

Označení vozidel na úsvitu automobilismu



Historie poznávacích značek silničních vozidel má překvapivě dávné kořeny. Za úplně první lze považovat evidenční čísla na bojových vozech Římanů přede dvěma tisíci lety. Usnadňovala řízení boje a vedení válečných operací. Blíže předchůdci značek byly v 17. století rodové erby na dvířkách kočárů a od počátku 19. století označení formanských vozů, tehdejších dálkových kamionů. V letech 1870 – 1890 se pak objevují evidenční značky na jízdních kolech v Německu a Rakousku. Bicykl – symbol moderní individuální dopravy – se lavinovitě šířil Evropou a úřady se snažily získat nad jeho používáním kontrolu i proto, aby mohly jednoduše pokutovat nedisciplinované řidiče.

„K čemu poznávací značky“, říkali si na přelomu 19. a 20. století majitelé automobilů a různých silstrojů. „Je nás málo a naše vozidla jsou jedinečná a nezaměnitelná. K rozpoznání bohaté postaći tovární značka a barva.“ Tradiční vzhled vstupních dveří opatřený stejně jako u kočárů vlastnickými znaky, nenechá přece nikoho na pochybách, komu povoz patří.



Tento trochu povýšený názor dobře situovaných

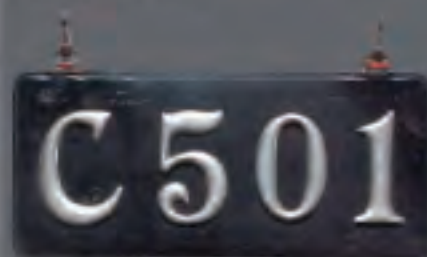


automobilistů rozhodně nesdílely úřady měst a zemí, kde se silnice viditelně zaplňovaly samohyby všech možných druhů. Nejenže se rozhodly k jejich evidenci, ale zároveň ke kontrole oprávnění k jejich řízení. Naráz se tak zrodil řidičský průkaz, tehdejší terminologií „výděl list“ a k němu tabulka s poznávací značkou.

Celosvětovým průkopníkem na tomto poli se stal pařížský magistrát a jeho policejní prefektura. Na bulvárech francouzské metropole se už vyskytovalo příliš mnoho neoznačených, motorem poháněných vozidel, že nebylo zbyť. Vlastnit řidičské oprávnění musel každý „chauffeur nebo chauffesa automobilní“ už v roce 1891 a od srpna 1893 se vyžadovala kovová tabulka s rozlišovacím číslem vozidla. Nebyl to však žádný číselný nebo alfanumerický kód, jak je známe z moderních poznávacích značek, ale jakási vizitka se jménem a adresou vlastníka v dvouřádkovém provedení (např. T. Lautrec, 5 Rue Pascal). Právě tato prababčka francouzských poznávacích značek možná stála u zrodu moderního kódování, které v zemi galského kohouta začíná tradičně číslicí.

V roce 1894 následovala Budapešť, 1895 Luxemburg, 1896 německé Bádensko a Hesensko. Teprve v roce 1903 se ve státech Connecticut a Massachusetts objevily první poznávací značky USA.

Tabulky byly z kůže s přinýtovanými znaky, někdy dřevěné s vypálenými čísly, později se používaly i smaltované.



Metropole New York se ještě v roce 1901 spojila s ručně namalovanými iniciálami majitele umístěnými někde na viditelném místě vozidla.

Opravdu moderní poznávací značka s přesně stanoveným alfanumerickým kódem se objevila už v říjnu 1900 ve španělské Palmě Malorcy (PM 1) a spustila tak historicky nejstarší evidenční systém, navíc s regionálním kódováním (dosloužil v září 2000). Upozornil na to i 1984 v prvním vydání celosvětového přehledu světově uznávaný analytik registračních systémů silničních vozidel Neil Parker, mj. spoluzakladatel prestižního mezinárodního svazu sběratelů

poznávacích značek europlate. Jinak v zemích s tradiční motoristickou kulturou koluje celá řada i úsměvných legend a jejich první poznávací značek. Z českých nebo moravských zdrojů jsem ještě žádnou nezaznamenal a doufám, že se časem nějaká objeví.



I. Deutsches

Der Deutschen Reichsautofahrer (ab § 30).

A	Autoren	M	Motoren
B	Bauer	N	Nachbau
C	Carl	O	Österreich
D	Diesel	P	Polen
E	Elektron	R	Russland
F	Fabrikat	S	Schweden
G	Gas	T	Tschechien
H	Haus	U	Ungarn
I	Industrie	V	Vereinigte Staaten
J	Jagd	W	Wien
K	Klein		
L	Land		
M	Motoren		

II. Deutsches

Der internationalen Verkehrsregeln (ab § 104).

