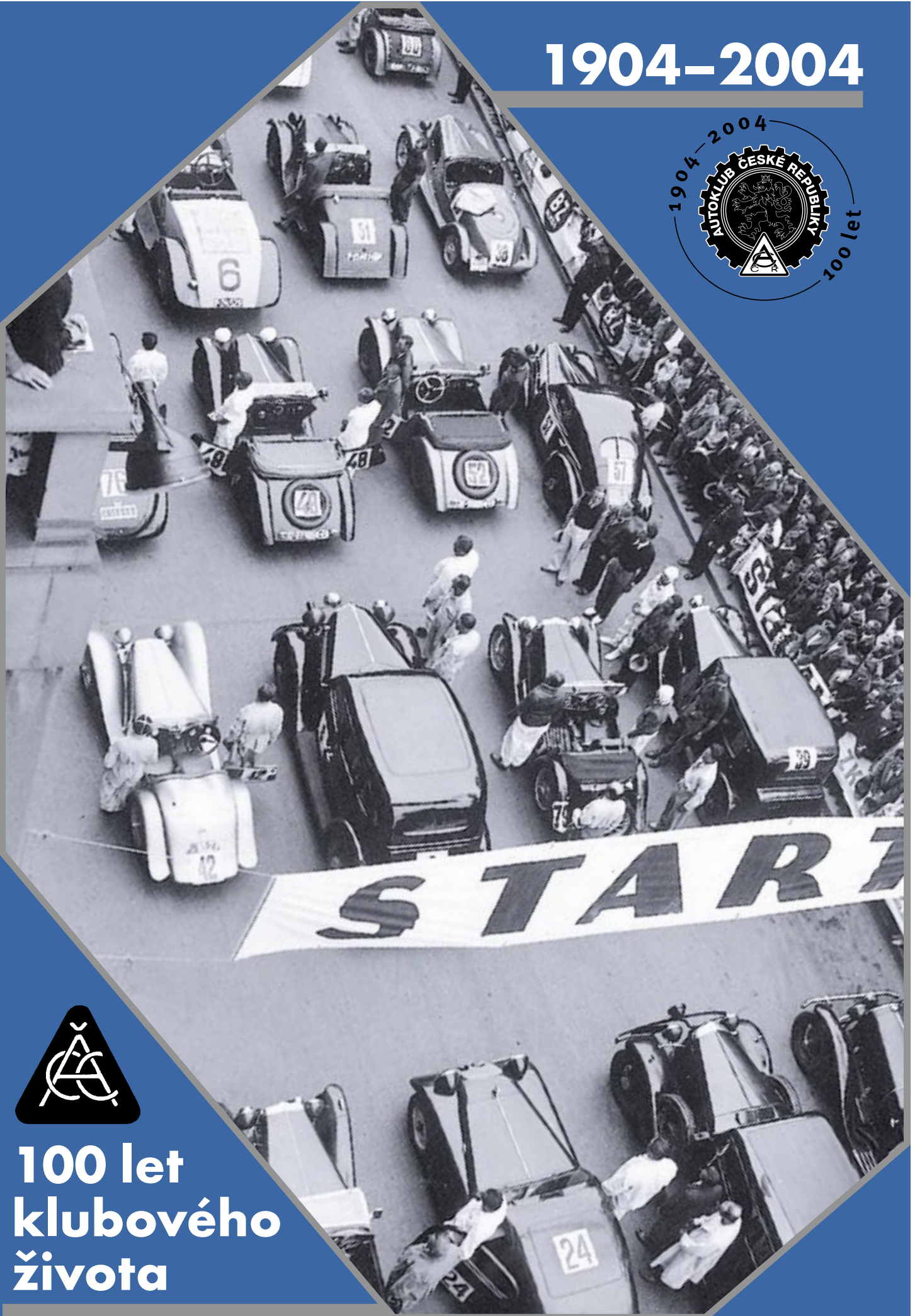


1904–2004



100 let
klubového
života



Vážení,

do rukou se Vám dostává stručná historie 100 let existence Autoklubu České republiky a motoristického klubového života v Čechách. V rozsahu, který jsme si pro tuto publikaci předsevzali, není možno postihnout veškeré aspekty této oblasti. Jedná se proto pouze o stručné shrnutí.

Jsem rád, že právě mně se dostalo cti být ve funkci prezidenta Autoklubu České republiky v roce oslav tohoto výročí.

Doufám, že jsme zakladatele naší organizace nezklamali. Stejně tak jako oni nemohli tušit, jak těžkým obdobím Autoklub projde, ani my nevíme, jaká budoucnost ho čeká. Můžeme si pouze přát, aby i v nadcházejících letech mohl oslavit mnoho obdobných výročí.

Za to, že můžeme oslavit 100 let existence Autoklubu, bych chtěl poděkovat všem našim předchůdcům i všem, kteří Autoklub podpořili a podporují po jeho znovuoživení v roce 1989.

Roman Ječmínek



Obsah

I. Pryč s chaotickým diletantismem	3
První automobily	3
Cyklisté, motocyklisté, automobilisté	4
ČKM	4
ČKA	5
První mez. výstava automobilů, motocyklů a kol ..	5
II. Pořadatelé velkých podniků	6
Velké vítězství	6
III. Coupe International v Pacově	6
Byla FIM založena v Pacově?	7
IV. autosalon se nekonal?	8
Společnou cestou	8
Německé autokluby v českých zemích	9
III. V novém státě	10
Nové úkoly	10
Do práce	11
IV. Vlastní stánek	12
Prestiž	12
Sport	13
V. Konec radovánek	14
Hospodářská krize	14
Tříštění sil	15
1000 mil československých	16
Obrat k lepšímu?	17
Obrat k horšímu!	18
VI. Rozpustit! Zabavit!	19
Konec hašteření	19
VII. Kudy kam?	20
Do houfu	20
V mezinárodních organizacích	21
Šestidenní, Autosalon a VC Československa	21
Začátek konce	22
VIII. Do Svazarmu	23
Jménem zákona	23
ÚAMK	24
Na start!	25
IX. Povolování šroubů	26
Svízelný Svazarm	25
Na světová kolbiště	27
Pomalý rozjezd automobilů	27
X. Automotoklub ČSSR	28
Velké naděje	28
Marná snaha	29
Ostudný konec	29
XI. Nenormální normalizace	30
Zaběhané koleje	30
Motocyklové úspěchy	31
Automobilové úspěchy	32
XII. Návrat do Evropy	33
Sametový listopad	33
Na dlouhé míle	34
Ve dvou stopách	35
V jedné stopě	36
Autoklub v zemi motoristů	37
Résumé	38

I. Pryč s chaotickým diletantismem

Přečasté žaloby se strany vlastníků povozů, občasné pobuřující zprávy různých časopisů, každou nehodu na silnici se sběhnuvší automobilům připisující, mimo jiné nepříjemnosti, jež nám jest přečasto bez příčiny snášeti, jsou zajisté pádnými důvody, aby se v Praze po příkladě jiných zemských středisek seskupili vlastníci motorových vozů, kteří nepokládají automobil pouze za sportovní, nýbrž za seriosní dopravní prostředek, v Klub automobilistů. Tento by měl za úkol hájiti nás navenek, starati se poučováním a přednáškami o odstranění chaotického diletantismu, starati se dále o vzrůst výroby domácí, a vypěstění a doporučování řádných řidičů a opatrovníků vozů motorových, jich udržování a opravování rukou dovednou. Kdo se založením Klubu souhlasí, nechť se přihlásí, aby bylo možno učiniti dalších potřebných kroků, zejména svolání první poradní schůze.

Josef Rosenberg, stavitel, listopad 1903

První automobily, první kluby

První automobil v českých zemích, tedy vůz poháněný silou stroje, se objevil v Praze roku 1815 zásluhou Josefa Božka. Byl prokazatelně teprve třetím silničním vozidlem svého druhu, které uvezlo cestující. Čas automobilu však ještě zdaleka neuzrál.

Carl Benz postavil svou tříkolku poháněnou spalovacím motorem v roce 1886. Všeobecně je toto datum považováno za zrod automobilu. Jen tři roky nato vznikl automobil v Adamově u Brna. Pražská společnost Märky, Bromovský & Schulz tam najala strojírnou, v níž roku 1889 postavili vůz podle návrhů Ing. Siegfrieda Marcuse. Dodnes je primitivní vozidlo k vidění v Technickém muzeu ve Vídni.

Zásluhou libereckého továrníka Theodora von Liebiega se první prakticky použitelný automobil objevil v Čechách před Vánocemi 1893. Byl to Benz Victoria, s nímž se Liebieg v doprovodu svého přítele Franze Stranskyho vydal v červenci 1894 na cestu z Liberce do Gondorfu přes Mannheim, sídlo Benzovy továrny. Byla to první dálková jízda automobilem v historii a překvapila především samotného Benze. Lepší reklamu si nemohl přát. Liberecká dvojice (vlastně trojice, neboť Victoria byla zrovna takový hrdina jako posádka) dokázala ujet 939 kilometrů za 69 hodin jízdního času.

Téhož roku, 11. prosince 1894, byl v Paříži založen nejstarší automobilový klub na světě, Automobile Club de France. Dodnes působí na stále stejné pařížské adrese Place de la Concorde 6. V monarchii toho roku existovaly tři provozuschopné automobily. Dva ve Vídni (parní Serpollet a tříkolka Benz), zásluhou Liebiega pak Benz Viktoria. Na klub to bylo málo.

Praha mohla obdivovat první automobil až v polovině roku 1897. Tehdy si u Benze objednal automo-



C. k. stavební rada Josef Rosenberg, spiritus agens Českého klubu automobilistů a jeho první předseda.

bil Antonín baron z Vojanova, a to prostřednictvím bankovního domu Gustava Mayera. V té době byl jediným zástupcem mannheimské automobilky pro Čechy. Pan baron složil zálohu tisíc zlatých, ale když za půl roku vůz dorazil do Prahy, zákazník se vykrucoval a nechtěl vůz převzít, je prý ojetý. Tehdy se konala zkušební



Choděruv restaurant ve Spálené ulici v Praze (dnes proti stanici metra Národní) byl jedním z hlavních míst, kde probíhaly přípravy k založení ČKM.



jízda za účasti soudem pozvaného znalce, kočárníka Klubala z Václavského náměstí. Atrakci zachytil známý fotograf Rudolf Bruner-Dvořák. Stojí za připomenutí, že oním bankérem Mayerem byl později slavný spisovatel, který se pak podepisoval jako Gustav Mayerink. A jak skončil spor o automobil? Soud uznal jeho způsobilost a nařídil baronu z Vojanova doplatit 2200 zlatých a vůz převzít.

V květnu 1898 dokončili v Kopřivnici svůj první automobil Präsident. Své jméno dostal na počest Gustava Pöttinga-Persinga, prvního prezidenta Rakouského automobilového klubu, založeného ve Vídni 6. února téhož roku. Předsednictvo i členové patřili ke společenské smetánce, jíž automobil sloužil především jako symbol postavení.

Cyklisté, motocyklisté, automobilisté

V Čechách vládla poněkud jiná situace než ve Francii, v Anglii či v Německu. Zatímco v těchto evropských zemích patřili k prvním vynovačům motorů zámožní šlechtici a podnikatelé, v českých zemích to byli sportovně založení mladí muži, jejichž největším majetkem bylo často jen vysoké kolo. V Praze vznikl v roce 1880 Český klub velocipedistů, po němž brzy následovaly další. Ve 22. čísle čtrnáctideníku Velocipedista se v roce 1888 objevil náš zřejmě první zasvěcený popis Benzova tříkolového automobilu. Autorem byl Ing. Adolf Pozděna, poučený technik a později významný konstruktér, působící v Německu u firmy Adler. Vcelku přesně popsal nový vynález, ale zcela mylně odhadl jeho budoucnost: „Nový vůz, motorem hnaný, dle patentu Benze a sp. v Mannheimu, určen jest pro dopravu 3 až 4 osob na obyčejné silnici bez použití koní nebo lidské síly ku pohybu. Jest to obyčejný tricykkl s vyššími zadními koly, menší přední kolo sloužilo ku řízení. Zadní kola nesou dvě sedadla, z nichž přední při nepříznivém počasí pokrývá se dá v předu

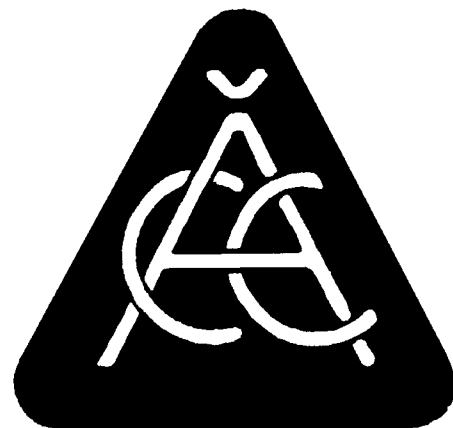
otevřenou střechou. Vlevo od řídicího jezdce nalézá se páka, při jejímž otáčení rychlost jízdy dle libosti řídit se dá. Točí-li se páka ve směru opačném, brzdí se kola a vůz zůstane státi.

Benzinový motor vyvíjí přes svou nepatrnou váhu jednu koňskou sílu. Motor jest umístěn pod hlavní osou – osou zadních kol – a proti prachu plechovou stříškou kryt. Motor vyrábí si potřebný plyn z petrolejového benzínu.

Až potud popis, který mně byl přístupný. Jest, jak patrnó, velice kusý. Dovedl jsem si však zcela lehce nový a řekněme ihned – zase nezdařený pokus sestrojiti strojem hnaný vůz – představití. Motorový vůz, i kdyby jakéhos rozšíření našel, nestane se sportu našemu nebezpečnějším, než asi mezek ušlechtilému koni závodnímu.“

Netrvalo dlouho a „mezek“ začal ušlechtilému koni ujíždět. Zasloužili se o to drobní mechanici, kteří začínali podnikat v cyklistickém oboru. Vilém Michl ve Slaném, pánové Václav Laurin a Václav Klement v Mladé Boleslavi, Josef Walter v Praze, Petr Kohout v Brně a další se pokoušeli přijít na kloub spalovacímu motoru. A protože jejich možnosti výroby odpovídaly i finančním možnostem potenciálních zákazníků, byly první roky ve znamení motocyklů. V prvních letech 20. století už bylo zasvěceným zřejmé, že se rodí nový dopravní prostředek. Zejména díky mladoboleslavské značce L&K ho v českých zemích přijímali sportovně naladění mladí muži s otevřenou náručí. V cyklistických klubech nacházeli útočiště, nehledě na to, že mnozí zcela přirozeně přesedlali z jízdního kola na takzvaný motor. Václav Vondřich začínal ještě jako jezdec na vysokém kole, pánové Vejtruba, Merfait a mnozí další přešli k motocyklu ze sedla závodního kola.

Česká ústřední jednota velocipedistů (ČÚJV), sdružující od roku 1883 domácí cyklistické kluby, vyhlásila už 24. června 1903 v týdeníku Sport a hry, že zřizuje pro motocyklisty zvláštní odbor. Za



Znak Českého klubu automobilistů tvoří písmena ČKA, ačkoli v psané formě se všude objevovalo „klub“, nikoli „club“.

automobilisty se ozval na podzim téhož roku stavební rada Josef Rosenberg, jak citováno na začátku. Vznik samostatného klubu či klubů na sebe nedal dlouho čekat.

ČKM

V pražském hostinci U Pinkasů se v lednu 1904 sešlo čtrnáct nejaktivnějších motocyklistů, kteří diskutovali o poslání budoucího klubu, jehož vznik byl na spadnutí. Propagace nového dopravního prostředku, osvěta, přednášky, sportovní a jiné akce – takové mělo být jeho poslání. Stojí za zmínku, že bez výhrad byla přijata myšlenka na společný postup zde žijících českých i německých motocyklistů, ba víc, němečtí motocyklisté měli být buď vítáni jako členové, nebo měli vytvořit paralelní klub, který by s českým úzce spolupracoval. Proč k tomu nedošlo, není dosud zřejmé.

