstvo si vyhradzuje tiež premeranie obsahu valcov u všetkých klasifikovaných vozidiel.

7. Oceňovanie.

Oceňovanie prevezené bude: a) individuálne a b) teamové.

Oceňovanie individuálne, ktorého sa zúčastnia všetci vozidlá, bude prevezené pre každú skupinu (A i B podľa čl. 1. týchto propozícií) zvlášť. Základom oceňovania je docieľný čas. Kto absolvoval celú jazdu v najkratšom čase a vyhovel aj ostatným podmienkam, bude v svojej triede prvý, ďalší bude druhý, tretí atď. Časy skup. A. nemú klesnúť pod časy skupiny B., inakšie ceny v skupine A. budú vymenované podľa toho, za koľkého jazdca v príslušnej



Do Vašeho vozu
jen akumulátor **PALABA**

triede skupiny B. sa zaradili postupne jazdci skup. A. Sirať času, vzniklé z akýchkoľvek príčin, nemôžu byť eliminované a nebudú v žiadnom prípade neutralizované. Klasifikovaní budú všetci súťažiaci, ktorých čas bude maximálne o 15% horší ako čas víťaza v ich skupine a triede. Účastníci, ktorí sa neklasifikovali, nebudú uvedení v oficiálnych výsledkoch súťaže. V prípade ex-aequo bude ako prvý klasifikované vozidlo zatvorené, druhým kritériom je menší obsah valcov. Keby i obsah valcov bol rovnaký, má prednosť vozidlo ľahšie. Váhou sa rozumie váha uvedená v typovom osvedčení vozidla. Teamové oceňovanie bude zistené bodovaním. Prvé vozidlo v každej triede dostane jeden bod, druhé dva body atď. Body, patriace vozidlám toho-ktorého teamu, sa sčítajú a team, ktorý bude mať súčet bodov najmenší, bude teamom víťazným. Ak by dva teamy dosiahly rovnakého počtu bodov, bude víťazom team, ktorého súčet času je najmenší. V prípade úplnej rovnosti bodov i súčtu času, rozhodne los.

8. Ceny.

A. Čestné ceny:

Putovnú cenu pána krajinského prezidenta, Jozefa Országha, získa najlepší automobilista, bez ohľadu na skupinu a triedu.

Putovnú cenu pána starostu mesta Bratislavy, dr. Vladimíra Krnu, získa najlepší motocyklista (solo alebo sidecar), bez ohľadu na skupinu a triedu.

Definitívnym držiteľom putovnej ceny stane sa jazdec, ktorý ju získa v dvoch ročníkoch za sebou, alebo trikrát vôbec.

Cenu predsedu Slov. motorklubu, pána univ. prof. dr. M. Mikulu, získa najlepší jazdec automobilista, člen SMK, bez ohľadu na skupinu a triedu.

Cenu jednateľa klubu, pána Pavla Köhla, získa najlepší motocyklista solo v skupine B. na stroji „Ogar“ alebo „NSU“.

České Zbrojovka akc. spol. Strakonice venuje najlepšiemu jazdci na stroji „CZ“ 1 pistoli ráže 6.35 mm. Zbrojovka Ing. Dr. F. Janeček Praha venuje zvláštnu cenu. Blížší popis a jej určenie bude uverejnené v prevádzacom nariadení.

Pán Emil Ackermann Praha-Karlín venuje 1 klaxon celochromovaný, typ TA2.12 V., v luxusnom prevedení, pre najlepšieho jazdca automobilistu s výzbrojou „Scintilla“.

Fa. „Apollo-Nafta“ v Bratislave venuje pre najlepších jazdcov oboch skupín a všetkých tried olej v orig. plechovkách, a to:

V skupine A.
Automobily:

trieda do 1100 ccm	10 l oleja
„ „ 2000 ccm	10 l „
„ „ cez 2000 ccm	25 l „

Sidecary a motocykly v každej triede 5 l „

V skupine B.
Automobily:

trieda do 1100 ccm	5 l oleja
„ „ 2000 ccm	5 l „
„ „ cez 2000 ccm	10 l „

Sidecary a motocykly v každej triede 2 l „

Dalej venuje fa. cenu pre najlepší čas dňa 25 l oleja

a pre najlepší čas dňa motocyklistu 10 l oleja.

B. Peňazité ceny:

Slovenský motorklub v Bratislave vypisuje ďalej pre každú skupinu a triedu nasledujúce ceny:

V skupine A.

Automobily:	I. cena Kč	1000' -
	II. " "	700' -
	III. " "	500' -
Sidecary:	I. " "	800' -
	II. " "	600' -
	III. " "	400' -
Motocykly:	I. " "	600' -
	II. " "	400' -
	III. " "	300' -

V skupine B.

Automobily:	I. cena Kč	700' -
	II. " "	500' -
	III. " "	350' -
Sidecary:	I. " "	500' -
	II. " "	350' -
	III. " "	250' -
Motocykly:	I. " "	400' -
	II. " "	300' -
	III. " "	200' -

Podmienkou k udeleniu všetkých troch cien v triede je najmenšia účasť 6 jazdcov. Pri celkovom počte 4 jazdcov udelí sa len prvá a druhá cena, pri menšej účasti len prvá cena.

Ostatné ceny čestné, továrne, značkové atď. budú uverejnené v prevádzacom nariadení.

Nárok na ceny majú súťažiaci, resp. jazdci, ktorí budú klasifikovaní.

Každý jazdec klasifikovaného vozidla obdrží poslátenú plaketu s vyrytým venovaním, ostatní jazdci neklasifikovaní obdržia bronzovú plakatu upomienkovú. Športová komisia AKRČs. kontroluje len udelenie takých cien, ktoré boli vypísané už v propozíciách a podmienky ich udelenia vopred preskúmala a schválila.

9. Signalizačné práporky.

Jazdci sú povinní dbať znamení, dávajúcich im farebnými práporkami, ktorých použitie a význam je takto stanovený:

Červený - hneď zastaviť.

Žltý - pozor, nebezpečie.

Zelený - trať je voľná.

Modrý, pohybovaný k svojej strane - žiadny jazdec chce prejsť.

Čierny (s číslom) - zastaví vozidlo označené dotýčným číslom.

Sachovnicové pole - koniec závodu.



Jahost a výhon
akumulátor **PALABA**

10. Protesty.

Protesty, týkajúce sa platnosti niektorej prihlášky, kvalifikácie riadičov, súťažiacich alebo vozidiel, ďalej protesty oproti iným veciam, ktoré by mohli byť známe pred skončením prijímania, treba podať najneskôr do skončenia prijímania, protesty proti udalostiam, ktoré sa prihodily behom jazdy, najneskôr pol hodiny po príjazde do cieľa. Protesty proti klasifikácii, najneskôr pol hodiny po uverejnení oficiálnych výsledkov po závodoch. Protesty písomne vyhotovené a doložené vkladom 300 Kč v prípade automobilov, 150 Kč v prípade motocyklov alebo sidecarov odovzdajú sa športovým komisárom Slovenského motorklubu v Bratislave. Vklad bude vrátený len v tom prípade, keď protestu bude vyhovené. O protestoch, vkladom nedoložených, nebude rokované. Protesty, vzťahujúce sa na meranie času a protesty hromadné (podpísané niekoľko súťažiacimi), sú nepripustné.