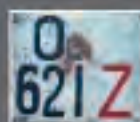
A	Autoren	B	Bauer
B	Bauer	C	Carl
C	Carl	D	Diesel
D	Diesel	E	Elektron
E	Elektron	F	Fabrikat
F	Fabrikat	G	Gas
G	Gas	H	Haus
H	Haus	I	Industrie
I	Industrie	J	Jagd
J	Jagd	K	Klein
K	Klein	L	Land
L	Land	M	Motoren
M	Motoren	N	Nachbau
N	Nachbau	O	Österreich
O	Österreich	P	Polen
P	Polen	Q	Quelle
Q	Quelle	R	Russland
R	Russland	S	Schweden
S	Schweden	T	Tschechien
T	Tschechien	U	Ungarn
U	Ungarn	V	Vereinigte Staaten
V	Vereinigte Staaten	W	Wien

České země v dnešních hranicích byly v té době, až na oblast Hlučínska (od r. 1742 součást Pruska, oblast českého Slezska, rozdělená mezi okresy Opava a Ostrava, připojená v roce 1920 k Československé republice), součástí rakousko-uherské monarchie, a tak se o zavedení poznávacích značek rozhodovalo v metropolích monarchie. Vídeň rozhodně nechtěla zůstat pozadu za Budapeští a zároveň prosazovala jednotný evidenční systém motorových vozidel v rámci dualistické monarchie. Trvalo jí to bezmála 12 let a teprve 7. ledna 1906 vstoupil tento systém v platnost. Zahmoval také vydávání řidičských průkazů a později i sazebník pokut za nedodržování obecních a silničních pravidel. Škoda, že 100. výročí tak důležité události pro rozvoj automobilismu v naší zemi proběhlo prakticky bez povšimnutí.



Každé motorové vozidlo bylo povinně vybaveno přední a zadní tabulkou, a to i motocykly a motorové tříkolky (na předním blatníku oboustranně). Osobní a nákladní automobily, stejně jako autobusy, zpravidla jednořádkovou obdélníkovou tabulkou vpředu a čtvercovou, dvouřádkovou tabulkou vzadu. Zvolený evidenční systém vycházel vsříč maďarské snaze o odlišení a přitom měl dodržovat určité jednotící prvky. Tím byla v první řadě bílá podkladová barva tabulky a jednopísmenový kód místa registrace podle regionu nebo jeho metropole. Následovalo jedno až třímístné pořadové číslo (1 – 999). Po vyčerpání číselné řady byla bezprostředně za kódem regionu zařazena římská číslice a opět pořadové číslo. Zvolené kódy však byly ve většině případů pro Rakousko a Uhersko identické, a tak k odlišení posloužilo jiné barevné provedení. Kódy regionů Rakouska byly černé, Maďarska červené. V červené barvě se také používala dodatková písmena G, U a Z pro manipulační značky dovezených vozidel. Tehdejší úřady neměly snahu detailněji definovat tvar tabulky nebo písma, protože to nebylo technicky splnitelné. Výroba tabulky byla zakázková práce pro mistra klempíře a jeho kolegu písmomalíře. Používal se rezuzvzdorný plech a olejové barvy.

Po přesných údajích o poznávacích značkách motocyklů a tříkolek (rozsah a rozdělení), stejně jako speciálních sériích policejních,



vojenských nebo diplomatických vozidel, fanoušci a sběratelé neustále pátrají v dobových tiskovinách, úředních archívech a muzeích. Je to částečně způsobeno tím, že k většímu nárůstu vozidel došlo až v letech 1910 – 1914 a mnoho dokumentárního materiálu bylo během 1. světové války ztraceno.

Panovnícký dvůr a špičky katolické církve měly na tabulce vyobrazen symbol svého úřadu bez dalších údajů. Zpravidla to byla císařská nebo královská koruna, příp. arcibiskupská mitra. Tradice, která přetrvává na poznávacích značkách hned několika evropských států i ve třetím tisíciletí (např. Malta).

Vyjma regionální příslušnosti nestačili tvůrci rakousko-uherského systému vyvinout žádnou jinou praktickou pomůcku, která by alfanumerický kód poznávací značky upravila tak, aby o vozidle poskytl více informací.

Proto se mezi sběrateli historických značek dodnes spekuluje nad konkrétnější místní nebo profesní příslušností držitelů různých sérií.

