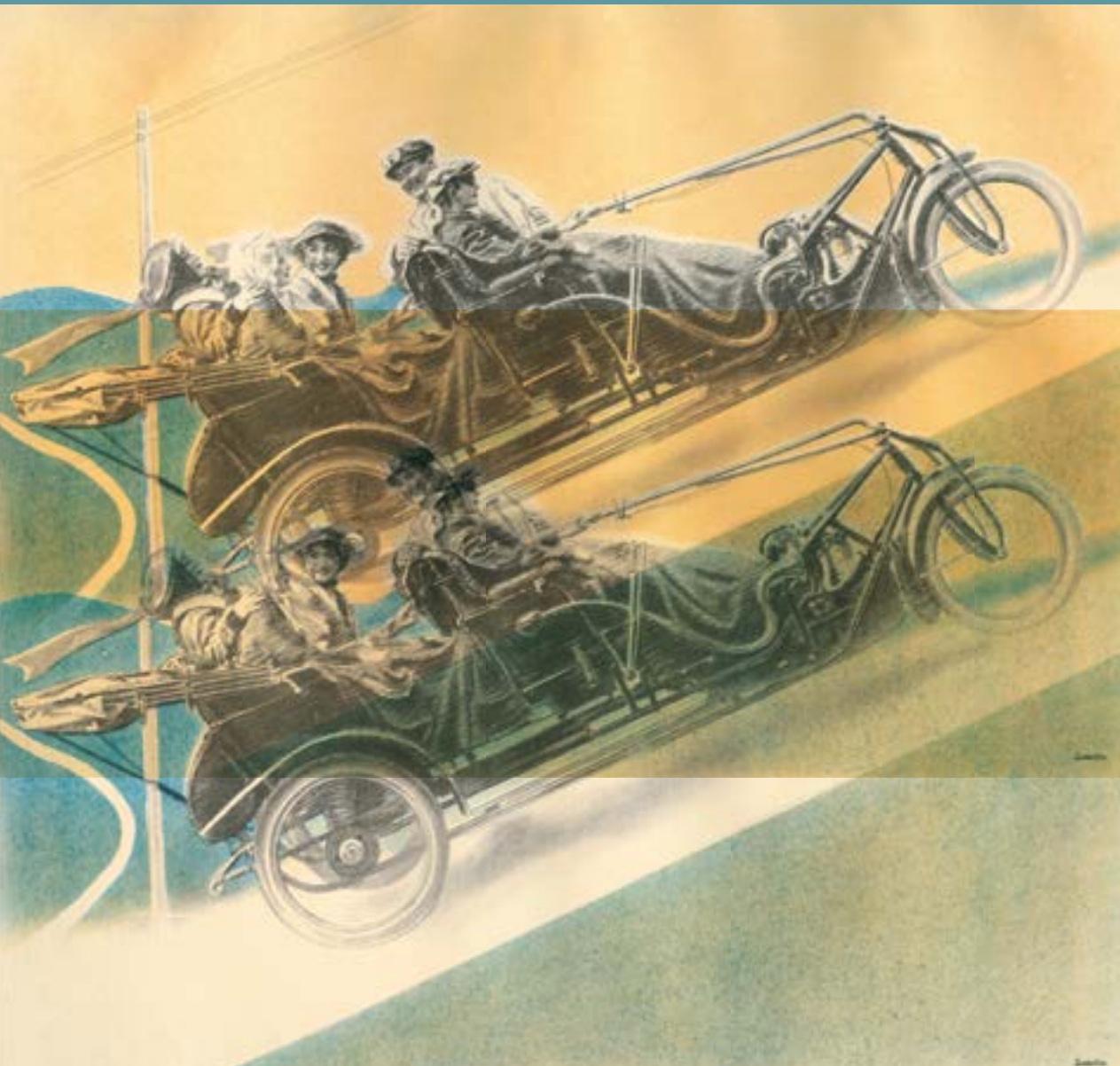


BOHUSLAV  
ŠALANDA  
JAN ŠTEMBERK  
A KOLEKTIV

**ČESKÉ STOLETÍ  
MOTORISMU I**  
KULTURNÍ  
ROVINY ČESKÉHO  
MOTORISMU

---

KAROLINUM



# České století motorismu I

Kulturní roviny českého motorismu

**Bohuslav Šalanda, Jan Štemberk a kolektiv**

---

Recenzovali:

doc. Ing. PhDr. Petr Kokaisl, Ph.D., prof. h. c.

PhDr. et PaedDr. Jiří Dvořák, Ph.D.

Vydala Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum

Redakce Eva Flanderková

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2019

© Bohuslav Šalanda, Jan Štemberk a kolektiv, 2019

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.

ISBN 978-80-246-4507-0

ISBN 978-80-246-4508-7 (pdf)



Univerzita Karlova  
Nakladatelství Karolinum 2020

[www.karolinum.cz](http://www.karolinum.cz)  
[ebooks@karolinum.cz](mailto:ebooks@karolinum.cz)



# OBSAH

Úvod	7
<b>Estetické aspekty automobilismu</b> (Bohuslav Šalanda)	14
<b>Elegance za volantem? Fenomén dámské automobilistické módy na počátku 20. století</b> (Michaela Žáková)	18
<b>Automobil na divadle. Automobil jako subjekt i objekt v divadelních hrách</b> (Ivan Jakubec)	35
<b>Plakát ve službách motorismu. Reklamní plakáty firmy Walter od malíře Josefa Loukoty</b> (Patrik Wirkner)	51
<b>Automobil v hraných českých filmech první poloviny 20. století</b> (Jan Štemberk)	59
<b>Téma automobilizmu v tvorbe Kremnickej mincovne v medzivojnovom období</b> (Ludovít Hallon – Miroslav Sabol)	75
<b>Počátky fotografické a filmové dokumentace automobilových podniků v prostředí šlechty českých zemí</b> (Miloš Hořejš)	92
<b>Brněnští (moravští) motoristé před objektivem fotografů (1906–1928)</b> (Sylvie Zouharová Dyková)	110
<b>Sudetoněmecká touha cestovatelská: Wenzel Krause z Rumburku a jeho automobilové cesty po Evropě</b> (Jan Němec)	120
<b>Cestopis Jaroslava Proška z roku 1929 vo vztahu k rozvoju individuálnej autoturistiky na Slovensku v medzivojnovom období</b> (Michal Ďurčo)	148
<b>Autoklub Aesculap ČSR. Ke vzniku stavovského spolku československých lékařů-automobilistů, 1930–1932</b> (Michal V. Šimůnek)	162

**Podmínky (auto)mobility ve venkovském prostředí**  
(Bohuslav Šalanda)

---

**178**

Závěr

**188**

Použité prameny a literatura

**193**

Summary

**202**

O autorech

**206**

Jmenný rejstřík

**209**

# ÚVOD

Motorickou silou poháněný dopravní prostředek představuje zvláštní technický vynález, který výrazně zasáhl do proměn moderní společnosti. Po parním stroji, jenž se však v provozu na silnicích příliš neosvědčil, si vítězně proklestil cestu na světové silnice spalovací motor, který stál u zrodu jednoho z nejvýznamnějších fenoménů 20. století – motorismu. Cílem předložené kolektivní monografie není rozvíjet bádání o technické stránce automobilu, jeho výkonu, provedení motoru, řazení, brzdách, elektrickém či dalším vybavení, ale přiblížit jiné aspekty tohoto moderního dopravního prostředku. Autoři si kladou za cíl nahlédnout automobil – kdy výraz automobil bude poněkud přeneseně používán jako označení všech motorových vozidel – z poněkud jiné stránky, totiž jako kulturní fenomén.