11. Poistenie.

Súťažiaci musí byť poistený proti povinnému ručeniu a to na čiastky 50.000, 200.000 a 10.000 Kč. Poisteným je v každom prípade súťažiaci, ktorý ručí za spoluúčasť podľa zákona. Potvrdenie o tomto poistení musí súťažiaci predložiť pri prejímaní vozidla.

Poistenie proti úrazu nie je povinné. Poriadateľstvo však odporúča všetkým účastníkom závodu veľmi náliehave, aby si ho vo vlastnom záujme opatrili.

12. Prevádzacie nariadenie.

Všetky podrobnosti, týkajúce sa trati, prevedenia závodu, dotácia na cenách atď., budú uverejnené v prevádzacom nariadení, ktoré obdrží súťažiaci po podaní prihlášky. Súťažiaci sa podpísaním prihlášky zavazujú, že sa týmto propozíciám, ako i prípadným dodatkom bezpodmienečne podrobujú a berú na seba všetky záväzky v nich stanovené.

13. Vyhlásenie výsledkov.

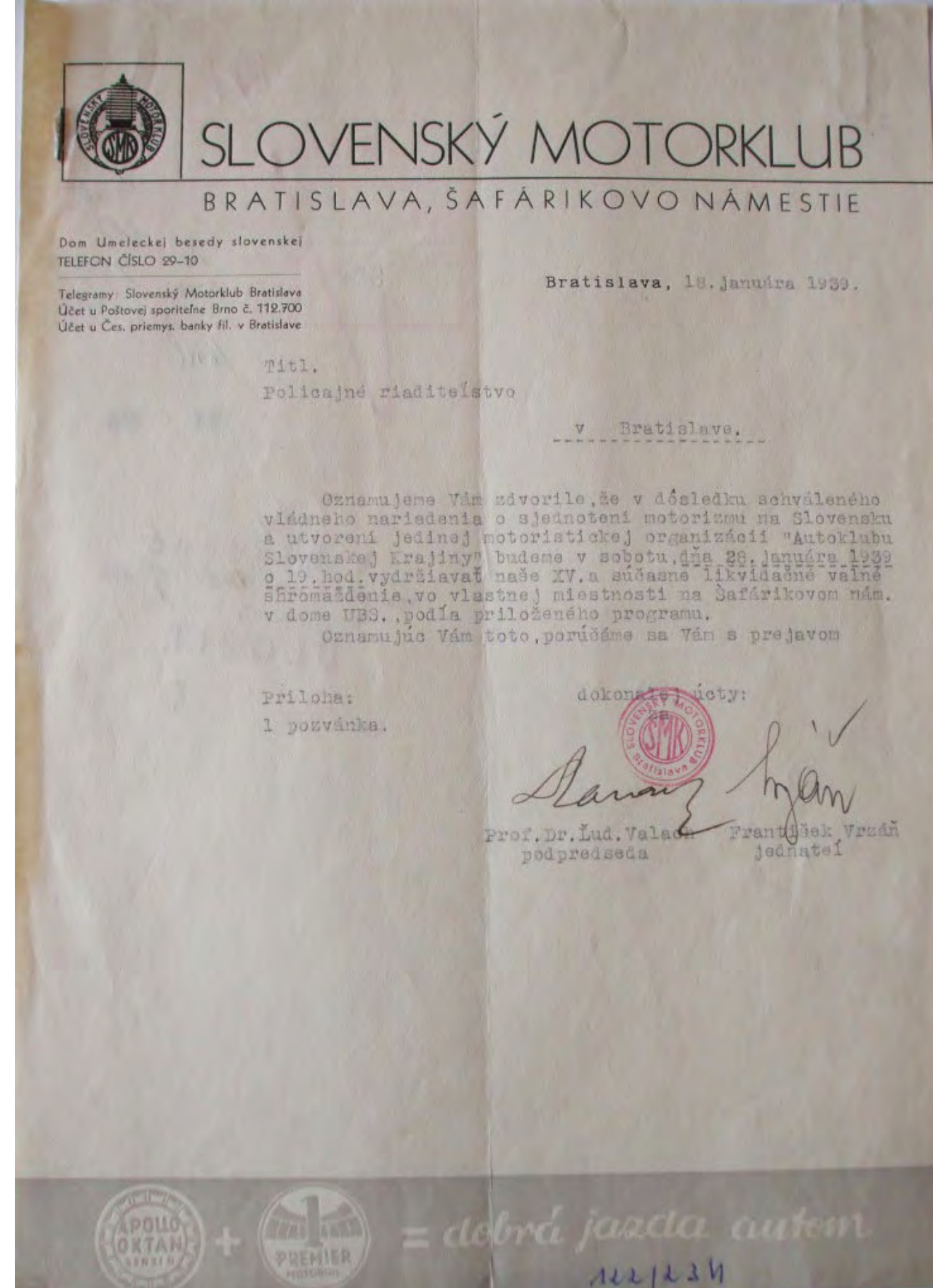
Po uplynutí lehoty, predpísanej k podaniu protestu proti klasifikácii, budú v nedeľu dňa 26. júna o 21. hodine vyhlásené výsledky a účastníkom odovzdané získané ceny.

V Bratislave dňa 6. decembra 1937.