Mezinárodní smlouvou o dopravě a vozídlech z roku 1906 byl Rakousku přidělen mezinárodní rozlišovací znak A a Maďarsku H, oba dodnes platné. Signatáři konvence byli: Bulharsko (BG), Německo (D), Francie (F), Itálie (I), Maďarsko (H), Monako (MC), Rakousko (A), Rusko (R), Španělsko (E) a Velká Británie (GB).

Další smlouva byla uzavřena až v roce 1926.

Pokračování příště



reklama



Nanechte vaša motory lenivé! Více síly, více výkonu, vše je dáno rezervou motoru.

Profesionální Chiptuning

• zvyšování výkonu motoru o 40% • nižší spotřeba • lepší pružnost motoru a jízdní vlastnosti.

Akční sleva -20% s tímto kuponem na chiptuning nebo antiradar Bel.

Prodej, servis a leasing vozů. Infoline v ČR, SR i ze zahraničí: +420 777 608 543, +420 603 228 422, www.abctuning.cz, sk, de, at

Nově upravujeme řídicí jednotky nákladních vozidel DAF, MAN, VOLVO, IVECO, SCANIA, RENAULT a další...

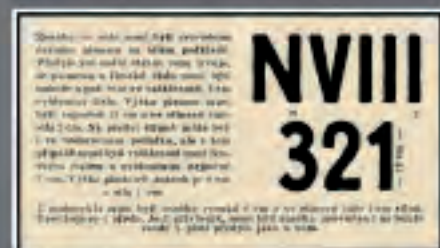
Označení vozidel na úsvitu automobilismu II



Samostatná Československá republika zavedla vlastní poznávací značky silničních vozidel až v roce 1932. Nebyl to zpočátku ani tak výraz nezájmu, jako spíše úsporné opatření v poválečném nedostatku, kdy rakousko-uherský systém ještě na počet provozovaných automobilů dostačoval. Pokračovalo se tedy v zavedeném systému, pouze vojenská vozidla měla jednotnou pražskou registraci a černé tabulky s bílým písmem (viz NIX-67).

Z českých továren záhy vyjžděly na svou dobu velmi kvalitní vozy srovnatelně se světovou špičkou, přitom na nekvalitní silnice a do otevřené náruče berních úředníků. Byrokracie měla k rozvoji automobilismu až do konce existence první republiky velmi macešský postoj. Zatímco sousední totalitní režim německé Třetí říše podporoval individuální dopravu a budoval strategicky důležité dálnice, u nás zůstávaly plány na stavbu nových silnic či dálnic většinou jen na papíře.

Byrokraté nelenili, aby vše spojené s motorizovaným silničním provozem opepřili poplatky (např. dleážebné v mnoha městech) a z automobilu tak uměle vytvořili luxusní zboží. Neochota budovat moderní komunikace a podporovat velkovýrobu automobilů nepolevila ani tvář v tvář nacistické hrozbě a poznamenala rozvoj naší dopravy hluboko do poválečných let.

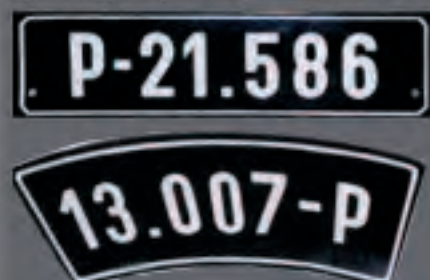


Dodruhé poloviny 20. let byly na silnicích k vidění poznávací značky s nepřehlednými kombinacemi římských a arabských číslic (např. OXXVIII 165, O = Čechy, XXVIII = 28, 165 = spolu s 28 pořadové číslo), svědků i brzkém kolapsu celého systému, který byl nepřijatelný i politicky.

Suverénní Československý stát tedy dlouhých 14 let akceptoval z výše uvedených důvodů na motorových vozidlech naprosto nevhodný evidenční systém zaniklé monarchie, i když k ní rozhodně nechoval žádné sympatie. Poznávací značky motorových vozidel už od svého vzniku demonstrují na celém světě suverenitu každého státu a vedle vlajky, státního znaku a plátnel, představují jeden z jeho nejdůležitějších symbolů.

NIX-67

Koncem roku 1931 to museli pochopit i českoslovenští zákonodárci a postarat se o rychlou nápravu. V průběhu roku 1932 pak začal platit zbrusu nový evidenční systém, který pamatoval na každou z historických zemí (Č = Čechy, M = Morava, S = Slovensko, R = Podkarpatská Rus), hl. město republiky Prahu (P) a také české dráhy a poštu (D) jednopísmenným kódovým znakem.