První akcí byla přehlídka motocyklů na Žofíně, která otevřela své dveře (nikoli vrata, protože výstavním prostorem byla vcelku nevelká zimní veranda s kamny v rohu) 21. února 1904 v 9 hodin ráno. Říci, že pořadatelem se stal klub, by nebylo přesné, protože v té chvíli ještě neexistoval. Pánové se totiž sešli až o hodinu později, kdy byla svolána ustavující valná hromada Českého klubu motocyklistů (ČKM). Čtyřicet prvních zájemců odhlasovalo zápisné 10 korun a stejně velký roční

členský příspěvek. Prvním předsedou zvolili advokáta JUDr. Emila Miříčku. Oficiálním orgánem se stal časopis Sport a hry, jistě zásluhou Viléma Heinze, jednoho ze zakládajících členů a pozdější legendy domácí motoristické žurnalistiky. Klub předjednal i první garáže pro své členy, které poskytl Český klub velocipedistů Praha 1883 na tehdy Židovském, dnes Dětském ostrově.

Žofínskou jednodenní výstavu navštívilo dva a půl tisíce lidí, kteří si prohlédli třináct motocyklů, plnou třetinu všech v Praze registrovaných.

První vlašťovka jaro nedělá, ale druhá snad už ano. Ve Slaném založilo 12. března 1904 třináct nadšenců další domácí motocyklový klub, jistě i zásluhou továrníka Viléma Michla, který se stal prvním předsedou.

ČKA

Podle stejného scénáře a na stejném místě se 20. března 1904 sešli automobilisté, aby založili Český klub automobilistů (ČKA). V Malém sále uspořádali třídní výstavu automobilů, kde stály tři Benzy Parsifal v různých karoseriích od J. O. Jecha z ulice Karolíny Světlé a šasi Jaroslava Blovskeho, mimochodem také známého cyklisty. Představily se i pneumatiky Continental, Kolínská rafinerie vystavila vzorky benzinů různé hustoty a oleje, bylo tu módní oblečení pro automobilisty, magnetoelektrické zapalovače Bosch a další důležité doplňky. Roční členský poplatek činil 25 korun, počet zakládajících členů není jistý. V roce 1905 jich klub sdružoval 34.

Jedním z hlavních úkolů obou spolupracujících klubů bylo zajištění pohonných hmot. Nebyl to úkol nijak jednoduchý, neboť v té době byl benzin k dostání v lékárnách a u drogistů, a to nejčastěji v litrových nebo třilitrových lahvích. Kilogram nejlevnějšího nezdaněného lehkého benzínu stál 36 haléřů, zdaněný přišel na 66 haléřů. Od daně byli osvobozeni průmysloví odběratelé a zásluhou aktivit obou klubů i motoristé, alespoň v prv-

ních letech. ČKM i ČKA podporovaly zřizování stanic se zásobami benzínu v hotelech a restauracích po celých Čechách, což podnikaví restauratéri a hostinští vítali a dávali o tom vědět v inzerátech, například právě ve Sportu a hrách.

První mezinárodní výstava automobilů, motocyklů a kol

Že oba kluby vzájemně spolupracovaly a členové si vycházeli vstříc, dosvědčuje první společný podnik, jímž se stala výstava motorových vozidel, uspořádaná v Praze ve dvoraně Průmyslového paláce, ústřední budovy Jubilejní zemské výstavy z roku 1892. Tady se ve dnech 23. až 25. dubna 1905 představili domácí výrobci motocyklů L&K, Michl,

Kohout, Walter, Žďárští, Linser a Trojan & Nagl; také Puch z Grazu. Prim hrála mladoboleslavská značka, která se angažovala v mnoha závodech a sbírala vavříny všude, kde se objevila. Byla to účinná reklama a také pobídka pro její techniky. V té době už mohla značka L&K nabídnout motocykly jednoválcové, dvouválcové i čtyřválcové, chlazené vzduchem i kapalinou. Kdy představí svůj první automobil, bylo jen otázkou krátkého času.

Protože se kopřivnická vozovka před první světovou válkou nikdy v Praze neprezentovala, zastupovaly automobilové značky vozy Mercedes, Spitz, Benz a Clement-Bayard.

Během tří dnů přišlo nevidaných jedenáct tisíc diváků, jistě potěšitelný příslib budoucích zákazníků.



Plakát pro žofínskou výstavu v roce 1904 byl vyhotoven asi v deseti kusech. Vyobrazený motiv vyfotografovali, diapositiv vložili do projektoru a tuší obtáhli kontury na papíře, napnutém na zdi. Plakát prý měl asi 1,2 m², autorem byl Ing. C. Boleslav Hamr.



Zde v těchto skocích, přes nekonečné kopce, v hadovitých křivkách serpentín, jejichž zatáčky závodí se Semmeringem, přes rigoly, přes něž stroj přeletuje v příšerných skocích, po nichž odraz i dopad znamená náraz, jenž co chvíli hrozí stroj roztrhnouti a jenž molekule ocele dislokuje, jest hodinový průměr nad 70km, jak jej Vondřich dovedl jeti, výkon, jenž si vynucuje obdiv a budí posvátnou hrůzu před těmito výtvary moderní techniky. Bezpříkladný úspěch v závodě Praha–Písek jest důstojnou apotheosou slavné letošní sezony národní naší marky Laurin & Klement.

Vilém Heinz, Sport a hry č. 36/1904



Václav Vondřich na motocyklu L&K v dourdanském závodě v roce 1905.

Velké vítězství

V červenci 1904 vyhlásil Motorcycle Club de France závod o Mezinárodní pohár Gordona Bennetta, jehož první ročník se měl uskutečnit 25. září téhož roku. Závod na okruhu se startem a cílem v Dourdanu se měly zúčastnit nejlepší evropské značky a jezdci. Proto pořadatelé vyzvali významné národní kluby k účasti. U nás doma, tedy v Rakousku-Uhersku, oslovili Rakouské sdružení motocyklistů, které si dalo na čas. Dva dny před uzavěrkou přihlášek, tři týdny před závodem, vyzvalo firmu Laurin & Klement, aby ve Francii reprezentovala monarchii. Byl to šibeniční termín. V továrně měli připravené stroje na závod do vrchu Semmering, což je ale něco jiného než silniční okruh dlouhý 54 kilometrů, který se musí projet pětkrát.

Skromná výprava se z Dourdanu vrátila jako morální vítěz. Z jedenácti strojů na startu byly jen tři klasifikovány v cíli. Vyhrál Francouz Demester, druhý byl Toman na L&K (ten zajel nejrychlejší kolo závodu), třetí další Francouz Inghilbert. Málo regulérní podmínky vyvolaly řadu protestů, ale na výsledku nic nezměnily. Chtěli-li jezdci uspět, museli se připravit na příští rok. A že to jsou sportovci skutečně na úrovni, potvrdil mimo jiné i říjnový závod Praha–Písek, první významný sportovní podnik, který uspořádal ČKM a o jehož hrdinovi Vondřichovi se tak krásně vyjádřil Heinz.

Na druhém ročníku dourdanské-

ho závodu ve Francii měli monarchii reprezentovat ti, kteří nejlépe uspějí na tzv. vylučovacím závodě. Konal se v neděli 29. května 1905 na okruhu kolem Pacova a jeho pořádání se ujal Český klub motocyklistů. Nejprve musel zvážit, zda se pojedje kolem Bělé pod Bezdězem (což bylo zavrženo s ohledem na nutný průjezd mnoha obcemi a městečky) nebo kolem Pacova. Nakonec byl vybrán pacovský okruh dlouhý 61 km, kde byl jak členitý terén, tak množství zatáček i méně vesnic. ČKM chtěl tímto podnikem zvýšit svoji prestiž v očích laické i odborné veřejnosti. Do centra závodu Pacova se sjeli novináři z celé monarchie, zástupci mnoha organizací a institucí a samozřejmě členové ČKM i ČKA, kteří se vesměs zapojili do organizace a nejrůznějších pořadatelských prací. Do závodů odstartovalo šest jezdců, zvítězil Nikodem na Puchu, další byli Vondřich a Merfeit na L&K. O účasti Tomana po jeho loňském vystoupení nebylo pochyb, doplnili ho Nikodem a Vondřich.

Druhého ročníku dourdanského závodu se zúčastnilo dvanáct jezdců z Anglie, Německa, Francie a Rakouska-Uherska. Jel se 25. června 1905 a stal se triumfem Vondřicha a značky Laurin & Klement. Průběh a výsledek je dostatečně znám. Méně už se ví o tom, že pravidla tohoto neoficiálního mistrovství světa říkala, že každý další ročník se uskuteční v zemi vítěze. Protože vyhrál Vondřich, v roce 1906 se pojedje v monarchii, konkrétně v Čechách.

Slavnou trofej z Dourdanu získalo Rakouské sdružení motocyklistů, neboť bylo oficiálním reprezentantem státu na mezinárodním fóru a mladoboleslavští jezdci reprezentovali ve Francii pod jeho hlavičkou. Budiž. Když ovšem požádal Klement o zapůjčení ceny na pražskou automobilovou výstavu v roce 1906, aby dokumentoval dosud největší úspěch své značky, sdružení ho odmítlo.

III. Coupe International v Pacově

Roku 1906 se tedy závod o Gordon Bennettův pohár konal podle pravidel samotného Motorcycle Club de France v monarchii. Na pořadu měl být nejprve domácí vylučovací závod, podle jehož výsledku budou nominováni domácí reprezentanti do mezinárodního podniku. O termínech konání se dozvěděl ČKM z článku ve vídeňském Allgemeine Automobil Zeitung. Tímto způsobem „požádalo“ Rakouské sdružení motocyklistů své české partnery



Vondřich projíždí cílovou rovinkou v Dourdanu.

o pořadatelství obou akcí. Vylučovací závod připadl na 4. června 1906, mezinárodní na termín o měsíc později. ČKM vídeňskou nadutost přešel, jen Heinz si to ve Sportu a hrách s Rakušany vyřídil. A také s Francouzi. Těm se málo líbilo, že byli doma v roce 1905 biti, a ještě méně, že mají pro odvetu cestovat do jakéhosi Pacova. A tak se rozhodli založit novou Grand Prix International, ještě honosnější, která by Mezinárodní pohár zastínila. Navíc se motocykloví výrobci Griffon, Peugeot a Alcyon vzdali účasti, takže francouzskou čest zachraňoval méně známý Gillet.

Však ani s domácí značkou to nebylo jiné. Klement prohlásil, že vyhrát pohár ve Francii bylo dostatečným důkazem o kvalitách mladoboleslavských strojů, takže ztratil motivaci a vylučovacího ani mezinárodního závodu se značka L&K neúčastní. Je ale ochoten rozdat si to o 5000 korun s vítězem mezinárodního závodu. Paličatý Klement v tomto případě neudělal dobře, zejména s ohledem na Český klub motocyklistů. Ten mu vždy vyšel vstříc a alespoň na ČKM měl jako na spolupořadatele brát pan továrník ohled. Monarchii tedy reprezentoval Puch, takže veškerá organizační a pořadatelská námaha českého klubu šla ve prospěch největšího mladoboleslavského rivala. Vylučovací závod byl zastaven po prvním kole pro hustý déšť, nakonec bylo stejně předem zjevné, kdo z domácích je při neúčasti lauriňáků nejlepší.

Začátkem července dorazily do Pacova přece jen silné výpravy z Francie i Anglie, jen jeden Němec a samozřejmě tři jezdci na Puchu – Nikodem, Obruba a Vecka.

Mezinárodní závod vyžadoval služby od řady lidí, i odborníků. Technická komise, složená ze zástupců zúčastněných zemí, kontrolovala původ všech dílů, vybrané díly se značily a plombovaly, aby se nemohly v průběhu závodu měnit, na váze se zjišťovala předepsaná maximální hmotnost, od přejímky až do startu byl ke každému motocyklu přidělen jeden kontrolor, který se od stroje

nehnul. K dispozici byli časoměřiči, pořadatelé i zdravotnická služba, kterou zajišťoval už tehdy známý chirurg profesor Kukula se třemi dalšími lékaři. Celkem bylo v pohotovosti 92 mužů.

Nakonec se závod konal 8. července, start prvního jezdce stanovili na 10. hodinu. Do Pacova se přišlo podívat několik tisíc lidí z širokého okolí, další tisíce lemovaly trať. Diváci nepřišli nadarmo. Oslavovat mohli vítěze Nikodema a druhého Obrubu, třetí dojel Angličan H. Collier. Ani jeden ze tří Francouzů nedokončil první kolo. Tak skončila sice krátká, ale slavná historie motocyklového Coupe International. Patří k ní jezdci Toman, Vondřich a Nikodem, stejně jako značka Laurin & Klement. Zcela se opomíjí skutečnost, že díky tomuto podniku složil zkoušku dospělosti i tehdy mladý Český klub motocyklistů.

Byla FIM založena v Pacově?

V Čechách se stále ještě traduje ničím nepodložená domněnka, že Mezinárodní motocyklová federace FIM, dříve Mezinárodní federace motocyklových klubů FICM, byla založena v Pacově. Datum a místo jejího vzniku, totiž 21.–22. prosinec 1904 v pařížské restauraci LeDoyen, jsou doloženy, avšak v Pacově se toho roku nestalo dozajista nic, co by jakkoli souviselo s motocykly. Připomeňme, že v tom roce až do srpna neměl u nás o nějakých mezinárodních závodech ve Francii nikdo ani ponětí a motocykl byl zatím spíše popelkou. Miloš Skořepa ve své knize Z depa senzací (Olympia, Praha 1971) naznačuje, že v nedalekých Hrobech měli Kolowratové zámek a že Alexander Kolowrat byl v té době „naším nejlepším závodníkem. Svým vlivem se přičinil o to, že FIM byla založena v Pacově.“ Sotva tomu tak bylo. V roce 1904 bylo Sašovi osmnáct let (narozen 29. ledna 1886), začínal se učit na motocyklu a na svůj křest ohněm se teprve těšil. Poprvé startoval až 9. října 1904 v závodě Praha–Písek, navíc pod pseudonymem Klatovský, protože jeho ježdění neviděli doma

rádi. Do cíle dojel devátý, hodinu za Vondřichem. FIM a Kolowrat? Určitě ne.

Ještě jedna osobnost prý dopomohla Pacovu k tomu, aby zde byla založena FIM, totiž jeden z Rohanů. Skořepa neuvádí, který by to mohl být, ale cituje jednoho z jeho potomků, vídeňského dr. Oscara Weisse: „Do Pacova jezdili Rohanovi z Vídně automobilem. Byl to De Dion-Bouton. Měli mnoho známých z motoristických kruhů. Velmi často někdo z nich s nimi do Pacova přijel. A tak zásluhou Rohanových byla FIM založena v Pacově.“ Vlastnictví automobilu a známí z motoristických kruhů – to je k založení Mezinárodní motocyklové federace málo. Tím spíše, že se jednalo o Mezinárodní federaci motocyklových klubů. Rohan s autem a přátelé mohli jen sotva reprezentovat národní evropské motocyklové organizace. Žádného Rohana bychom nenašli ani v Braunbeckově sportovním lexikonu z roku 1910, který zmiňuje opravdu každého, kdo se jen trochu v motorizmu té doby v Rakousku-Uhersku a Německu pohyboval. Ani slovo o Rohanovi ve Sportu a hrách. Máme-li odpovědět na shora uvedenou otázku, musíme s rozhodností říci: FIM, resp. FICM v Pacově založena nebyla.