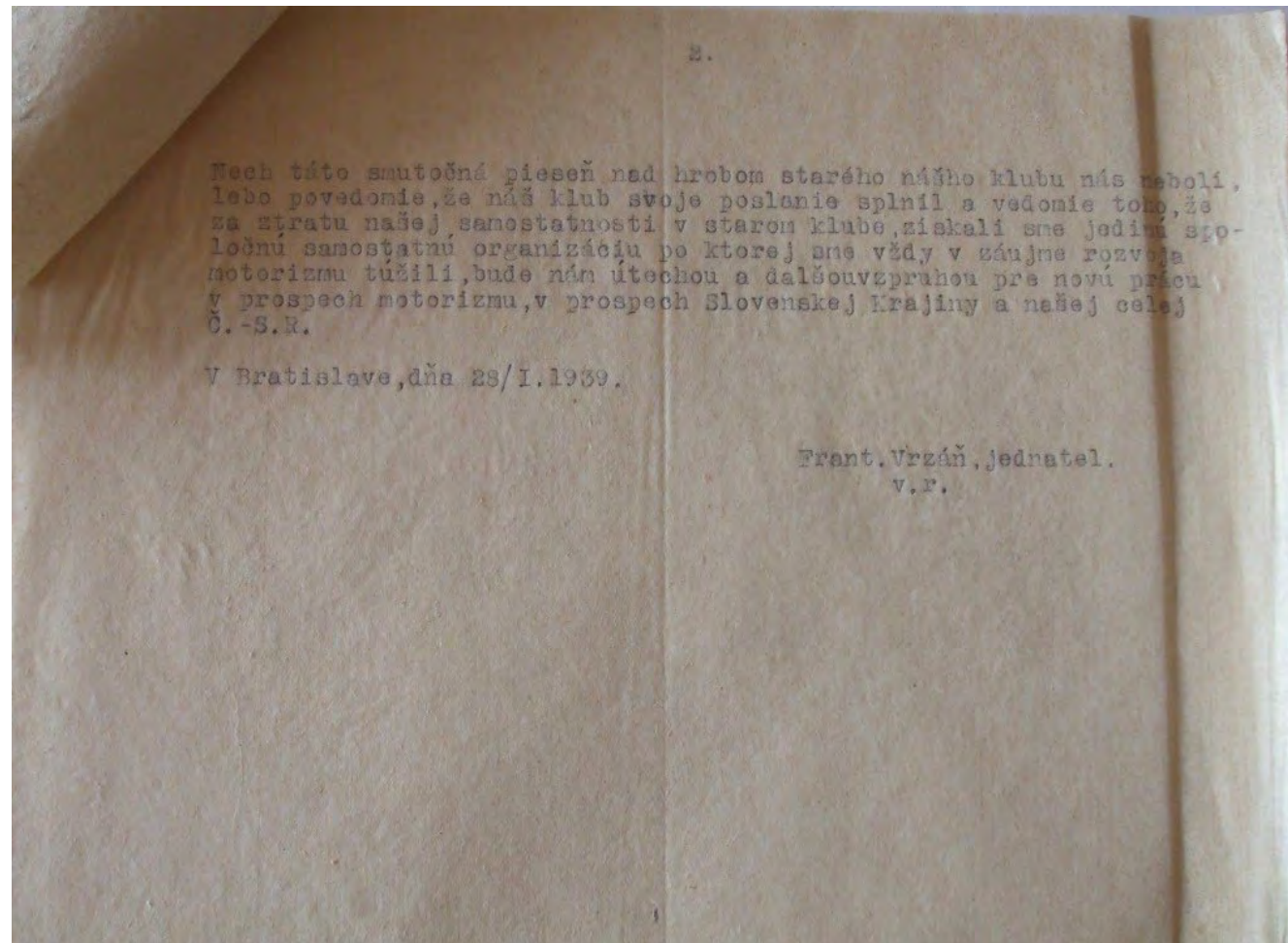
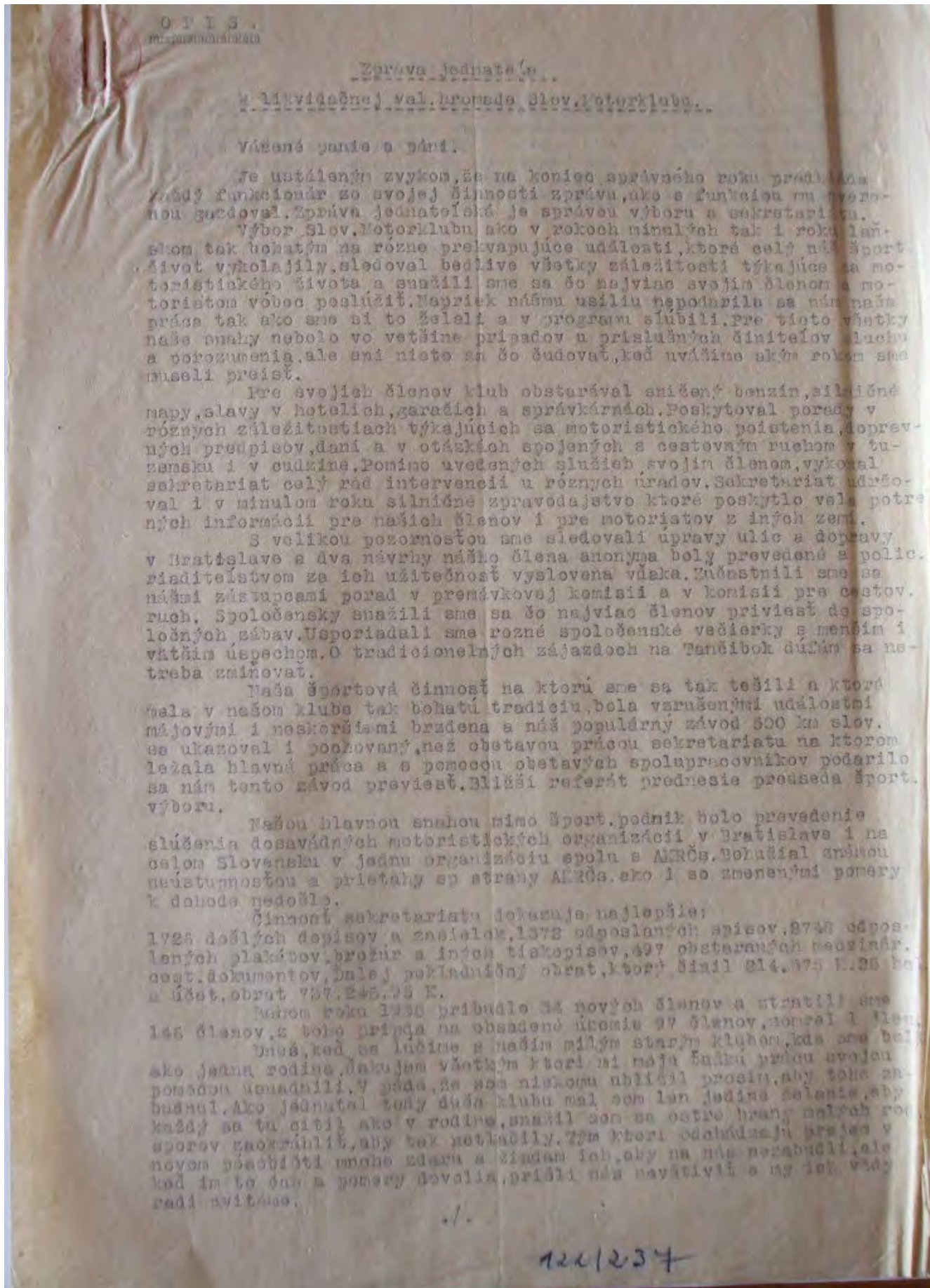
Prof. Dr. Ľudovít Valach v. r.
predseda šport. výboru.

