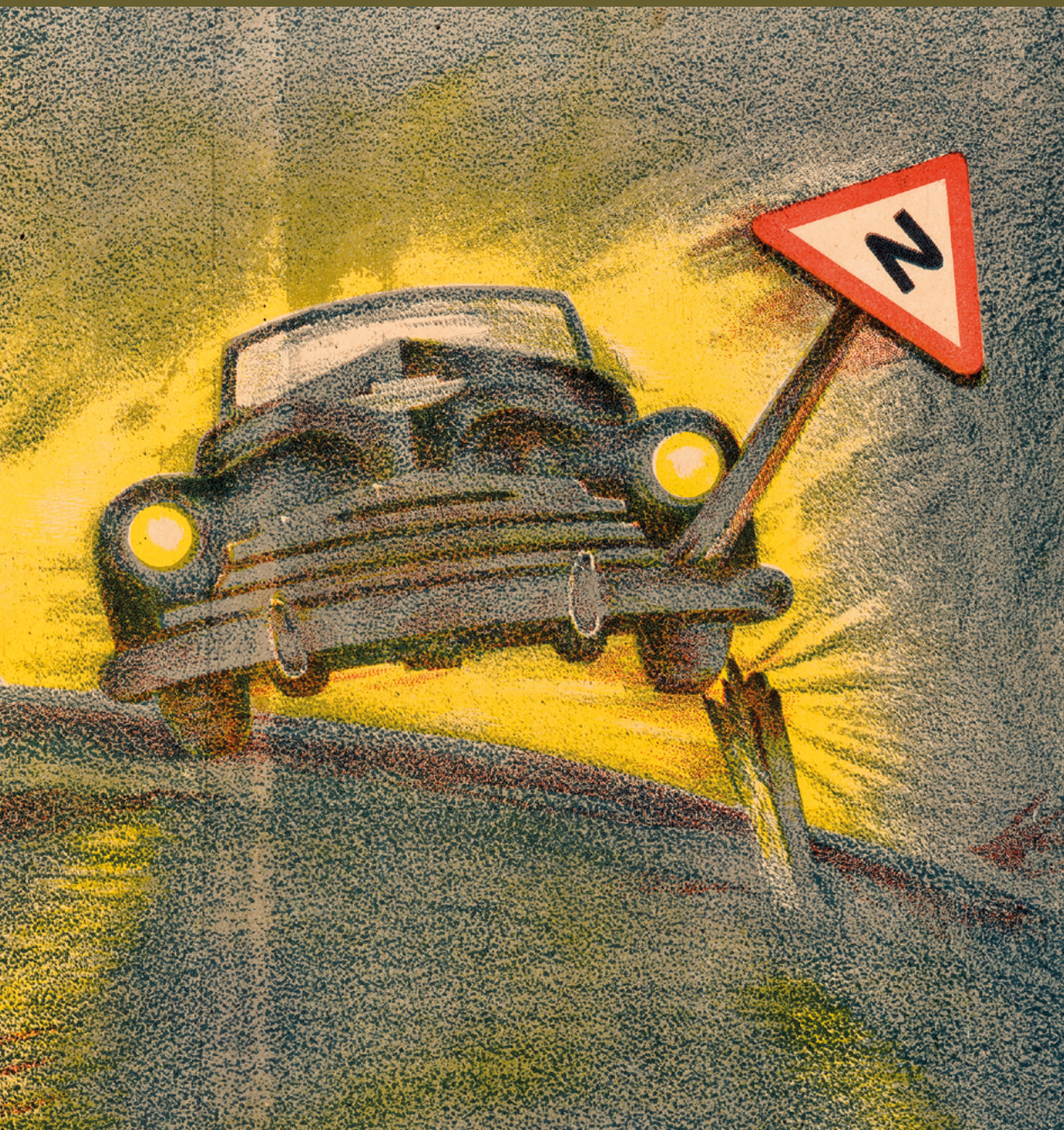


JAN ŠTEMBERK
IVAN JAKUBEC
BOHUSLAV ŠALANDA

**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 povrchům 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 specifik. 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 bych 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.

žebříčku se nacházely zemědělské regiony v neúrodných oblastech. Žádné motorové vozidlo nebylo evidováno v okresech Ledč nad Sázavou a Sušice. Žádný automobil, ale několik motocyklů bylo v okresech: Blatná (6 moto), Jindřichův Hradec (15 moto), Nová Paka (17 moto), Planá u M. L. (4 moto), Prachatice (10 moto) a Přeštice (3 moto).²³ Ve Slezsku bylo nejvíce aut evidováno v Opavě (22 a 13 moto). Na druhém místě byl okres Bruntál s 11 auty a 32 motocykly. Naopak nejvíce motocyklů (40) bylo v obvodu Moravská Ostrava. Pouze v okrese Frýdek nebyl evidován žádný automobil ani motocykl.²⁴ Do poloviny roku 1913 se počet aut v Opavě téměř zdvojnásobil (40) a růst můžeme sledovat ve všech okresech včetně Frýdku, kde bylo evidováno jedno auto a jeden motocykl.²⁵