Kde tedy a jak? Vilém Heinz to přibližuje v časopise Auto č. 3/1938: „R. 1904 Motorcycle Club de France, chtěje vytvořiti motocyklistický pendant slavných automobilových závodů o pohár Gordona Bennetta, věnoval cenu (Mezinárodní pohár M. C. de France) pro závod motocyklů, v němž by se každoročně utkávaly státy. První závod byl jet v září 1904 ve Francii na okružku u Dourdanu, a startovaly v něm: Francie, Německo, Dánsko, Velká Británie a Rakousko... Za nejvýznamnější jeho bod pokládá p. J. W. Loughborough (v roce 1938 generální sekretář FICM – pozn. aut.) okolnost, že vůdčí sportovní činitelé zúčastněných zemí pojali myšlenku mezinárodní federace, která byla pak založena v Paříži 22. prosince 1904. T. W. Loughborough nazývá její



zrození předčasným, neboť jen čtyři země zaplatily příspěvky r. 1905 a jen tři (Velká Británie, Rakousko a Německo) r. 1906 a konečně r. 1907 už jediná Velká Británie projevila zaplacením příspěvku zájem o existenci FICM. Velká Británie to také byla, která po pěti letech svou Auto Cycle Union dala podnět ke vzkrášení FICM.“

Heinz věděl, o čem píše. Jako delegát Rakouského motocyklového sdružení byl osobně přítomen závodům v Dourdanu v roce 1904 a zřejmě i onomu jednání, kdy byla na mezinárodní federaci. Zkratka a dobře: Zapomeňme na Pacov. Tam o další existenci FICM jednali delegáti jednotlivých národních motocyklových organizací až v roce 1906 při třetím ročníku Coupe International. Nic to nemění na skutečnosti, že jsme už v prvních letech 20. století patřili mezi evropskou motocyklovou elitu.

IV. autosalon se nekonal?

Nové kluby ČKM a ČKA si toho hned od počátku naložily pozhledně. Protože výstava v roce 1905 měla úspěch, rozumělo se samo sebou, že už se bude konat pravidelně. Rok 1906 to potvrdil. Druhý pražský salon automobilní se konal ve dnech 15.–18. dubna a svoji oficiální premiéru si zde odbyl první mlado-boleslavský automobil, dvouválcová Voituretta A. Přibylo i zahraničních vystavovatelů, do Prahy přivezl své vozy Fiat, tehdy ještě F.I.A.T. V dalším roce zabrala třetí výstava plochu o 1500 m² větší, celkem vystavovalo 35 firem. Pořadatelé byly společně ČKM a ČKA. V roce 1908 se konal už pátý autosalon, výjimečný hned ze dvou ohledů. Kdo správně počítal, zjistil, že se někde vytratil čtvrtý ročník. To proto, že pořadatelé zpočátku nepočítali premiéru z roku 1904 na Žofíně a v roce 1905 tedy označili autosalon jako první. Pak je to zřejmě mrzelo, vždyť proč zkracovat tradici? První samostatná výstava automobilů v monarchii se konala ve Vídni už v roce 1900, proč v Čechách až o pět let později? A tak se pánové dohodli,

že základem všech pražských autosalonů bude žofínská akce a ve dnech 22.–26. března 1908 uspořádali V. pražský salon automobilní.

Stejně důležité bylo rozhodnutí připravit v době konání výstavy závod do vrchu Zbraslav–Jíloviště, který podpoří zájem veřejnosti. Trať dlouhá 5600 metrů měla převýšení 193 metrů, krátce po startu činilo stoupání 8,25 %. V průběhu let získal závod na prestiži a stal se významným podnikem svého druhu. Na tom prvním ohromil diváky Carl Joerns na Opelu, připraveném pro Grand Prix Francie. Zvítězil časem 3 min 55,4 s, tedy průměrem 83,35 km/h.

Společnou cestou

V roce 1909 se zástupci obou klubů dohodli, že se spojí v jediný, který nadále ponese název Český klub automobilistů. Otevřel svoji náruč nejen motocyklistům, ale také majitelům *létacích aparátů těžších vzduchu*. Tím byl i formálně potvrzen dosavadní stav. Čestným prezidentem byl zvolen, respektive tuto funkci přijal princ Erich Thurn Taxis, motoristický nadšenec a akcionář firmy L&K. Předsedou byl zvolen architekt Jan Heberle. Když se zakrátko stal členem správní rady L&K, dal svoji klubovou funkci k dispozici, aby snad nemohl být podezírán ze zaujatosti ve prospěch firmy. Členstvo s povděkem jeho

nabídku vyslechlo a pochopitelně zamítlo. O panu architektovi nikdo nepochyboval.

S rozvojem klubu bylo třeba najít i důstojný stánek. Původně se motoristé scházeli v restauraci Choděra na Národní třídě, případně U Pinkasů nebo na Žofíně.

V roce 1914 se klub rozhodl usadit se v Obecním domě, tedy na prestižní adrese. Ze svého konta věnoval 11 000 korun na úpravu Mramorového sálu, v němž zasedal. Pro srovnání: za 8 000 korun byl v té době ke koupi nejrozšířenější vůz L&K typ S. Podle všeho byl klub do značné míry společenskou organizací pro ty nejlépe situované české řidiče. Průmyslová města jako Liberec, Teplice či Plzeň měly své vlastní kluby, které sdružovaly tamní německé motoristy. ČKA sdružoval v roce 1912 jen 126 automobilistů a 91 motocyklistů, zatímco v Čechách bylo registrováno 1603 automobilů a 2940 motocyklů. Ze třinácti zemí či regionů monarchie na tom byly Čechy po Dolních Rakousích (zásluhou Vídně – 4107 automobilů, 1933 motocyklů) nejlépe. Jinde se jednalo o desítky, výjimečně stovky vozidel.

V roce 1913 se klub rozhodl vydávat svůj časopis Auto. V jeho čele stál dr. Jiří Krása. Měsíčník se později stal naším nejlepším motoristickým časopisem, který vycházel do roku 1948.

Neopomíňte
navštívit
JUBILEJNÍ VÝSTAVU
AUTOMOBILŮ
v Průmyslovém paláci
na výstavišti.

Vstupné 50 h. Denně vojenské koncerty.

Inzerát na 10. jubilejní mezinárodní výstavu automobilů, která se konala ve dnech 20. dubna – 1. května 1913.

V roce 1913 se vybraná místa domácích cest začala osazovat výstražnými tabulkami. Místodržitelství vyzvalo klub, aby tabulky obstaral a zajistil jejich umístění. Zní to jako titánský úkol, ale nebylo to příliš složité. Jednalo se o řádově desítky značek.

V roce 1912 zemřel architekt Heberle a za jeho nástupce zvolili členové ČKA profesora chirurgie Otakara Kukulku, který se staral o zdravotnickou službu při závodech v Pacově v roce 1906.

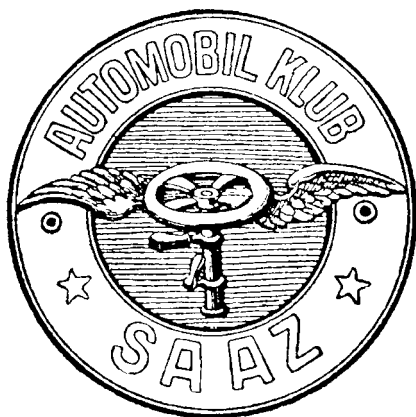
Německé autokluby v českých zemích

ČKM a ČKA vznikly na našem území sice jako první autokluby, avšak do první světové války nebyly jediné. Ty další založili v průmyslově nejvyspělejších městech čeští Němci, kteří tam tvořili většinu nebo alespoň silnou a velmi zámožnou menšinu. První z nich byl roku 1905 Nordböhmischer Automobil

Club v Liberci. V roce 1906 vznikl v Brně Mährisch-Schlesischer Automobil Club a teplický Nordwestböhmischer Automobil Club. Dále u nás působily Automobil-Klub zu Gablonz a. N. v Jablonci nad Nisou, Automobil-Klub für Mittelböhmen v Praze, Automobil Klub-Saaz v Žatci, Pilsner Automobil-Club v Plzni, Egerländer Automobil-Club v Karlových Varech a Deutschböhmischer Automobil-Club v Rumburku, jehož členové si klubové činnosti moc neužili, protože se k jeho založení odhodlali až krátce před válkou, 1. března 1914. Někde se přiklonili k psané podobě Klub, jinde Club, ale to už byl detail. Velkou starostí automobilových organizací na severu bylo zjednodušení přejezdu z monarchie do Německa a zpět, protože na německé straně museli motoristé jednak zaplatit automobilovou daň, jednak si pronajmout tabulku s německou státní poznávací značkou,

kteřou při návratu museli vrátit na stejném přechodu, který použili při výjezdu. Kluby se staraly také o rozmístění dopravních značek, v Liberci například dostali oprávnění vydávat mezinárodní řidičské průkazy, nutně po překročení hranic. V monarchii ukládalo vykonat jízdní zkoušku před určeným komisařem ministerství nařízení č. 156 z 27. září 1905. Úspěšný adept pak získal řidičské oprávnění, tzv. licenci.

Zdálo se, že motoristy – české i německé bez rozdílu – čeká bohatý klubový život. Nebylo tomu tak. Když 28. června 1914 zastřelil Gavrilo Princip následníka trůnu Ferdinanda d'Este, bylo po rozmachu, a to nejen autoklubů. Erár rekviroval automobily a pneumatiky, přestaly vycházet časopisy Auto i Sport a hry a klubová činnost se omezila na pravidelné schůzky několika věrných. Čekalo se na lepší příští.



Automobilový klub Žatec.



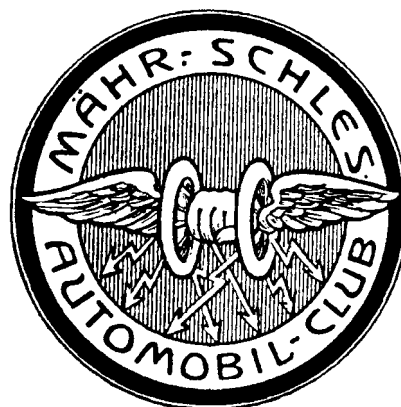
Severočeský automobilový klub Liberec.



Plzeňský automobilový klub.



Severozápadočeský automobilový klub Teplice.



Moravskoslezský automobilový klub, Brno.



Automobilový klub pro střední Čechy, Praha.



Tríletná deputace Č. K. A. navštívila ministra školství Habermana, předala mu napsanou výzvu ke školní mládeži, aby zanechala trestuhodného a nepřátelského vystupování proti automobilistům a požádala ho, aby nařídil tuto výzvu ve formě letáků rozšířití správám všech škol, což p. ministr ochotně přislíbil.

Automobile Clubu de France odeslán dopis, ve kterém oznámemo, že klub nás převzal vedení organisovaného automobilismu v našem samostatném státu do svých rukou a proto Č. K. A. žádá o navázání přímých styků s A. C. F. Dále sděleno A. C. F., že klub náš jako vedoucí klub na území Čs. republiky bude v otázkách automobilních Čs. R. oficiálně reprezentovati a žádá, aby byl A. C. F. za takovýto klub uznán a zároveň zavazuje se přijmout zodpovědnost a záruku za triptyky a veškeré cestovní dokumenty k cestování automobilem nutné.

Jaroslav Kalva, 25 let Autoklubu republiky Československé, Auto č. 4/1929



V nejvýznamnějším domácím podniku 20. let – Soutěži spolehlivosti – excelovala Praga a definitivně získala cenu, kterou vytvořil Ladislav Šaloun. Motiv vítěze se pak stal chladičovým maskotem vozů této automobilky.

Nové úkoly

Československá republika musela od samého počátku své existence řešit problémy na Těšínsku, s bolševickými republikami rad v Maďarsku i na Slovensku a především s hospodářskou situací, která byla po válce značně tíživá. Nová demokratická společnost obecně automobilu nepřála. Byl až příliš často považován za nemravný asociální luxus, který je nutné maximálně zdanit. Počátek 20. let tak byl i počátkem dlouhé řady legislativních předpisů a norem, které po celou dobu první republiky dusily rozvoj motorizmu a mnohdy měly až prohibitivní charakter i účinky. Tento přístup, do značné míry vycházející z tradičního českého pseudosociálního cítění a levicové sociální pózy, samozřejmě sociální situaci nijak nepomohl. Naopak brzdil rozvoj automobilového průmyslu a ve skutečnosti tak bránil větší zaměstnanosti, rozvoji s tím spojených služeb a vzniku dalších pracovních míst. Ač průmyslově vysoce vyspělá země, bylo Československo v automobilizaci, tedy v počtu obyvatel na jeden automobil, hluboko pod evropským průměrem. V roce 1921 bylo v zemi registrováno 4332 osobních a nákladních automobilů, tedy jeden připadl na 3138 obyvatel, takže ČSR bylo na 14. místě na kontinentu a až na 51. ve světě. V Anglii činil tento poměr 1 : 110, v USA

dokonce 1 : 11. Dokonce i Bulharsko na tom bylo oproti Československu třikrát (!) lépe.

Valná hromada ČKA schválila 30. června 1919 změnu názvu na Československý klub automobilistů – ČsKA. Jeho hlavním úkolem na domácí půdě byla obrana svých členů proti nejrůznějším úředním omezením. Až do roku 1921 podléhal automobilový provoz vojenským předpisům, v době zásahů na východě republiky byly některé automobily dokonce rekvírovány. Jízdy soukromými vozy byly omezeny a podléhaly úřednímu povolení, což byl režim platný až do března 1921. Také prodej benzínu byl omezen a jeho volný prodej byl povolen až v lednu téhož roku. Litr benzínu stál v létě 1920 neuvěřitelných 19 korun! Proti tomu všemu vedení klubu bojovalo, majíc stále na mysli zřízení vlastní budovy. Usilovalo rovněž o opětné vydávání svého časopisu a rezervovalo si Průmyslový palác, kde se mělo pokračovat v tradici autosalonů.

Na mezinárodním poli apeloval klub na ministerstvo veřejných prací, aby ČKA byl uznán za oficiálního zástupce motoristů s právem vydávat jízdní (řidičské) průkazy a rovněž aby se diplomatickými cestami zasadilo za přijetí ČKA do Mezinárodní asociace automobilových klubů AIACR. ČKA v té době nebyl jediný český klub, který sdružoval

motoristy. V Praze to byl také Klub cyklistů Čechie, který ve svých řadách měl i motocyklisty, stejně jako Klub cyklistů a motocyklistů Praha 1883, který je dokonce přijal i do svého názvu. Všichni společně pochopitelně táhli za jeden provaz.

Stejně cíle měly i německé kluby. Deutscher Automobilklub in Böhmen, Sitz Rumburk (tak se přejmenoval původní Deutschböhmisches Automobil Klub in Rumburk) vyzval urychleně se spojit s ostatními autokluby a „... zasazovat

VÍTĚZSTVÍ VOZŮ

Laurin & Klement

v roce 1922.

Z BRASLAV – JILOVIŠTĚ <small>PANEN D. BRKTKANEN ZISKÁNA</small> PRVNÍ CENA <small>V OBL. TĚDE VOZŮ ČESTOVŮCH S PRŮHLA- HEDY PROUŠTĚPŮ VYKONOVANĚ PROTI 10 KONKURENCĚM</small>	KARLOVY VARY – MAR. LÁZNĚ <small>PAN E. SVOBODA 46000 km SVKM NORMÁL. VOZEM</small> 50 HP NEJLEPŠÍHO ČASU DNE A PŘEKONAL DOSAŽADNÍ REKORD <small>SALERŮV NA ZÁVODNÍM STROJĚ 100 HP</small>
--	---

II. SOUTĚŽ SPOLEHLIVOSTI ČESKOSLOVENSKEM TEAM 9/25 HP

PROJÍŽDĚNÍ TRATĚ 2400 km JILOVCHOU A JE. U. CÍLE
BEZ TRESTNÝCH BODŮ.

ECCE HOMO <small>VĚZ 536 ČTYŘVÁLCOVÝ, 85100</small> PRVNÍ SVĚTRIDY <small>A NOME 0 2 1 4 VĚTRNÝ ZA NEJLEPŠÍM VOZEM 1000 0 80 HP SEŠTIVÁLCOVÝM 90100</small>	ZÁVODY DO VRCHU, SCHÖBER <small>PAN W. BRUBER 461 JEL. NA VOZE 537 HP</small> NEJLEPŠÍ ČAS DNE <small>A SVOJE ZVĚZDĚ 140 VZEM VOZIDLY VEŠKERÝCH TĚD NEJENĚ TĚJ 0 80 HP</small>
---	--

LAURIN & KLEMENT, AKC., SPOL.