Automobil, tedy inovace na poli materiální kultury, začal již krátce po svém vzniku zasahovat do různých složek lidského života, čímž získal další, a to nemalou dimenzi, které dosud v českém prostředí nebyla věnována adekvátní pozornost. Autoři této kolektivní monografie si vytkli za cíl tento prostor kulturní dimenze otevřít a dílčím způsobem přispět k jeho zaplnění. To je možné z několika hledisek: tím prvním je hledisko časové, kdy jádro pozornosti bude věnováno období do poloviny 20. století, druhým je pak hledisko šíře kulturní stránky českého motorismu, kdy i přes nejlepší vůli nebylo možné postihnout kulturu v celé její komplexnosti a bohatosti.

Pojmem kultura autoři nerozumějí jen kulturu v užším smyslu slova, často spojovanou pouze s uměním (výtvarným, slovesným a dramatickým), ale v širším kontextu, tedy v pojetí odrážejícím specificky lidský způsob adaptace na vnější prostředí, který v sobě zahrnuje i oblasti kultury normativní, duchovní a materiální, což částečně odráží i vidění Johanna Wolfganga Goetha, který již před dvěma stoletími vnímal kulturu širěji, včetně oblečení, zvyků či soukromého života. S ohledem na rozsah předmětné oblasti bylo tedy nutné zaměřit se jen na některé kulturní aspekty automobilismu, a to zejména z toho důvodu, aby výsledná práce nevyznívala pouze jako nástin témat a otázek, ale poskytovala v souvislosti s konkrétními aspekty adekvátní odpovědi.

Zrod automobilu je spojen s polovinou 80. let 19. století a se dvěma jmény německých konstruktérů, Karla Benze a Gottlieba Daimlera. Oba jejich vynálezy sice představovaly automobil, přesto byl každý jiný. Benz se snažil

vytvořit nový typ vozidla s jasnou vizí odlišnosti, a proto se nejprve zhlédl v tříkolce. Daimler postupoval poněkud konzervativněji a navázal na tradici dosavadních kočárů, kterým – poněkud zjednodušeně řečeno – odřízl oj. Teprve v samotném závěru 19. století se motor dostal „před“ cestující a základní koncepce byla na světě. V průběhu 20. století se pak motor objevoval jak vpředu, tak i vzadu. Narůstající konkurence na trhu automobilů vedla k neustálým inovacím, které se projevovaly nejen pod kapotou, ale i na kapotě samé. Automobil se musel líbit a odpovídat dobovým představám o kráse. Právě na vztah estetiky a automobilu se zaměří první kapitola.

Nejednalo se však jen o krásu samotného vozidla. Pozornost musela být logicky věnována i pasažérům a jejich výbavě, která nejenže měla odpovídat novému stylu dopravy, ale měla i například v případě oblečení s vozidlem esteticky ladit. S rozvojem automobilismu se tedy objevuje i jev svěbytné „motoristické“ módy. V této souvislosti je nutné si uvědomit, že celému období před první světovou válkou dominovala vozidla s otevřenou karoserií, kdy byl motorista vystaven nepřízní počasí, větru a také všudypřítomnému prachu. Specifické oblečení se stávalo nejen vhodným doplňkem, ale i nezbytností. Základem byl tedy dlouhý kožený plášť, kožená helma a brýle na oči. Na tuto automobilismem vyvolanou poptávku v oblasti motoristického oblečení pak zareagovala řada podnikatelů, kteří zde viděli prostor pro uplatnění na trhu. Vznikala tak specifická produkce pro motoristy a nešlo samozřejmě jen o oblečení, ale též o péči o pleť vystavené větru a prachu. Rozšířením modelů automobilů s uzavřenou karoserií se trh uspokojující potřebu zvláštního oblečení sice oslabil,<sup>1</sup> neznamenalo to však, že by řidiči přestali být v zájmu pozornosti jako perspektivní a rozvíjející se skupina. Jako důkaz můžeme uvést časopisy, které se dokonce na motoristickou módu specializovaly.<sup>2</sup> Pokud zde zmiňujeme módu, tak nás jednoduchá asociativní úvaha dovede i k otázkám týkajícím se žen a jejich postavení v automobilismu. Již současníci si úzkého spojení žen s motorismem všímali. Pokud se okolo automobilu pohybovala žena, vůz se stával pro případné zájemce zajímavějším. Žena se sice ve vztahu k automobilu často prezentovala v určitém stereotypním vyznění, které nemuselo mít vždy jen lehčeji laděný podtext, ale mohlo být znakem i určitých vlastností dopravního prostředku, jako je např. snadné ovládání vozu, jež zvládne i křehká žena. Obecně lze konstatovat, že úloha žen při rozvoji motorismu není zdaleka prozkoumána, a proto se spojení automobilu, ženy a módy blíže věnuje druhá kapitola.

Nástup automobilismu je v kulturní rovině spojen s dobou doznívajícího historismu a realismu. Přicházející mladá umělecká generace se rozcházela se starými přístupy a hledala nové výrazové prostředky. Odrazilo se to

1 Fritz Hoffmann: Auto und Autokleidung, *Automobil und Mode* 1 (1928), s. 35.

2 Např. časopis *Automobil und Mode*.



ve vzniku nových směrů, které se v posledních dvou desetiletích 19. století snažily prosadit. V oblasti literatury a dramatu to byl zejména symbolismus, jeden ze směrů nastupující moderny, vyznačující se mnohostí stylů a stálým vnitřním vývojem, na který mělo samozřejmě vliv okolí umělců i jejich osobní preference, ve výtvarném umění pak secese neboli Jugendstil, opět se silným nádechem symbolismu. Nová umělecká generace byla podstatně více otevřena vlivům vnějšího prostředí, jež ji obklopovalo, a tyto moderní vlivy pak reflektovala ve své tvorbě. Mladé generaci automobil snad nejvíce učaroval svou rychlostí a volností, kterou poskytoval, tedy vlastnostmi bytostně spjatými s mládím a modernitou. Pro vyjádření kouzla rychlosti, a to nejen pohybu, ale i změn se automobil skvěle hodil. Osobitým způsobem to zachytil v akvarelu *Nebezpečné předjíždění* v roce 1907 Max Klepper.<sup>3</sup> Automobil se čtyřmi moderně oblečenými osobami ladně předjíždí lehký kočár. Nový svět „automobilový“ se dere svou rychlostí vpřed. Dva cestující v kočáře jsou svým oblečením symbolem starých časů, muž v cylindru a žena se slunečníkem, obé neumožňuje rychlost a nemůže tak obstát v moderní době, jež rychlosti propadla. Vývoj a změna se tedy stává konstantou určující podobu automobilismu, kdy již v druhé polovině prvního desetiletí 20. století motorizace dosáhla stavu, že na ulicích velkých evropských měst již automobil není výjimkou.