Ukazovalo se, že automobily byly více zastoupeny ve městech než na venkově. Podle údajů platných pro Německo, které se od situace v Předlitavsku nebudou zásadně odlišovat, sloužilo cca 60 % aut podnikatelským účelům a 40 % soukromým potřebám. Motocykly byly naopak více zastoupeny na venkově. Většina měla využití v podnikání, tak jako v případě správce pivovaru Francina v Hrabalových Postřižinách. Pivovaru na malém městě měl pomoci deklarovat modernost v jednání s hostinskými. Nižší kupní síla venkova se tak klonila k motocyklu. Ve středoevropském prostředí je význam motocyklu v motorizaci zásadní a platí to nejen pro době předválečnou, ale i meziválečnou.²⁶

Z pohledu Předlitavska bylo v polovině roku 1913 nejvíce motorových vozidel v Dolních Rakousích 6823 (z toho 181 elektromobilů) a 3587 motocyklů. Z tohoto počtu bylo 6190 aut a 2589 moto ve Vídni. Na druhém místě byly Čechy (2412 aut a 2772 moto). Třetí místo by zaujímaly Dolní Rakousy bez Vídně, ale s mírným odstupem následovány Moravou (549 aut a 613 moto). Teprve za Moravou se umísťuje Štýrsko (536 aut a 592 moto) a za ním možná překvapivě rakouské Přímoří (469 aut a 475 moto). Je tak zřejmé, že české země patřily v motorizaci k předním částem rakouské části habsburské monarchie.²⁷

Automobil jako technická novinka pronikl i do dobové encyklopedie Ottova slovníku naučného. Svazek z roku 1909 vymezuje v heslu „Automobil“, jako „samohybné vozidlo silniční s pohonem motorovým“,²⁸ ale o téměř třicet let později v aktualizovaném vydání Ottova slovníku naučném nové doby již

23 OeStA, AVA, f. MdI, kart. 765, sg. 14/2 Zählung der Kraftfahrzeuge, Ausweis über die Anzahl der Automobile a Motorräder, 14. 8. 1911.

24 Tamtéž, Ausweis über die bis zum Juni 1911 bei den schlesischen Evidenzbehörden angemeldeten Automobile und Motorräder.

25 Tamtéž, Ausweis über die bis zum Juni 1913 bei den schlesischen Evidenzbehörden angemeldeten Automobile und Motorräder.

26 Wolfgang König: *Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne*, Stuttgart 2008, s. 173.

27 OeStA, AVA, f. MdI., kart. 765, sg. 14/2 Zählung der Kraftfahrzeuge, Protokoll Nr. 42089/13.

28 Heslo Automobil, *Ottův slovník naučný*, sv. 28, Praha 1909, s. 68.

byl v širší pojetém heslu „motorismus“ oceňován jeho význam pro společnost a hospodářství:

Na podkladě zkušeností a se všeobecným rozmachem obnovy nastal po svět. válce velký rozvoj m-u; teprve tehdy nabyl m.[otorismus; pozn. aut.] definitivních forem i získal všeobecné uznání a stal se jednou z nejdůležitějších složek moderního života. Dnes m.[otorismus; pozn. aut.] zahrnuje nejširší oblast dopravy ... a zasahuje dnes do všech složek hospodářského života.²⁹

V období před první světovou válkou stále rostlo uplatnění motorových vozidel. Pevnější pozici si v této době získala nejen jako individuální dopravní prostředek, ale i při dopravě osob. Základní devizou automobilových konstruktérů byla spolehlivost. Poskytovaný komfort byl zatím na nízké úrovni a byl nahrazován spíše nadšením prvních motoristů. Hospodárnost vozidla, tichý chod motoru nebo pohodlí uvnitř vozu začala veřejnost oceňovat až později. V počátcích automobilismu se na pohodlí cestujících a tím méně řidiče příliš nehledělo. Automobily postrádaly nejen střechu, ale i čelní a boční ochranná skla. Na nově vznikající skupinu motoristů se zaměřovali i podnikaví výrobci oděvů a začali nabízet speciální automobilové obleky. Pro řidiče byly doporučovány dlouhé kožené pláště. Dokonce můžeme hovořit o speciální řidičské módě. Oblečení motoristy i cestujícího mělo být vždy sportovní, to odráželo společenské pojetí raného motorismu. Nezbytností se stávala kukla, ochranné brýle. V otevřených karoseriích byla po většinu roku zima, vytápění nebylo řešeno. Před větrem při jízdě nebyli cestující chráněni. Při jízdě v dešti samozřejmě na posádku přšelo, deštník použít nešlo a nepromokavých oděvů bylo málo, zde opět dobře posloužila kůže. Nepříjemná byla i jízda v noci, kdy svítilny na acetylen, poskytovaly jen málo světla, až teprve nástup elektrického osvětlení přinesl dílčí zlepšení.

František Rössler uveřejnil v roce 1907 velmi zajímavou a nadčasovou studii „Automobilism a jeho hospodářský význam“,³⁰ ve které rozkrýval jednotlivé roviny a souvislosti nástupu automobilismu a jeho dalších perspektiv. Z hlediska významu automobilu se z „vyvrcholeného luxusu“ stal autobus (automobil) náhradou v ulicích měst i železnice. „Rychlý to poměrně sestup s aristokratického nadnášení modou.“³¹ Zatímco v Londýně bylo v provozu 795 autobusů, v Berlíně přes 500, ve Vídni probíhala teprve příprava podniku s 50 autobusy. Přednosti ve městech – dvakrát rychlejší, tam, kde nemůže tramvaj či nestačí, překonávání spádů i svahů, při dopravě piva,

²⁹ Heslo Motorismus, *Ottův slovník naučný nové doby*, IV. díl, sv. 1, Praha 1936, s. 359.