TOVÁRNA AUTOMOBILŮ, MLADÁ BOLESLAV.

Sklady: PRAHA-1, Náměstí Republiky 6. — BRATISLAVA, Justiční rad 3.

Inzerát automobilky L&K vypočítává úspěchy svých vozů v závodech a soutěžích, pořádaných ČKA nebo jinými domácími autokluby.

se o zrušení všech poválečných zakázů, které jsou již dávno přežité a ztrpčují automobilistům život. Rovnítko mezi automobilem a luxusem již patří na smetiště dějin.“

Do práce

Po Paříži a Londýně byl ve dnech 31. července až 8. srpna 1920 otevřen v Praze teprve třetí evropský poválečný autosalon. Nezvyklý letní termín napovídá, že se klub snažil všemožně pomoci automobilovým výrobcům a propagovat motorismus za každou cenu, i když v té době ještě platila nejrůznější omezení. Velkou podporu vyjádřil výstavě prezident republiky Tomáš Garrigue Masaryk tím, že nad ní převzal protektorát, a to pak opakovaně až do roku 1935, který byl jeho posledním v nejvyšší funkci. S Průmyslovým palácem to nebylo nijak jednoduché, neboť za války sloužil vojsku jako ubikace a po válce meziministerské komisi pro věcnou demobilizaci, tedy jinými slovy jako skladiště. Všechno vyklidit, opravit a včas položit novou podlahu dalo hodně úsilí.

Největším zahraničním vystavovatelem byl Fiat, který do Prahy přivezl celou svoji produkci a předznamenal tak svoji dominantní pozici mezi zahraničními značkami

na domácím trhu až do druhé světové války. Čtyřicet tisíc návštěvníků dalo odpověď na to, zda jim je automobil blízký. Na autosalon přijeli i dva oficiálně jmenovaní zástupci německého autoklubu z Rumburku, aby navázali s pražským klubem kontakt. „*Oba zástupci byli na pražském autosalonu velice přátelsky přijati reprezentanty Československého klubu automobilistů,*“ hodnotí sekretariát jejich cestu po návratu.

V květnu 1920 vyšel po válce poprvé časopis Auto. Významný byl 15. červen, kdy byl klub přijat za člena AIACR. Vláda zmocnila klub k vydávání mezinárodních řidičských průkazů a triptychů.

Při příležitosti výstavy svolal autoklub do Prahy zástupce ostatních autoklubů v ČSR, jichž bylo v té době deset. S výjimkou zástupců klubů libereckého a teplického, kteří prohlásili, že nemají dostatečné oprávnění, uznali delegáti ostatních klubů vedoucí úlohu ČsKA a zavázali se ke spolupráci. Později přistoupily i výše zmíněné dva severočeské kluby.

První sportovní poválečný automobilový podnik uspořádal německý Egerländer Automobil-Club v Karlových Varech, když 5. září 1920 odstartoval soutěž na okruhu

dlouhém 129,6 km. Na start se sjelo dvanáct automobilistů, mezi nimi i Alexander hrabě Kolowrat. Pražský autoklub delegoval na podnik řadu svých pořadatelů a časoměřičů, což dokládá, že autokluby se vzájemně podporovaly a spolupracovaly.

V následujícím roce se kromě autosalonu konal i první poválečný ročník závodu do vrchu Zbraslav-Jíloviště.

Dalším významným krokem Autoklubu se stal první ročník Soutěže spolehlivosti, velkoryse pojaté jízdy kolem republiky, která měla prokázat kvality automobilu a přesvědčit příslušné orgány a instituce o vhodnosti podporovat tento průmyslový obor. Přihlásilo se 32 posádek, které byly odhodlány bojovat od 25. do 31. července 1921 na trase dlouhé 2000 kilometrů. Úspěch soutěže byl veliký, kvality prokázaly všechny vozy, mezi nimi především tým Praga, který zvítězil na celé čáře. Soutěž spolehlivosti tím konkurenci poněkud znechutil. To se opakovalo i při druhém i třetím ročníku, takže do čtvrtého se už nikdo kromě sedmi posádek s Pragami nepřihlásil. Nic to nemění na tom, že vítězem kromě pražské automobilky byl Autoklub, který zajistil bezchybnou organizaci a průběh všech ročníků.

Autosalony, závod do vrchu Zbraslav-Jíloviště a Soutěž spolehlivosti byly pro veřejnost jasným důkazem, že Autoklub se má čile k světu. Ten se 8. března 1922 usnesl přijmout nový název, totiž Autoklub republiky československé, zkráceně AKRČs.

V Brně se 4. února 1923 konala ustavující schůze Československého automobilového klubu pro Moravu a Slezsko, česká paralela obdobného klubu německého. Na konci roku mělo všech deset československých klubů dohromady 2582 členů, z nichž nejvíce (940) připadlo na AKRČs.

AKRČs se přihlásil za člena mezinárodních organizací, které řešily nejrůznější problémy spojené s motorismem. S ohledem na budoucnost se zdá být nejdůležitější vstup do Mezinárodní federace motocyklových klubů FICM v roce 1923.



Prezident T. G. Masaryk v automobilce Laurin & Klement v roce 1919. Masaryk byl příznivcem motorizmu a vyzýval domácí výrobce k výrobě lidového vozu. Později se stal protektorem AKRČs.



Konec roku (1924, pozn. aut.) přinesl konečně kýžené rozřešení klubovního domu, jenž vyžádal si tolika studia a předběžných prací. Nalezen vhodný objekt v domě č. 29 v Lützowově ulici v Praze II., proti Wilsonově nádraží, který po bedlivém prozkoumání a dobrozdání znalců byl usnesením výborové schůze ze dne 19. prosince zakoupen. Tím dospěla otázka vlastního klubového domu k první fázi svého uskutečnění.

**Jaroslav Kalva, 25 let Autoklubu republiky Československé,
Auto č. 4/1929**

Prestiž

Autoklub se svými aktivitami posouval i na společenském žebříčku. Rozrůstala se jeho agenda. Od roku 1925 například začal vydávat také triptychy. Svými delegáty pravidelně oběšil konference mezinárodních organizací, jejichž byl členem, podílel se na práci ministerstev vždy, když se to dotýkalo motorizmu, úpravami silnic počínaje a zdaněním benzínu konče. Také ovšem pořádal vyhlášené plesy v Obecním domě, které pravidelně patřily k nejlepším v Praze ve druhé polovině 20. let. Vyznamenal se i bankety pro význačné instituce a hosty, kupříkladu na počest Mezinárodního olympijského výboru, který zasedal v Praze na rozhraní května a června 1925, jemuž předsedal Pierre Coubertin.

V červenci 1925 zemřel ve věku 57 let dlouholetý předseda AKRČs prof. Kukula. V tomto roce se konal první ročník motocyklové soutěže na trati dlouhé 1000 kilometrů. Měla ohromný ohlas, snad i proto, že motocyklisté byli přece jen mladí pánové, plní temperamentu a nadšení. Ještě lépe dopadla první Československá Tourist trophy v roce 1926 na okruhu kolem Pradědu, kterou uspořádali společně AKRČs a brněnský M.S.A.C. Aby vztahy mezi československými autokluby dostaly pevný řád a vzniklo „pevné těleso organizovaných klubů automobilových a motocyklových“, dohodli se delegovaní zástupci českých i německých klubů na podzim 1926 na ustavení *Kartelu Autoklubu republiky Československé a klubů sdružených*.

Mezinárodní autosalon se stal pravidelnou akcí, kterou Autoklub pořá-

dal spolu s Autosekcí a Autosvazem vždy na jaře. Na přání partnerů se od roku 1926 konal na podzim a stal se významnou akcí, která ve střední Evropě hrála prim a byla oficiálně schválena a zařazena do kalendáře centrální mezinárodní organizace Bureau Permanent. V roce 1926 vystavovala 69 automobilových výrobců z celé Evropy i Ameriky, Průmyslový palác už nestačil a byly přibírá-



Janákova architektura byla velkorysá a důstojná. Zde schodiště do prvního patra.



Průčelí klubového domu krátce po dokončení budovy.

ny další prostory, včetně Strojovny, která dnes už nestojí.

Na sklonku roku 1926 bylo také rozhodnuto, že návrh na novou budovu AKRČs vypracuje architekt prof. Pavel Janák, v únoru 1927 byla stavba zadána firmě Ing. A. Krofta. Původní dům byl zbořen a v listopadu 1928 byla dokončena hrubá stavba. Kanceláře Autoklubu se přestěhovaly v roce 1925 z Obecního domu do nově zakoupeného objektu v Lützowově ulici s tím, že na novém místě přečkají i přestavbu. To se ovšem ukázalo jako vyloučené, a tak se v průběhu stavby musel Autoklub na čas přemístit na Florenc č. 11 a 13. Mezi funkcionáři AKRČs byli přední domácí odborníci nejružnějších odborů, od medicíny přes architekturu po průmysl. Členem výboru byl například Ing. Hanuš Ringhoffer, revizorem účtů Čeněk Junek, přednášku o americkém automobilovém průmyslu si připravil Václav Klement.

V roce 1928 slavila republika desáté výročí svého trvání. Statistiky říkaly, že v zemi bylo registrováno 58 150 motorových vozidel, od jejichž majitelů vybral stát 100 milionů korun na daních. Roční kapacita domácích automobilek činila v tom roce 15 000 automobilů, z čehož největší díl připadl značce Praga, následovala Tatra a Škoda. Automobily nabízelo celkem 1500 prodejců, 90% všech obchodů připadlo na splátkový prodej.

O rok později slavil čtvrtstoletí Autoklub. Klubový dům, jak se nové budově říkalo, byl slavnostně otevřen 23. března 1929, druhého dne se konala valná hromada s účastí zástupců vlády (slavnostní řeč přednesl ministr zahraničních věcí Edvard Beneš), diplomatického sboru a řady významných osobností. Autoklub se definitivně usadil na nové adrese. Budova ho přišla na 19 085 000 korun.

Sport

Autoklub velmi podporoval automobilový i motocyklový sport. Znamenalo to například zakoupit drahé časoměrné zařízení a v roce

1928 vyškolit prvních 28 časoměřičů. Poprvé po první světové válce přesáhli svým významem domácí jezdcí hranice země. Zasloužili se o to manželé Junkovi. Zejména Eliška Junková se stala závodnicí evropského formátu, a to nikoli jen mezi ženami, ale i mezi mužskou závodnickou elitou své doby. Prvním takovým úspěchem se stalo její vítězství v závodě Zbraslav–Jíloviště v roce 1926, chloubě pořadatelského úsilí AKRČs. Tehdy se poprvé v historii stala žena absolutním vítězem mezinárodního podniku, jímž tento závod do vrchu byl. Její průměrná rychlost 103,248 km/h budí dodnes úctu, tím spíš, že paní Eliška byla drobná štíhlá dáma. Evropskou senzaci vzbudila svým výkonem na Targa Florio v roce 1928. V tomto nejtěžším evropském závodě zvítězila ve třídě amatérů a celkově skončila na 5. místě, když po druhém kole z pěti vedla a ještě ve čtvrtém se držela na celkově druhém místě. Konečné páté místo měly na svědomí defekty. Přesto byl její výkon mimořádný. Několik měsíců nato definitivně zanechala závodění, když její manžel Čeněk tragicky zahynul 15. července 1928 na Nürburgringu při Velké ceně Německa.

Závodů na Nürburgringu přihlížela i delegace AKRČs. Jedním z důvodů byla skutečnost, že se v Československu diskutovalo o možnosti vybudovat závodní dráhu podobného charakteru a zástupci Autoklubu hledali inspiraci. Eliška Junková nezanevřela na motoristický sport

a patřila k těm, kdo se aktivně na projektu dráhy podíleli. Největší snahu měli Moravané v Československém automobilovém klubu pro Moravu a Slezsko se sídlem v Brně. Vyprojektovali okruh kousek za městem a pustili se do jeho realizace. V tomto případě ovšem AKRČs nesehrál právě důstojnou roli. Nedoporučil totiž žádost o výstavbu okruhu a tím zavinil, že se zde nemohly konat závody Grand Prix. Ty mohl pořádat jen ten autoklub, který reprezentoval zemi v Mezinárodní automobilové federaci AIACR, nebo organizace tímto klubem pověřená. Stanoviskem vyjádřil AKRČs svůj postoj a připravil Československo o možnost pořádat závody nejvyšší kategorie. Ať už z jakýchkoli důvodů (šlechtné byly pramálo), ohrozil tím hned na počátku snahu ČAMS, který se ale nedal odradit. Spásným nápadem se ukázala žádost, s níž se moravský klub obrátil na prezidenta republiky, aby okruh směl nést jeho jméno. V říjnu 1929 Tomáš Garrigue Masaryk souhlasil. Tím ČAMS vyrazil všem oponentům zbraň z ruky. Respekt, jakému se prezident republiky (navíc čestný protektor Autoklubu) těšil, nedovolil zástupcům AKRČs dál podkopávat snahu Brňanů. První ročník závodů o putovní pohár se tady jel 28. září 1930 a do roku 1937 se opakoval s výjimkou ročníku 1936 ještě šestkrát. Ačkoli nebyl zařazen do seriálu GP, pravidelně sem mířily všechny nejlepší týmy a světová esa.



Největším meziválečným úspěchem československého motoristického sportu bylo první místo v kategorii soukromých jezdců Elišky Junkové na Targa Florio v roce 1928.



Oznamuji smutnou zprávu, že následkem zločinných pokusů o otrávení a udušení, podniknutých na ni anonymně v posledních letech, podlehla naše draze milovaná přítelkyně doprava motorová. Po těžkých útrapách, jež jí způsobili její nepřátelé, skonala v mladém věku 20 let, které úplně zaslavila blahu všech občanů a státu, nezískavše za to uznání ani podpory. ... Smuteční tryzna se koná v budově Grand Deficitu jakožto domu radosti. Příjezd hostů dovolen pouze elektrikou neb železnicí. Přístup pouze zvaným a zasvěceným spolupracovníkům, kteří se o úspěch akce zasloužili prací neb mlčením.

ORGANIZACE MOTOROVÉ nevlastní rodiče, kteří se pro přílišné zaměstnání nemohou pohřbu zúčastnit TOVÁRNÍ AUT truchlíci pozůstali

SILNIČNÍ ODBOR MINISTERSTVA ZBYTEČNÝCH PRACÍ rodinný přítel

TOVÁRNÍ VÝROBA DAŇOVÝCH PŘEDPISŮ zaměstnavatelé

SPOLEČNOST S R. O. PRO ZPENĚŽENÍ MOTORISTŮ sirotek

POŠTOVNÍ AUTODOPRAVA mladší sestra, t. č. v ošetřování

GARÁŽE A AUTODÍLNÝ truchlíci nezaměstnaní nepodporovaní státem

SILNIČNÍ DAŇ novorozeně dosud neodstavené a nyní trpící podvýživou

Místo květinových darů a projevů soustrasti pamatujte na politické partaje a jiné příživníky v příštích volbách!

Jaroslav Jezdinský, Motor revue č. 17/1932

Hospodářská krize

Druhá polovina 20. let znamenala krátké šťastné období, které ukončila světová hospodářská krize. V roce 1930 zaregistrovali už stotisíce motorové vozidlo. V zemi jezdilo 41 020 osobních automobilů, stupeň motorizace dosáhl hodnoty 1 : 147, v českých zemích bez Slovenska a Podkarpatské Rusi činil 1 : 118. V počtu provozovaných vozidel vedla Praga (18 570), dále L&K - Škoda (10 697) a Tatra (9032).