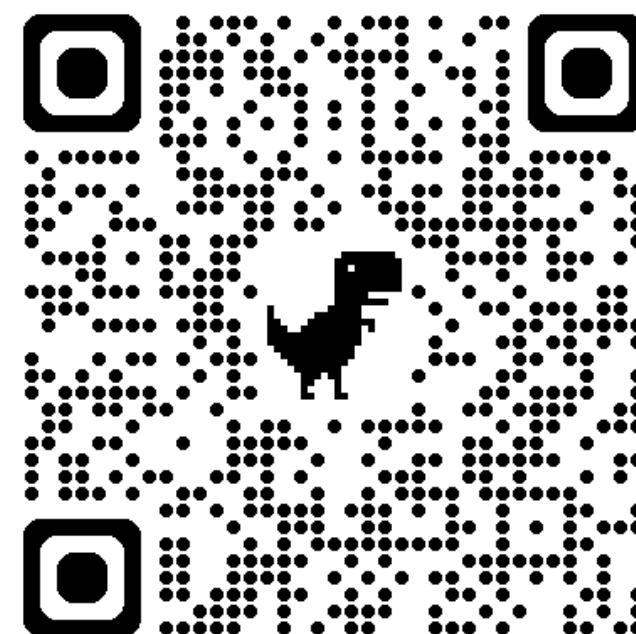
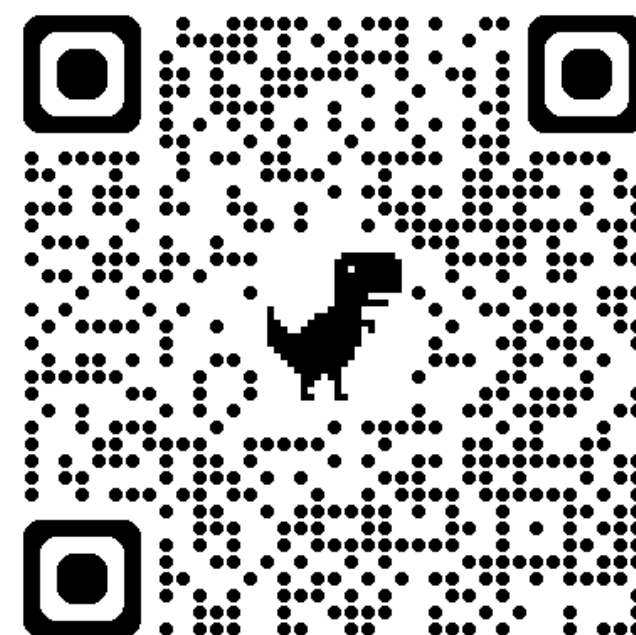
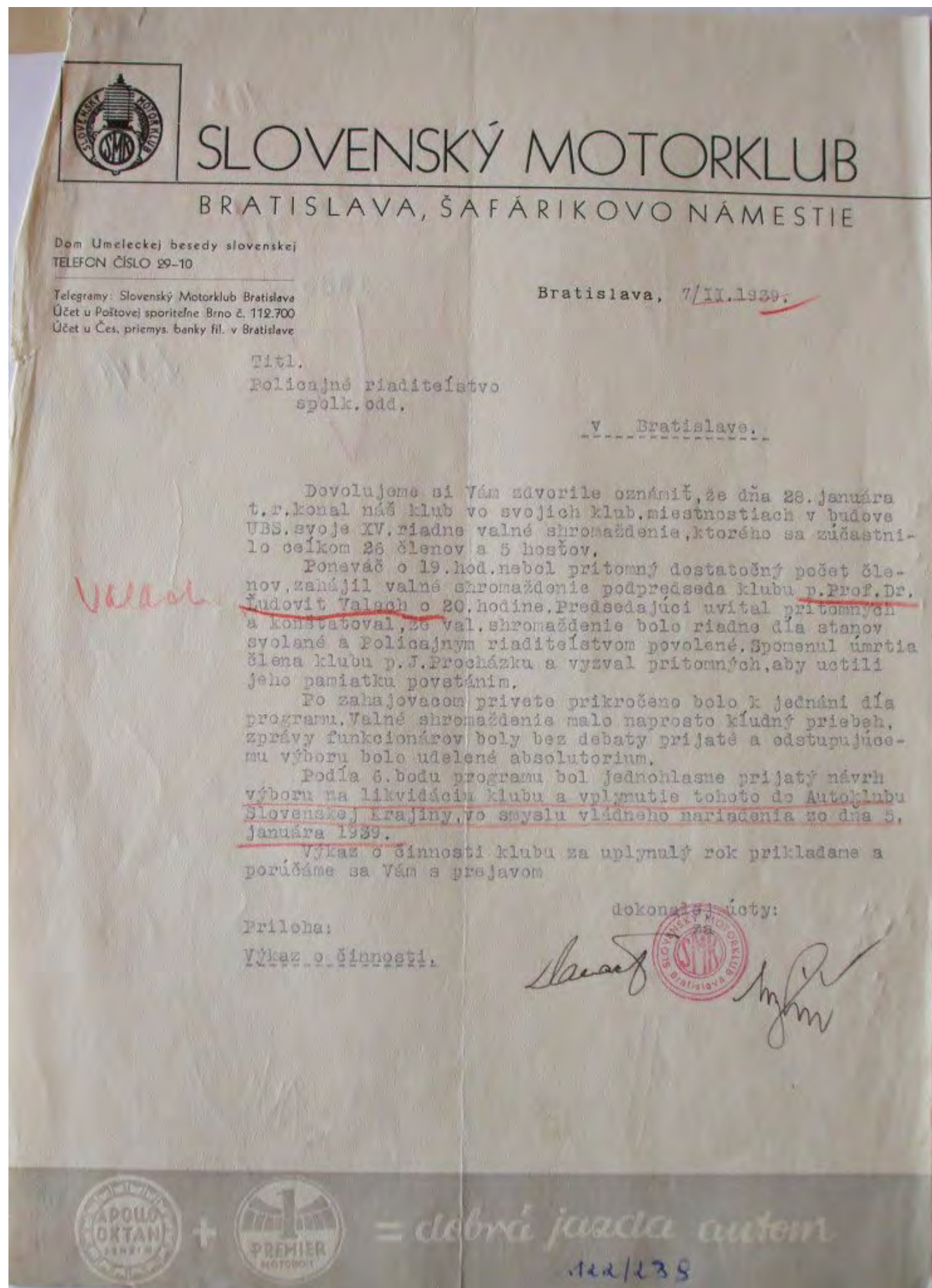
Josef Benšek v. r.
šport. komisár.

Schválené Športovou komisiou AKRČs. v Prahe, dňa 18. decembra 1937.