³⁰ František Rössler: *Automobilism a jeho hospodářský význam*, *Obzor národohospodářský* 12 (1907), s. 257–265.

³¹ *Tamtéž*, s. 257.

strojírenských výrobků i využití armádou, při hašení (využití k jízdě i hašení), v zemědělství. V monarchii se v této době připravovalo zahájení státní automobilové dopravy rakouskou poštou. Autor poskytl příklad z Bavorska, kde trať Kochel-Partenkirchen o délce 52 km obstarávalo 5 autobusů. „Avšak právě vývoj nenáhlý bývá zdravý. Tak vidíme vyrůstati závod, světové jméno požívající, od výroby kol na kola motorová ke stavbě automobilů.“³² První v plánu bylo zahájení dopravy na tratích Pardubice-Nechanice a Pardubice-Holice. „Arciť ochrana je nutna proti zběsilé jízdě a bezohlednosti řidičů auta. Nicméně úzkostlivost nesmí jíti tak daleko, aby snad sešněrováním podmínek netrpěla věc. Veřejným činitelům připadá povinnost podpory nového tohoto prostředku dopravního.“³³ „Zdar věci závislý jest velice od stavu silnic a připadá tu správě silniční at státní neb okresní dosti nesnadný úkol, při záhubné u nás nešetřnosti k stavu cest docíliti přece jich přiměřené spůsobivosti.“³⁴ Automobil vnímal i jako výrazný stimul pro hospodářský rozvoj. Jeho nároky byly označovány za větší ve srovnání s koněm, který potřeboval jen píci, podkovy a postroje. Bylo počítáno s vlivem a součinností dalších oborů, jako těžba a prodej benzínu, možná lihu, „industrie gumy“, dále usnadnění dostupnosti („přístupnosti“) a spojení míst „dosud hospodářsky nevyužívanými“.³⁵ „Jako však při železnicích rozdrobení jest nevýhodným a slučování tratí státem namnoze draho se dociluje, dlužno i při tomto novém prostředku dopravy pamatovati však na organizaci jeho.“³⁶ Díky využívání obecně dostupné dopravní cesty se však organizace nemusela brát tak vážně jako v případě železnice, kdy byla spojena i se správou dopravní cesty i nezbytné infrastruktury.

V průběhu prvního desetiletí 20. století motorismus procházel stěžejní fází svého vývoje. Přestával být ztělesněním luxusu a prostředkem sportu a zábavy. Vlastnictví motorového vozidla již nebylo samoúčelné a mnohdy jen dokládající určité postavení vlastníka. Z vozidla se stával užitečný prostředek, ať již pouhé dopravy z místa na místo, či podnikání. Na popularitě motorismu přidávalo i využití aut v dopravě, až již osobní či nákladní. V roce 1907 se v ulicích Prahy objevily první autodrožky a o rok později vyjela v Čechách i první autobusová linka, které můžeme v době do první světové války počítat na desítky.³⁷ Autobus se sice nepříliš úspěšně objevil i v pražské městské dopravě. Autobus napájený elektrickým vedením (trolejbus) spojoval nádraží (dnes České Velenice) s centrem města Cmunť (Gmünd) na pomezí Čech a Dolních Rakous. Svezení se automobilem se tak stávalo dostupným

32 Tamtéž, s. 262.

33 Tamtéž.

34 Tamtéž, s. 265.

35 Tamtéž.

36 Tamtéž.

37 J. Štemberk: *Podnikání v automobilové dopravě*, s. 132 a násl.

širokým vrstvám společnosti a přestávalo být jen výsadou úzkého okruhu nejmajetnějších.

Zlepšit reputaci automobilům pomohlo i jejich nasazení v rámci záchranné služby. Automobil již nebyl jen tím, kdo život bere, ale pomáhá k jeho záchraně. Prvotní pokusy s využitím automobilu, tedy upravených nástaveb pro odvoz raněných probíhaly v armádě v polovině prvního desetiletí. V civilní záchranné službě se sanitní automobily objevují v roce 1911 v Praze a financovala je Pražská městská pojišťovna přebytky z fondu úrazového pojištění.³⁸ Vůz se v praxi osvědčil a v tisku se tak mohly objevovat pozitivní zprávy. „O znamenité výkonnosti tohoto automobilu podává doklad statistika záchranného sboru a mohli by o tom vypravovati všichni ti nespočetní nešťastníci, kterým byla rychle opatřena pomoc lékařská.“³⁹ V červnu 1913 přibyl druhý sanitní vůz, primárně určený pro pomoc ve venkovských obcích Prahy.⁴⁰ Již na konci června se mohl ukázat při odvozu postřeleného mlynáře Antonína Šorela ze Staré Boleslavi: „Ambulantní vůz osvědčil se nejen při jízdě, ale i svým vnitřním zařízením. Postřelený netrpěl žádnými nepříjemnými otřesy.“⁴¹ Cesta vozu z Prahy do Staré Boleslavi trvala pouhých 32 minut.⁴² Po Praze se sanitní vozy objevovaly i v dalších městech. Jednalo se o běžné chassis, na které byla postavena nástavba vhodná pro převoz zraněných a nemocných. Velkého rozšíření sanitní vozy samozřejmě dosáhly v době první světové války, kde dále prokazovaly své výhody.⁴³ Pokračovala však nadále i jejich služba v zázemí.