Krize přišla do Československa poněkud později, ale s dostatečnou intenzitou. Motorismus patřil k oborům, které na ni doplatily nejvíce, a to i aktivním přičiněním nejrůznějších státních orgánů a politických stran. Jízlivé parte v Motor revue moc nepřehánělo. Stále totiž panoval názor, že vlastnit osobní automobil je luxus, který je třeba zdanit až na holé šasi, dalo by se říci. Rozpočet si na motoristech vylepšovala státní pokladna, města i obce. Dlažebné vybíraly v roce 1932 Praha, Liberec, Plzeň, Březové Hory, Brno, na Slovensku dokonce sedmnáct měst včetně Bratislavy. Ne dost na tom: mostné vybírali ve vesničkách jako Kamenný Přívoz i Plzeň a kolem Špindlerova Mlýna si zřídili mýtné. Když se krize dotkla i zemědělců, vymysleli agrárníci zákon č. 85 z 6. června 1932, který stanovil tzv. národní karburant, totiž směs benzínu a lihu, kterého obsahovala 20-25 %. Cena za

ČESKOSLOVENŠTÍ MOTORISTÉ A REDAKCE MOTOR REVUE,
jako nejbližší příbuzní,

oznamují smutnou zprávu, že následkům zločinných pokusů o otrávení a udušení, podniknutých na ni anonymně v posledních letech, podlehla naše draze milovaná přítelkyně

Doprava Motorová

Po těžkých útrapách, jež jí způsobili její nepřátelé, skonala v mladém věku 20 let, které plně zaslavila blahu všech občanů a státu, nezískavši za to uznání ani podpory. Její obtížné zrození a život v mládí je zvěčněn v knize Heinz-Klement „Z dějin automobilismu“; příčiny její smrti najdete podrobně v „Návodů k pořízení motorismu“, č. 13. z 26. prosince 1932; poslední zápas a křeče na smrtelném loži jsou popsány v analýzách policejních a ve spisech berních správ a tak zv. silničního fondu z téže doby. Obrázky, fotografie, filmy a jiné památky na její působení budou uloženy v Technickém muzeu spolu s továrnami aut a motocyklů.

Pohřeb, bez přístupu širší veřejnosti, vypraví vlastním nákladem v několika úředních autech, zbylých po „úspěšné“ akci, z vlastní budovy pánové, kteří zde fungovali jakožto její poslední lékaři a v jejichž pečlivých rukou naše nebohá přítelkyně zemřela zadušením. Jejich sídlo, jako dům smutku, bude ozdoben maceškami a zelenými prapory, rakev bude natřena pozlátkem a před zpopelněním bude z ní mrtvola vyňata a rakev uschována pro další pacienty

Smuteční tryzna se koná v budově Grand Deficitu jakožto domu radosti. Příjezd hostů dovolen pouze elektrikou neb železnicí. Přístup pouze zvaným a zasvěceným spolupracovníkům, kteří se o úspěch akce zasloužili prací neb mlčením.

Občanstvo, které ani netušilo, že tato poslední rána sklátí jejich obětavou a nezištnou přítelkyni do hrobu, se prosí, aby v den pohřbu ve 12 hodin zachovalo na její památku 2 minuty dopravního pořádku. Všechny dobytek tažný, povozy, ruční vozíky, rikši, jezdecké koně a lokomotivy ozdobte zlatým nátěrem a černým fletem na znamení nového vítězství pokroku a cílevědomé práce na odstranění krize a nezaměstnanosti.

ORGANIZACE
MOTOROVÉ,
nevlastní rodiče, kteří se pro
přílišné zaměstnání nemohou
pohřbu zúčastnit.

TOVÁRNÍ AUT,
truchlíci pozůstali.

SILNIČNÍ ODBOR M.
ZBYTEČ. PRACÍ,
rodinný přítel.

TOVÁRNÍ VÝROBA
DAŇOVÝCH PŘEDPISŮ,
zaměstnavatelé.

SPOLEČNOST S R.
OMEZENÝM PRO ZPE-
NĚŽENÍ MOTORISTŮ,
sirotek

(který současně dovoluje si
oznámiti, že svůj obchod
hodlá v neztěněném rozsahu
provozovati i nadále).

POŠT. AUTODOPRAVA,
mladší sestra, t. č. v ošetřo-
vání v sanatoriu na Pleši.

GARÁŽE A AUTODÍLNÝ,
truchlíci nezaměstnaní,
nepodporovaní státem.

SILNIČNÍ DAŇ,
novorozeně dosud neodsta-
vené a nyní trpící podvý-
živou.

Místo květinových darů a projevů soustrasti pamatujte na politické partaje a jiné příživníky v příštích volbách!

Všeobecný veřejný politický ústav v Praze, společnost s ručním omezením „Rufoff“.

Tisk sice nešetřil poslance ani vládu, ale ti nahoře to vůbec nebrali vážně.

litr pohonných hmot se zvýšila v průměru z 2,55 Kč/l na 2,60 Kč/l, spotřeba stoupla v průměru o 10%, chod motoru se zhoršil. Mělo se tím pomoci pěstitelům řepy a brambor, ale pomohlo se tím prakticky jen lihovarům, jejichž akcie okamžitě stouply, například toho mladoboleslavského z 15 na 19 milionů.

Státní železnice, věčně prodělečný podnik, který musel erár podpořit v roce 1932 miliardou korun, se měl pozvednout tím, že od ledna 1933 byla zdaněna motorová vozidla ve veřejných službách, což mělo drážce přilákat více cestujících. Například z taxíku s motorem nad objem 1 l se platilo ročně 4200 korun, z nákladních vozidel 200 korun za každých 100 kilogramů užitečné hmotnosti, patřil-li nákladní vůz firmě, platilo se z metrického centu dokonce 300 korun, takže pětina vyšla na patnáct tisíc za rok. To už byla cena velkého motocyklu se sidecarem. Přineslo to zastavení výroby autobusů, pokles prodeje automobilů v roce 1933 oproti roku 1931 o 40%, patnáct tisíc majitelů automobilů je odhlásilo a postavilo na špaliky! V ulicích se opět objevily dvoukolé dřevěné káry, tisíce zaměstnanců v automobilovém průmyslu, příbuzných oborech a službách přišlo o práci. Automobilový průmysl využíval jen 25% své výrobní kapacity, obrat automobilek klesl z 800 na 300 milionů korun, počet zaměstnanců z 10 000 na 6500 při zkrácené pracovní době. A jak to prospělo železnici? Tržby jí klesly

o dalších 14%. K 1. lednu 1934 stálo odhlášeno v garážích a stodolách celého Československa 7737 osobních automobilů, 6391 nákladních vozidel a 667 autobusů.

Tříštění sil

Co na to Autoklub? Bránil se, jak mohl. Ale v tom to bylo: moc nemohl. Motorismus byl slabší než v jiných zemích, stát ho nejen nepodporoval, ale omezoval ho a znevýhodňoval. Počet členů AKRČs byl zlomkem všech motoristů, kteří měli všední starosti a jen

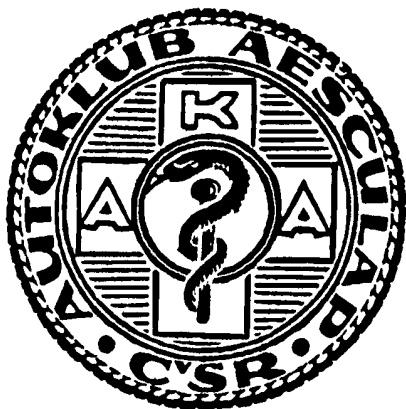
málo je vzrušoval společenský život v nové budově. Muži v čele klubu byli pánové, kteří měli k praktické politice daleko a zákulisní parlamentní čachry jim byly vzdálené. Co zmohlo písemné memorandum proti lihovému zákonu, když se hrálo o miliony? Jediným výsledkem byla snížená cena benzínu pro členy AKRČs na 2,45 Kč/l. Zájemci si mohli v budově Autoklubu zakoupit kupony po 5 litrech. Autoklub se rovněž zasadil o desetiprocentní slevu na pojistném automobilů svých členů.



Salonek s krbem v prvním patře.



Jeden ze sálů v 1. patře



Znak profesního automobilového Autoklubu Aeskulap ČSR.



Na řadu přišly i jiné starosti. Kartel klubů, v jehož čele stál AKRČs a v němž se v roce 1930 sdružily celkem 32 kluby s 16 099 členy, se na počátku roku 1932 rozešel. Zejména německým klubům vadilo výsadní postavení AKRČs, který ovšem byl objektivně nejsilnější, zastupoval zájmy všech domácích motoristů na mezinárodním poli a cítil se být povolán k tomu, aby hrál první housle. Zpočátku byl sice ochoten přistoupit na nový způsob organizace, případně k federalizaci Kartelu, ale už bylo pozdě. Pro některé členské kluby by byly ústupky málo, pro jiné – například pro plzeňský – příliš. Západočeši a Jihočeši naopak navrhli, aby se všechny regionální kluby přeměnily na místní odbočky AKRČs. Mnozí věrní teď litovali, že po první světové válce nepřikročil Autoklub k zakládání svých regionálních odboček, ale podporoval vznik samostatných nezávislých klubů. Byl to demokratický přístup, jak se v nové republice slušelo, avšak do jisté míry idealistický a v praxi dříve či později neudržitelný.

Rok 1932 tedy znamenal definitivní konec společnému postupu všech domácích autoklubů. Na jaře se odpadlíci rozhodli založit *Československý autosvaz*, do něhož nebyl Autoklub přizván. AKRČs však zůstal nadále nejsilnějším a jediným celostátně působícím klubem se 32 úřadovny po celé republice. V prosinci 1932 vypracoval nové stanovy pro nový orgán, nazvaný *Ústřední rada československých autoklubů*, otevřený všem, kteří dosud s AKRČs spolupracovali. Zveřejnil je na počátku roku 1933, kdy se do Ústředí přihlásilo devatenáct klubů, na konci roku už mělo třicet členských organizací. Autoklub rovněž inicioval *Ústřední výbor na ochranu motorismu*, v němž se měly angažovat všechny složky společnosti, jimž budoucnost oboru ležela na srdci.

V prosinci 1933 se usneslo předsednictvo AKRČs, zástupci nově vzniklého konkurenčního Autosvazu a Ústřední rady na vytvoření

jednotné celostátní automobilové organizace, jejímž vzorem byl německý ADAC. Jenomže situace doma a za hranicemi byla diametrálně jiná. Německou automobilovou výrobu stát ze všech sil podporoval. Zatímco v roce 1932 se v Německu prodalo 42 000 osobních automobilů, v roce 1934 už 147 000.

V roce 1935 existovalo v Československu 60 autoklubů a spolků, většinou organizovaných na základě územní působnosti, ale také podle značek a profesí (například lékařský Aeskulap, který pracoval v rámci AKRČs.) Ty vytvořily tři hlavní proudy. Menšina se sdružila v *Československém automobilovém svazu* (ČAS), kam se hlásily zejména německé kluby na našem území a *Hauptverband der deutsche Kraftfahrverbände* (HdK), dále se činila *Liga československých motoristů* a konečně AKRČs. Jaksi mimo stál *Motor Touring Club* (MTC), s nímž AKRČs spolupracoval. Jak už to bývá, šlo o moc, o členy a o peníze.

Nejvíce od všeho měl Autoklub, a tak se proti němu Liga a ČAS nakrátko spojily v Asociaci, která se ale brzy zase rozešla. Liga se pak snažila vytvořit *Ústředí motoristických organizací*, kam se však kromě několika pražských klubů nikdo nepřihlásil. Hnací silou proti Autoklubu byla snaha o vydávání mezinárodních dokumentů a mezinárodní uznání, tedy i finanční prostředky a prestiž.

Autoklub kontroval v roce 1935 a nabídl zájemcům včlenění. Uspěl ve středních, severních, severovýchodních, západních a jižních Čechách, na středním a východním Slovensku a na Podkarpatské Rusi, takže společně s MTC sdružoval na 18 000 členů, plně dvě třetiny všech organizovaných domácích motoristů.

AKRČs jako prakticky jediný organizoval také přednášky, vypracovával oponentní stanoviska k návrhům zákonů, pořádal řídičské kurzy pro soudce, publikoval, pořádal autosalony a vyměňoval či umísťoval orientační tabulky, jichž instaloval v letech 1935–1936 na dva tisíce.



Znak Sekce motocyklistů AKRČs

1000 mil československých

Hašteření a půtky sice zaměstnávaly činovníky všech klubů, avšak neoslabil sílu Autoklubu, který si byl vědom své vedoucí úlohy a morální odpovědnosti vůči domácím motoristům a veřejnosti vůbec. V červenci 1932 začal vydávat přílohu odborného měsíčníku *Auto*, která se jmenovala *Autoklub*. Tento týdeník vycházel na novinovém papíře i formátu a přinášel aktuální zpravodajství.

Poslední květnový den roku 1931 uspořádal Autoklub čtrnáctý ročník



Jan Kubíček se stal posledním vítězem závodu 1000 mil československých. Na snímku v cíli před budovou AKRČs.

závodu do vrchu Zbraslav–Jíloviště. Podnik už měl evropský zvuk, což dokládala i účast jezdců z deseti zemí. Největšími favority byli Stuck a Caracciola, oba s Mercedesy SSKL. Druhý jmenovaný zajel o desetinu sekundy lepší čas a stal se definitivně nejrychlejším jezdcem průměrnou rychlostí 123,883 km/h. Caracciolu už nikdo nepřekonal, protože závod se vinou hospodářské krize více neopakoval.

Abyste podpořil automobilky a zvýšil příznivý obraz motorizmu na veřejnosti i na odpovědných místech, připravil Autoklub dva roky po Zbraslavi jiný sportovní podnik podstatně většího rozsahu – 1000 mil československých. Byl inspirován slavným Mille Miglia a stejně jako v Itálii se i u nás konal za běžného provozu na trati Praha–Brno–Bratislava–Praha, kterou závodníci

jeli dvakrát. Poprvé odstartoval 10. června 1933 a dočkal se celkem tří ročníků. Setkal se s mimořádným ohlasem, živé rozhlasové reportáže poslouchala s napětím celá republika. Autoklub osvědčil, že je silnou a schopnou organizací. Žádná jiná by nedokázala zvládnout tak mimořádnou akci a zajistit dostatek pořadatelů a časoměřičů. První ročník vyhrál Ing. Petr Mucha na voze Praga Alfa časem 19 h 1 min 15 s, o rok později vyhrál Jindřich Knapp na Walteru (15 h 22 min 37 s, průměr 103,598 km/h!) a třetí ročník Jan Kubíček na Bugatti s motorem Ford (15 h 46 min 12 s).

V roce 1933 uspořádala Motosekce AKRČs plochou dráhu na Strahově, velkolepý závod, který se dočkal devíti repríz a návštěvnosti až 90 000 diváků.

Obrat k lepšímu?

O tom, že situace nebyla nijak radostná, svědčí skutečnost, že se v letech 1932 a 1933 nekonaly autosalony. Až v roce 1934 se v dubnu opět otevřely jeho brány. Ačkoli časy zůstávaly stále ještě chmurné, připomínal si Autoklub 30. výročí svého založení, což byl dostatečný důvod k výstavě. Navíc bylo co představit – jednak to byly lidové automobily Z a Jawa, oba s dvoudobými motory a pohonem předních kol, jednak to byla Tatra 77 s přísně aerodynamickou karoserií.

Od poloviny 30. let se hospodářská situace přece jen lepšíla, avšak následky krize se do podzimu 1938 nepodařilo zcela překonat. Výroba a prodej automobilů opět začaly růst, na první místo se ve statistických tabulkách propracovala Škoda a odsunula Tatru na druhé a Pragu



Všechny významnější motoristické podniky startovaly a končily před budovou Autoklubu. Na snímku chvíle před startem závodu 1000 mil československých v roce 1935.



na třetí místo. Závod 1000 mil už se od roku 1936 nekonal, protože domácí automobilky nebyly ochotny nést kůži na trh. Obchod se znovu oživil, investovat do nejistého výsledku se teď nevyplatilo.