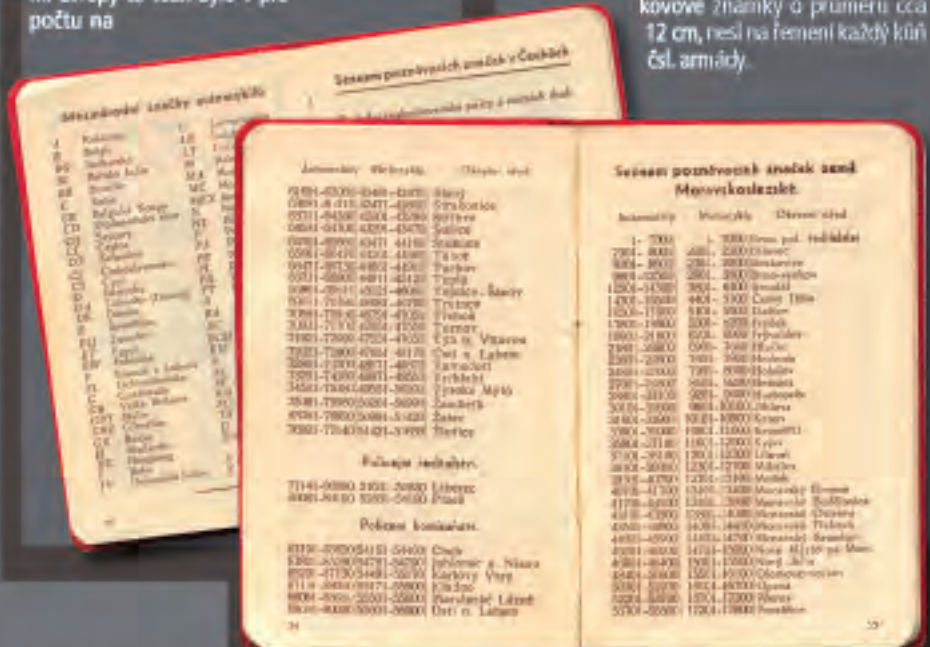
Následovala pomlčka a blok pořadových čísel 1 až 99.999 rozdělený v řadu tisíců teček, u motocyklů a motorových tříkolok to celé v obráceném pořadí. Téhož roku bylo ve 14 miliónové ČR v provozu 45.000 osobních automobilů, krátce před rozbitím republiky i, 1938 pak 110.000. Ve srovnání se stejně hospodářsky vyspělými zeměmi Evropy to však bylo v přepočtu na

počet obyvatel nepřiměřeně málo (k. 1926: Británie 1:27, Francie 1:38, Německo 1:98 a ČR 1:302).

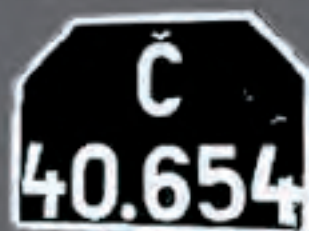
Tabulka s rozlišovacím kódem a číselnou řadou se úředně nazývala rejstříková značka a výjma doplničného provedení (viz obrázek) nepožívala žádné mimořádné právní ochrany. Důslednou ochranu její čistoty si však dali do řádu výběři všelijakých poplatků a pokut. Za zašpiněnou a tedy nečistou rejstříkovou značku se vybíraly pokuty a nejlépe tam, kde byl řidič nucen vytáhnout peněženku v každém případě – na potravní čífe (potravní daň, dleážebné apod.). Stálé šikanování automobilistů tak umožnilo vznik "koncesované živnosti čističe rejstříkových značek", který několik metrů před stanovištěm financí dodal rejstříkové značce její zasloužený lesk.



Armáda používala značky výhradně s číselným kódem a ve stejném bílo-černém provedení jako civilní verze. Tabulkami byly opatřena veškerá silniční vozidla včetně obměněné vozby a tanků. Vlastní evidenční číslo, ve formě kovové známky o průměru cca 12 cm, nesl na řemeni každý kůň čsl. armády.

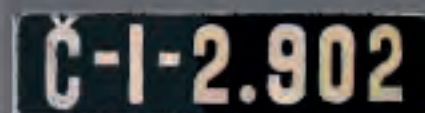


Poznavací značky se tehdy příliš často neztrácely, takže poslední vydané číslo dávalo hrubý přehled o počtu vozidel příslušného regionu. Běžné byly jednořádkové tabulky na přední a dvouřádkové tabulky na zadní části vozidla. Dvouřádková poznávací značka obsahovala v prvním řádku pouze rozlišovací kód (Č, M, S, R, P, D). Blatník předního kola motocyklu nebo tříkolky musel na obou stranách nést rejstříkové číslo, povinnost zachovaná až do poloviny 60. let minulého století. Stejně jako zadní tabulky s ušlechtilými hromími rohy, praktická úprava beroucí ohled na místo a způsob upevnění.



