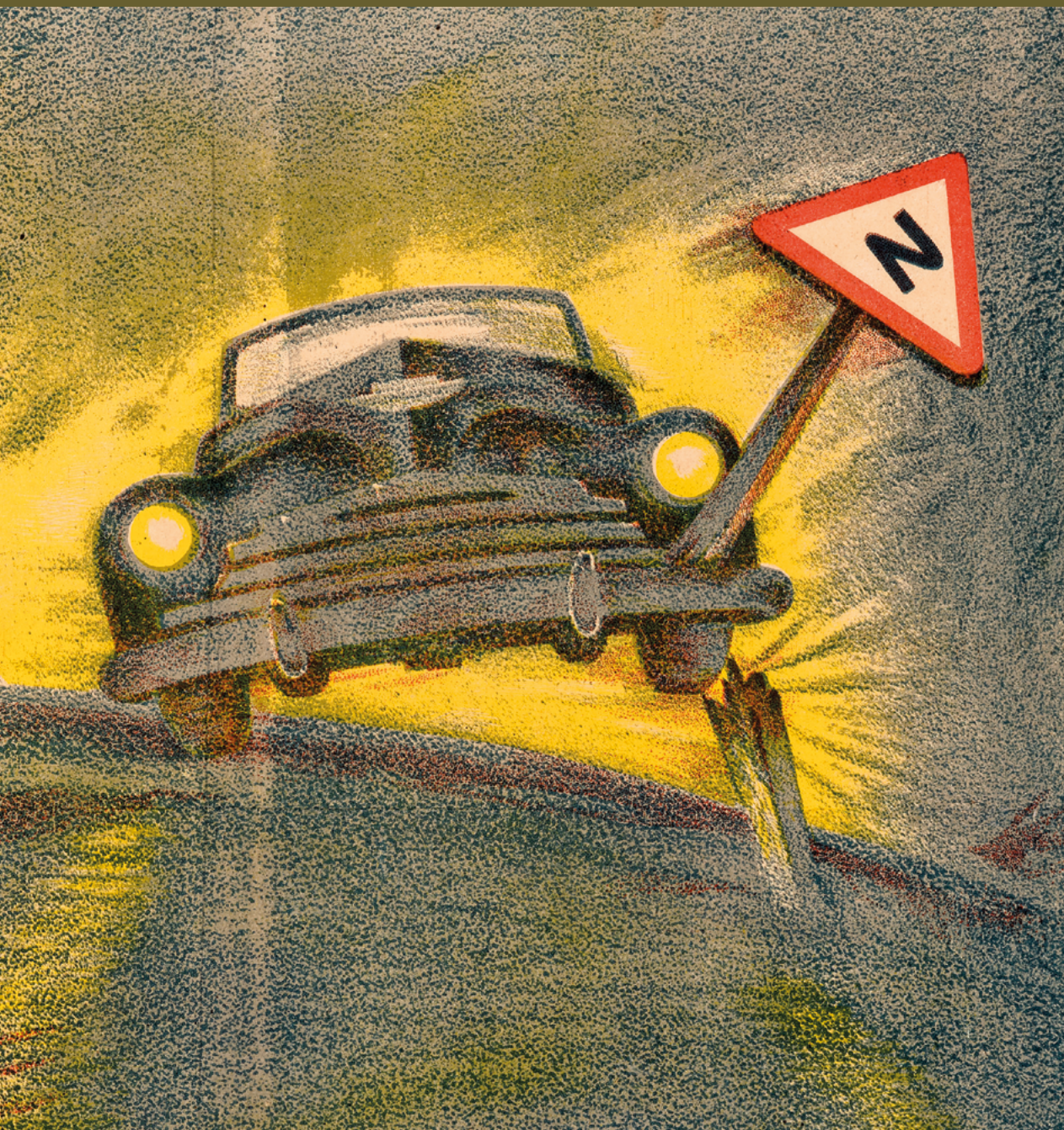


JAN ŠTEMBERK
IVAN JAKUBEC
BOHUSLAV ŠALANDA

**AUTOMOBILISMUS
A ČESKÁ
SPOLEČNOST**

KAROLINUM



Automobilismus a česká společnost

Jan Štemberk
Ivan Jakubec
Bohuslav Šalanda

Recenzovali:

prof. PhDr. Aleš Skřivan, CSc.

doc. PhDr. Lukáš Novotný, Ph.D.

Na obálce: Československá pojišťovna, národní podnik, vydala barevný plakát, kde Sbor národní bezpečnosti varoval řidiče motorových vozidel před autonehodami s fatálními následky. (SOKA Písek, f. Sbirka soudobé dokumentace, k. 17.)



Publikace byla vydána za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI II České století motorismu (DG18P020VV051), který v letech 2018–2022 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a Technické muzeum v Brně.

Vydala Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum
Praha 2020
Redakce Dita Křišťanová
Grafická úprava Jan Šerých
Sazba DTP Nakladatelství Karolinum
Vydání první

© Univerzita Karlova, 2020

© Jan Štemberk, Ivan Jakubec, Bohuslav Šalanda, 2020

ISBN 978-80-246-4757-9

ISBN 978-80-246-4762-3 (pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

Autoři děkují pracovníkům Národního archivu v Praze (PhDr. František Štverák, PhDr. Pavel Dufek, Ph.D., Mgr. David Hubený, Ph.D.) a zaměstnancům dalších institucí u nás i v zahraničí (archivů, knihoven apod.) za pomoc při zpracování tématu. Rovněž děkují recenzentům za jejich připomínky a podněty.