Od roku 1935 se pražský autosalon z rozhodnutí pařížského ústředí přesunul z dubna na říjen, což sice nebylo z obchodního hlediska ideální, ale být na seznamu prestižních evropských automobilových výstav mělo svůj význam. V roce 1937 se autosalon konal naposledy. Nejprve Československo, pak Evropa a hned po ní celý svět měly jiné starosti. V květnu 1938 byla první domácí mobilizace, v září 1938 podepsali zástupci Německa, Itálie, Francie a Velké Británie mnichovskou dohodu, již bylo Československo ořezáno o třetinu svého území. V takové atmosféře neměl na pořádání autosalonů opravdu nikdo pomyslení, i když termín 15.–23. října byl předem pevně dán.

Obrat k horšímu!

Na počátku roku 1938 existovalo v Československu na sto motoristických organizací, v nichž bylo přihlášeno 34 000 členů, mnozí ovšem figurovali ve více klubech současně. Údajně 80 000 členů měl tzv. *Branňý sbor československých motoristů* (BSCM), založený na sklonku 30. let Autoklubem, jehož cíl vyjadřovalo heslo „*Motorizaci k obraně vlasti!*“. Místo klubových akcí měla největší ohlas zimní soutěž Military, kterou pořádal pluk útočné vozby č. 1 v Milovicích.

Poslední událostí před druhou světovou válkou, již se Autoklub republiky Československé blýskl, byl kongres Mezinárodní federace motocyklových klubů FICM v Praze ve dnech 19.–21. května 1938. Ze sportovních podniků měl největší úspěch devátý ročník ploché dráhy na Strahově.

Začátkem července se konal sjezd delegátů AKRČs podle nových stanov. Celkem 97 přítomných zástupců reprezentovalo 22 odborů – bývalých samostatných klubů, které přešly pod jednotnou střechu.

Bylo symbolické, že sjezd vedl brigádní generál Jaroslav Čížek. Předseda Autoklubu už tedy nebyl ani slavný lékař, ani slavný architekt, ale přední voják. Doba se změnila. „*Za dlouhotrvajícího potlesku a projevu nadšení byl pan prezident republiky Dr. Edvard Beneš prohlášen protektorem Autoklubu republiky Československé a ihned byl mu odeslán holdovací telegram.*“ Prezident ovšem nebyl protektorem dlouho. Po mnichovské smlouvě, podepsané 29. září 1938, se země ocitla v troskách a prezident Beneš odletěl do londýnské emigrace.

Už 7. října vydalo předsednictvo Autoklubu výzvu k sjednocení. V rozjitém ovzduší tragických dnů se 10. listopadu sešli delego-

vaní zástupci všech klubů a usnesli se na založení jednotné organizace. Ve středu 23. listopadu 1938 se pak v budově AKRČs opět sešli všichni zainteresovaní zástupci a schválili sjednocení všech organizovaných motoristů pod Autoklub republiky Československé. O co AKRČs usiloval od počátku 30. let, se tedy nakonec opravdu podařilo, i když pět minut po dvanácté.

Kdo by si myslel, že konečně i vláda okleštěného státu pochopila význam motorizmu, byl by na velkém omylu. Vládní nařízení č. 252/1938 „O pomoci motorizmu“ (sic!) likviduje od 1. ledna 1939 těžkou automobilovou dopravu provozovanou živnostníky a vyhrazuje ji pouze Československým státním drahám.



Hala a salon v prvním patře.

VI. Rozpustit! Zabavit!



Na základě § 2 nařízení říšského protektora v Čechách a na Moravě z 29. srpna 1942 (Vdgbl. č. 37) nařizují toto:

1. Národní Autoklub Čech a Moravy a všechny jeho pobočné spolky a skupiny se s okamžitou platností rozpouští.

2. Jmění rozpuštěného Národního Autoklubu Čech a Moravy a jeho pobočných spolků a skupin se zabavuje. K tomu vydám bližší pokyny. Ministerstvo vnitra jako příslušný spolkový úřad se o tom současně uvědomuje.

Podepsán:

Říšský protektor v Čechách a na Moravě,
Pověřenec pro organisace Neuburg, vedoucí.
V Praze dne 13. listopadu 1942

Konec hašteření

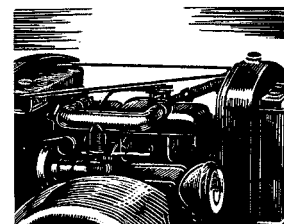
Za chladného rána 15. března 1939 okupovala zbytek Československa německá armáda, den před tím vyhlásilo Slovensko samostatnost a z republiky se stal protektorát. Všechny spory a žabomyší války ztratily přes noc na významu.

Wehrmacht přepadl republiku po své straně silnice – až do té doby se v zemi jezdilo vlevo. Je ovšem pravdou, že se Československo připravovalo na změnu směru jízdy delší čas, automobilky vyráběly své vozy alternativně podle přání svých zákazníků s volantem na levé straně, neboť se počítalo se změnou od 1. května 1939. Okupace to poněkud urychlila – vpravo se oficiálně začalo jezdit od 26. března 1938.

V dubnu byli zástupci AKRČs pozváni do Drážďan, kde jim němečtí představitelé nařídili odhlásit se ze všech mezinárodních motoristických organizací, zakázali pořádat sportovní podniky a vydávat mezinárodní dokumenty pro motorová vozidla. Vedení klubu s tím nijak nespěchalo, aby pomohlo stovkám lidí vycestovat na poslední chvíli ze země i s jejich automobily. V červenci došla okupantům trpělivost a sami odhlásili AKRČs z mezinárodních organizací. To se však už jmenoval Národní autoklub Čech a Moravy.

V létě 1942 byl Autoklub donucen převést svůj klubový dům na Presseklub, v jehož čele stál Wolfram von Wolmar, okupační vládce českého tisku. Záhy také došlo na veškerý majetek a finanční prostředky. Klubová vozidla dostala německá firma

Krawag, miliony korun si připsala Bank der deutschen Arbeit. Zástupci nadřazené rasy se ukázali být důkladnými zloději, kteří neopomněli ukrást vše, co šlo – srolovali také koberce a z oken klubového domu sundali záclony. Josefu Pilnáčkovi, jednomu z pracovníků sekretariátu AKRČs, velkoryse pronajali jednu místnost v horním patře, kde směl ve vlastní režii nadále vydávat měsíčník Auto, teď v záhlaví označený jako obrázková revue českých automobilistů a motocyklistů. Hodně se věnoval domácí historii motorizmu a generátorům plynu. Inzeráty na motocykly ČZ a automobily Škoda měly charakter finanční podpory redakci, aby časopis nezanikl, protože prodej vozidel soukromníkům nepřicházel v úvahu. Název časopisu Auto bylo to jediné, co po rozpuštění z Autoklubu po roce 1942 zbylo.



Plyn Imbert
a motor

Generátor Imbert jest elastický, t. j. přizpůsobí se okamžité potřebě plynu. Motor dostává čistý, chladný plyn, přiváděný z patentovaného chladicího a čistícího zařízení



IMBERT
GENERATORENG · M · B · H
KÖLN

Kancelář Praha
Praha II, Bredovská 14/1 · Tel. 262-93

Inzerát z roku 1942. Benzínu už se nedostávalo.



Na výstavu do budovy Národního autoklubu Čech a Moravy přišli v dubnu 1939 i představitelé Wehrmachtu s generálmajorem von Gablenzem, aby viděli, co jim okupační také spadlo do klína.



**Zemský národní výbor v Praze. V Praze, 29. května 1945, Číslo 128/45
Ministerstvu školství a osvěty, Praha III.**

**Na Vaši žádost o přidělení budovy pro sektor Tělesná výchova
Vašeho ministerstva dáváme Vám k dispozici budovu Autoklubu,
Praha II., Lützowova 29 a pověřujeme šéfa tělovýchovných sekcí
v ministerstvu školství a osvěty profesora Ladislava Vaňka, aby
s příslušným národním výborem provedl převod budovy a zařízení.
Za Zemský národní výbor v Praze:**

Josef Smrkovský v. r. – Předseda

Do houfu

Zkušenosti minulých let vedly velkou část společnosti k přesvědčení, že poválečnou světlou budoucnost může zaručit jen shora řízený systém. Moudří mužové v čele ministerstev, podniků a organizací vytvoří zákony, vyhlášky a nařízení, jež vytyčí ideální cestu vpřed. Jak ovšem známo, dobré úmysly lemují cestu do pekla. Přes brzké křivdy i chybná rozhodnutí tomu jen málokdo věnoval pozornost.

Země ještě nestačila zplna vychutnat konec války a motoristé nevěřili očím uším. Na sklonku května 1945 byl klubový dům dán k dispozici ministerstvu školství. Byl to jeden z prvních aktů zvěle, která měla v budoucnu rozkošatět do zatím nepředstavitelných rozměrů. Pikantní na celé věci byla skutečnost, že jen dva dny před tím zrušil prezidentský dekret majetkově právní jednání z doby nesvobody. Klubový dům tedy 27. května opět připadl Autoklubu republiky československé, aby mu mohl být za dva dny zase odebrán. Motorističtí činovníci se obraceli na všechny strany o pomoc, ale v červnu se do budovy nastěhovala tělovýchova a skoro celou ji zabrala.

Automobil byl nadále považován za luxus a motorismus za více méně zábavu elity. Také to byl jeden z důvodů, proč obnovený Autoklub začal budovat „jednotnou, lidovou a demokratickou organizaci... na podkladě lidové demokracie, t. j. vlády lidu, zdravé a účelné decentralizace a rozsáhlé autonomie jednotlivých organizačních složek“. Zdálo se to být logické – vytvoří se struktura místních a okresních

organizací, řízených z centra přes krajské výbory. Jedna z podmínek stanovila, že klub musí mít minimálně 50 členů, což bylo nereálně mnoho. Samozřejmě se ozývaly hlasy proti, zejména z Moravy – předválečný ČAMS požadoval federativní uspořádání. V Čechách, na Moravě, ve Slezsku a na Slovensku by vznikly čtyři velké organizace, které by vytvořily Autoklub, formálně zastupující Československo vůči zahraničí, hájící společné zájmy všech motoristů, ale nezasahující do aktivity jednotlivých federálních členů. To se ovšem AKRČs nelíbilo a také to dával hlasitě najevo.

Na sklonku roku 1945 se ministerstvo národní obrany začalo zabývat brannou organizací, která by navázala na předválečný Branný svaz československých motoristů BSČM, tentokrát ovšem se širší působností. Byl by to Svaz brannosti (SB), jemuž by podléhaly všechny branné, vojenské, polovojenské a podobné spolky. Autoklub se domníval, že AKRČs a SB „zajisté budou kráčet ruku v ruce, majíce na mysli společný cíl: silný čs. motorismus a blaho ČS. republiky“.

O příštím směřování autoklubu rozhodl 17. prosince 1945 sjezd delegátů AKRČs, který zvolil za svého předsedu armádního generála Ludvíka Svobodu. Dozajista nikdo v sále netušil, že Ludvík Svoboda je tajným přívržencem komunistické strany. Avšak změnilo by to na volbě něco, i kdyby jim to bylo známo? Asi sotva.

Začátkem roku 1946 se motoristé dočkali nápravy křivdy z května předchozího roku. Pražský primátor vrátil 15. ledna představitelům Autoklubu jejich budovu. Název ulice,

AUTOKLUB RČS

za války Němci rozpuštěný, zahájil znovu činnost.

Pracuje usilovně na své organizační výstavbě, spočívající na široce demokratických základech.

Buduje ve všech okresech své organizační složky.

Zřizuje dokonalý ústřední sekretariát a sekretariáty krajské, které budou poskytovat členstvu cenné služby.

Členský příspěvek jest nízký a umožňuje každému stát se příslušníkem Autoklubu RČS.

Členem může se stát každý, kdo má o motorismus zájem.

Vyžádejte si přihlášku u Autoklubu RČS v Praze II., třída Jana Opletala, 29. Telefon 324-41 serie.

Upozorněte na naši organizaci své známé.

Výzva v časopise Auto z 5. října 1945.

v níž stála, byl v té době už změněn z Lützowovy na Opletalovu. V té době měl AKRČs více než 130 místních organizací po celé republice. V červnu 1946 se opět konal sjezd delegátů Autoklubu, tentokrát v Brně. Ministr obrany armádní generál Svoboda, ač osobně nepřítomen, byl potvrzen ve své funkci předsedy. Jen moravský autoklub ČAMS stále vzdoroval nátlaku včlenit se do AKRČs. Vydrželo mu to do 14. listopadu 1947, kdy ho konečně dotlačili ke vstupu. Bylo to zřejmě tak důležité, že na jednání do Brna přijel i Svoboda, který jinak nechodil ani na sjezdy AKRČs. Ke konci roku už bylo registrováno 42 000 členů.

Jednotná měla být i automobilová výroba. Nejprve byly všechny továrny znárodněny a převedeny pod jednotné ministerské řízení. Pak následovala výroba tzv. přikázaných typů. Znamenalo to, že z moci úřední směly osobní automobily vyrábět jen automobilky v Mladé Boleslavi (Škodu 1101, prakticky modernizovaný typ Popular) a v Kopřivnici (Tatru 87). Mimořádným úsilím zainteresovaných byla na čas povolena montáž vozu, který vznikl za války v Jawě, ale který se začal vyrábět

bět pod značkou Aero Minor, ovšem bez další perspektivy. Časopis Auto se nejen nepozastavil nad takovým direktivním řízením, které poškozovalo výrobu i zákazníka, potlačilo konkurenci a rovné podmínky, ale vítal rozhodnutí jako nejrychlejší cestu k motorizaci země. Jako by všichni ztráceli zdravý rozum.

Autoklub si získal sympatie motoristů alespoň tím, že se vehementně stavěl za urychlené vrácení zavlčených motorových vozidel. Za války museli majitelé nejrůznějších automobilů a motocyklů své stroje buď prodat nebo bez náhrady odevzdat německé branné moci. Po válce se těchto vozidel zmocnily nejrůznější státní orgány a organizace a měly jen minimální chuť (pokud vůbec) vrátit je původním majitelům.

V mezinárodních organizacích

Po válce obnovil Autoklub své členství v mezinárodních organizacích, kde jeho zástupci působili do roku 1939, tedy v FICM a v automobilových organizacích. Ty existovaly dvě. AKRČs byl členem AIACR (Association Internationale des Automobile-Clubs reconnus), která se po válce přejmenovala na FIA (Federation Internationale d'Automobile). V druhé organizaci AIT (Aliance Internationale de Tourisme) zastupovala Československo Liga čs. motoristů. Ta ovšem po Mnichovu splynula s AKRČs, takže teď na Autoklub přešla povinnost členství a také placení příspěvků. Vztah FIA a AIT byl poněkud napjatý. FIA měla především sportovní charakter a snažila se o to, aby AIT, zaměřený především na turistiku, její sportovní autoritu uznal. To ovšem AIT odmítal. Tak se stalo, že AKRČs byl členem obou konkurenčních mezinárodních organizací, což znamenalo situaci diplomaticky nezáviděníhodnou. Bylo ovšem jen otázkou času, kdy se vztah FIA a AIT upraví.

Šestidenní, Autosalon a Velká cena Československa

Pořádat sportovní podniky bylo krajně obtížné, zejména vinou

naprostého nedostatku pohonných hmot. Prvním poválečným závodem byla v září 1945 plochá dráha na stadionu na Strahově, a to jen proto, že motocykly jely na metyl. Další se konal až v červnu 1946, kdy jely automobily o Velkou cenu Prahy. Skutečně velká byla až IV. zimní automobilová soutěž v únoru 1947, kdy se na trať z Prahy do Karlových Varů a zpět vydalo za krajně nepříznivého počasí 96 vozidel. Následovala jarní soutěž (143 vozidel na startu) a hlavně květnová plochá dráha na Strahově, kterou shlédlo opět 90 000 návštěvníků.