Blízký se vyčerpání pětimístního číselného bloku přivedlo koncem 30. let některého z úředníků na nápad, vložit opět římské číslice mezi regionální kód a pořadové číslo.

Něco na způsob Č-1 až Č-X-99.999, tedy viditelný návrat k neosvědčenému rakousko-uherskému systému, namísto jednoduchého pokračování Č-100.000 – Č-999.999. Experiment hrozící stát se standardem se naštěstí omezil jen na několik set emisí. Kdyby se „vyklepění“ realizovalo v plném rozsahu, mohli by motoristé už v roce 1939 spařit na silnicích třeba takové kuzozity jako Č-VIII-12, M-XIX-123 nebo P-LIX-123. Jeho další šíření definitivně neukončily protesty veřejnosti, ale nacistická okupace.



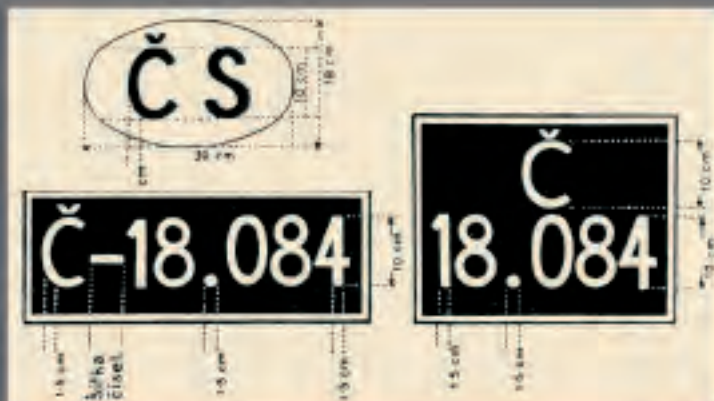
Systém z roku 1932 se však jako celek osvědčil. Obsahoval např. samostatné série manipulačních poznávacích značek (viz vyobrazení) a připravoval zvláštní emise diplomatické. Vydávaly se rovněž tzv. hraniční (HC, HM) a trvalé značky (TC, TM, TP) cizozemských vozidel, dnešní terminologií jednorázové manipulační dovozní a trvalé cizinecké poznávací značky. Jejich vyobrazení se bohužel nepodařilo zatím získat, protože právě hraniční značky (HC, HM) existovaly jen v papírové formě, obdobně jako současné jednorázové manipulační. Kódování standardních poznávacích značek mělo pevný řád a z bloku čísel šlo relativně rychle zjistit registrační příslušnost vozidla (viz obr. vlevo dole). Pro ty, kteří chtěli vědět více, začal v r. 1930 vycházet unikátní Almanach automobilistů, přehledný seznam rejstříkových značek známých osobností a firem. Rozsahem nevelký, obsahem z dnešního



pohledu neuvěřitelný soupis evidenčních čísel vozidel známých osobností, např. Voskovce a Wericha, Vlasty Buriana, vyhlášených lahůdkářů, lékařů a advokátů. Šťastná doba, kdy něco takového chápala veřejnost jako snahu o zviditelnění se a ne jako nepřípustný zásah do soukromí.

Významný bezpečnostně-kontrolní pevek představovalo přidělování určitých číselných bloků pro vozidla taxi (počáteční bloky P-25.000, P-26.000 a P-27.000), městských autobusů (P-12.000 a koncový třímístný blok shodný s interní evidencí dopravního podniku) nebo vybraných koncesovaných živností. Diplomati se museli spokojit s pražským regionálním kódem a číselným blokem rezervovaným ČS, institucím, zpravidla ve tvaru P-111 až P-1.999 s dodatkovou oválnou značkou CD v červeno-bílém (veřejnůstevní), nebo černo-bílém (ostatní zastupitelství) provedení.

Od roku 1921 používala československá vozidla na cestách do zahraničí oválnou mezinárodní rozlišovací značku CS. Podpisem Pařížské dohody



o dopravě a vozidlech z 24. dubna 1926 se Československo zavázalo používat kód CS a dodržovat mnoho dalších ujednání (52 signatářských států z celého světa). V praxi se ovšem používal stále s diakritickým háčkem jako ČS až do roku 1960 (mimo období 1939 – 1945), později bez něho a rozpadem Československa 31. 12. 1992 zcela zanikl.

Pokračování přístě