Automobilismus přitahoval i dramatickou tvorbu a prkna, která znamenají svět. Divadelní hry, ve kterých se v nějaké „roli“ objevil automobil, nalezneme již na přelomu 19. a 20. století. Jednoznačně lze říci, že práce s automobilem je zacházení se symboly. Právě studium divadelních her může velmi pomoci při pochopení symbolické role, kterou automobil ve společnosti sehrával i s ohledem na její širší vnímání, a umožní porozumět funkcím, s nimiž byl spojován. V širokém záběru se tomuto tématu bude věnovat třetí kapitola. Autor pojal tuto problematiku – na základě systematického studia v Knihovně Institutu umění Divadelního ústavu v Praze – z hlediska vývojového, historického či kulturněhistorického, cílem jeho úvah tak nejsou vývoody teatrologické, k nimž se necítí svým vzděláním ani zaměřením povolán.

Automobilismus je spojen i s nástupem nových médií, která postupně pronikala do uměleckého světa. Samo 19. století přineslo těchto médií celou řadu. Pokud bychom postupovali chronologicky, tak lze zmínit fotografii, plakát a na konci 19. století pak pohyblivou fotografii, tedy film. Jak fotografie, tak film jsou v počátcích automobilismu nejvíce spjaty s dokumentační funkcí, plní tedy svůj kulturní a historický význam, umělecké hledisko je však při jejich tvorbě oslabeno. To však není a nemůže být na škodu a je pravděpodobné, že umělecká stránka v popředí zájmu tvůrců ani nebyla. Od obou

---

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

uvedených médií se liší plakát, kterému více či méně zdařilý umělecký základ nemůže chybět. Úloha plakátu se ve vztahu k automobilismu prosadila převážně v reklamě. Komunikace mezi zákazníkem a výrobcem automobilů se ve sledovaném období odehrávala zejména prostřednictvím plakátů v různých formátech.<sup>4</sup> O těchto shora uvedených médiích a jejich vztahu k automobilismu budou blíže pojednávat další navazující kapitoly.

Čtvrtá kapitola se zacílí na plakát a jeho využití ze strany výrobců automobilů. Plakát, ačkoli se jedná o francouzský „vynález“, je ve svých počátcích velmi úzce spojen s českým prostředím, a to se jménem českého secesního malíře Alfonse Muchy, jehož plakáty k divadelním představením slavné francouzské herečky Sarah Bernhardtové se staly pojmem. Také plakáty k jednotlivým výrobkům automobilek jsou spojeny se slavnými jmény uměleckého světa. Předmětem speciálního zájmu se pak stal plakát ve spojení s automobilkou Walter a malířem Josefem Loukotou.

Film představuje médium, které vzniklo v zásadě ve stejné době jako automobil. Také pro film platí, že ačkoli byl vynalezen v 19. století, zásadně ovlivnil až století dvacáté. Dynamika, kterou automobil nabízel, již ze své podstaty musela filmaře přitahovat. Prvenství na filmovém plátně sice převzala parní lokomotiva jako symbol 19. století a ve společnosti podstatně známější dopravní prostředek, avšak již v roce 1896 si automobil cestu na filmové plátno našel v minutovém snímku bratrů Lumièrů „La voiture automobile“. Následující období je možné označit jako éru dokumentárního filmu, který zachycoval automobilový provoz ve velkých městech a také dobově velmi oblíbené automobilové závody. Umělecký film se vedle filmu dokumentárního rodil jen pomalu, jeho nástup souvisí až s nástupem etapy krátkého filmu po roce 1905 a později dlouhého filmu v době okolo první světové války. Vedle dokumentárního filmu se zrodil i film hraný, v němž automobil získal důležitou roli. V této souvislosti stačí jen zmínit éru amerických grotesek, kterou si bez automobilu nedokážeme představit. Českému hranému filmu a jeho pracím s tématem automobilu se bude věnovat pátá kapitola.<sup>5</sup> Stranou zájmu nezůstane ani několik slavných hraných reklam, do kterých věhlasné české herce obsadila firma Baťa.

Ještě než se přesuneme k fotografii, nesmíme opomenout specifickou oblast výtvarného umění, a to obor plastik, do něhož patří tvorba medailí. Šestá kapitola tedy zkoumá československé automobilové medailérství v meziválečném období. Kapitola vychází z čistě pramenného výzkumu v archivu

4 Zde je možné poukázat na velmi inspirativní monografii k marketingové komunikaci německé automobilky Audi. Marta Potužníková: *Audi-Werbung 1909-1965. Eine medienwissenschaftliche Analyse*, Frankfurt a. M. 2015.

5 Interpretace vykreslení určitého tématu ve filmu není v české historiografii neznámým tématem. Zmínit je možné práci Petra Slintáka a Hany Rottové: *Venkov v českém filmu 1945-1969. Filmová tvář kolektivizace*, Praha 2013.

Kremnické mincovny a sleduje příležitosti, při nichž medaile vznikaly, a současně i jejich uměleckou výrazovou hodnotu.

Fotografie a automobil s důrazem na rovinu dokumentárního zachycení jsou náplní sedmé kapitoly. Ukazuje se, že dokumentární fotografie je velmi důležitým pramenem kulturních dějin automobilismu. Amatérská fotografie a její tvůrci jsou neopomenutelnou součástí kulturní stránky českého motorismu. S ohledem na bohatost materiálu a široké spektrum dokumentární fotografie se pozornost zaměří pouze na některá témata. Sedmá kapitola bude tuto oblast sledovat z pohledu příslušníků české zemské šlechty. Je známou skutečností, že šlechta byla otevřena radě technických novinek, což platí též pro fotografii, film a samozřejmě i automobil.<sup>6</sup> Fondy šlechtických rodin a sbírky na jednotlivých zámcích tak shromažďují velké množství fotografií, jejichž vypovídací hodnota je pro dějiny automobilismu neopomenutelná.

Dokumentární fotografii, tentokrát se zaměřením na brněnské motoristy a jejich cesty po Moravě s důrazem na meziválečné období, zůstává věrná i osmá kapitola. Bohatý obrazový doprovod této části přiblíží čtenáři dokumentační materiál a obohatí taktéž výpovědní hodnotu celého textu. Tato kapitola představuje jistý předěl, na který navazuje druhá část, jejímž předmětem je zkoumání kulturní stránky automobilismu z pohledu dějin všedního dne. Automobil ovlivnil kulturu trávení volného času a cestování, zvýšil svobodu cestování a odstranil závislost na pravidelném jízdním řádu. Setkávání s jiným prostředím a jeho objevování přinášelo kulturní obohacování na obou stranách, a tak devátá a desátá kapitola se věnují cestovatelským zážitkům. Devátá kapitola sleduje cestování do vzdálenějších koutů Evropy a je doplněna bohatou obrazovou přílohou. Stručně řečeno – posune nás k cestopisu. Právě cestopis jako literární žánr má v českém kulturním prostředí tradici od 15. století a již v této době si získával oblibu a přispíval k seznamování s cizími kulturami. Nástup moderních dopravních prostředků a cestování po různých končinách světa pak oblibu cestopisů jen zvyšovaly.<sup>7</sup> V desáté kapitole je představen cestopis, který nás sice na první pohled nepovede do exotických oblastí, ale z pohledu dobového se o jistou exotiku jednalo. Cesta po Slovensku znamenala pro českého turistu dvacátých let dobrodružný podnik stejně jako cesta do odlišného kulturního prostředí.