Není možné opominout tu skutečnost, že pro rozvoj českého motorismu sehrávala v raných dobách významnou úlohu šlechta. Ačkoli si šlechtu představujeme jako konzervativní vrstvu lpící na tradicích a odmítající vše nové, tak minimálně pro oblast techniky tato zkratka neplatí. Šlechta měla o motorismus zájem a šlechtici patřili k průkopníkům motorismu. Ještě před koncem 19. století to více platilo pro nově nobilitované rody spojené s průmyslem, ale od počátku 20. století stále více i pro rodovou aristokracii. Právě podpora, které se motorismus ze strany šlechty těšil, mu v rozvoji nemálo pomáhala v celé řadě rovin. Vliv šlechty ve správním aparátu monarchie byl stále významný a pomoc při přípravě předpisů, které motorismu umožňovaly další rozvoj, byla významná. Většinová společnost na šlechtu stále hleděla jako na vrchnost, jejíž názor měl významnou váhu a přesvědčivost, proto pokud pan hrabě či kníže automobil používal, tak tento „čertovský vynález“ nemůže být

38 Jan Tuček: *Sanitky v Československu a Česku 1918–2018*, Praha 2019, s. 15.

39 Druhý automobil pražského záchranného sboru, *Národní listy* 53 (1913), č. 175, 28. 6. 1913, s. 4.

40 Tamtéž.

41 Pokus vraždy ve Staré Boleslavi, *Národní listy* 53 (1913), č. 177, 30. 6. 1913, s. 2.

42 Tamtéž.

43 J. Tuček: *Sanitky v Československu a Česku 1918–2018*, s. 22 a násl.

přece špatný. V obdobném duchu se šlechtickou klientelou pracoval dobový marketing výrobců a prodejců automobilů.⁴⁴

Stoupající zájem a s tím spojený rostoucí počet automobilových výrobců se promítal i do možností výběru, který byl zvláště u menších (pro čtyři osoby) osobních vozů v polovině prvního desetiletí označován za „velmi velký“.⁴⁵ Do první světové války bylo v českých zemích vyrobeno 7520 automobilů.⁴⁶ S ohledem na dobu a postavení v rámci monarchie se jedná o výjimečný úspěch, vždyť automobilka Laurin & Klement patřila k největším v monarchii. Na počátku druhého desetiletí 20. století můžeme sledovat i snahu přibližovat jednoduchými konstrukcemi (např. tříkolky) motorismus i širším vrstvám obyvatelstva. Zatím se jednalo jen o drobné krůčky, které se však v meziválečném období prosadí v pojetí tzv. lidového motorismu.

Rostoucí spektrum možností využití motorového vozu zvyšovalo jeho spotřební hodnotu, možnost uplatnění a tím i odůvodnění jeho existence. Automobil již nebyl pouhým výstřelkem, ale užitečným pomocníkem, jehož využití bylo velmi široké a zjednodušeně řečeno se stále rozšiřovalo. Dokládala to i proměna chování zákazníků. Prvotní dotazy na sílu, výkon motoru a maximální rychlost vystřídal zájem o cenu, roční provozní náklady a možnosti praktického využití.⁴⁷ To odráželo i proměnu segmentu zákazníků. Z ekonomického hlediska mělo motorové vozidlo výhodu, neboť spotřebovávalo energii pouze při jízdě, kdežto koně bylo potřebné krmit neustále. Výhodou motorového vozu byla nejen mobilita a rychlost, ale i výkon a připravenost k použití.

44 Miloš Hořejš – Jiří Křížek: *Zámek s vůní benzínu. Automobily a šlechta v českých zemích do roku 1945*, Praha 2015, s. 69 a násl.

45 Alfred Parzer-Mühlbech: *Das moderne Benzin-Automobil*, Wien 1907, s. 244.

46 Adolf Kuba: *Automobil v srdci Evropy*, Praha 1986, s. 5.

47 Adolf König: *Die Kosten des Automobilbetriebes*, Berlin 1922, s. 12.

AUTOMOBIL TVÁŘÍ V TVÁŘ SPOLEČNOSTI A STÁTU

Automobil jako dopravní prostředek vstupoval do veřejného světa a v tomto světě se pohyboval. Svou podstatou ovlivňuje i život osob, které na něm nejsou nijak zainteresovány. Stát jako strážce veřejného prostoru musel na automobilismus nějakým způsobem reagovat. Na jedné straně je možné tyto reakce vnímat jako jistý vztah státu, personifikujícího občanstvo, k automobilismu. Tento postup je možné sledovat od samotných počátků automobilismu a do jisté míry se do něho promítají i ideologie, na kterých je stát jako takový založen. Vedle roviny přístupu k automobilismu je možné sledovat i jeho odraz v právní rovině, která je tou ideologickou ovlivňována a spoluutvářena.

Přijímání automobilu ve společnosti před první světovou válkou, ale ani v následujících etapách rozvoje, nebylo zdaleka jednoznačné. Svě okolí zatěžoval prachem, hlukem i zápachem, lze však namítnout, že imise měla i železniční doprava s kouřem parních lokomotiv. Bez dopadů na okolí nebyla ani potahová doprava, kdy prach se zvedal i za projíždějícími koňmi taženými kočáry a v ulicích se hromadily koňské exkrementy, které přinášely též zápach. Negativně také ovlivňoval do té doby celkem poklidný a fádni silniční provoz.