Mimořádnou událostí se v roce 1947 stala XXII. mezinárodní šestidenní soutěž FICM, první poválečná a poprvé uspořádaná v Československu. Konala se ve Zlíně a zajišťovalo ji 12 000 pořadatelů a činovníků na nejrůznějších úrovních. Předznamenala mnohé příští ročníky tohoto nejtěžšího sportovního motocyklového podniku. Všechny hlavní ceny (Mezinárodní trofej, Stříbrná váza, tovární týmy, klubové týmy) vyhráli Čechoslováci a také v příštích letech dokázali, že to nebyla náhoda. Hlavním pořadatelem se pochopitelně stal AKRČs.

Velké očekávání vzbuzovaly přípravy prvního poválečného československého autosalonu, v pořadí už osmadvacátého. Konal se ve dnech 18.–28. října 1947 a záštitu

nad ním přijal prezident Eduard Beneš. Veřejnost se pochopitelně těšila, zejména když se ukázalo, že do Prahy přijelo více než 100 výrobců automobilů a doplňků, a to včetně firem z USA, Velké Británie, Francie a Itálie. Návštěvníky jistě nadchly vozy Buick, Cadillac, Ford, Chevrolet, Oldsmobil, Pontiac a řada dalších, ale bylo to nadšení platonické. Litr benzínu přišel v té době na 12 korun, což byl v té době zřejmě světový rekord. V Rakousku stál v přepočtu 3,74 Kč, v Holandsku 3,80 Kč, v poraženém Německu 4 Kč, a tak dále. Nejdražší evropský benzin (s výjimkou ČSR) prodávali ve Švýcarsku, kde stál 9,12 Kč/l.

Snad bude situace za rok lepší, mysleli si mnozí, když bylo oznámeno, že autosalon 1948 proběhne opět v Praze, a to ve dnech 23.–31. října.

Velký ohlas měla automobilová Velká cena Československa. Po dvanácti letech se do Brna na Masarykův okruh (ještě se tak směl jmenovat) vrátil výkvět evropských jezdců i nejsilnější závodní automobily. Mistrovství světa formule 1 se poprvé jelo až v roce 1950, avšak brněnský závod v roce 1949 svým obsazením splňoval všechna kritéria takového podniku. Byl to malý pořadatelský zázrak, ale také tragický podnik, v jehož rámci zahynuli jezdci Václav Uher a Jaroslav Jonák.



Start do závěrečné rychlostní zkoušky na šestidenní ve Zlíně 1947.



Začátek konce

V lednu 1948 vyšlo v časopise Auto oznámení, že „nedostatek papíru se tak přiosvědčil, že tiskárna by již nemohla zaručit vyjítí čísla, kdybychom neučinili kroky k úspoře papíru“. V březnu 1948 vyšlo v Autu svolání akčního výboru AKRČS, v němž se mimo jiné píše: „Vleklá krize našeho politického života byla rázně a definitivně vyřízena spontánní vůlí všeho pracujícího lidu naší drahé republiky. Nastává nám všem doba radostné, pozitivní a usilovné práce pro zvýšení životního standardu nás všech.“ A na druhé straně vysvětluje, jak si to představuje: „Se souhlasem předsedy AKRČS arm. gen. Ludvíka Svobody a úřadujícího místopředsedy dr. Al. Neumana utvořil se při ústředí AKRČS Akční výbor Národní fronty, který provede důslednou a nesmlouvavou očistu v klubovních správních orgánech, pracovních výborech a komisích a dá celé organizaci takovou strukturu a vedení, které by stoprocentně odpovídaly požadavkům dnešní doby... Akční výbor Ústředí AKRČS přebírá až na další správu a vedení celé organizace AKRČS a zastavuje až do odvolání působnost správních orgánů Ústředí.“ V dubnu už Auto vyzývá k zakládání kroužků nových členů v továrnách, závodech, podnicích, úřadech, zemědělských družstvech a traktorových stanicích, oznamuje přípravu nových stanov a slibuje zlidovění motoristické organizace. Jak to udělá, si lze těžko představit, neboť v červnu a v červenci 1948 se přestala prodávat osobní vozidla (byla údajně vyměněna do zahraničí za potraviny) a od srpna byly zakázány všechny motoristické sportovní podniky. Výjimkou byla opět Mezinárodní šestidenní motocyklová soutěž FICM, jejímž pořádáním byl opět pověřen AKRČS. Tu loňskou financoval Autoklub takřka výhradně ze svého konta a slíbenou státní podporu nakonec nedostal. Aby to v roce 1948 neskončilo ostudou, vyzval své členy k dobrovolné sbírce. Dobrovolnost ovšem byla předepsána: každý člen Autoklubu – maji-

tel osobního automobilu musí dát dvacet korun, motocyklisté a ostatní deset. Nakonec se šestidenní v Československu v roce 1948 nekonala. Komunistický převrat vystrašil celou Evropu a FICM pověřila pořadatelstvím Itálii. Nutno dodat, že zrušení šestidenní v ČSR nejdříveho motocyklového výrobce potěšilo, protože kvalita československých strojů v té době znamenala velkou konkurenci a dalo se čekat, že by se na domácí půdě také náležitě projevila.

Klubový časopis Auto, nejkvalitnější motoristický časopis, který od roku 1913 vycházel na křídovém papíře, vytiskli naposledy 15. prosince 1948 jako dvojčíslo 11–12. Měl čtyři stránky formátu A4 na novém papíře. Informoval o vánočních stromcích pro Sbor národní bezpečnosti (SNB) a končil takto: „Byl přijat návrh pplk. Šramla, aby AKRČS uspořádal sběr starých kovů a odpadových hmot.“ Na autosalon, posvěcený mezinárodní Bureau Permanent, nebylo ani pomyšlení. Kdo by tady byl ochoten vystavovat?

V 68. čísle Světa motorů, čtrnáctideníku, který vyšel poprvé 20. ledna 1947, otiskli 20. listopadu 1949 úvodník, nadepsaný *Nová epocha Autoklubu RČS*. Hned první věta naznačila příští směr: „Od února 1948 do října 1949 prošel Autoklub RČS údobím důkladné reorganizace, která přetvořila měšťácký spolek v masovou organizaci lidovou.“ O lidovosti motorizmu vypovídala



Inzerát monopolní Ústřední prodejny vozidel, která měla v Československu dvacet prodejen. Co se v roce 1947 myslelo „pestrou revuí nejhezčích vozidel“, bylo tehdy i dnes otázkou.

čísla. Vozidla se prodávala na přiděl prakticky jen podnikům a organizacím. Na jaře 1949 si mohli zájemci tzv. volně (tedy mimo úřední přiděl) koupit nový osobní automobil za neslýchané ceny: Aero Minor za 200 000, Škodu 1101 za 300 000 nebo Tatra 87 za 600 000 korun. Průměrná měsíční mzda tehdy činila 870 korun.

„AKRČS dal svým plánem motorizmu signál ke startu na naší cestě k socialismu,“ pravil úvodník.

Motoristé – a nejen oni – se měli na co těšit.



Slavnostní vchod na autosalon 1947.

VIII. Do Svazarmu!



Při slavnostní ustavující schůzi Svazu pro spolupráci s armádou dne 4. listopadu 1951 ujistil předseda Výkonného výboru Autoklubu RČs, s. Václav Fišer shromáždění, že českoslovenští motoristé uvítali s nadšením vytvoření organizace pro brannou výchovu lidu, která vyplní mezeru, již jsme dosud pocítovali v organizování a řízení branné výchovy.

Proto jednotná organizace československých motoristů vstoupila do Svazu pro spolupráci s armádou, aby jako jeho platný člen pomáhala plnit jeho úkoly na jednom z nejdůležitějších úseků pro obranu státu - na poli motorismu.

Organizace motoristů se v první řadě zaměří k tomu, aby ve svých učilištích a zařízeních vyškolila, vycvičila a vychovala co největší masu našeho lidu v řízení, obsluze a udržování motorových vozidel všeho druhu, podle potřeb naší armády, záštity míru.

Bohumil Nejdí: Perspektiva Autoklubu RČs do další činnosti, Motocykl č. 59, 8. XII. 1951

Jménem zákona

Národní shromáždění přijalo 2. listopadu 1951 zákon 68/51 o branné výchově, v jehož rámci vznikl dva dny po jeho schválení Svaz pro spolupráci s armádou, zkráceně Svazarm. V té chvíli představoval jen ideologické zastřešení všem „dobrovolně“ přihlášeným organizacím, které svým kolektivním členstvím Svazarm formálně vytvořily. Byly to AKRČs, Lidové milice, Československý svaz mládeže, Československá obec sokolská, Česko-

slovenské hasičstvo, Kynologická jednota, Českoslovenští amatéři vysílači, Dobrovolný svaz lidového letectví a Ústřední svaz chovatelů poštovních holubů. Míra dobrovolnosti vstupu byla dozajista různá, od nadšení milicionářů, po skřípání zuby sokolů. Prozatím si každý z těchto dobrovolných členů Svazarmu ponechal svůj vlastní řídicí orgán, většinou ústřední výbor.

Motoristé, pamatující předválečný AKRČs, už z něho byli buď vyhnáni, nebo se s novou situací



nějak vyrovnali. Organizovaných členů bylo nyní 60–70 tisíc, prameny se rozcházejí. Kdo sledoval čilé dění kolem AKRČs, pochopil, že ač vstoupil do Svazarmu, jsou dny Autoklubu sečteny. Ministerstvo vnitra oznámilo 17. listopadu 1951, že ve struktuře organizací podle zákona 68/51 „je počítáno s motoristickou organizací, ve kterou by se přeměnil dosavadní Autoklub republiky Československé“. AKRČs zkrátka ležel nové moci v žaludku a musel se „přeměnit“. Vyjádřil to Václav Stehlík ve Světě motorů č. 89 z roku 1950 v rubrice Máte slovo: „Při diskusích mezi hornickými motoristy setkáváme se s námitkami, zda název spolku motoristů ‚Autoklub‘ je vhodný? Vyjadřuje dost dobře pravý účel dnešního poslání, jako motoristické organizace v první řadě dělnických motoristů, kteří ve velké většině vlastní pouze motocykl? Neboť naše životní úroveň není ještě tak daleko, jako např. v Sovětském svazu, aby dělník dojížděl do práce ve vlastním autu. Přes všechnu očistnou akci, kterou náš dnešní Autoklub prochází, má většina neinformovaných dojem, že se mluví o spolku takovém, jakým býval dříve – spolku zbytečném, panském!“

Alespoň že Svazarmu nevalil klubový „panský“ dům v Opletalově ulici, který po jeho dramatickém osudu nakonec uchvátil a kde se na dlouhá desetiletí roztáhl.



Ustavující celostátní sjezd delegátů DSLM.



Informace horníků o cestování jejich sovětských kolegů nebyly zcela přesné, zejména vinou motoristických časopisů. Přinášely referáty o sovětském sportu, o výrobě automobilů Poběda, o historii výroby sovětských traktorů, o tamních polních garážích pro nákladní automobily, o sovětských světových motocyklových rekordech, o sovětských zapalovacích svíčkách, o sovětských vynálezcích, kteří jako první na světě sestrojili kromě jiného i benzinový a naftový motor a jimž patenty uchvátil Benz pro svůj první automobil. Chybělo už jen tisknout Svět motorů azbukou.

V únoru 1952 proběhly krajské sjezdy přípravných výborů nové motoristické organizace. Ty zvolily své zástupce na celostátní sjezd, svolaný na 23. března. Tady byl definitivně pohřben AKRČs a do života uveden jeho nástupce – Dobrovolný svaz lidového motorizmu (DSLML). Formálně se tedy změnil název organizace, která už takřka pět měsíců fungovala pod Svazarmem. Za šéfa dobrovolných motoristů zvolili náměstka dopravy Josefa Juru, který na sjezdu pravil, že „nová motoristická organizace vstupuje do života s heslem *Sovětský motorismus – náš vzor*“. V první řadě to znamenalo výcvik budoucích vojáků, protože brannost byla prvořadým úkolem všech svazarmovců. Však také proto byl do čela Svazarmu postaven náměstek ministra obrany generálporučík Čeněk Hruška.



Ještě zbývalo rozpustit organizace, které zatím formou kolektivního členství tvořily Svazarm, a fakticky je sloučit pod jednu celostátní brannou střechu. Tak byli přetaveni samostatné organizace letců, radioamatérů, kynologů, holubářů a také motoristů. Za posledně jmenované to rozhodl ústřední výbor DSLML. Bez řádného svolání sjezdu delegátů to podle všeho bylo právně neplatné, ale kdopak by se takovými maličkostmi tehdy zdržoval. „*UV DSLML zajistí řádný převod členstva, finančních prostředků, materiálu a veškerých písemností do jednotné celonárodní organizace Svazarm... Dobrovolné začlenění... bude oznámeno předsedům KV DSLML, projednáno na schůzích KV DSLML rozšířených o předsedy ZO a za přítomnosti zástupců ÚV DSLML.*“ Tak stálo v usnesení ústředního výboru DSLML z 21. října 1952.

Kam takto vytvořený Svazarm směřoval? „*Jak přílehlavé je pro naši budoucí práci heslo maršála Sovětského svazu Vorošilova – že nesmí být znát, kde začíná a končí armáda a kde začíná a končí rolnická a dělnická masa*“ (Svět motorů č. 135 z 29. listopadu 1952).

Svazarmovci teď směli tvořit základní organizace, v nichž členové zakládali kluby podle svého zájmu. Ze Svazarmu byli vyjmuti milicionáři, sokolové, hasiči a také holubáři, kteří přešli k Chovatelům drobného zvířectva, snad že nemohli naplnit požadavek „*přivítat případného útočníka v plné zbroji*“ (Svět motorů č. 136/1952). Reorganizace Svazarmu proběhla do konce roku 1952. Od 1. ledna 1953 už fungoval jako *masová celostátní branná organizace*.

Motoristé v klubech základních organizací Svazarmu zůstávali pod přísným dohledem, neboť měli tendenci zabývat se (při svém dobrovolném členství a ve vlastním volném čase!) opravdu jen svými motocykly a automobily, místo aby získávali další členy, vystříleli alespoň třetí výkonnostní třídu, ovládali vysílačku, případně absolvovali letecký kurz. Svazarm si totiž stavěl vskutku nemalé cíle: „*Hlavní*

podmínkou je, aby u všech našich motoristů... bylo nadšení pro naši vlast, bylo nadšení pro obranu naší krásné země, a to zvýší naše úspěchy i poslání, abychom byli v motorismu první na světě“ (generálporučík Čeněk Hruška, Svět motorů 225/1956).

Roky 1952 a 1953 patřily v Československu k nejsmutnějším v novodobé historii. Inscenované procesy, popravy mnoha desítek lidí, pronásledování desetitisíců, šikanování statisíců a ohlupování milionů vzaly pochopitelně takřka každému chuť na jakýkoli, byť symbolický odpor. Vznik Svazarmu a jeho peripetie byly jen malým střípkem v mozaice života tehdejší společnosti. V roce 1952 se v Československu s 12 miliony obyvatel prodalo 3553 osobních automobilů, z toho 53 (slovy padesát tři) soukromým osobám. Statistiky prodeje automobilů připomínaly počátky firmy Laurin & Klement, řízení státu doby římského tyрана Caliguly.

ÚAMK

Aktivizovat motoristy k boji za mír, když automobil se stal prakticky nedosažitelný, nebylo lehké. Výcvik řidičů v základních organizacích prakticky nepřicházel v úvahu, protože nebylo s čím jezdit. Z toho důvodu vznikaly při okresních a krajských výborech Svazarmu auto-motokluby, „*zařízení k výcviku a sportu na vyšším stupni*“. Myslelo se tím, že tady konečně budou k dispozici vozy a motocykly pro praktickou výuku.