Automobil výrazně zasáhl do života všech vrstev společnosti, některé vrstvy však ovlivnil více a získával si jejich přízeň přednostně. Jedenáctá kapitola zkoumá sociální skupinu lékařů a jejich sdružování v lékařském autoklubu Aesculap. Lékaři představovali pro rozvoj automobilismu důleži-

6 Srov. např.: Miloš Hořejš – Jiří Křížek: *Zámek s vůní benzínu. Automobily a šlechta v českých zemích do roku 1945*, Praha 2015.

7 Tématu cestopisů a českých cestovatelů se obsáhle věnoval Michael Borovička, srov. např. jeho *Velké dějiny země Koruny české – Cestovatelství*, Praha 2010.

tou skupinu. Patřili k prvním motoristům, neboť jim automobil usnadňoval výkon jejich povolání. Současně však i svou autoritou přispívali k obrazu automobilismu v různých vrstvách obyvatelstva. Snad s ohledem na to, že auto sami využívali, se k případným dopadům na zdraví cestujících vyjadřovali kladně a stavěli auto i nad kočár s poukazem, že otřesy přispívají k žádoucí masáži vnitřních orgánů.<sup>8</sup>

Závěrečná kapitola představuje opět další z možných přístupů ke kultuře automobilismu. S regionálním zaměřením na oblast Poličska a Litomyšlska zkoumá, jakým způsobem automobilismus ovlivňoval kulturní život na venkově. Po metodologické stránce představuje nemalou inspiraci v přístupu ke zkoumání kulturních dopadů motorizace na český venkov.

Šíře zkoumaných témat vyžaduje též odpovídající metodologickou základnu a kombinaci různých přístupů ke zkoumaným otázkám. Široký autorský kolektiv umožnil rozprostřít zájem na rozsáhlé spektrum kulturních kontextů českého motorismu. V metodologické rovině převažuje sonda do předmětné problematiky, která sejevila s ohledem na zkoumaná témata jako nejvhodnější. Současně jsou však používány i jiné metody, zvláště pak stojí za zmínku mikrohistorický přístup, uplatněný v poslední kapitole. V mnoha ohledech poskytla inspiraci i zahraniční odborná literatura, kde s ohledem na kulturní kontext je nutné poukázat zejména na práce vzniklé v německojazyčném kulturním okruhu.<sup>9</sup>

Základem přístupu ke zkoumaným otázkám se stal přístup diachronní, tedy sledování proměn a vývojových tendencí automobilismu v kulturní rovině života společnosti. Hojně používanou metodou bylo studium dokumentů, zejména archivních a dalších pramenů, odborných knih, studií a článků. Jednalo se o prameny různé provenience a texty z řady společenskovědních oblastí. Vedle dominantní historie šlo o prameny z oblasti estetiky, teatrologie, filmové vědy aj. Kombinace přímé a nepřímé metody historické práce se tak stala základním přístupem. S ohledem na delší časový odstup od většiny zkoumaných témat již nemohly být využity orálně historické přístupy. Výjimku v tomto případě představuje poslední kapitola zkoumající (auto)mobilitu na Poličsku a Litomyšlsku, která orální historii bohatě využívá a ukazuje tak její perspektivy při výzkumu motorizace na příkladu českého venkova. Jednou ze základních metod se stala diskursivní analýza, jejíž použití se ukázalo v otázce kulturní dimenze motorismu nosným. Použití analytických

8 Dorit Müller: *Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900*, Würzburg 2004, s. 29.

9 Podrobný seznam literatury je uveden na konci knihy. Za zdůraznění však stojí tyto práce: Dorit Müller: *Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900*, Würzburg 2004; Reiner Zeller (ed.): *Das Automobil in der Kunst 1886–1986*, München 1986; Ekkehard Mai: *Das Auto in Kunst und Kulturgeschichte*, in: *Die Nützlichen Künsten*, ed. Tilman Buddensieg – Hennige Rogge, Berlin 1981.

metod je ve vztahu k tématu zcela odůvodněné. S ohledem na široký význam pojmu kultura je nutné k tématu přistupovat prostřednictvím jednotlivých skutečností, jejichž propojení následně pomůže k vytvoření plastického obrazu zkoumaného problému. Diskursivní analýza představuje obecný pojem, který zastřešuje řadu přístupů využívajících rozborů psaného, znakového i obrazového vyjadřování a jejich následnou interpretaci. V jejím rámci bylo možné sledovat a interpretovat dobový diskurs o automobilismu, jeho společenském a kulturním významu a též o jeho proměnách.

Zkoumaná problematika kulturních a v užším slova smyslu uměleckých souvislostí motorizace nepatří v evropské historiografii k opomíjeným tématům. Automobilismus lze zkoumat v rámci kulturních dějin, nabízí se i jeho zarámování do dějin každodennosti, přičemž nosným se ukazuje i přístup sémiotický, neboť s automobilismem je spojena bohatá symbolika. Za zmínku jistě stojí symbolika moderní ženy první poloviny 20. století, která řídí automobil, elegantně se obléká a v ruce svírá cigaretu. Obdobně úspěšný mladý muž nemůže být vyobrazen bez auta. Do roviny symbolů se postupně prosadily i automobilové značky. Tak jako měla stará doba řadu jmen pro koně, která vystihovala jejich specifické vlastnosti, tak v rovině automobilismu tuto roli převzaly značky, kdy jedny jednoznačně odkazují na luxus (např. Rolls Royce) a jiné na lidovost, což se v názvu „lidový automobil“ (Volkswagen) mohlo prosadit i do názvu značky. Jinak cesta k motorizaci se otevírala i prostřednictvím lidových malých vozidel.<sup>10</sup> V neposlední řadě automobil zasahuje i do roviny dějin mentalit, jejichž teoretický rámec je možné též s úspěchem aplikovat.

Rozsáhlý tematický záběr se promítl i do bohaté pramenné základny. Vedle klasického archivního výzkumu bylo vydatně pracováno s obrazovými (ikonografickými) prameny, které byly využity zvláště v kapitolách o automobilové módě, spojení filmu, plakátu, popřípadě fotografie a automobilu.

Jak již bylo uvedeno, předložená kolektivní monografie si neklade za cíl poskytnout vyčerpávající odpovědi na kulturní dimenzi českého automobilismu. Takto pojatá práce by musela být mnohonásobně obsáhlejší. Autoři se zaměřili na vymezení témat, jejichž prostřednictvím lze kulturní stránku zkoumat, a též na představení metod, kterými lze k látce přistupovat. Samozřejmě si uvědomují, že celé téma takto nevyčerpali, ale doufají, že předložená kniha se stane inspirací pro další zkoumání tohoto přitažlivého a v české historiografii dosud opomíjeného námětu.