Jízda automobilem byla do značné míry výsadou vyšších společenských vrstev a většinou společností vnímána spíše jako výstřelek. Svěbytnou kapitolu představují i dopravní nehody, které automobilu též na popularitě nepřidávaly, a bude o nich též pojednáno. Pokud byla obětí jen hospodářská zvířata (husa či slepice), tak bylo možné hovořit o štěstí. Mnohdy však kolize s automobilem, na niž vzpomínal i Josef Švejk, končila tragicky pro neopatrné chodce. Chování automobilu, ačkoli byl při jízdě hlučný, bylo pro veřejnost obtížně odhadnutelné. Veřejnost si na tohoto nového účastníka silničního provozu teprve musela zvyknout, tak jako si o desetiletí dříve začala zvykat na městské elektrické dráhy. Před zvířetem se dalo lépe uskočit a zvíře samo mělo zájem se střetu vyhnout. To však neplatilo pro automobil. Jen za období od října 1906 do října 1907 bylo automobilem v Německu zabito 145 osob a 2419 zraněno.⁴⁸ Je však zajímavou skutečností, že prováděná vyšetřování nehod většinou za viníky označila chodce či jiné účastníky silničního provozu. Nejčastější byl závěr o nenadálém vběhnutí, na něž řidič již nemohl reagovat.

48 Gustav Becker: *Über Automobil-Unfälle in Deutschland*, Berlin 1908, s. 4.

Viníky byli i kočí, kteří špatně odhadli situaci, případně měli v noci vůz špatně osvětlen. Zajímavým zjištěním bylo i to, že s rozvojem automobilismu postupně klesal počet koní, kteří se při setkání s motorovým vozidlem plašili. Jednak to bylo dáno zkušeností a jednak i častými doporučeními vozkům, aby pro dopravu volili klidnější koně.⁴⁹

Na počátku století v roce 1902 vyšel německý překlad práce L. Baudry de Saunier *Grundbegriffe des Automobilismus*, a to s poněkud barokním podtitulem (v překladu) „krátká souhrnná prezentace funkcí motorových vozů, jejich užitečnosti a jejich vlivu na způsoby, obchody, dopravu a veřejný život“.⁵⁰ V předmluvě se již v první větě objevuje dobově palčivá „automobilová otázka“, která údajně rozdělila Francii na dva nesmiřitelné tábory. Kniha byla určena pro „zpátečníky“.⁵¹ Autor mezi argumenty odpůrců automobilu uvedl pach, hluk, to, že děsí koně, „má ošklivý, špinavý, nechutný vzhled“, „způsobuje prach ... a nakonec ... ano, ano ... to ... je příliš drahý!“⁵² A odpověděl, že koně, železnice páchnou přece také, dělají také hluk, koně děsí i železnice, tramvaje atd. Koně se však dají drezírovat. Uvedená negativa vnímal jako daň za radost z rychlosti, resp. rychlost se stala životní otázkou. Automobily jsou sice poněkud drahé, ale „mladý“ průmysl potřebuje zlepšit, nedodává dostatečné typy vozů, aby je vyráběl ve velkých sériích.⁵³

Automobil nebyl všude v Evropě vítán. Východošvýcarský kanton Graubünden, charakterizovaný jako největší a současněji nejřidčeji osídlený, byl podle Bündner Amtsblattu ze 24. srpna 1900 charakterizován jako „poklidná oáza, ve které je člověk chráněn před všemi ranami automobilu“.⁵⁴ Přestože také v jiných kantonech ve Švýcarsku i v jiných zemích byly některé silnice uzavřeny (např. nedělní zákazy), v případě zmíněného kantonu se jednalo o „evropskou kuriozitu“. Kromě výsledků referenda jistě hrála roli výstavba švýcarské železniční sítě. Síť úzkorozchodných železnic na počátku 20. století (1914) dosáhla 400 km. Pokusy o zmírnění zákazu se objevily před první světovou válkou i po ní. Automobilové dopravě se podařilo otevřít na zkoušku malý dvacetikilometrový úsek hranice St. Gallen–Chur (1910). Nedostatek koní za války vedl k dočasnému udělení výjimek pro 14 nákladních aut v roce 1919. Povolena byla jen spolková poštovní doprava. Dokonce ani vozidla hromadné přepravy osob a užitková vozidla, která nekonkurovala železnici, nebyla povolena (nákladní automobily, autobusy i traktory). Konečně

49 Tamtéž, s. 47, 63.

50 Louis Baudry de Saunier: *Grundbegriffe des Automobilismus. Dampf-Wagen, Elektrische-Wagen, Benzin-Wagen*, Wien, Pest, Leipzig 1902.

51 Tamtéž, s. VII.

52 Tamtéž, s. 11–13.

53 Tamtéž.

54 „... eine friedliche Oase, in welcher man vor all den Plagen des Automobils gesichert ist.“ Christoph Maria Merki: *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien aj. 2002, s. 147.