OBSAH

Úvod	9
<hr/>	
Zrod a počátky motorismu v českých zemích	17
Automobil tváří v tvář společnosti a státu	26
Právní regulace	40
Provozní látky a jejich dostupnost	68
<hr/>	
Automobil a volný čas	85
Autokluby	86
Závody a výstavy	108
Autoturistika	128
<hr/>	
Automobil jako dopravní prostředek	160
Veřejná doprava	184
<hr/>	
Automobil v interakci s okolím	194
Silnice, dálnice	194
Vliv motorismu na okolní prostředí	217
Motorismus a trh práce	233
Automobil dobývá města	236
Venkov a motorismus	245
<hr/>	
Kulturní stránky automobilismu	248
Automobilista a automobilistka	248
Automobil a móda	253
Umělecký odraz automobilu	254
Symbolika automobilu	264
<hr/>	
Epilog: Automobilismus na přelomu 20. a 21. století	268
<hr/>	
Závěr	293
Summary	298
Prameny a literatura	303
O autorech	313
Jmenný rejstřík	314

ÚVOD

Motorismus představuje jeden z fenoménů 20. století, stejně jako film, rozhlasové a televizní vysílání, cestovní ruch či letectví. Ovlivnil široké spektrum společenského života a vztahů. V nejjednodušším pojetí motorové vozidlo dokončilo dopravní revoluci, kterou v 19. století zahájila železniční doprava. Jestliže hovoříme o multiplikačním efektu v případě železnice v 19. století, pak pro 20., ale i 21. století je to bezesporu automobil. Změnil společnost bez nadsázky snad ve všech ohledech – dopravní, prostorové, technické, ekonomické, průmyslové, sociální, sexuální, pracovní, volného času atd. Podstatně zvýšil nejen hybnost a mobilitu společnosti, ale přetvořil i krajinu. Nestačila dosavadní silniční síť, musela se vybudovat celá nová infrastruktura. Automobil nejen že podstatně ovlivnil a formoval naši „postindustriální“ krajinu, tedy výstavbu silnic, dálnic, mostů, tunelů, nadjezdů, podjezdů, ale také servisní infrastrukturu, tedy čerpací stanice, opravárenské dílny, mycí linky, odpočívky, motely, následně mýtnice, dopravní značení a dopravně-policejní dozor. Současně se automobilismus a motorismus stal administrativně legislativním faktorem překračujícím státní (národní) hranice. Změnil také městskou urbanizaci včetně vzhledu ulic, výstavby parkovišť a garáží pro veřejnost i pro soukromé majitele.

Automobil se stal podmínkou existence a rozvoje společnosti i včetně vojensko-strategické oblasti. Bez automobilu se neobejdou jednotlivé sektory ekonomiky. Automobil s sebou nepřinesl automaticky jen pozitiva (zkrácení cesty, jízda v zásadě kdykoliv a kamkoliv, pohodlnost, oběh surovin a odbyt zboží, mototuristika, pracovní příležitosti pro celou řadu odvětví, vznikly nové profese – řidič, automechanik), ale i negativa (zábory půdy pro moderní silniční síť a parkovací plochy, emise, hluk, prach, kontaminace půdy a vodních toků provozními kapalinami, nárůst zranění včetně smrtelných, zahlcení měst a silniční sítě, zranitelnost). V současné době euroatlantická společnost hledá spasení lidstva v elektromobilu, ale elektromobil je ve své podstatě také automobil s většinou pozitivních i negativních charakteristik typických pro neelektromobil.

Téměř současně s obdivem a okouzlením automobilem se dostavila obava, strach z „nevídané“ rychlosti, škod a nehod; po exkluzivitě a sportovním využití se rozšířilo využití automobilu v oblasti práce (suroviny, výroby, podnikatelé, manažeři, v dnešní době kontroverzní zásada just-in-time (JIT)

uplatňovaná v hospodářském životě, cesty do školy a dojíždění z obytných oblastí do zaměstnání), administrativy (ministerstva, vláda), běžné využití (advokáti, lékaři, duchovní správci) a armádě a stále více se automobil stal běžnou součástí života (s ohledem na hromadnost výroby a snížení ceny). Pronikl i do umění, poezie, prózy i dětských knih (Robinsonka). Stal se námětem pro malíře i sochaře. Kultura pracovala se symbolikou motorismu. Řidič se v počátcích rozvoje motorismu pro vyšší střední vrstvu stal nedílnou součástí rodiny, jako byla služka či kuchařka a vychovatelka, a nahradil tak kočího.

Po technické stránce tento nový dopravní prostředek prodělal významný vývoj od otevřeného kočárového typu k uzavřenému automobilu s vyšším výkonem, dlouhou dobu uváděným v koňských silách, nižší spotřebou, nižšími emisemi, vyšší rychlostí, větší užitnou hmotností, bezpečnostními a dalšími prvky. Motorizace silniční dopravy představuje zásadní hospodářský, společenský a kulturní proces 20. století, tedy hlubokou společenskou transformaci. Již v tomto místě autoři zdůrazňují, že technická stránka vývoje motorismu není předmětem zájmu. Autoři sice nechtějí říci, že toto téma je již vyčerpáno, ale byla mu v minulosti v historiografii techniky věnována výrazně větší pozornost¹ než společenským konsekvencím.