10 Typickým příkladem malých automobilů byly v meziválečném Německu vozy Hanomag. K těmto vozům podrobněji srov.: Horst-Dieter Görg (ed.): *90. Jahre Hanomag Kommißbrot. Deutschlands erster Kleinwagen aus Hannover*, Hildesheim 2018.

# ESTETICKÉ ASPEKTY AUTOMOBILISMU

Předmětem estetiky jsou vztahy člověka k vnějšímu světu, přičemž určitou roli při zprostředkování věcí sehrává forma; v případě automobilismu morfologie formy těchto vehikul. Zcela určitě se tu zableskne estetická zkušenost. Opíráme se o určité kategorie a formy, přičemž se můžeme zaměřit na něco příjemného na pohled, vizuálně zajímavého; objeví se též zážitek.<sup>11</sup>

Jde o spjatost s jistým schématem či habitem, stranou nezůstává ani originalita. Konkrétně odívání a móda je kopií předchozích vzorů. Móda jako taková pomáhá konstruovat vlastní obraz, přičemž je potřebné počítat se zesílením, s exponovaností. Určitě běží o širokou škálu lidských činností a každodenního života – výroba, konzumpce, komunikace, lidské tělo, management, reklama, branding, logo a další momenty včetně těch expresivních. V tomto případě máme co do činění s mimouměleckým estetickým.

Ve vztahu k automobilismu se estetika jako obor přímo nevyjádřila, spíše se můžeme nepřímou opřít o určité kategorie či pojmy. Do popředí se dostává estetická funkce: jak někdo nebo něco vypadá, krátce řečeno – vzhled. Jde také o transfer od praktického či užitého objektu k estetickému. Symetrie a aerodynamika tu mají své důležité místo.

Především jde o zkušenost nebo prožitek se stroji určitého typu. Můžeme si vzít na pomoc klasickou knihu vlivného amerického ekonomy a sociálního teoretika Stuarta Chasea (1888–1985) *Men and Machines*.<sup>12</sup> Právě Chase při svém hodnocení podotýká, že stroj je nelidský, vnucuje člověku rytmus a tempo, „znásilňuje“ jej. Píše o tehdejší výrobě všeho druhu, od psacích strojů, hodin, kol, traktorů a automobilů. Podle Chasea *strojová civilizace* se zakládala na hromadné výrobě a obsluze strojů. Stroje, kam oko pohlédne: motory, turbíny, dynamo, žací stroje, automatické váhy a další. Tak například velocipédy zaznamenaly od roku 1897 velkou poptávku; výrobci museli držet krok s prodáváči. Právě strojová technika umožnila ve velkém nejen výrobu velocipédů, nýbrž i automobilů.

---

11 Zde se opíráme zejména o instruktivní úvahy významného estetika Vlastimila Zuzky. Vlastimil Zuzka: *Estetika. Úvod do současnosti tradiční disciplíny*, Praha 2001.

12 Publikace vydaná roku 1929 byla záhy přeložena do češtiny roku 1931. Stuart Chase: *Člověk a stroj*, Praha 1931.

Stuart Chase výstižně sdělil: „Pohyblivý pás na montování automobilových spodků u Forda se pohybuje (nebo vlastně se pohyboval, při modelu T) rychlostí šesti stop za minutu. Je na něm pětáctýřicet stanic či úkonů. Na stanici číslo jedna se na rám upevní blatníkové držáky, na stanici desáté se montuje motor. Dělník, který zastrkuje šroub, nedává naň matici, a dělník, který našroubuje matici, ji nedotáhne. Na čtyřiatřicáté stanici se do motoru nalije benzin. Na čtyřiačtyřicáté vyjede hotový vůz do John Streetu.“<sup>13</sup>

Zmíněný Stuart Chase podtrhuje převahu práce strojní nad ruční, dále stranou postupně zůstává koňský potah. Ovšem v českých poměrech například koňská síla zůstává na venkově ještě do konce šedesátých let 20. století.

Širší pojem stroje uplatňuje taktéž světově proslulý architekt Le Corbusier (1887–1965), který mimo jiné přišel s estetikou mechanických forem. Jako analogii k architektuře uvedl příklady zaoceánské lodi, dopravního letadla a automobilu. Původně mechanické formy nevznikly za estetickým účelem. Stručně řečeno – Le Corbusier prosazoval rovněž procesy či ideje standardu, přičemž tyto procesy nespatořoval jen ve sféře mechanických forem, nýbrž i ve světě architektury a umění vůbec. První automobily byly podle něho konstruovány podle starých vzorů bez ohledu na požadavky aerodynamiky.<sup>14</sup> Sám byl vášnivým automobilistou a odvážným řidičem. V polovině 30. let se zapojil do soutěže o malý, maximálně funkční lidový vůz.<sup>15</sup> Propojení Le Corbusierových myšlenek s automobilem mohlo být spojeno i s jeho úvahami o tom, jak má vypadat moderní město.

Estetik Vlastimil Zuzka je v obraze i v případech zmíněné aerodynamiky, která se někdy prosazovala na úkor vnitřního prostoru automobilu.<sup>16</sup> Zmíněný estetik zná rovněž tvůrce kapkovité karoserie Paula Jaraye (1889–1965),<sup>17</sup>

13 S. Chase: *Člověk a stroj*, s. 172. Hodí se dodat, že Fordova automobilka byla založena v roce 1903, s jeho jménem je také spjata zavedení pásové výroby. Prvním automobilem společnosti byl Ford A, jehož výroba začala v roce 1903 a který byl později nahrazen modelem Ford C. Prvním automobilem, vyráběným pásovou výrobou, byl Ford T, kterého bylo prodáno 15 milionů vozů. Automobilka poté začala pojmenovávat svá auta podle let, kdy byla vyrobena. Ford také postupně skupoval automobilky dalších značek, např. luxusní Lincoln v roce 1922 a Mercury v roce 1938. Osm let od založení automobilky otevřel Ford v britském Manchesteru svou první továrnu za hranicemi Spojených států; prvním autem vyrobeným mimo americkou půdu byl model Y z roku 1932. Portrét tvůrce nových vehiklů přináší např. David L. Lewis: *Public Image of Henry Ford. An American Hero and his Company*, Detroit 1976.

14 Viz např.: Le Corbusier: *Towards a New Architecture*, New York 1986. Dále srov. Vilém Dvořák: *Teoretické soudobé architektury*, Praha 1931. Podrobněji viz Stanislaus von Moos: Standard und Elite Le Corbusier, der die Industrie und der 'Esprit Nouveau', in: *Die Nützlichen Künste. Gestaltende Technik und Bildende Kunst seit der Industriellen Revolution*, ed. Tilmann Buddensieg – Henning Rogge, Berlin 1981, s. 306–346.

15 Viz Antonio Amado: *Voiture Minimum. Le Corbusier and the Automobile*, Cambridge (Mass.) 2011.

16 Viz např. Marián Šuman-Hřebly: *Aerodynamické automobily. Československá osobní a sportovní vozidla s aerodynamickými karoseriemi*, Praha 2013.