Prameň č. 39:
Správa o likvidačnej schôdzi Slovenského motorklubu v Bratislave 1939
Zdroj: Slovenský národný archív, fond Policajné riaditeľstvo, k. 122



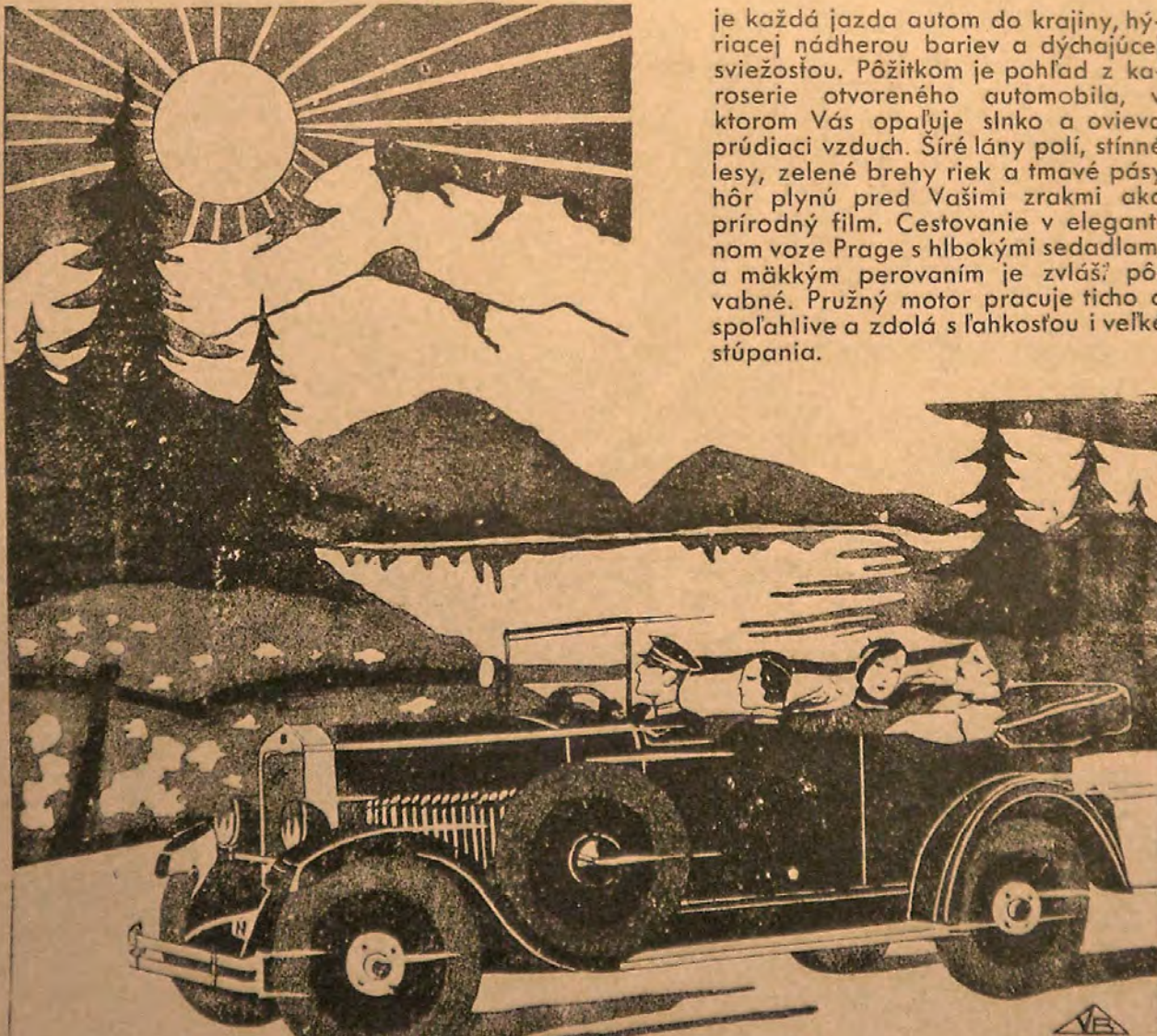


Prameň č. 40a – 40b.

Krátke reklamné filmy na pneumatiky Baťa z roku 1935

Zdroj: <https://www.youtube.com/watch?v=eVVqGtaB-ZE>
<https://www.youtube.com/watch?v=rF9IYnYj6UY&t=89s>

ŽIVÝM PŘÍRODNÝM FILMOM



je každá jazda autom do krajiny, hýriacej nádherou bariev a dýchajúcej sviežosťou. Pôžitkom je pohľad z karoserie otvoreného automobila, v ktorom Vás opaluje slnko a ovieva prúdiaci vzduch. Širé lány polí, stinné lesy, zelené brehy riek a tmavé pásy hôr plynú pred Vašimi zrakmi ako prírodný film. Cestovanie v elegantnom voze Prage s hlbokými sedadlami a mäkkým perovaním je zvlášť pôvabné. Pružný motor pracuje ticho a spoľahlive a zdolá s ľahkosťou i veľké stúpania.

AUTO PRAGA

ÚSTREDIE: PRAHA X, KARLOVA 22, REPREZENTÁCIA: BRATISLAVA, UL. PAULINY TÓTHA 1.

Prameň č. 41:
Reklama na automobil Praha z roku 1932
 Zdroj: *Autojournal*. 1932, Roč. 7, č. 5.

KRÁSA ZOVŇAJŠKU



hrá dôležitú roľu pri výbere voza. Pravá športlady však nežiada u vozu len elegantnú líniu, ale v prvom rade tiež dokonale mechanické vlastnosti, ktoré jej dnešná vyspelá automobilová technika môže poskytnúť. Pri našom novom voze nemusíte sľavovať v žiadnom smere zo svojich požiadavkov. Jakosť, trvanlivosť, sporivosť a pekný výzor sú tuňá spojené v harmonický celok, tvoriaci typ

ŠKODA-420

ASAP - Závod Ml. Boleslav - Tel. 37, 73, 373, 198

Predajná kancelária: Bratislava, Šafárikovo n. 3. Tel. 26-59.

Prameň č. 42:
Reklama na automobil Škoda z roku 1933
 Zdroj: *Autojournal*. 1933. roč. 8, č. 6. s. 5



Prameň č. 43:

Reklama na automobil Z4 z roku 1933

Zdroj: Autojournal. 1933. roč. 8, č. 6



Prameň č. 44:

Reklama na automobil Opel z roku 1929

Zdroj: Autojournal. 1929, č. 8, roč. 4.



Prameň č. 45:
Reklama na automobil Aero z roku 1932

Zdroj: *Slovák*, 1932, č. 185, s. 7



Prameň č. 46:
Reklama na automobil Tatra z roku 1935

Zdroj: *Autojournal*. 1935, roč. 10, č. 2.

Záver

Motorizmus, resp. zacielené, osobný automobilizmus sa na Slovensku v medzivojnovom období rozvíjal v hospodársky značne oklieštených a limitujúcich podmienkach. Ako najvýraznejšie vystupovali do popredia slabšia kúpyschopnosť a dostupnosť automobilov (a motocyklov), ich vysoké prevádzkové náklady či do istej miery tiež dlhodobá ambivalentná celoštátna motoristická legislatíva a systém poistenia a zdaňovania. Napriek tomu zaznamenal motorizmus výrazný posun, ktorý sa prejavil napr. v relatívne dynamickom nástupe služieb pre motoristov, primárne predaj, servis a sieť čerpacích staníc. Osobitný limit bola cestná infraštruktúra, jej legislatíva, financovanie a hlavne technická údržba a výstavba nových úsekov, ktoré za českými krajinami výrazne zaostávali.