21. června 1925 se referendum vyslovalo proti zákazu automobilů, avšak rozdílem jen o cca 1 100 hlasů.⁵⁵ Nicméně některá omezení zůstala: autobusy a nákladní vozy musely brát ohled na železnici, motocykly byly povoleny jen místním obyvatelům. Silniční zákon z roku 1927 však dopravu ve Švýcarsku liberalizoval. V českých zemích nebyly omezující předpisy přijaty a obecně můžeme hovořit o velmi liberálním přístupu. K uzavírání silnic pro motorovou dopravu docházelo nikoliv z odporu k ní, ale z důvodu jejich špatného stavu. Obdobně uzavírání ulic ve městech mělo vést ke zvýšení bezpečnosti a týkalo se v zásadě ulic v historickém jádru.

Pokud bychom se ptali po příčinách odporu k automobilu, měli bychom začít u obavy z likvidace tradičních řemesel spojených s koňským potahem (sedláři, kováři, kočí atd.), dále bychom jistě mohli zmínit velkou obavu z prachu, tedy narušení čistého ovzduší vzhledem k prašným cestám, a strach z dopravního neštěstí, případně obavu, že ze silnice (veřejného prostoru) stane jízdní dráha okupovaná automobilem.⁵⁶ S bojem proti automobilismu se však objevila naopak obava, jako v případě zmíněného švýcarského kantonu, že se mu bude vyhýbat cestovní ruch. Rozhodující hráči v automobilismu se tak podle Christopa Marii Merkiho stali konzumenti, producenti, obchodníci a spíše pozitivně přinášela výstavba silnic.⁵⁷

Zlepšování image automobilu ve společnosti přispívalo jeho nasazení do veřejné dopravy, stejně jako jeho využití v dopravě i na frontách během první světové války. Širší společenské vrstvy si tak mohly nejen vyzkoušet samo svezení, ale i na vlastní oči sledovat i výhody, které automobil nabízel. Stále se i do venkovských koutů státu rozšiřoval počet sanitních vozů, pomáhajících nemocným i zraněným. Významnou zásluhu na zakládání automobilových stanic první pomoci měl Československý červený kříž. Po celé meziválečné období pokračoval i trend výroby sanitních vozů domácími karosárnami s využitím chassis různých automobilek. Sériová výroba sanitních vozů byla zahájena až po druhé světové válce.⁵⁸

Až do první světové války převažovalo pojetí automobilu jako prostředku zábavy, sportu a luxusu. Již na otevření mezinárodní výstavy automobilů v Praze v roce 1907 předlitavský ministr obchodu Josef Fořt přál automobilu do dalších let, aby se „vybavil ze sfér luxusu a sportu a postaven byl do potřeb praktického života a potřeb hospodářských“.⁵⁹ To bylo základní i pro jeho společenské pojetí. Podobná představa nebyla ojedinělá. Představa

55 Tamtéž, s. 155.

56 Tamtéž, s. 166.

57 Tamtéž.

58 J. Tuček: *Sanitky v Československu a Česku 1918–2018*, s. 27 a násl.

59 Otevření mezinárodní výstavy automobilů a kol motorových v Praze, *Český svět* 3 (1906–1907), č. 23, s. 552.

emancipace motorismu s využitím jeho hospodářského významu byla dobově rozšířená.

Po skončení války a vzniku nového Československa se před automobilismem otevíraly nové možnosti. Na jedné straně se ozývala optimistická očekávání. „Automobilismus nabude v nejbližší budoucnosti rozmachu tak obrovského, o němž ještě nemůžeme učiniti dostatečných představ.“⁶⁰ Z druhé strany přicházela varování a snaha automobilismus regulovat. Výrazným limitem, který nebyl řešen a rozvoj automobilismu tak omezoval, byl i špatný stav silniční sítě. K automobilismu převážil spíše negativní vztah, k jehož přehodnocení došlo až v průběhu první poloviny 20. let. Nezájem státu o rozvoj automobilismu tak vedl k zaostávání Československa za západní Evropou. Na tuto skutečnost poukazovala již od počátku 20. let odborná automobilová veřejnost, avšak její požadavky na větší podporu automobilismu nenalezly dostatečnou podporu.

Důležitou kategorií při rozvoji motorizace představovala cena automobilu a její vztah k ekonomickým možnostem obyvatelstva. Nebude asi překvapovat konstatování, že automobil byl před první světovou válkou pro širší vrstvy nedostupným. Průměrná cena automobilu se pohybovala okolo 10 000 až 15 000 korun, za stejnou cenu se pro srovnání dal koupit již slušný dům. Výroba automobilů byla stále kusovou záležitostí a přání zákazníka byla maximálně zohledňována. Cena těchto provedení samozřejmě narůstala.

Ani počátek 20. let nepřinesl v tomto směru žádné změny. „Při dnešní drahotě, jak vozů samých, tak pohonných prostředků nedovoluje širšímu používání automobilů jako v jiných státech, zvláště Americe.“⁶¹ Právě vývoj ve Spojených státech a částečně též ve Velké Británii byl motoristickou veřejností předkládán za vzor. Ve Spojených státech, a nikoli v Evropě se automobil stal v meziválečném období masovým dopravním prostředkem. Ačkoli na počátku 20. století se americké automobilky výrazně inspirovaly těmi evropskými a americká produkce byla hodnocena jako neakcentující nové trendy, tato situace se v prvním desetiletí 20. století zvrátila. Od roku 1907 stály Spojené státy na špici produkce aut a též v poměru osob na jeden automobil. Na konci 20. let americké automobilky vyráběly 85 % světové produkce. Levný benzín a sériová výroby výrazně pomáhaly rozvoji motorizace.⁶²