17 Mnohostranný Paul Jaray se původně podílel na konstrukci hydroplánů, vzducholodí, v neposlední řadě pracoval na konstrukci větrných elektráren. Ovšemže Jaray nebyl sám, kdo se zabýval aerodynamikou vozů.

jehož tvůrčí počiny byly v souladu s tehdejšími avantgardními trendy projevujícími se v architektuře, designu a módě. Došlo ke zlepšení vzhledu i jízdních vlastností vozidel. Od začátku dvacátých let Paul Jaray projektoval automobily s proudnicovou karoserií, preferoval vzduchem chlazené motory, umístěné vzadu.

Klasik československé estetiky Mirko Novák (1901–1980) pojednal mimo jiné o Le Corbusierově prostorové estetice.<sup>18</sup> Zajímavé jsou rovněž jeho eseje z šedesátých let, v nichž se koncentruje na praktickou estetiku včetně vztahů k automobilismu.<sup>19</sup> Zde vhodně rezonuje Novákův postřeh: „Je tu jedno východisko, na němž bychom se snad mohli shodnout: auto je prostředek, a ne účel a cíl. Takový prostředek jako třeba psací stroj, telefon, vysavač, pračka, lednička a jiné. Proto kdo si chce auto koupit, kdo na něj po léta pracuje a šetří, kdo po něm touží, měl by si vyjasnit a rozhodnout, k čemu je vlastně chce užívat. Působí vám radost jízda sama? Máte požitek z toho, jak v rychlosti ovládáte vůz? Potřebujete vůz k jízdě za zaměstnáním, k ušetření času?“<sup>20</sup>

Zapomenout nelze ani na teoretika životního slohu, architekta Karla Honzíka (1900–1966), který se věnoval vlastní architektonické tvorbě doprovázené tvůrčím myšlením. Své pojetí funkcionalistické estetiky jako dlouholetý profesor Českého vysokého učení technického prosazoval v řadě statí i publikací. Byl například spoluprojektantem budovy Všeobecného penzijního ústavu. Nabízel různá urbanistická řešení a studie přiměřeného mobilního provozu na městských komunikacích. Podával konkrétní náměty ohledně proměn Prahy; avšak jeho návrhy nebyly uskutečněny. Týkalo se to rovněž nábřeží Vltavy bez dopravy, vnitrobloků jako oáz relaxace apod.

V tomto smyslu stojí za pozornost souborná publikace Karla Honzíka, věnující se tvorbě životního stylu.<sup>21</sup> Autor tu nezapře svou profesi: akcentuje účelnost hmoty v prostoru, hovoří také o estetických vlastnostech věcí v provozu. Ocitujme některé jeho postřehy: „Provozní cítění nepochybně úzce souvisí s cítěním pohybovým a energetickým, tak příznačným pro naše století. Dynamický tvar je jeho plodem. Do nedávna byl ještě dopravní prostředek vysoký, hranatý, stacionární. Jako by to bylo těleso stojící. ... Náhle se pochopilo, že prostor, jímž těleso proniká, je plný sil, kladoucích odpor. Pojem aerodynamiky, dosud známý jen fysikům, byl uveden do života a stal se i činitelem vytvárným.“<sup>22</sup>

18 Mirko Novák: *Le Corbusierova prostorová estetika: příspěvek k rozboru nového tvárného cítění*, Praha 1929.

19 Mirko Novák: *Od skutečnosti k umění*, Praha 1965 (srov. kapitulu *O automobilu, rychlosti a životním slohu*, s. 156–160).

20 *Ibid.*, s. 157.

21 Karel Honzík: *Tvorba životního slohu. Stati o architektuře a užitkové tvorbě*, Praha 1947. Viz též předmluvu od Jana Mukařovského.

22 *Ibid.*, s. 149.



Karel Honzík se zamýšlel i nad změnami tvaru automobilů na začátku 20. století: „Rok od roku bylo možno sledovat, jak rudimentární konstrukce přijímá ve svém základu i v detailech jiné vzezření. Tehdy to byly konstrukce nehotové, provozně hrubé a pro dopravu osob nepohodlné. ... O nějakém uspokojení z krásy, z vyváženosti, ladnosti linií se asi tehdy mohlo jistě málo mluvit, vždyť šlo často o výrobky pokusné, na nichž se části den ze dne vyměňovaly.“<sup>23</sup>

Dále se architektovy myšlenky koncentrovaly na další vývoj konstrukce a vzhledu automobilů ve srovnání s minulostí. Tyto stroje ve třicátých letech již nebyly senzační novinkou, pohlíží se na ně jako na dopravní prostředek s jistou tradicí. Jinak se podle Honzíka plně uplatňují kromě jiných i zmíněné funkce estetické. Projevuje se to také v karoseriích: „Mezi karoserií a jejím obsahem vznikají neurčité mezery, ještě větší než dříve a karosáři hledají, čím by je vyplnili: skládají tam kufry, nádoby s rezervním benzinem, termos-láhve na nápoje apod. Kromě toho jsme už poukázali na přemrštěnost ‚aerodynamiky‘. Karoserie auta opět opouští tvar ‚letícího projektilu‘ a vracejí se k tvaru jedoucího krytu pro lidi.“<sup>24</sup>

Ze shora uvedeného je patrné, že estetika v každodenním životě i v technické oblasti sehrává stále důležitější roli. S modernitou stále stoupá zájem rovněž o problematiku normování vzhledu (*aparence*) nejen zmíněných vozidel, nýbrž i osob. Koresponduje to s dynamikou, inovacemi, rychlostí, stylovou polohou, módou, někdy i s excentričností.

---

23 Ibid., s. 189.

24 Ibid., s. 205.

# ELEGANCE ZA VOLANTEM? FENOMÉN DÁMSKÉ AUTOMOBILISTICKÉ MÓDY NA POČÁTKU 20. STOLETÍ

V žádném z předešlých období nezažívala dámská sportovní móda tak dynamický rozvoj jako v okamžiku, kdy se na silnicích objevily první automobily. K pronikání specifických sportovních prvků do ženské módy docházelo pochopitelně již dříve – prakticky od dob, kdy se ženy začaly věnovat sportování. Jedním z nejstarších sportovních odvětví, kde se uplatnily zvláštní oděvní prvky, bylo jezdeckví, sport s prastarou tradicí zejména ve šlechtických kruzích. Jízda na koni se současně stala prvním druhem sportu, kde se dámský oděv začal v některých aspektech přibližovat tomu mužskému.<sup>25</sup> Rozdíl mezi každodenní a jezdeckou ženskou módou se výrazněji prohloubil ve 30. letech 19. století, kdy s nástupem *biedermeieru* v dámském šatníku zdomácněla krinolína.<sup>26</sup> Ta byla pro jízdu na koni velmi nepraktická, ba přímo nebezpečná, byla proto nahrazována tmavšími šaty speciálního střihu s dlouhou, ale méně objemnou sukní, pod kterou se od druhé poloviny 19. století nosily jezdecké kalhoty, tzv. rajtky, a jezdecké boty. Šaty většinou doplňoval kabátek s bílou vestou a pánskou vázankou či kravatou, na hlavě se obvykle nosil cylinder či buřinka se závojem.<sup>27</sup>

Dalším generacemi žen oblíbeným sportem, v němž se již v závěru 18. století prosadil speciální druh sportovního oděvu, bylo plavání.<sup>28</sup> Plavkyně nejprve oblékaly jednoduché koupací košile, avšak v průběhu 19. století se ženský plavecký úbor zformoval do poměrně složitého a pro svůj účel velmi nepohodlného oděvu skládajícího se ze sukně, kterou dámy oblékaly přes delší spodní kalhoty volného střihu. Nedílnou součástí koupacího oděvu

---

25 V první třetině 18. století se typický dámský jezdecký oděv skládal z knoflíkové vesty a delšího knoflíkového kabátce s ohrnutými rukávy, tedy obleku s typicky mužskými prvky, který dámy oblékaly přes dlouhé šaty; oděv byl většinou ještě doplněn světlým šátkem, uvázaným kolem krku na uzel, a třírohým (tedy opět typicky mužským) kloboukem. Srov. např. vyobrazení císařovny Alžběty Kristýny (1691–1750) v jezdeckém kostýmu. Brigitte Hamann: *Die Habsburger. Ein Biographisches Lexikon*, 3. vyd., München 1988, s. 89.