Napriek týmto skutočnostiam sa motorizmus aj na Slovensku postupne etabloval v širokom spektre kultúrnych odvetví a ako moderný fenomén sa v sledovanom období aj na Slovensku stal súčasťou hmotnej kultúry, s celým spektrom jemu vlastných konotácií. Pre šírenie kultúrnych „kódov“ v spojení s automobilmi bolo ťažiskové mestské prostredie, avšak vďaka rozširujúcej sa infraštruktúre a aktívnej činnosti motoristických spolkov, rozvoju motoristickej turistiky, či rozmachu vizuálnej prezentácie motorizmu cez masové tlačené periodiká, sa automobil dostával do povedomia stále širšieho spektra obyvateľstva v krajine. V sledovanom období tak aj na Slovensku pozvoľna opúšťal postulát rýdzo luxusnej „hračky“ pre najvyššie spoločenské vrstvy. V sledovanom období sa však tejto nálepky úplne nezbavil.

Vybraná paleta pramenného materiálu poskytla relevantné čriečky do mozaiky sledovanej problematiky a verím, že predkladaný výstup ako celok, náležite doplní už existujúce vstupy vo výskume témy dejín motorizmu na Slovensku.

Zoznam použitých zdrojov

Archívne fondy

Národní archiv Praha

Ministerstvo dopravy
Ministerstvo veřejných prací
Předsednictvo ministerské rady

Slovenský národný archív

Policačné riaditeľstvo

Archív mesta Košice

Magistrát mesta Košice 1923-1938
Mestský notársky úrad v Košiciach 1923-1938
Národný výbor mesta Košice 1945-1948

Krajské múzeum v Prešove

Zbierka fotografií, oddelenie dopravy

Tlačené pramene

ELSNER, František. Alexander. *Aero: Malý vůz pro velké cesty!* Praha: Průmyslová tiskárna, 1933.
ROSSMANN, Zdeněk. *Písmo a fotografie v reklamě*. Olomouc: Index, 1938.
Statistická příručka Republiky Československé 2, Praha: Státní úřad statistický, 1925.
Statistická příručka Republiky Československé 1934. Praha: Státní úřad statistický, 1934.
TODT. Robert. *Almanach československého autoprůmyslu a zpřízněných odvětví*. Praha: Pražská akciová tiskárna, 1926.

Periodiká

Autojournal
Auto – Moto – Zpravodaj
Národní politika
Slovák
Slovenský motorsport
Sport und Auto
Vestník Autoclubu Košice

Online databázy

Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1919
<https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:51959f00-9369-11e9-9209-005056827e51?page=uuid:355707a0-937a-11e9-8812-5ef3fc9bb22f>

Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1921, s. 204
<https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:9e5ed3c0-8de6-11e9-8233-5ef3fc9ae867?page=uuid:1e0dae90-8e03-11e9-8233-5ef3fc9ae867>

Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1927
<https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:d7cb0670-78c8-11e9-8ed5-5ef3fc9ae867?page=uuid:6b33b8f0-78e0-11e9-989c-5ef3fc9bb22f&fulltext=silni%C4%8D-n%C3%AD%20fond>

Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1931
<https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:7ac815d0-92e5-11e9-8812-5ef3fc9bb22f?page=uuid:100d3960-9311-11e9-bc42-5ef3fc9ae867>

Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1935.
<https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:d1e5e9a0-8160-11e9-828e-5ef3fc9bb22f?page=uuid:196df670-81c8-11e9-b171-5ef3fc9ae867>

Sbírka zákonů a nařízení státu československého. Státní tiskárna, 1936.
<https://kramerius5.nkp.cz/view/uuid:ddb43f50-8de7-11e9-98f4-005056827e51?page=uuid:082544d0-8e0d-11e9-b66a-005056825209>

Literatúra

BEARD, Mary. BEARD, Charles. *Rise of American Civilization*. New York: The Macmillan Company, 1927. Podľa: BURKE, Peter. *Co je kulturní historie*. Vimperk: Dokořán, 2011, 220 s.

BURCHHARDT, Marian. VAN LAAK, Dirk. *Making Spaces through Infrastructure*. Walter de Gruyter GmbH, 2023. 268 s.

CAJCHAN, Juraj. Typové schvaľovanie motorových vozidiel, história jeho zavedenia a uplatňovania v habsburskej monarchii a v ČSR. In: KLEINOVÁ, Jana [Ed.]. *Věda a technika v českých zemích mezi světovými válkami*. Praha: NTM, 2014, s. 265-282.

DANT, Tim; MARTIN, Peter. By Car: Carrying Modern Society. In: WARDE, Alan – GRONCOW, Jukka (Eds.). *Ordinary Consumption*. Routledge 2001, s. 143-158.

DUDEKOVÁ, Gabriela a kol. *Na ceste k modernej žene*. Kapitoly z rodových vzťahov na Slovensku. Bratislava: Svet vedy, 2011, 773 s.

ĎURČO, Michal. Dobová regionálna tlač ako významný prameň k dejinám Masarykovej cesty. In: ŠIMKO, Peter [Ed.]. *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2014, s. 81-92.

ĎURČO, Michal. Stavba cesty Stará Huta – Podkriváň medzi rokmi 1933-1936 v réžii štátnych železiarní v Podbrezovej. In: ŠIMKO, Peter [Ed.]. *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2017, s. 153-164.

ĎURČO, Michal. Ako sa v minulosti cestovalo cez Čertovicu a prečo sa nová cesta nestala slovenskou Grossglockner Hochalpenstrasse? In: ŠIMKO, Peter [Ed.]. *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku III*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2023. s. 187-206.

HALLON, Ľudovít. *Industrializácia Slovenska 1918-1938. Rozvoj alebo úpadok?* Bratislava: VEDA, 1995, 220 s.

HALLON, Ľudovít. Sociálny rozmer a sociálne dôsledky hospodárskeho vývinu. In: FERENČUHOVÁ, Bohumila. ZEMKO, Milan. *V medzivojnovom Československu 1918-1939*. Bratislava: VEDA, 2004. s. 293 – 364.

HALLON, Ľudovít. Význam industrializačnej politiky Uhorska pre technický vývoj na Slovensku v období druhej priemyselnej revolúcie 1867-1918. In: *Historické štúdie*. Roč. 47, 2013, s. 121-148

HALLON, Ľudovít. Úloha železničnej a cestnej motorovej dopravy v riešení dopravného problému Slovenska 1918-1938. In: KOBER, Jan (Ed.). *Republika v pohybu*. Praha: Academia, 2022, s. 167-204.

HANULA, Martin. KOVÁČ, Dušan. a kol. *Z monarchie do republiky a z demokracie do totality: Spoločnosť na Slovensku od konca 19. storočia do roku 1945*. Bratislava: VEDA, 2022, 520 s.

