



# Četnické silniční kontrolní stanice

Neustálý rozvoj motorizace, potřeba úpravy silničního provozu a s ní související nutnost dohledu nad dodržováním a zajišťováním veřejné dopravy jako celku vyvolaly potřebu specializované součásti v organizační struktuře četnictva. Proto se kvůli odbornému dohledu nad dodržováním dopravních předpisů na veřejných silnicích a cestách a současně pro poskytování první pomoci při těžkých dopravních nehodách od 1. května 1935 zřizovaly četnické silniční kontrolní stanice. Jejich obvod určovala stávající silniční síť. Ty, které byly umístěny v sídle četnického oddělení, byly podřízeny jeho veliteli, ty, jež byly mimo toto sídlo, byly podřízeny okresním četnickým velitelům. V květnu 1935 jich bylo zřízeno deset, v březnu 1936 jich existovalo 15, v červenci 1937 již 19 a do roku 1938 jich bylo už 22 a uvažovalo se o zřízení dalších.

## Dislokace četnických silničních kontrolních stanic

**v zemi České:** Česká Lípa, České Budějovice, Hradec Králové, Jičín, Karlovy Vary, Most, Plzeň, Poděbrady, Praha

**v zemi Moravskoslezské:** Brno, Jihlava, Moravská Ostrava, Olomouc, Uherské Hradiště

**v zemi Slovenské:** Banská Bystrica, Bratislava, Košice, Poprad, Trenčín, Žilina

**v zemi Podkarpatskoruské:** Mukačevo

Činnost silniční kontrolní stanice řídil velitel v hodnosti vrchního strážmistra, který měl stanoveného zástupce a šest až devět četníků pro výkon služby. Úkolem těchto stanic bylo pokud možno co nejčastěji hlídkovat v přiděleném obvodu pomocí motorového vozidla a vykonávat dozor nad dodržováním dopravních předpisů. Zvláštní pozornost měla být věnována hlavním silničním spojům (státním a mezinárodním silnicím), a to jak v denní, tak i noční době, zejména na jejich nejfrekventovanějších úsecích a v době největšího provozu. Kromě toho měly dohlížet ještě na okresní silnice, přičemž měly využívat i momentu nečekané přítomnosti. Rovněž se zabývaly technickou kontrolou vozidel a předepsaných dokladů. V rámci výkonu své pravomoci byli přísluš-



*Četníci používali od roku 1934 už nejen bicykly a motorky, ale také automobily*

níci četnických silničních kontrolních stanic oprávnění k řešení dopravních přestupků uložením pokuty v blokovém řízení.

Při nehodách na silnicích byli povinni poskytnout první pomoc, zajistit přepravu zraněných k nejbližšímu lékaři či naopak příjezd lékaře na místo události. V průběhu své služby měli za povinnost zastavit se na četnických stanicích, jejichž sídly projížděli, rovněž tak pokud v pracovní době projížděli sídlem okresního velitelství či oddělení, a zapsat zde svoji návštěvu ve staničních knihách. Působnost silničních kontrolních stanic byla po celém území ČSR s výjimkou obvodů státních policejních úřadů, v nichž četnictvo bezpečnostní službu nevykonávalo.

Dohled nad silničním provozem prováděly i ostatní součásti četnictva (četnické stanice, četnické pátrací stanice, pohotovostní oddíly), které však kontrolovaly dodržování všeobecných předpisů vydaných k udržování veřejného pořádku a veřejné bezpečnosti na silnicích. Technické kontroly vozidel a kontroly předepsaných dokladů mohly vykonávat pouze v případech speciálně nařízených akcí. Pro výkon služby byly četnické silniční kontrolní stanice vybaveny signálním zařízením sloužícím k zastavování vozidel a předpisy pro jejich používání a provádění kontrol motorových vozidel. K zastavování vozidel se používala siréna složená ze tří houkaček laděných na tóny „a“, „fis“, „d“, které houkaly v krátkých intervalech za sebou a poté najednou, čímž vznikala nápadný, vždy