Dopravní cesta prodělala také vývoj. Od prašných šterkových cest k bezprašným cementobetonovým a asfaltovým povrům a vzniku silnic (dálnic) jen pro motorová vozidla. Stávající silniční síť byla podstatně doplněna (nové silnice, obchvaty měst, mosty, tunely, zpřístupnění turisticky významných míst atd.). To vše motorismus vyžadoval a vyžaduje. Jednak aby vynikly jeho možnosti, rychlost na zpevněné rovné sinici, jednak aby byly eliminovány jeho negativní vlivy na okolí, obchvaty odvádějící dopravu z center měst. Pro potřeby motorismu se tak přetváří krajina, ve společenském konsensu, který je zaštitěn ekonomickými zájmy celku, je přetvářena příroda a vytvořena jistá „automobilová“ krajina. Automobilismus však znamenal také vznik řady nových provozů a tím i pracovních příležitostí (servis, odběr pohonných a dalších hmot, náhradní díly, odpočívky, motely, parkoviště, garáže, dopravní značky), které nahradily dřívější kováře, kteří ztratili své ekonomické opodstatnění.

Motoristé působili na své okolí a okolí působilo na motoristy. Tato interakce přispívala k utváření vztahů mezi motoristy a nemotoristy. Motoristé ve vztahu k nemotoristům cítili potřebu společného postupu, což vedlo k zakládání klubů motocyklistů a automobilistů. Již samo motorové vozidlo bylo ztělesněním volnosti a rychlosti pohybu. Využití k výletům se přímo

1 Např. Petr Kožíšek: Silniční doprava, in: *Studie o technice v českých zemích 1918–1945*, díl V, Praha 1995, s. 440–446. Dále je nutné zmínit práce Adolfa Kuby a z novějších zvláště Jana Tučka, z nichž byly mnohé použity a jsou obsaženy v seznamu literatury na konci této práce.

nabízelo a cesta z města mohla být podstatně svobodnější než v případě železnice. Vznikl nový typ turistiky – mototuristika. Současně automobil přinesl nutnost speciálního oblečení. Ostatně jízda v otevřeném voze musela počítat s nepřízní počasí i stavem dopravní cesty. Do této kategorie „módního“ oblečení patřila kukla, brýle, plášť, rukavice, boty. Do současnosti, nepočítáme-li automobilové závodníky, zůstaly speciální rukavice a boty, byť nikoli obligatorní.

Lze dodat, že automobily a dopravní prostředky vůbec rozšířily okruh činností. Vlastnění mobilních prostředků bylo a stále bude rovněž prestižní; upozorňuje i na vkus uživatele. Dále mobilita znamená určitý proces akcelerace, někdy i předimenzování aut (například těch závodních). Upozornil na to německý kulturní historik Peter Borsheid v publikaci *Virus času. Kulturní dějiny zrychlování*.² Vynález automobilu přinesl postupné zrychlení a nárůst těchto dopravních prostředků taktéž prostřednictvím pásové výroby.

Automobil se proměnil z luxusní podívané, extravagantnosti a sportovního „náčiní“ ve společensky uznávaný prostředek (ve smyslu dopravním i reprezentativním), ale často limituje celkovou ekonomickou úroveň společnosti stejně jako uplatnění pracovní síly a podnikatelské aktivity. Luxusní vozidla poněkud překvapivě přežila dodnes, ale automobil je představitel každodenního lidského bytí a v řadě případů jej nelze nahradit jiným prostředkem. Ostatně elektromobil je také automobil, byť s výraznou limitací individuální svobody pohybu.

Vlastnictvím vozu se „rozšířil“ nejen majetek, ale také „obytná plocha“. „Vlastní automobil má v sobě kus soukromí, je to vlastní pojízdná část bytu.“³ Tato část s námi putuje na dovolenou, případně rozšířená o obytný přívěs (caravan, karavan), či dokonce obytný vůz k tomu určený.

Nevidaně během 20. století vzrostl počet automobilů i stupeň automobilizace a motorizace. V roce 2018 činil počet osobních automobilů registrovaných v České republice téměř šest milionů – 5 747 913.⁴ V mezinárodním srovnání vykazovala Česká republika v počtu automobilů v roce 2017 jen o 200 000 méně než Belgie, ale předčila řadu sousedních či téměř sousedních (Slovensko, Rakousko, Maďarsko) i vzdálenějších států jako Řecko, Finsko, Dánsko, Portugalsko, Švédsko a Irsko.⁵ V České republice se zvýšil počet osobních automobilů od roku 1989 do roku 2019, tedy za třicet let 2,5×. Zatímco v roce 1989 na jedno auto připadalo 4,29, v roce 2019 to bylo jen 1,8 obyvatele.⁶

2 Peter Borsheid: *Virus času. Kulturní dějiny zrychlování*, Praha 2007.

3 Julius Mackerle: Výhled ve vývoji osobních a nákladních automobilů, *Doprava* 9 (1969), č. 1, s. 25.

4 *Ročenka dopravy České republiky 2018*, Praha 2018, s. 52

5 Tamtéž, s. 61.

6 *Počet aut v Česku od revoluce stoupl na 2,5násobek, stáří ale nekleslo*, *Novinky.cz*, 19. 8. 2019. Dostupné online: <https://www.novinky.cz/auto/clanek/pocet-aut-v-cesku-od-revoluce-stoupl-na-25nasobek-stari-ale-nekleslo-40293640> (27.01.2020).