HLAVAČKA, Milan. Mobilita, dopava, cestovanie turismus – zamyšlení nad pojmy a jejich rolí ve společnosti. In: JAKUBEC, Pavel. (Ed.). *Na kolech do světa. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří. Referáty z vědecké konference konané ve dnech 17.-18. dubna 2015 v Mladé Boleslavi. Z Českého ráje a Podkrkonoší – supplementum 17*. Semily – Turnov – Jičín: Státní okresní archiv Semily, Pekařova společnost Českého ráje v Turnově, 2016, s. 11-24.

HOLEC, Roman. „Neviditeľná ruka trhu“ alebo „všadeprítomné ruky“ manažmentu (k novým diskusiam na poli hospodárskych dejín. In: *Historický časopis*. Roč. 54, č. 1, 2006, s. 3-24.

HOLEC, Roman. Úvahy k priemyselnej revolúcii. In: *Česko-slovenská historická ročenka*. Roč. 25, č. 2, 2023, s. 83-105. Online: <https://www.cskh.sk/wp-content/uploads/2023/12/05-holec.pdf>

HORÁK, Pavel. Rytmy všedního dne. In: HÁJKOVÁ, Dagmar. HORÁK, Pavel. *Republika Československá 1918-1939*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2018, s. 645-728.

HOŘEJŠ-KŘÍŽEK. *Zámek s vůní benzínu. Automobily a šlechta v českých zemích do roku 1945*. Praha: Mladá fronta, 2015, 280 s.

HRABUŠICKÝ, Aurel. *Nové slovensko: (ťažký) zrod moderného životného štýlu (1918-1949)*. Bratislava: Slovenská národná galéria, 2011, 279 s.

HRADSKÁ MAŇASOVÁ, Helena. Moc snů První republiky: vztah reklamy a modernity. In: BARTLOVÁ, Milena. a kol. *Co bylo Československo? Kulturní konstrukce státní identity*. Praha: UMPRUM, 2017, s. 118-129.

HRACHOWY, Frank. *Stählerne Romantik: Automobilrennfahrer und Nationalsozialistische Moderne*. Berlin: VWF, 2005, 178 s.

HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ), Katarína. *Mentalita a životný štýl šľachty po roku 1918 na príklade vybraných rodov východného Slovenska*. Košice: Katedra histórie Filozofickej fakulty UPJŠ v Košiciach, 2017, [Diplomová práca].

HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ), Katarína. Automobil ako prameň k výskumu šľachty na území dnešného Slovenska. In: WOCH. *Ročenka pre genealógiu a regionálne dejiny Bratislavy*. 2020, roč. 8, s. 144-153.

JANČURA, Mikuláš. Československá automobilová história v rokoch 1918-1948 a jej hospodárske, technicko-historické a kultúrno-spoločenské aspekty v českej a slovenskej historiografii. In: *Individual and society / Človek a spoločnosť*, 2012, roč. 15, č. 2. Online: <https://individualandsociety.org/sk/casopis/2012/2/ceskoslovenska-automobilova-historia-v-rokoch-1918-1948-a-jej-hospodarske-technicko-historicke-a-kultur-no-spolocenske-aspekty-v-ceskej-a-slovenskej-historiografii>

JANČURA, Mikuláš. Rozvoj sektoru služieb pro motoristy na území Slovenska v meziválečnom období. In: KLEINOVÁ, Jana [Ed.]. *Věda a technika v českých zemích mezi světovými válkami*. Praha: NTM, 2014, s. 299-314.

JANČURA, Mikuláš. Počiatky motoristického športu v Bratislave a Košiciach v rokoch 1921-1933. In: *Mesto a dejiny*. 2014, roč. 3, č. 2, s. 57-65.

JANČURA, Mikuláš. „S veselou myslou do dialky.“ Náčrt možností a limitov motoristickej turistiky a športu na Slovensku v medzivojnovom období. In: JAKUBEC, Pavel. (Ed.). *Na kolech do světa. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří. Referáty z vědecké konference konané ve dnech 17.-18. dubna 2015 v Mladé Boleslavi. Z Českého ráje a Podkrkonoší – supplementum 17*. Semily – Turnov – Jičín: Státní okresní archiv Semily, Pekařova společnost Českého ráje v Turnově, 2016, s.270-286.

JANČURA, Mikuláš. *Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918-1938*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2017, 170 s.

JANČURA, Mikuláš. KATRIŇÁK, Lukáš. Vizuálna prezentácia automobilizmu v medzivojnovnej reklame na Slovensku. In: ŠIMKO, Peter. *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2017, s. 165-180.

JANČURA, Mikuláš. HROMULÁKOVÁ (LUKÁČOVÁ), Katarína. Automobilizmus a šľachta na Slovensku: Prípad baróna Wielanda z Markušoviec. In: *Cultural History/Kultúrne dejiny/Kulturgeschichte*, 2019, roč. 10, č. 1, s. 52-72.

JANČURA, Mikuláš. Posun interpretačných rámcov problematiky dejín motorizmu v českej a slovenskej historiografii. In: *Historická sociologie*, 2024, roč. 16, č. 2, s. 75-90. Online: https://karolinum.cz/data/clanek/13326/HS_16_2_0075.pdf

JANČURA, Mikuláš. Reprezentácie v cestovnom ruchu a ich vplyv na formovanie česko-slovenských vzťahov počas prvej Československej republiky. Náčrt kontextuálnych a teoretických východísk. In: *Československá historická ročenka*. 2024, roč. 26, č. 1, s. 31-60. Online: <https://www.cskh.sk/wp-content/uploads/2024/08/03-jancura.pdf>

JELÍNEK, Jaroslav. Kartel jako nátlakový prostředek v hospodářském životě na příkladu ČKD a Škodových závodů v letech 1933-1938. In: KLEINOVÁ, Jana [Ed.]. *Věda a technika v českých zemích mezi světovými válkami*. Praha: NTM, 2014, s. 55-64.

JUNEK, Vladimír. *Eliška Junková vlastní rukou*. Praha: Verzone, 2015. 56 s.

JÜNGER, Georg, Friedrich. *Perfektnost techniky/Stroj a vlastnictví*. Praha: Academia, 2012, 336 s.

KATRIŇÁK, Lukáš. Fotografia ako kultúrnohistorický prameň. In: *Kultúrne dejiny. Stav a perspektívy výskumu kultúrnych dejín v strednej Európe*. 2018, roč. 9. Supplement, s. 136-148.

KRÁLÍK, Jan. *Století motorismu: Automobil v českých zemích*. Brno: BVV, 2001, 140 s.

KRÁLÍK, Jan. *Sto let klubového života: 1904-2004*. Brno: Atelier Kupka, 2004, 38 s.

KUBA, Adolf. *Atlas našich automobilů 2 (1914-1928)*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. 235 s.

KUBA, Adolf. SPREMO, Milan. *Atlas našich automobilů 3 (1929-1936)*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, 249 s.

KUNCOVÁ. Korene neuromarketingu v československej medzivojnovnej motoristickej reklame. In: ŠÍPOŠ, Dominik. NYKODÝM, Davil. ZÁKOSTELNOVÁ, Kristína. BOLEHOVSKÝ, Jan. *České, slovenské a československé dějiny 20. století XIX*. Hradec Králové: Nakladatelství Univerzity Hradec Králové, 2024, s. 179-189.