26 Elizabeth Ewing: *Fashion in Underwear*, London 1974.

27 Srov. Ludmila Kybalová – Olga Herbenová – Milena Lamarová: *Obrazová encyklopedie módy*, Praha 1973, s. 266 a 540; typický jezdecký kostým konce 19. století je vyobrazen například v periodiku *Nové pařížské módy. List paní a dívek českých* (1. 3. 1895), s. 7.

28 V Praze byla první veřejná plovárna otevřena již roku 1809. Jednalo se o tzv. Vojenskou plovárnu, jež se stala vůbec nejstarším zařízením tohoto typu v habsburské monarchii. Jitka Schütová: *Počátky ženského sportu v Čechách*, in: *Tělesná výchova a sport žen v českých a dalších středoevropských zemích. Vznik a vývoj do druhé světové války*, ed. Jitka Schütová – Marek Waic, Praha 2003, s. 57.

býval také korzet a koupací čepice.<sup>29</sup> Teprve v závěru 19. století byl zaveden modernější a pohodlnější typ kalhotového plaveckého úboru.<sup>30</sup>

Ženský sport, ať už se jednalo o jízdu na koni, pálkové a raketové hry, šerm či bruslení, byl ovšem až do poslední třetiny 19. století vnímán spíše jako jedna z forem společenské zábavy a současně jako doména žen ze šlechtické společnosti.<sup>31</sup> Moderní ženská tělovýchova se v Čechách začala rozvíjet až ve druhé polovině 19. století, kdy pěstování dámského sportu proniklo také do životního stylu měšťanských vrstev, především v souvislosti s novými nároky kladenými na morální a tělesnou zdatnost žen v kontextu národního emancipačního hnutí.<sup>32</sup> Ženy začaly své muže doprovázet při výletech do přírody, často vlastenecky zaměřených, k turistice se později přidaly rovněž pohybové aktivity směřující k cílenému tužení těla, jež byly zpočátku výsadní doménou mužů. V Praze bylo cvičení žen provozováno v soukromých tělocvičných ústavech již od roku 1848,<sup>33</sup> počátky organizované ženské tělesné výchovy jsou nicméně spjaty teprve se vznikem Tělocvičného spolku paní a děvčat (později dívek) pražských, založeného v roce 1869 z podnětu Miroslava Tyrše. Od 90. let 19. století vznikaly ženské odbory také v rámci vlastní sokolské organizace.<sup>34</sup>

Cvičení na nářadí či prostných od žen pochopitelně vyžadovalo zásadní přizpůsobení jejich oděvu; cvičební úbor měl být stříhově co nejjednodušší a co nejméně zdobný, doporučována byla volnější halenka a sukně či šaty sahající ke kolenům, pod nimiž se nosily buď kratší, nebo naopak dlouhé spodky. Šněrovačku (korzet) dámy při cvičení nenosily, pas tak většinou zdůrazňoval pouze opasek nebo šerpa, kterou byl oblek přepásán.<sup>35</sup> Zřejmě proto nepřekvapí, že veřejná vystoupení žen ve cvičebních úborech (slavnostní ženský sokolský кроj byl schválen teprve roku 1920, do té doby se ženy účastnily sokolských sletů i dalších slavnostních akcí ve cvičebním oděvu) byla dlouho považována za kontroverzní záležitost. Ještě v roce 1901 se členky Tělocvičného spolku paní a dívek pražských raději zřekly účasti na cvičení na nářadí při IV. všesokolském sletu z obavy, „aby ženský tělocvik nepřekračoval při tom meze slušnosti a přiměřenosti v očích diváka“.<sup>36</sup>

29 Eva Uchalová – Konstantina Hlaváčková: *Sport & móda*, Praha 2004, s. 4.

30 Srov. např.: *Nové pařížské módy* (1. 7. 1895), s. 12; *Modeblatt der Wiener Illustrierten Frauen-Zeitung* (1. 6. 1899), s. 1.

31 J. Schütová: Počátky ženského sportu v Čechách, s. 55.

32 Filip Bláha: Úloha „Tělocvičného spolku paní a dívek pražských“ v emancipačním hnutí českých žen před první světovou válkou, in: *Tělesná výchova a sport žen v českých a dalších středoevropských zemích. Vznik a vývoj do druhé světové války*, ed. Jitka Schütová – Marek Waic, Praha 2003, s. 11nn.

33 Jan Štumbauer: Tělesná výchova žen a tělocvičná jednota Sokol I České Budějovice do roku 1938, in: *Tělesná výchova a sport žen v českých a dalších středoevropských zemích. Vznik a vývoj do druhé světové války*, ed. Jitka Schütová – Marek Waic, Praha 2003, s. 145.

34 Marek Waic: *Tělovýchova a sport ve službách české národní emancipace*, Praha 2013, s. 53nn.

35 Šárka Rámišová: *S hrdostí nošený. Sokolský кроj, úbor a scénický kostým*, Praha 2018, s. 100nn.

36 Cit. dle: Jitka Schütová: Ženy v Sokole, in: *Tělesná výchova a sport žen v českých a dalších středoevropských zemích. Vznik a vývoj do druhé světové války*, ed. Jitka Schütová – Marek Waic, Praha 2003, s. 69.