V Československu však zvítězil lobbying domácích automobilek, který znesnadnil dovoz levnějších vozů ze zahraničí. V době první světové války byly automobilky státem podporovány, bez ohledu na konkurenceschopnost

60 Provolání ku všem řidičům automobilů na Moravě a ve Slezsku, *Řidič automobilu 1* (1919), č. 5, s. 2.

61 Josef Nobilis: „Americká“ jízda automobilu, *Řidič automobilu 3* (1921), č. 1, s. 3.

62 W. König: *Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft*. s. 168.

výroby. Poválečná doba přinesla pokles zájmu státu, důsledkem byl sice mírný pokles cen, které však zdaleka nebyly konkurenceschopné s cenami vozidel z dovozu. Po ukončení zbrojní výroby strojírenské podniky převáděly kapacity na výrobu aut, případně tyto nově zařazovaly do svého výrobního programu (např. plzeňská Škoda). Stát se vydal na cestu podpory domácích automobilek na úkor zrychlené motorizace, kterou by dovoz umožnil. Výsledkem bylo přijetí zákona č. 351/1921 Sb. z. a n., o úpravě cla na automobily a motory k automobilům. Na dovoz automobilům chassis a karoserií bylo zavedeno clo ve výši 65 % z kupní ceny. I po takto vysoce nastavené celní bariéře zůstávala zahraniční vozidla často levnější. Ještě cenově výhodnějším řešením byl dovoz pouhé chassis a zadání výroby karoserie domácím karosárnám. Až do poloviny 20. století bylo obvyklé, že se chassis a karoserie vyráběly odděleně. To umožňovalo využít chassis pro různé typy karoserií (nástaveb), od osobního auta, přes vůz dodávkový až po lehký valník. Tímto postupem tak měly zajištěnou práci domácí karosárny. Dovozci a karosárny se sdružili do Československého sdružení obchodníků a živnostníků pro obor automobilový, aby mohli společně hájit své zájmy.⁶³ V roce 1922 po stoupajícím tlaku domácích automobilek, požadujících zvýšení celní ochrany, bylo přijato vládní nařízení č. 93/1922 Sb. z. a n., které při výpočtu daně nadále nevycházelo z kupní ceny, ale z ceny stanovené v příložených tabulkách. Důsledkem byl růst celních sazeb a vozidla z dovozu přestávala být na domácím trhu konkurenceschopná. Postupné překonání deflační krize a změny v československých automobilkách, které se již přizpůsobily, stejně jako tlak ze zahraničí vedly o rok později ke zrušení aplikace tabulkových cen (vl. nař. č. 103/1923 Sb. z. a n.). Rok 1923 přinesl též snížení cel na 45 % z ceny. Z pohledu národního hospodářství se tak prostřednictvím celní přehrady podařilo uchránit a vybudovat domácí automobilový průmysl, avšak za cenu pomalejšího rozvoje motorizace. Z hlediska struktury československého vozového parku si až do poloviny 20. let zachovávala převahu dovážená auta cizích značek. Od poloviny 20. let se však tento poměr začal měnit ve prospěch vozů domácí výroby.

Československé automobilky nabízely širokou paletu všech typů motorových vozidel, ale ve srovnání se západní Evropou byly ceny motorových vozidel v Československu vysoké. Československý automobilový průmysl prováděl v této době pouze kusovou výrobu, která byla ve srovnání se sériovou výrobou velmi nákladná. Československo ale patřilo mezi devět zemí světa, které vyráběly automobily. Ke zlepšení této situace docházelo až ve druhé polovině 20. let. To souviselo i se změnou společenského klimatu, kdy se automobil stával symbolem moderní doby. Toto období vrcholilo na přelomu 20. a 30. let. Mezi registrovanými vozidly v této době již jasně převažovaly

63 Ke sporu dovozců a výrobců automobilů, *Řidič automobilu 4* (1922), č. 9, s. 2.

(66 %) automobily domácí výroby (Praga, Škoda – Laurin & Klement, Tatra, Walter) a z toho bylo 47 % značky Praga. Automobilky zahajovaly v závěru 20. let malosériovou výrobu automobilů, což představovalo značný pokrok.

Československému (a českému) čtenáři byly dostupné i zahraniční vize dalšího rozvoje motorismu, nad kterými mohl přemýšlet a projektovat je do domácího prostředí. Montagu of Beaulieu,⁶⁴ průkopník automobilismu ve Velké Británii (Anglii), sumarizoval, že za 25 let vývoje motorismu se v Anglii zvýšil počet automobilů, zkvalitnily se silnice, oživil se cestovní ruch včetně možnosti cest do přírody a automobilový průmysl se dostal do popředí zájmu. Zcela vizionářsky (primárně pro Británii, reálně s odstupem i pro české země a Československo) působil závěr článku:

Uběhlo dvacet pět let, ale co se stane za příštích dvacetpět? Rozvoj postupuje všude. Potřebu hospodárnosti jest viděti ve zmenšené spotřebě topiva pro motory, a velkém zdokonalení pneumatik. Hotely byly přestavěny, a především naše silnice byly rozšířeny a srovnány, a jejich povrch jest většinou tak dobrý a hladký, jak si jen může přát ten nejdokonalejší automobilista. Zanedlouho budeme jistě míti nekonečný výběr strojů, plynových nádrží pro těžké vozy, nepoškoditelné pneumatiky; zatím co vývoj železnice dosáhl již svého nejvyššího bodu, vývoj automobilu teprve začal.⁶⁵