stejný signál. Dále se používala návěstka, což byl kruhový terč o vnějším průměru 260 mm, opatřený válcovitým držátkem. V horní části terče byl nápis KONTROLA a na spodní STOP. Návěstku bylo možno za snížené viditelnosti rozsvítit pomocí zabudovaných žárovek. Vlastní zastavování proběhlo vztyčením návěstky. Zazněla-li siréna, nebo když bylo dáno znamení návěstkou, musel být veškerý provoz oboustranně uzavřen.

Příslušníci ostatních útvarů četnictva používali k zastavování motorových vozidel jen vztyčenou paži

motorových vozidel navíc odměna 40 Kč v I. kategorii a 30 Kč v II. kategorii za jeden měsíc.

Koncem roku 1938 začalo nejen ve společnosti, ale i na našich silnicích poněkud „přituhovat“. Řidiči, ale i vozkové a pěší podlehli naprosté nekázní a ohrožovali bezpečnost silničního provozu. Přestože četnické silniční stanice plnily svědomitě úkoly dané jim výnosem ministerstva vnitra č. 4206/12 ze dne 8. července 1938, bylo nutné službu četnictva na silnicích přiostrřit. Byla vytipována místa a oblasti zvláště nebezpečné, kde byl přísně sledován provoz a zvýšen dohled nad



*Dopravní motorka pražské policie měla přivěsný vozík umožňující přepravu zraněných nebo nemocných osob, či dokonce opilců*

a za snížené viditelnosti krouživý pohyb elektrické svítilny. Stejně jako ostatní specializované součásti byly i četnické silniční kontrolní stanice vybaveny osobními automobily, zejména značky Škoda Popular 420.

O tom, že se služba četnických silničních kontrolních stanic zdála být vedení ministerstva vnitra důležitá a potřebná, svědčilo i to, že na jeho návrh schválila vláda Republiky československé dne 25. 6. 1935 vedlejší příjmy pro jejich příslušníky. Za podmínek stanovených pro náležitost dosavadního stravného ještě stravné v částce 1 Kč za 1 hodinu služby bez ohledu na to, zda šlo o dobu denní či noční. Avšak kromě řidičů, protože těm náleželo stravné v částce 1,50 Kč a za čištění a řádné udržování služebních



*Silniční kontrolní stanice v akci, kolem roku 1946*

dodržováním silničního řádu a využíváno zmocnění k trestání přestupků blokovým řízením. Četníci řídili provoz na nebezpečných křižovatkách a dohlíželi na nepřehledné zatáčky v hlídkách o dvou mužích.

Četnické silniční kontrolní stanice ve spolupráci s dalšími četnickými útvary prováděly na silnicích různé razie a tzv. „číhané“. V dalších letech – a mohla za to válka – se začaly množit případy jízdy neosvětlených vozidel, jízdních kol a povozů, a proto ministerstvo vnitra nařídilo výnosem č. 2858/13 ze dne 28. února 1941 jejich zostřenou kontrolu. Každý přestupek měl být trestán v blokovém řízení pokutou 20 K a samozřejmě měla být sjednána náprava tak, aby nedocházelo k úrazům. Uvedený ministerský výnos zároveň připomínal rozlišení trestní odpovědnosti řidiče vozidla či povozu a jeho držitele (§ 31 vládního nařízení č. 243/1939 Sb. v. a n. § 7 vládního nařízení č. 242/1939 Sb.). O nekázní účastníků silničního provozu svědčilo například to, že jen na Moravě předalo četnictvo v roce 1940 příslušným orgánům k dořešení 12 116 případů, na místě pokutovalo 85 233 osob a na pokutách vybralo 712 840 K v hotovosti. Na motorizované četnické útvary z toho připadalo 3583 případů k dalšímu řešení a 27 352 pokut na místě s obnosem 223 500 K.