KUNCOVÁ. Ako sa účes Bubikopf(ne)stal. Online: <https://historylab.dennikn.sk/20-storie/ako-sa-uces-bubikopf-nestal-korunou-krazy-zien-v-1-csr/> [cit. 11.03.2025].

LIPTÁK, Ľubomír. Život na Slovensku v medzivojnovom období. In: ZEMKO, Milan. BYSTRICKÝ, Valerián [Eds.]. *Slovensko v Československu (1918 – 1939)*. Bratislava: VEDA, 2004, s. 463-478.

MANNOVÁ, Elena. Spolky a demokratizácia spoločnosti na Slovensku. In: HANULA, Martin. KOVÁČ, Dušan. a kol. *Z monarchie do republiky a z demokracie do totality: Spoločnosť na Slovensku od konca 19. storočia do roku 1945*. Bratislava: VEDA, 2022, s. 69-90.

MELICHÁREK, Maroš. JANČURA, Mikuláš. PEKÁR, Martin. *Československo a Juhoslávia, medzi ideologickými prienikmi, kultúrnou dynamikou a historickými interakciami*. Košice: Východoslovenský historicko-výskumný inštitút, 2024, 154 s.

NĚMEC, Jan. ZOUHAROVÁ DYKOVÁ, Sylvie. RUDIK, Milan. *Do houfu! Do houfu! 100 let zorganizovaného motorismu v českých zemích*. Brno: Technické muzeum v Brně, 2021, 341 s.

PACHMANOVÁ, Martina. *Sen o automobilu. Moderní obrazy žen za volantem a prvorepubliková reklama*. Online: <http://www.zenyvumeni.cz/index.php?id=94> [cit. 11.03.2025].

PAVLŮ, Dušan. Přelomový rok 1927. In: *Marketing & komunikace*, 2017, roč. XXVII, č. 4.

POPELKOVÁ, Katarína. Spoločnosť a jej premeny v medzivojnovom období: každodennosť a životné svety obyvateľov Slovenska. In: FERENČUHOVÁ, Bohumila. ZEMKO, Milan et al. *Slovensko v 20. storočí. V medzivojnovom Československu 1918-1939*. Bratislava: VEDA, 2012, s. 126-152.

PRŮCHA, Václav. *Hospodářské a sociální dějiny Československa. 1. Díl, období 1918 – 1945*, Brno: Nakladatelství Doplněk, 2004, 580 s.

RINN, Georg, M. *Das Automobil als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des „Dritten Reichs“ und der Bundesrepublik*. Berlin: Institut für Geschichtswissenschaften, Philosophische Fakultät, Humboldt-Universität, 2008, [Dissertations Arbeit].

RUDIK, Milan. Automobil Klub für Mittelböhmen: Aristokrat mezi autokluby. In: HOŘEJŠ, Miloš. KŘÍŽEK, Jiří a kol. *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894-1945*. Praha: NTM, 2012, s. 215-228.

SABOL, Miroslav. Technický pokrok v slovenských domácnostiach. v medzivojnovom období. In: ROGULOVÁ, Jaroslava. a kol. *Od osmičky k osmičke: Premeny slovenskej spoločnosti v rokoch 1918 – 1938*. Bratislava: Historický ústav SAV, 2009, s. 59 – 72.

SABOL, Miroslav. *Dejiny dopravy na Slovensku 1938 – 1948 (1950). Jej hranice a limity*. Bratislava: VEDA, 2015, 299 s.

SABOL, Miroslav. Služby motoristom – budovanie čerpacích staníc na Slovensku v začiatkoch motorizácie. In: ŠIMKO, Peter. *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2017, s. 141-152.

SABOL, Miroslav. Počiatky mototuristiky na Slovensku v prvej polovici 20. storočia. In: *Historická sociologie*. Roč. 12, č. 1, 2020, s. 131-145. Online: https://historicalsociology.cuni.cz/HS-44-version1-hs_1_2020_final131_145.pdf

SABOL, Miroslav. ĎURČO, Michal. HALLON, Ľudovít. *Automobilizmus na Slovensku v prvej polovici 20. storočia*. Praha: Karolinum, 2022, 173 s.

SACHS, Wolfgang. *For love of the Automobile. Looking back into the History of our Desires*. University of California Press, 1992, 244 s.

SMOLKA, Ivan. FOLTA, Jaroslav. *Studie o technice V. 1918-1945 (1. část)*. Praha: NTM, 1995, 597 s.

SZABÓ, Ivan. *Zabudnuté volanty. Zaujímavosti o počiatkoch motorizmu u nás*. Ružomberok: Epos, 2002, 110 s.

ŠALANDA, Bohuslav. ŠTEMBERK, Jan a kol. *České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu*. Praha: Karolinum, 2019. 212 s.

ŠEBO, Juraj. *Krízové 30. roky*. Bratislava: Marenčin PT, 2015, 223 s.

ŠIDLÍKOVÁ, Zuzana. *Móda na Slovensku v medzivojnovom období (1918-1939)*. Bratislava: Slovart, 2012, 240 s.

ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajištění reality. Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, 2008, 174 s.

ŠTEMBERK, Jan. *Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*. Nová tiskárna Pelhřimov, 2009, 298 s.

TUČEK, Jan. *Soutěž Malou dohodou 1937. Auta a motocykly na trati Praha – Bukurešť – Bělehrad*. Praha: Grada Publishing, 2017, 128 s.

VAN LAAK. *Lifelines of our Society. A global History of Infrastructure*. Cambridge: The MIT Press, 2023, 336 s.

VARGOVÁ, Lenka. Zariadenie domácností v prvej polovici 20. storočia s prihliadnutím na inzerciu vo vybranej dobovej tlači : Príspevok k dejinám každodennosti na Slovensku. In: *Populačné štúdie Slovenska 9*. Bratislava : Muzeológia a kultúrne dedičstvo, 2016, s. 7-20.

VAVREČKA KEMPNÁ, Lucie. *Škodovky do celého světa. Export automobilů L&K a Škoda v letech 1905-1991*. Praha: NTM, 2013, 150 s.

VOTOLATO, Gregory. *Transport design. A Travel History*. London: Reaction Books, 2007, 240 s.

Internetové zdroje

<https://www.youtube.com/watch?v=eVVqGtaB-ZE>
<https://www.youtube.com/watch?v=rF9IYnYj6UY&t=89s>

**Komentovaná edícia k dejinám osobného automobilizmu na Slovensku
v medzivojnovom období**

Edícia prameňov

Autor: Mgr. Mikuláš Jančura, PhD.

Vydavateľ: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach
Vydavateľstvo ŠafárikPress

Rok vydania: 2025
Počet strán: 258
Rozsah: 3,55 AH
Vydanie: prvé

ISBN 978-80-574-0431-6 (e-publikácia)





ISBN 978-80-574-0431-6