Zásadní módní revoluci nejen ve sportovním, ale také každodenním ženském odívání přinesl teprve nástup bicyklu v poslední čtvrtině 19. století. Pro dámu v dlouhých, stále ještě poměrně širokých šatech mohla být jízda na klasickém kole nejen značně nepohodlná, ale také nebezpečná. Výrobci bicyklů si byli této okolnosti vědomi, a proto brzy vyšli na trh s modely speciálně upravenými pro dámy (bez horní tyče), které umožňovaly jízdu i v dlouhé sukni. Přizpůsobení konstrukce bicyklu však ideální řešení nepředstavovalo a cyklistika s sebou nutně musela přinést změnu oblékání.<sup>37</sup>

Jízda na kole začala ovlivňovat ženský oděv nejprve ve Spojených státech, kde se prosadily tzv. bloomers,<sup>38</sup> široké ženské kalhoty tureckého střihu, mající svůj původ již v 50. letech 19. století.<sup>39</sup> Ve Francii nosily cyklistky střihově podobný tzv. zuávský oděv, skládající se ze širokých tureckých kalhot a bolerového kabátku.<sup>40</sup> Ve Velké Británii byl mezi cyklistkami rozšířen obdobný, tzv. racionální úbor (rational dress).<sup>41</sup> Specifické módní trendy se poměrně brzy prosadily také ve střední Evropě – typický ženský cyklistický oděv závěru 19. století se skládal většinou ze saka a kratší sukně či kalhot končících pod kolena, které byly buď balónovitého střihu (ve stylu bloomers), nebo naopak úzké, někdy doplněné kamašemi barevně sladěnými se zbytkem oděvu.<sup>42</sup> Roku 1896 byla patentována speciální kalhotová sukně (tzv. Beinkleiderrock) – jednalo se o klasickou sukni s širokým rozparkem, doplněnou ve spodní vrstvě přiléhavými kalhotami pánského střihu namísto spodničky. Profilována byla jako „reformní“ ženské oblečení, vhodné nejen při jízdě na bicyklu, ale také pro další druhy sportů, například jízdu na koni.<sup>43</sup> Ve druhé polovině 90. let 19. století tuto kalhotovou sukni s rozparkem oblékala údajně již plná třetina vídeňských cyklistek.<sup>44</sup> Oblíbený byl také další typ kalhotové sukně – kalhoty se širokými nohavicemi, které bylo možné vpředu a vzadu sepnout knoflíky a vytvořit tak klasickou sukni. Vedle nápaditých a inovativních módních střihů byla ženská cyklistická móda ovlivněna také radikálním příklonem k minimalismu, neboť jízda na kole z bezpečnostních důvodů nedovolovala nošení určitých oděvních prvků, například pentlí, které by se

37 Milena Lenderová: Bicykl a ženská emancipace. Od prvních cyklistek do začátku 20. století, in: *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*, ed. Pavel Jakubec, Semily – Turnov – Jičín 2016, s. 198.

38 Tzv. bloomers (turecké kalhoty) získaly svůj název podle americké obhájkyně ženských práv Amelie Bloomerové (1818–1894), která tento typ reformního oděvu, původně nošeného pod sukni, zavedla již roku 1851. Charlotte Seelingová: *Století módy 1900–1999*, Bratislava 2000, s. 62.

39 M. Lenderová: Bicykl a ženská emancipace, s. 198.

40 *Sportovní obzor* (15. 3. 1897), s. 29.

41 *Ibid.* (10. 4. 1894), s. 27.

42 M. Lenderová: Bicykl a ženská emancipace, s. 199; *Sportovní obzor* (11. 5. 1895), s. 69; *Nové pařížské módy* (15. 4. 1896), s. 1; *ibid.* (15. 4. 1897), s. 1.

43 *(Neuigkeits) Welt Blatt* (23. 1. 1897), s. 14.

44 Roman Sandgruber: „Frauen in Bewegung“ – Verkehr und Frauenemanzipation, in: *Die Frauen der Wiener Moderne*, ed. Lisa Fischer – Emil Brix, Wien 1997, s. 58.

mohly během jízdy zachytit do kola.<sup>45</sup> Cyklistika navíc výrazně uspíšila odložení šněrovačky, která dámě při jízdě na bicyklu překážela a ztěžovala jí dýchání.<sup>46</sup>

Nošení dámských kalhot se zhruba ve stejné době pozvolna prosazovalo také v lyžařském sportu. Jedno z četných módních doporučení pro lyžařky bylo otištěno na stránkách časopisu Sportovní přehled z roku 1908: „Dámský oděv budiž volný a pohodlný, boty velké, kalhotám třeba dáti možnost uplatnit se před nepraktickou sukní. Účes necht' celý uschová se pod čepici nebo baret, jinak první vítr zničí i několikahodinovou práci úpravě vlasů doma věnovanou. Hlavní podmínkou jest – moda stranou.“<sup>47</sup> Pravdou však je, že řada konzervativnějších lyžařek zůstávala navzdory tomuto trendu věrná sukním.<sup>48</sup> Lze konstatovat, že zařazení sportovních kalhot do dámského šatníku bylo motivováno primárně praktickými omezeními, která provozování určitých druhů sportu ženám v dlouhých sukních přinášelo. Naopak u sportovních disciplín, které nošení kalhot z těchto důvodů přímo nevyžadovaly (například jezdeckví, horská turistika, lawn-tennis, krasobruslení či golf), dámy nadále upřednostňovaly sukně.<sup>49</sup> Z tohoto důvodu se kalhoty před první světovou válkou neprosadily ani v dámském automobilismu, třebaže řidičky z pánského šatníku přebíraly některé módní prvky či střihy. Teprve postupem času získaly dámské kalhoty zcela nový rozměr a začaly být chápány nejen jako praktická nutnost, ale také jako nástroj ženské emancipace.<sup>50</sup>

Stejně jako cyklistická móda, která byla formována především s ohledem na konstrukci bicyklu, byla i dámská automobilistická móda od počátku určována charakterem prvních automobilů. Otevřené voituretty nepřinášely svým uživatelům mnoho pohodlí – cestující byli vystaveni nevyzpytatelným rozmarům počasí, působení větru, deště či sněhu; nanejvýš nepříjemná byla také extrémní prašnost cest. Během jízdy navíc řidiči museli často řešit nejrůznější defekty, automobilismus tak ve svých počátcích platil za nejen finančně, ale také fyzicky a psychicky náročný a „špinavý“ sport.

45 M. Lenderová: Bicykl a ženská emancipace, s. 199.

46 J. Schütová: Počátky ženského sportu v Čechách, s. 56.

47 Cit. dle: *Sportovní přehled* (21. 11. 1908), nestr.

48 Tato skutečnost je dobře patrná například z fotografie účastnic lyžařského závodu ve štýrském Mürzzuschlagu, pořádaného Rakouským lyžařským svazem v únoru roku 1911. Některé z dam závodily v sukních (sahajících pouze pod kolena), jiné v kalhotách, a to buď klasického pánského střihu (doplňených kamašemi), nebo ve stylu stále ještě populárních bloomers. Srov. *Illustriertes Österreichisches Sportblatt* (18. 2. 1911), s. 7. Také na stránkách Nových pařížských mod z listopadu roku 1915 nalezneme jak moderní kalhotový dámský lyžařský oblek, tak kostým skládající se ze sáčka a sukně sahající pod kolena. *Nové pařížské mody* (15. 11. 1915), s. 6–7.

49 Srov. *Wiener Illustrierte Frauen-Zeitung* (15. 5. 1901), s. 4; *Wiener Frauen-Zeitung für Mode, Handarbeit und Belehrung* (1. 11. 1903), s. 1; *Nové pařížské mody* (15. 11. 1903), s. 1; *ibid.* (15. 6. 1905), s. 11; *ibid.* (1. 7. 1912), s. 1; *ibid.* (15. 11. 1912), s. 1; *Sport im Bild* (3. 11. 1911), s. 1.

50 K dějinám kalhot v dámské módě viz Gundula Wolter: *Hosen, weiblich: Kulturgeschichte der Frauenhose*, Marburg 1994.