Ve druhé polovině 20. let postupně proměňovaly názory společnosti na automobil. Motorové vozidlo se stává nejen zcela běžným dopravním prostředkem, ale i určitým výrazem moderního životního stylu. Vlastnictví automobilu tak dokládá příslušnost k určité společenské vrstvě. V souvislosti s klesajícími cenami se vlastníci již nenalézají jen ve vyšších společenských vrstvách, ale malý automobil zakotvuje i v domácnostech středně příjmových skupin obyvatelstva. Automobil se stává symbolem moderního životního stylu, ženské emancipace a také společenského úspěchu. Proměňoval se i přístup tisku, který na počátku 20. let automobil líčil jako „dáblův vynález“. Nová generace redaktorů, často automobilistů, referovala podstatně příznivěji. Vydavatelství Českého slova v roce 1933 uspořádalo soutěž o řidiče gentlemana, jejímž účelem bylo získat veřejnost na stranu řidičů, ukázat je jako charakterní lidi a ocenit jejich činy. Hlavní výhra představovala 5000 Kč společně se zlatou plaketou.⁶⁶

Svou úlohu sehrávaly i technické inovace. Řidič již nemusel být současně mechanikem, který je schopen opravit běžně se vyskytující závady. Automobily se stávaly spolehlivějšími a snižovaly se i nároky na pravidelnou

⁶⁴ Montagu of Beaulieu: Vývoj automobilismu, *Přítomnost* 3 (1926), č. 7, s. 106. Dostupné online: https://pritomnost.cz/archiv/cz/1926/1926_25_2.pdf (28.06.202).

⁶⁵ Tamtéž, s. 106.

⁶⁶ Soutěž řidičů – gentlemanů skončena, *Autověstník* 2 (1934), č. 1, s. 5.

údržbu a obsluhu. Pro dnešního motoristu by asi bylo těžko představitelné každodenní doplňování oleje. Průměrná spotřeba se totiž pohybovala okolo 0,2 l na 100 km.

Radám při nákupu nového či ojetého automobilu se v meziválečném období nevěnovaly jen odborné časopisy, ale i periodika se širším záběrem. Příkladem může být Peroutkova *Přítomnost*. Uveřejňovány byly jednak překlady zahraničních zamyšlení, jednak autorské domácí. Ve *Zpovědi automobilisty* od Williama Asdowna⁶⁷ se velmi vtipně, avšak zcela věcně diskutovaly problémy při koupi ojetého automobilu. Jistě lze souhlasit s autorovým tvrzením, že „ojetý automobil je riskantní investice, není-li nám známa jeho historie a jeho dřívější majetník“.⁶⁸ Stejně tak autor varoval před přílišným zadlužením při koupi ojetého vozu s výstrahou dodatečných nákladů (poruchy apod.). Současně velmi ostře reflektoval význam, řekněme hmotný i duchovní (symbolický) rozměr vlastnictví automobilu či touhy po něm. „Ctižádostí téhož [průměrného – aut.] muže dnes je mít svůj automobil. Ačkoli touha být majetníkem domu jest ještě dnes silná, myslím, že lidí přece jen pokládají za udavatele společenského postavení spíše automobil než dům.“⁶⁹ Nicméně W. Asdown vyslovil dodnes platnou myšlenku, že pokud si jednou vůz koupíte, „musíte jej udržovat v chodu, neboť vůz, stojící v garáži, nemá ceny. Proto vynakládáte peníze a vynakládáte je stále, ať jsou důsledky jakékoli. Zbývá vám jenom jedna možnost: prodat; a v tom vám brání pýcha“.⁷⁰

Anonym (podepsaný jako⁷¹ Kandidát automobilismu) v článku *Kupoval jste někdy automobil* z poloviny třicátých let 20. století se mj. zabýval otázkou, jaký typ automobilu domácí produkce chybí na trhu. Zatímco chválil výrobce malých vozů (Praga, Zetka, Aero, Škoda), chyběl podle „autora“ automobil střední velikosti (třídy), tedy typ Chevrolet, Ford, Studebaker. Vytýkal výrobcům, že „automobil je stvořen k pohodlné dopravě 2–4 osob, t. j., že do takového středního vozu se musí vejít i vaše babička, která neměří 60 cm v pase a musí se do něho pohodlně nastupovat i vystupovat“.⁷² Zvýšení produkce by mělo napomoci ke snížení ceny automobilu.

Ve srovnání s ostatními státy Evropy je možné konstatovat, že československý automobilismus stojí mezi „Západem a Východem“. Na počátku roku 1928 bylo v ČSR registrováno více než 59 tisíc motorových vozidel. Na jedno motorové vozidlo tak připadalo asi 250 osob. Ve srovnání se situací před

67 William Asdown: *Zpověď automobilisty*, *Přítomnost* 2 (1925), č. 27, s. 429–432. Dostupné online: https://pritomnost.cz/archiv/cz/1925/1925_16_7.pdf (28.06.2020).

68 Tamtéž, s. 430.

69 Tamtéž.

70 Tamtéž.

71 Kandidát automobilismu, *Kupoval jste někdy automobil*, *Přítomnost* 13 (1936), č. 24, s. 376–377. Dostupné online: https://pritomnost.cz/archiv/cz/1936/1936_17_6.pdf (28.06.2020).

72 Tamtéž, s. 377.