Hodnota, ukazující vyspělost automobilismu, se vyjadřovala stupněm automobilismu (dnes stupeň automobilizace), tedy počtem osobních automobilů na 1000 obyvatel, resp. počtu osob připadajících na jedno vozidlo. Po druhé světové válce stupeň automobilismu v celém Československu rostl pomalu, a to z poměru 1 : 33,1 v roce 1965 na 1 : 6,6 v roce 1980. Prognóza dopravních odborníků z poloviny osmdesátých let byla následující:

Z pohledu ekonomického a společenského vývoje v dalším období bude rozvoj individuální dopravy a její další růst nutno regulovat v souladu s vývojem národního důchodu, reálnými příjmy obyvatelstva, počtem obyvatel, strukturou společenské a osobní potřeby, rozvojem automobilového průmyslu, ale i opatřeními na šetření pohonnými hmotami a ochranu životního prostředí.⁷

V roce 1985 se předpokládala úroveň automobilismu v poměru 1 : 6,1 v roce 1985, 1 : 5,9 v roce 1990 a 1 : 5,5 v roce 1995.⁸ Skutečnost byla ještě rychlejší. V roce 1989 také počet registrovaných vozidel překročil úroveň 3 milionů. V roce 1989 připadal automobil na 4,29 obyvatele. V roce 2015 to bylo již 1 : 2,1, a letos (2020) dokonce 1 : 1,8.⁹ Jiná veličina, stupeň automobilizace, se týkala počtu motorových vozidel na 1000 obyvatel, resp. počtu obyvatel na jedno vozidlo. V roce 2017 dosáhl stupeň motorizace v Česku hodnoty 712, tedy 712 všech vozidel na 1000 obyvatel, resp. 1,4 obyvatel připadalo na jedno vozidlo, a stupeň automobilizace činil 525 osobních automobilů na 1000 obyvatel, to je 1,9 osob na jeden automobil.¹⁰

Individuální automobilová doprava se nedala přímo ovlivňovat řízeným plánem, tedy plánovaným počtem přepravených osob a najetých kilometrů, ale jen nepřímo, tedy výrobou automobilů a jejich cenou, stavem silnic a dálnic, výší příjmů, cenou pohonných hmot, daňovou zátěží atd. Snaha posilovat veřejnou dopravu, tedy železniční, autobusovou a MHD, byla zcela patrná po celé období od roku 1948, v nákladní dopravě pak podnik ČSAD na úkor závodové dopravy jednotlivých podniků.

Po únoru 1948 se celý společenský život, tedy i automobilismus, dostal do zorného pole stranických a stranou zřízených poradních či jiných orgánů. Tím není řečeno, že by se státní orgány k této problematice nevyjadřovaly (vláda, ministerstva), ale v propojení státních a stranických záležitostí, tedy

7 Zdeněk Holub: Základní směry rozvoje dopravy do roku 1995, *Doprava* 26 (1984), č. 2, s. 101.

8 Tamtéž.

9 *Vývoj automobilizace a motorizace*, Data Brno. Dostupné online: <https://data.brno.cz/graf/vyvoj-automobilizace-a-motorizace/> (7. 10. 2020); *ANALÝZA: V přepočtu aut na obyvatele je Česko před Norskem i Británií*, iDnes.cz, 5. 10. 2019. Dostupné online: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/auto-evropa-pocet-aut-automobil-cesko-nemecko-turecko-rumunsko.A191003_123905_automoto_mah,26.3.2020.

10 *POČET AUT NA ČESKÝCH SILNICÍCH PRUDCE ROSTE*, FinLord, 2018. Dostupné online: <https://finlord.cz/2018/08/pocet-aut-ceskych-silnicich-prudce-roste/> (28.3.2020).

i řešení měl nadlouho supremaci stranický (ideologický) přístup. To však neznamená, že by v konkrétních případech nebyly brány v úvahu ekonomické dopady, či dokonce srovnání s vyšší úrovní ve vyspělých ekonomikách.

Automobil ve 20. století ztratil výjimečnost a stal se běžnou věcí. Auto nás veze do práce, na nákup, na dovolenou. Potkáváme ho od kolébky po hrob. První cestu zažíváme, když se dereme na svět a spěcháme do porodnice, a poslední, když se loučíme s tímto světem. Autu prostě nelze uniknout, je všude okolo nás. Automobil si podmanil silnice, které se mu musely uzpůsobit, silnice mu však nestačily – obsazuje i chodníky, ze kterých mnohde vytlačuje chodce. Přímou pro automobily se staví parkoviště a garáže, aby měly kde odpočívat. Zájem automobilismu je upřednostněn zájmům lidí. V zimní době sněhu se hlavní pozornost upíná ke sjízdným dálnicím, silnicím a ulicím. Chodníky jsou v pozadí zájmu, a to i médií. Motorismus změnil většinu našeho života i prostředí, ve kterém život trávíme.

O tématu motorismu bylo za několik desítek let již mnohé napsáno.¹¹ Jen soupis prací věnovaných vývoji motorismu by vydal na obsáhlou knihu. Opmíjet nelze ani motoristické časopisy, kterých ve 20. století vycházely a vychází desítky. Některé měly jen krátkou, několikaletou tradici (např. *Motor News* na přelomu 20. a 30. let), jiné se vydávají po desítky let (*Auto, Automobil, Svět motorů*). Velmi bohatý zdroj informací poskytují i archivní fondy. Neplatí to samozřejmě jen o ústředních institucích uložených v Národním archivu (Předsednictvo ministerské rady, Úřad předsednictva vlády, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo průmyslu obchodu a živností či velmi výtěžných fondů ÚV KSČ a jeho komisi), Archivu Ministerstva zahraničních věcí. Pro počátky rozvoje motorismu bylo nezbytné studovat fondy předlitavských úřadů uložených v Österreichisches Staatsarchiv ve Vídni ve fondech Allgemeines Verwaltungsarchiv. S ohledem na dynamický vývoj ve střední Evropě ve 20. století bylo nutné směřovat zájem i do archivů dalších sousedních zemí (zvláště Bundesarchiv v Berlíně a Slovenský národný archív v Bratislavě).

Autoři ctí zásadu, že motorismus není jen ústředním tématem, ale zahrnuje celou řadu specifík. Z toho důvodu se zaměřili i na několik sond do regionálních archivů (např. Státní oblastní archiv v Plzni, Státní oblastní archiv v Praze, Moravský zemský archiv v Brně, Zemský archiv v Opavě, Státní okresní archiv v Písku, Státní okresní archiv v Mostě, Státní okresní archiv v Chebu, Státní okresní archiv v Olomouci, Archiv města Ostravy).

Jak již bylo naznačeno, paleta periodik je velmi široká, od odborných, populárněvědeckých i populárních, a to jak dobová, tak i současná, psaná jak českým i německým jazykem. Výhodou je i skutečnost, že některá periodika či jejich ročníky jsou v digitalizované podobě. Samozřejmě nebylo možné

11 Zmapování „terénu“ bylo provedeno studií: Ivan Jakubec: Společenská dimenze českého motorismu, *Historická sociologie* 12 (2018), č. 2, s. 127–133.

prostudovat vše, autoři se rozhodli vedle stěžejních časopisů (např. *Auto*) podniknout sondu do méně známých, a tím i dosud nevyužívaných periodik (např. *Automobil-revue*).

Spektrum literatury, ať již dobové, populárněvědecké, tak i popularizující je nepřehlédnutelné. Motorismus patří k oblíbeným tématům s vysokým čtenářským potenciálem, zvláště pokud je text doplněn fotografiemi a dalším ilustračním materiálem, což zvyšuje atraktivitu tohoto tématu mezi autory. Tematická pestrost motoristické literatury je tak vysoká. Dlouhodobě mají převažující zastoupení práce věnované technickým otázkám motorových vozidel a inovacím a trendům ve výrobě vozů, motorů i karoserií. S potěšením je možné kvitovat, že v poslední době narůstá počet prací věnovaných jednotlivým osobnostem motoristického světa, ať se již jedná o cestovatele (např. František Alexander Elstner) či závodníky (např. Eliška Junková). Autory těchto prací jsou v převážné míře publicisté a jejich hlavním cílem je popularizace osobností českého motorismu. Další oblastí z tematicky široké palety „motoristických témat“ je oblast automobilu jako dopravního prostředku a jeho regulace. Zde mohli autoři navázat na své výzkumy o veřejné automobilové dopravě v první polovině 20. století.¹²

Speciální oblast odborného zájmu o motorismus tvoří kvalifikační práce (bakalářské, magisterské, rigorózní či disertační) jak studentů českých, tak i zahraničních vysokých škol. Problematikou automobilismu a motorismu se zabývala řada studentských kvalifikačních prací z různých úhlů pohledu, nikoliv komplexně.¹³ Tento výzkum ukazuje perspektivu a široké badatelské pole, které motorismus nabízí.

Autoři si v předložené práci nekladou za cíl vyčerpávajícím způsobem zpracovat sociální dějiny českého motorismu. Za více než sto let svého vývoje

12 Jan Štemberk: *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*, Praha 2010; Týž: *Automobilista v zajištění reality. Vývoj pravidel silničního provozu v první polovině 20. století*, Praha 2008.

13 Např. Jan Matoušek: *Komunistický režim a automobilový průmysl v Československu: politologická analýza období 1967 až 1979*, bak. práce, FS MUNI, Brno 2017. Dostupné online: <https://is.muni.cz/th/zw612/> (25.3.2020); Lucie Klusáčková: *Fenomén automobilismu a ženy za první republiky*, bak. práce FF MUNI, Brno 2016, (26.3.2020) https://is.muni.cz/th/18d4c/Fenomen_automobilismu_a_zeny_za_prvni_republiky_7y8up.pdf; Štěpánka Tykalová: *Silniční daň a její právní úprava*, dipl. práce, PF UK, Praha 2012. Dostupné online: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/98978/> (25.3.2020); Marcela Kovářová: *Fenomén automobilismu. Rozvoj motorismu u nás od roku 1897 do současnosti*, bak. práce NF VŠE, Praha 2009. Dostupné online: <http://docplayer.cz/23519685-Fenomen-automobilismu.html> (25.3.2020); Tomáš Rosenkranz: *Československý automobilový průmysl a ANZP Mladá Boleslav v 80. letech 20. století*, dipl. práce PedF TUL, [Liberec] 2008. Dostupné online: https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/63926/DPTX_2012_2_11240_o_428850_o_148427.pdf?sequence=1&isAllowed=y (25.3.2020); Hana Horáčková: *Müllerova vila*, bak. práce FF MUNI, Brno 2008. Dostupné online: https://is.muni.cz/th/lafv4/bakalarska_prace.pdf (25.03.2020); Jutta Czabaun: *Die Reaktionen der Bevölkerung auf den frühen Automobilismus in Österreich*, dipl. práce, Universität Wien, Wien 2008; Klára Horalíková: *Rozmach masové turistiky. Klub československých turistů v letech 1918–1938*, rig. práce, FF UK, Praha 2004.

prošel motorismus složitým vývojem. Oproti původním plánům je výsledný text o více než třetinu rozsáhlejší a je na místě poděkovat vstřícnosti nakladatelství Karolinum, že mělo pro bobtnání rukopisu pochopení. Tento prostorový limit byl jedním, nikoli však jediným, důvodem, proč některé otázky mohly být jen nastíněny a jiné jen naznačeny. Současně jsou autoři rádi, že zůstává ještě bohatý prostor pro výzkum společenských konsekvencí českého motorismu.

Autoři na vývoj motorismu nahlíželi v kontextu modernizačních teorií, které pro výzkum tohoto tématu považují za nosné a inspirativní. Motorismus je možné vnímat jako významný modernizační faktor, nejen v kontextu dopravy, trávení volného času, formování idejí, vnímání rychlosti, mobility apod. Motorismus nabourával tradiční prostředí i zažitě vztahy v širokém kontextu dopravy, přispěl ke vzniku nových profesí, přiblížil venkov městu a město venkovu.

Monografii tvoří vyjma úvodu a závěru šest hlavních věcně strukturovaných kapitol. Základní časový rámec je vymezen na svém počátku pronikáním motorismu v 90. letech 19. století a ve svém závěru přelomovým rokem 1989, který ovlivnil zásadním způsobem život české společnosti a tím i motorismus. V první kapitole autoři přibližují počátky motorismu v českých zemích včetně údajů z prvních statistických šetření v polovině prvního decennia 20. století. Součástí je i sledování proměny motorového vozidla ze „sportovního náčiní“ s jistým nádechem výjimečnosti až extravagance v dopravní prostředek s širokým polem využití. Druhá kapitola zkoumá vztah společnosti k motorismu, tedy jak byl motorismus společností v průběhu 20. století akceptován. Součástí této kapitoly je i zhodnocení přístupu státu k motorismu prostřednictvím právní regulace, ať provozu na silnicích, daňového zatížení včetně provozních hmot či možnosti řídit motorové vozidlo. Přístup státu je možné vnímat jako jistý odraz názorů společnosti, neboť legitimita zásahů je odvozována právě od potřeb a zájmů společnosti, z toho důvodu se domníváme, že kapitola má své opodstatnění.

Ve třetí kapitole se přesouváme k automobilu a trávení volného času, tedy sledování toho, jak motorismus zasáhl do trávení volného času. Vlastnictví motorového vozidla bylo, je a bude vždy úzce spojeno s cestovním ruchem. Automobil razantním zásahem do vnímání vzdálenosti přiblížil atraktivní místa rozeseťá po vlastech českých, moravských a slezských a odboural závislost na jízdním řádu. Volný čas a motorismus není možné vnímat jen ve spojení s mototuristikou, ale i v kontextu občanské společnosti a spolkového života, tedy možnosti stýkat se s lidmi stejných zájmů a třeba s nimi i cestovat za památkami či motoristickými akcemi, neboť i výstavy a závody jsou akcemi určenými primárně pro volný čas návštěvníků. V neposlední řadě je nutné zmínit ještě kutilství, které nabývá na významu zvláště ve druhé polovině 20. století.

V kontextu výzkumu společnosti a motorismu nebylo možné opominout ani uchopení motorového vozidla jako dopravního prostředku. V této kapitole je sledována dostupnost motorových vozidel na trhu, stejně jako proměny motorizace české společnosti, jednak v rovině individuální dopravy a dále též veřejné osobní dopravy. Motorové vozidlo nesloužilo pouze cestám na výlet, ale i dopravě do školy či zaměstnání a zásobování.

Motorismus se samozřejmě nerozvíjel izolovaně ani v nějakém uzavřeném prostředí. Naopak se vyvíjel v interakci s okolím. Motorové vozidlo nepotřebuje zvláštní dopravní cestu jako železnice. Aby vynikly jeho přednosti, potřebuje stávající silniční síť upravit (zpevněný povrch). Zvyšující se intenzita dopravy vyvolává požadavek na vyloučení tranzitní dopravy z měst (obchvaty) a výstavbu silnic s výhodnějšími parametry určenými primárně pro motorová vozidla. Silniční infrastruktura výrazně zasahuje do tváře krajiny i měst. Na své okolí motorismus působí i bezprostředně – výfukovými plyny, hlukem či dopravní nehodovostí, které je možné vnímat jako daň, kterou za motorismus společnost musí platit.

Opominout nelze ani kulturní dějiny automobilu, v této stručné kapitole autoři navázali na výzkum prováděný v loňském roce, jehož některé výstupy byly již představeny.¹⁴ Kulturní dějiny motorismu představují nosné téma. Ukazuje se, že motorismus nalezl již od svých počátků svůj odraz ve výtvarném i slovesném umění a též v dramatu i na filmovém pásu. S motorismem se pracuje na úrovni symboliky, která odráží jeho dobové vnímání a může pomoci hlubšímu pochopení kontextů chápání motorismu v českém kulturním prostředí.

Již bylo uvedeno, že časový rámeček je dán počátky motorismu v českých zemích a končí rokem 1989, což se ve své podstatě překrývá i s časovým rozsahem realizovaného projektu České století motorismu, v jehož rámci kniha vychází. Autoři však chtěli nabídnout i výhled za rok 1989. Pro tuto část, které se zhostil Bohuslav Šalanda, byla zvolena odlišná metodologie postavená na terénním výzkumu. S využitím etnologických a sociologických postupů kombinovaných s orálně historickým přístupem (v době pandemie koronaviru poněkud modifikované nezbytným využitím telefonu), byla podniknuta sonda do vývoje (auto)mobility po roce 1989 na příkladu východočeského regionu Poličska a Litomyšlska, které byly zvoleny s ohledem na dlouhodobě realizovaný výzkum v tomto regionu a vytvořenou síť vhodných respondentů.

14 Bohuslav Šalanda – Jan Štemberk a kol.: *České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu*, Praha 2019.

ZROD A POČÁTKY MOTORISMU V ČESKÝCH ZEMÍCH

Období 19. století je v oblasti dopravy spojeno primárně se železnicí. Železnice vytlačila silnici z dálkové dopravy a omezila její akční rádius na spojení lokálního charakteru. Prvními motorickou silou hnanými silničními vozidly se stávaly silniční parostroje. Jejich rozvoj narážel na potíže s kvalitou silnic a celkovou nevhodnost těžkých a velkých parních strojů pro silniční vozidla. Kopírovala se tak situace v Anglii, kde sice dosáhla většího rozvoje, ale oblibu a perspektivu dalšího vývoje to nepřineslo. Nové možnosti se otevíraly až před vozidly poháněnými spalovacím motorem. Vznik automobilu i motocyklu spadají do stejné doby, tedy poloviny 80. let 19. století.

První polovina 90. let 19. století přinesla vznik automobilismu v českých zemích. Ve Vídni se první automobil objevil v roce 1892 a již o rok později vyjel na české silnice známý liberecký textilní podnikatel Theodor Liebieg (1872–1939), který je považován za prvního automobilistu v Čechách. Liebieg se stal vlastníkem Benzova automobilu „Viktoría“. Pravděpodobně se v tomto případě jednalo o třetí automobil v celém Předlitavsku.¹⁵ Liebieg byl po celý zbytek svého života zapáleným motoristou a propagátorem motorismu. Podnikal dálkové jízdy a účastnil se řady automobilových závodů. Svými kontakty s Benzem přispěl k výrobě prvního českého automobilu v Kopřivnici v roce 1897.

Až do konce 19. století konstrukce automobilu vycházela z jeho staršího sourozence kočáru a automobil více připomínal kočár bez koní s motorem uloženým pod sedadly, z toho důvodu měly automobily i vysoko položené těžiště. V roce 1900 byl představen nový Daimlerův vůz s výkonem 24 KS, již používající jméno Mercedes. Na svou dobu se jednalo o vůz s úctyhodným výkonem, který bysch schopen dosahovat cestovní rychlost až 80 km za hodinu.¹⁶ Samo používání výkonu automobilů v koňských silách (KS) představovalo obchodní tah, který měl fascinovat výkonem v širší společnosti srozumitelné kategorii, neboť koně si byl schopen představit každý.

¹⁵ Jan Hozák: Zrození motorismu a jeho charakter ve vztahu k cestování, in: *Cesty a cestování v životě společnosti = Reisen im Leben der Gesellschaft. Sborník příspěvků z konference konané 6.–8. září 1994 v Ústí n. Labem, Ústí n. Labem 1997, s. 477.*

¹⁶ Mercedes neuer Vierundzwanzigpferdiger, *Allgemeine Automobil-Zeitung* 1 (1900), č. 1, s. 6.

Naopak soužití automobilu a koně nebylo dlouhou dobu idylické. Koně nezvyklí na automobil se obvykle při jeho jízdě plašili. Zaznívala doporučení o potřebě využívat k dopravě koně mírné povahy. Ze strany motoristů bylo voláno po „školáči“ pro koně, kde by byli s automobilem seznámeni a přivykli si na ně. Současně však platilo, že automobilista, pokud viděl, že se koně plaší, tak měl zmírnit jízdu a případně i zastavit a vypnout motor. Automobilista též obvykle za splašení koní a případnou škodu nesl odpovědnost.

Velkou senzací se stal automobil na světové výstavě v Paříži v roce 1900. Automobil patřil k technicky nejnáročnějším představeným exponátům. To, že je tvořen z více než 5000 dílčích součástí, vzbuzovalo údiv návštěvníků.¹⁷ Kolem roku 1900 prošel automobil významnou změnou, která byla základem pro uspořádání na další více než půlstoletí. Motor se přesunul před řidiče, což umožnilo snížení těžiště. Automobil se tak definitivně rozešel v konstrukci s kočárem a získal svůj svébytný design, který se dále vyvíjel.

V roce 1896 už bylo ve Vídni registrováno 30 automobilů a asi dvojnásobný počet řidičů.¹⁸ Téměř o deset let později v roce 1905 bylo v Předlitavsku evidováno 306 automobilů a v následujících dvou letech se počet automobilů prudce zvýšil, jak dokážeme na následujících stránkách. Více než polovina z nich byla logicky v centru monarchie, ve Vídni a Dolních Rakousích.¹⁹ Růst počtu automobilů ve druhé polovině prvního desetiletí je možné vysvětlit několika důvody. Na prvním místě je potřebné zmínit rychlý technický pokrok, který měl za následek růst spolehlivosti nových vozů, dále se zvyšovalo hospodářské využití motorových vozidel, což podporovala i hospodářská konjunktura rozbíhající se po roce 1906.

K 1. lednu 1906 bylo v českých zemích pouhých 85 automobilů, z nichž 60 bylo v pražském obvodu. Během pouhého roku se počet automobilů zvýšil na 508, tedy téměř šestinásobně, v Praze však počet vzrostl pouze o polovinu na 93. Masivní růst se týkal zvláště venkovských oblastí, kde za jeden rok přibylo 390 automobilů. Zvláště významný růst je patrný na Moravě. K 1. lednu 1906 nebyl v Brně evidován žádný automobil a o rok později to již bylo 16 vozů. Téměř sedminásobně vrostl během roku 1906 i počet motocyklů, v Praze se však jednalo o růst jen o desítky procent z 241 na 345. Razantní vzestup je opět spojen s Moravou, kde došlo k raketovému růstu o 292 evidovaných motocyklů. V Brně, kde na počátku roku 1906 nebyl evidován žádný motocykl, jich bylo na konci roku již 42. České země samozřejmě nemohly soupeřit s Dolními Rakousy, hlavně s hlavním městem Vídní. V oblasti Dolních Rakous bylo na počátku roku 1906 evidováno 348 automobilů a na konci roku již 1207.

17 Andreas Braun: *Tempo, Tempo! Eine Kunst- und Kulturgeschichte der Geschwindigkeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a. Main 2001, s. 156.

18 Jan Hozák: Zrození motorismu a jeho charakter ve vztahu k cestování, s. 477.

19 Roman Sandgruber: *Das Auto*, in: *Beiträge zur historischen Sozialkunde 17 (1987)*, s. 63–70.

Zajímavé je však srovnání ve stavu motocyklů, kterých bylo na počátku roku 1906 v Dolních Rakousích 133 a na konci roku 1592, nicméně v samotných Čechách bylo na konci roku 1906 1960 motocyklů, tedy o cca 360 více. Důležité údaje o stavu motorizace přinášejí i ve vztahu k celému Předlitavsku. Z celkového počtu automobilů na počátku roku 1906 (481 v Předlitavsku) jich bylo v českých zemích 85, tedy téměř pětina. Na konci roku 1906 již bylo v Předlitavsku evidováno 2154 aut, z nich v českých zemích 508, tedy téměř čtvrtina. Z pohledu motocyklů je postavení českých zemí ještě pevnější. K lednu 1906 jich bylo v Předlitavsku evidováno 600, z nich bylo v českých zemích 350 (jen v Čechách 288). Na konci roku 1906 bylo evidováno v Předlitavsku 5136 motocyklů a v českých zemích 2394.²⁰ Z dochovaných statistických údajů nemáme sice přehled o zastoupení jednotlivých značek, nicméně tato dominance mohla být dána silným postavením domácího výrobce, firmy Laurin & Klement.

Dobová mentalita reflektovala rozdíl mezi motocyklem a osobním automobilem v několika rovinách. Motocykly byly vnímány jako nebezpečnější a méně komfortní oproti automobilu. Nižší byla i jejich společenská prestiž, která se odvíjela od nižší pořizovací ceny i pohodlí, které nabízely. Jízda na motocyklu však byla hodnocena jako sportovnější, zábavnější a obvykle bylo i vyšší opojení rychlostí. Automobil byl již před první světovou válkou statusovou záležitostí, u motocyklu toto spojení nebylo jednoznačné. Na pomezí stály motocykly s postranním vozíkem, jejichž vzhled se již automobilu přeci jen poněkud přibližoval.²¹ Motocykl byl také do jisté míry předstupněm k automobilu, neboť obvyklá cesta řidiče vedla od motocyklu k automobilu. Oproti automobilu byl motocykl také operativnější a lehčí, což s ohledem na stav silnic a spolehlivost dobových motorů nebylo úplně zanedbatelné.

Následující tabulka podává sumarizovaný přehled o počtu motorových vozidel v soukromém vlastnictví v českých zemích v době před první světovou válkou ve vybraných letech mezi roky 1906 až 1913. Pokud je autorům známo, tak první přesná statistická šetření probíhala až v roce 1906, když již byly zavedeny poznávací značky. Uvedená čísla dokládají, že motorizace prošla v uvedeném období velkým rozvojem, současně je však zřejmé, že motorem poháněný silniční vůz v této době ještě nemohl představovat běžný dopravní prostředek.

²⁰ Österreichisches Staatsarchiv Wien (dále jen OeStA), Allgemeines Verwaltungsarchiv (dále jen AVA), f. Ministerium des Innern (dále jen Mdi), kart. 765, sg. 14/2 Zählung der Krafftfahrzeuge 3a, Beschaffung statistischer Daten über die Zahl der inländischen Krafftfahrzeuge, 2. 3. 1910.

²¹ Martin Reissner: *Století motocyklu*, Praha 2019, s. 11.

Počet motorových vozidel v českých zemích ve vybraných letech²²

	Čechy	Morava	Slezsko	Celkem
k 1. 1. 1906				
automobily	73	4	8	85
motocykly	288	8	54	350
k 1. 1. 1907				
automobily	419	71	18	508
motocykly	1960	300	134	2394
k 1. 4. 1907				
automobily	465	81	18	564
motocykly	2089	317	145	2551
k 1. 3. 1910				
automobily	1067	219	62	1348
motocykly	2802	501	255	3558
k 30. 6. 1911				
automobily	1603 (9)	376 (2)	88	2067
motocykly	2940	644	229	3813
k 30. 6. 1913				
automobily	2412 (15)	549 (2)	191	3152
motocykly	2772	613	247	3632

Čísla uvedená v závorkách udávají počty elektromobilů.

K roku 1911 máme k dispozici přehled počtu motorových vozidel v Čechách podle jednotlivých okresů. Samozřejmě nejvíce motorových vozidel bylo evidováno v Praze (521 aut a 656 motocyklů). Větší koncentraci motorových vozidel je možné logicky najít v průmyslových centrech a ve větších městech. V počtu automobilů se na druhém místě (94) nacházel okres Teplice a na třetím okres Karlovy Vary (66), z tohoto počtu bylo devět elektromobilů. Právě Karlovy Vary byly jediným okresem, který elektromobily vykazoval, kdy vysvětlení se nabízí v souvislosti s městským provozem. Zajímavou je již sama skutečnost, že elektromobily měly být samostatně vykazovány. Více než 50 automobilů bylo evidováno ještě v Liberci (54). K číslu 50 se blížily okresy Ústí n. Labem, Jablonec n. Nisou a Varnsdorf. Naopak na druhé straně

²² Pramen: Österreichisches Staatsarchiv Wien, AVA, f. Mdi, kart. 765, sg. 14/2 Zählung der Kraftfahrzeuge 3a, Zählung der Kraftfahrzeuge, Beschaffung statistischer Daten über die Zahl der inländischen Kraftfahrzeuge, 2. 3. 1910, *Statistická příručka království Českého*, II. vydání, Praha 1913, s. 319, tab. XIV 18; *Statistická příručka RČS*, 1 (1920), Praha 1920, s. 70, tab. X 14.