Pak tu byl ještě jeden problém. Autoklub republiky Československé zastupoval zemi v mezinárodních organizacích. Kdo ji bude zastupovat po jeho zániku? Svazarm? Byla důvodná obava, že by Svaz pro spolupráci s armádou neobhájil na mezinárodním fóru, že zastupuje zájmy všech československých motocyklistů a automobilistů. Řešením se stala po sovětském vzoru jiná organizace, která se alespoň formálně tvářila civilně a v názvu nedeklarovala armádu. Proto 24. dubna 1953 vznikl Ústřední

auto-motoklub (ÚAMK), pochopitelně pod Svazarmem. Na ustavujících schůzích byli pozváni významní motorističtí jezdci a osobnosti, „*přišly i ženy, soudružky Rutková, Parusová a Khásová-Junková*“. Elišku Junkovou, jejíž manžel Čeněk byl ve dvacátých letech majitelem bankovního domu, nutně potřebovali; její jméno se stalo ozdobou při prezentaci ÚAMK v zahraničí. Nicméně si musela vyslechnout, že na schůzi „*soudruzi správně porovnávali bývalý reakční klub a dnešní nový. Dnes nevládnou v autoklubu páni továrníci*“ (Karel Šimon, Svět motorů 146, 21. května 1953).

Prvním náčelníkem ÚAMK se stal Jaroslav Nedbal, který měl těžký úkol: vysvětlit, proč svazarmovské motoristy řídí najednou dva orgány. Jedním byla Motoristická sekce při ÚV Svazarmu a druhou rovněž svazarmovský Ústřední automotoklub. V průběhu let se toto branně vlastenecké schizma vyřešilo. ÚAMK se stal prakticky jen vizitkou na dveřích. S minimálním aparátem sídlil v budově Svazarmu a smyslem jeho existence bylo reprezentovat Československo v mezinárodních organizacích. Nutno dodat, že někteří z našich zástupců si vybudovali v průběhu let velmi silnou pozici (Richard Kopečný, Jan Křivka, později Oldřich Haken) a postarali se o dobrý zvuk zejména československého motocyklového sportu.

Na start!

Zatímco na automobil nebylo prakticky pomyšlení, měli zájemci možnost pořídit si motocykl. V letech 1949–1952 se prodalo 117 000 motocyklů. Na trhu byla Jawa 250 a 350 pérák, v té době stroje na světové špičkové úrovni, dále motocykly ČZ s menšími motory, ale co do kvality a konstrukce srovnatelné s jarami. Pro nejméně náročné byla k dispozici dvoupístová devadesátka Manet, sice méně podařená, avšak stále znamenající slušný standard. Motocyklisté byli po všech stránkách podporováni a kdo chtěl sportovat, měl dost příležitostí. Každou neděli se konaly desítky závodů

a soutěží, těch zejména. Důvod byl nasnadě. Každodenní agitace „*mas k obraně vlasti*“ znamenala permanentní přípravu na válku: „*Naši motoristé musí ovládat svůj stroj tak, aby v případě obrany země mohli s ním plnit rozkazy, na jejichž vykonání závisí úspěch té či oné akce proti nepříteli*“, napsal Rudolf Patera do Motocyklu č. 68 v srpnu 1952. A tak se jezdilo a závodilo, na silnici i v terénu, to zejména. V řadě měst se pořádaly nejrůznější akce, na nichž vyrůstali jak kvalitní jezdci, tak kvalitní pořadatelé. Zatímco automobilových podniků bylo tak do deseti ročně a měly lokální význam, mnoho ze stovek každoročních motocyklových akcí sneslo nejpřísnější měřítka. Projevilo se to i na evropském sportovním poli.

První mezinárodní úspěch v zahraničí slavili českoslovenští motocykloví soutěžáci ve Velké Británii v roce 1949, kde získali Stříbrnou vázu a ve Světové trofeji skončili druhí. Další dva ročníky šestidenní soutěže ve Velké Británii a v Itálii Československo neobsadilo. Z dobového tisku se nedozvíme příčinu,

ale pamětníci potvrdili, že o naši neúčasti se rozhodlo z ideologických důvodů. Ze stejných důvodů (taková byla tehdy dialektika) už naše týmy nechyběly v roce 1952 v Rakousku, kde vyhrály Světovou trofej i Stříbrnou vázu.

Automobilisté na tom nebyli ani zdaleka tak dobře. Stále se na ně pohlíželo se skrytým podezřením, že budování a obranu socialismu nemyslí tak docela vážně. Jak by mohli, když vlastní vůz! Pár závodů do roka se obvykle jelo jen jako doprovodný program před závody motocyklů. Často se vypisovala pouze třída do 750 cm³, v níž startovali jezdci na doma připravených minorech, jejichž sériová verze se už ani nevyráběla.

V první polovině 50. let se dokonce pořádaly soutěže nákladních automobilů se startovními čísly, jejichž posádky měřily síly v rozvozu stavebního materiálu. Pokud soutěžily osobní automobily, pak o výsledku rozhodoval hod granátem na cíl, střelba z pušky a odhad vzdálenosti. O vážném soutěžním automobilovém sportu nemohlo být dlouho ani řeči.

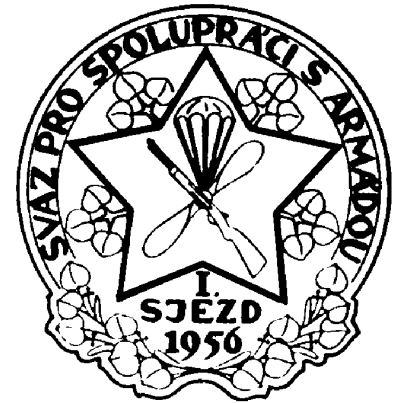


Start k budovatelské soutěži řidičů nákladních vozidel Pozemních staveb n. p., závod IV, podzim 1952.



Pojem motorismus nabývá kvapem netušených rozměrů a je na naší branné organizaci, aby si to včas uvědomila, neboť je to hlavně Svazarm, který se má na tomto úseku nejvíc co činit. Jeho vliv mezi nejširší motoristickou veřejností musí být podstatně širší než dosud. Koncem uplynulého roku bylo v automotoklubech něco přes dvacet tisíc a v základních organizacích kolem padesáti tisíc motoristů. Jak nepatrný počet to představuje v porovnání s tím, že jenom za poslední rok prošlo autoučilišti Svazarmu přes 130 tisíc nových řidičů nebo vůbec s tím, že počty řidičů v republice jdou do statisíců. Majitelů osobních aut, motocyklů a mopedů máme přes milion a dalších přibývá.

Úvodník Svět motorů č. 13/1961



Svízelný Svazarm

Je k nevíře, kolik papíru se potisklo, kolik řečníků ochraptělo, kolik schůzí se prosedělo, ale jak málo motoristických duší se tím vším nechalo do Svazarmu nalákat. A přitom alespoň teoreticky nabízel tolik zajímavého – motorizmus, leectví, kynologie a střelba přece většinu kluků bez rozdílu věku tolik lákaly a dodnes lákají. Jenomže ideologický balast, politizace každé aktivity počínaje řízením a konče krmením psů dokázala drtivou většinu potenciálních zájemců předem dokonale otrávit. Ani ti, kteří přece jen do Svazarmu vstoupili, nebyli nijak horliví. Na prvním celostátním sjezdu branné organizace v květnu 1956 si postěžoval její předseda generálporučík Hruška v hlavním referátu, že „*příspěvková morálka dosahuje v průměru jen 70 %*“. A kdo ví, jak to s těmi čísly bylo doopravdy. Je pozoruhodné, že se nikde v referátech neobjevila alespoň řečnická otázka, proč tomu tak je. Pravdivá by byla odpověď, že „pracující“, jak se tehdy říkalo občanům, mají „masové politické práce“ plné zuby. Když už to museli poslouchat v zaměstnání, číst ve všech novinách, poslouchat v rozhlase a na domovních schůzích, proč si tím měli nechat otravovat život ještě ve svém volnu? V roce 1967 bylo ze 3,25 milionů československých motoristů ve Svazarmu 140 000, tedy 4,3 %. Kolik z nich tam působilo opravdu aktivně, je otázkou.

Svůj podíl na daném stavu měla také organizační struktura Svazarmu od ústředního výboru přes krajské výbory, okresní výbory až

k základním organizacím. Na čem se nahoře dohodli, to prosakovalo do nižších sfér jako tichá pošta. Navíc byli ve vedoucích funkcích často lidé, jejichž jedinou kvalifikací byla míra horlivosti a stranická knížka. Předseda ústřední motoristické sekce a člen předsednictva ústředního výboru Svazarmu, tedy od počátků až do šedesátých let nejvyšší motoristický činovník, byl profesí dílenský plánovač v Rudém Letovu, od něhož nebylo možné čekat nic. O jeho cestách do zahraničí jako vedoucího reprezentačních výprav, který se nedomluvil žádnou řečí, kolují dodnes zkazky.

Zůstává ovšem skutečností, že mnozí motoristé v základních organizacích Svazarmu sem přišli ze skutečného zájmu, v dílnách, garážích a klubovnách trávili hodně času a využívali možností, které se nabízely. Svazarmovské automotokluby začaly být zajímavé pro širší veřejnost, když začaly nabízet něco opravdu atraktivního. Tím se staly nejprve tzv. svépomocné dílny, které vznikaly při aktivních základních organizacích. Kdo se už domohl automobilu, staral se o něj, seč mu stačily síly. V tom mu mohla svazarmovská svépomocná dílna hodně nabídnout.

Jak se počet motorizovaných rozrůstal, šířil se zájem o mototuristiku. Protože cestovat za hranice Československa do okolních socialistických států nebylo snadné a dovolená v Západní Evropě byla prakticky vyloučená, začaly vznikat autokempinky, rovněž jako svazarmovská zařízení. Tím se počet členů

nijak zásadně nezvýšil, ale povědomí o automotoklubech rostlo. Zásadní změnu v mototuristice znamenala svazarmovská cestovní kancelář Autoturist, jejíž zakládací listina nese datum 21. prosince 1967, do obchodního rejstříku byla zapsána 15. ledna 1968. Poptávka po motorizované turistice byla v té době už veliká.

Motocyklisté měli přece jen lehčí život alespoň v tom, že kdo opravdu chtěl, dopracoval se k motocyklu. I výběr byl ve srovnání s automobily bohatší, od malých padesátek po pětistovku jawu. Získat mladíky při kurzu řízení jednostopého vozidla bylo pak snazší, než nalákat odrostlejší motoristy.

Od roku 1964, kdy se v Mladé Boleslavi začaly vyrábět v prakticky nové automobilce vozy Škoda 1000 MB, vzrůstala motorizace a k vysněnému automobilu se dostalo přece jen více zájemců. To se projevovalo větším zájmem o Svazarm, respektive o jeho motoristické aktivity.

V roce 1966, kdy se konal 3. sjezd Svazarmu, už bylo cítit, že se společnost z marasmu padesátých let pomalu zotavuje. Mrhání časem, energií, zbytečné papírování a agenda vedly k tomu, že byly zrušeny krajské výbory Svazarmu a zůstaly jen ty okresní, čímž se měl zjednodušit úřední styk. Důkazem jistého zcivilnění aktivit ve Svazarmu bylo zahájení provozu silniční služby. Od 1. dubna 1966 začalo na silničních tazích Plzeň–Praha–Kolín–Jihlava–Brno–Bratislava, Rusovce–Senec a Praha–Lovosice jezdit deset žlutých škodovek, jimž se začalo říkat žlutí andělé. Deset vozů provozoval Svazarm pod hlavičkou

Československého automotoklubu. Pod svazarmovské automotokluby přišli v polovině 60. let také sběratelé historických vozidel.

S branným výcvikem měli sice málo společného, jejich záliba zaváděla adoraci dávných časů, ale ve Svazarmu je trpěli. Renovovaná vozidla poutala zaslouženou pozornost široké veřejnosti a branná organizace se mohla chlubit sympatickou aktivitou.

Na světová kolbiště

Od roku 1952 až do roku 1957 vyhráli českoslovenští motocykloví soutěžní jezdci každoročně alespoň jednu z nejvyšších cen na šestidenní, v letech 1958 a 1959 dokonce zopakovali úspěch jak ve Světové trofeji, tak ve Stříbrné váze. Ještě v roce 1961 přivezli Stříbrnou vázu z Velké Británie a Světovou trofej v roce 1962 z SRN. Pak čekali na Stříbrnou vázu až do roku 1967. Klubové družstvo vyhrálo v letech 1961–1963 a 1965.

Soutěže podporovaly Jawa i ČZ, Svazarm, armáda i ústřední výbor komunistické strany. V zahraničí se obě značky skvěle předvedly, komunisté tím demonstrovali svůj systém, doma sloužili jezdci jako příklad pro tisíce dalších a staly se vzorem mládeži. Reprezentanti to brali jako čest a také jako jedinou možnost opustit zadržovaný stát, v němž přiblížit se na kilometr k hranici znamenalo riskovat kulku do zad.

V letech 1953, 1955, 1957, 1959 a 1963 bylo Československo pověřeno pořádáním šestidenní, kterou vždy velmi dobře připravilo. Svazarm měl hodně obětavých a schopných dobrovolníků, kteří měli díky četným domácím akcím dost zkušeností, navíc se šestidenní chápala jako ideologický úkol prvořadě důležitosti. V daném místě muselo všechno klapat, na své si přišli také zdejší obyvatelé, protože do obchodů se navezlo i nedostatkové zboží a jižní ovoce.

Velmi dobří byli také motokrošaři. V roce 1958 se stal Jaromír Čížek mistrem Evropy v terénních motocyklových závodech. V roce 1963 skončil Vlastimil Válek v mistrovství

světa na 2. místě ve třídě 250 cm³.

Kvalitní byl i plochodrážní sport – reprezentační družstvo obsadilo v letech 1961–1963 postupně 4., 3. a 2. místo, Antonín Šváb byl na mistrovství světa jednotlivců dvakrát druhý.

Dařilo se i silničním motocyklovým závodům. V druhé polovině 50. let vyrostli na domácích tratích do světové třídy František Šťastný a Gustav Havel. V sezoně 1961 skončili v mistrovství světa na továrních jáchách ve třídě 350 cm³ na druhém, resp. třetím místě. Není nadsazené tvrzení, že Československo patřilo v té době mezi motocyklové velmoci. Svazarm k tomu přispěl zejména díky organizátorům, pořadatelům, časoměřičům, technickým komisařům a dalším činovníkům, kterých byly tisíce. Ti nejlepší se pak podíleli na zajištění mezinárodních podniků. Motorističtí sportovci vyrůstali rovněž ve sportovních oddílech ministerstva obrany, zvaných Dukla, a Rudých hvězdách, oddílech ministerstva vnitra.

Pomalý rozjezd automobilů

Od poloviny 50. let, kdy přišla do výroby Škoda 440, se pomalu měnily i podmínky pro automobilový sport. Stát chtěl své vozy exportovat, a tak musel povolit výjezd posádek na zahraniční podniky. Jezdily tam vesměs tovární výpravy automobilky Škoda a vracely se s chudými výsledky. Jak jinak, když doma prakticky nebylo možné získat zkušenosti.

Zlomem se stal rok 1960, kdy se kromě jiných konal i první ročník

Vltavské rallye. Jejím iniciátorem byl Viktor Mráz, který chtěl připravit soutěž na evropské úrovni. Jeho domovský klub se ujal pořádání a nasadil latku vskutku vysoko. Už nerozhodovaly armádní disciplíny, ale časy z rychlostních zkoušek (byť velmi krátkých), z jízdy zručnosti v závěru a také dodržení vysokých průměrů v jednotlivých etapách. Rallye Vltava se stala domácím mezníkem v soutěžním automobilovém sportu.

Závody zůstávaly dlouho popelkou a o jediný vzruch se mohla postarat automobilka Škoda. V letech 1958–1960 vyjely z jejích dílen dva otevřené a dva uzavřené závodní vozy Škoda 1100 OHC, které ovšem představovaly třídu samu pro sebe a Svazarm s nimi neměl nic společného.

Na začátku roku 1960 inicioval Svazarm stavbu domácího monopostu podle nové Formule Junior. Jako by byla šita na míru právě na naše podmínky: předepsaným základem se stal sériový motor OHV do objemu 1100 cm³, tedy přesně ten, který byl pod kapotou stávajících mladoboleslavských vozů. S podporou Svazarmu, Ústavu pro výzkum motorových vozidel a řady odborníků se lehký a jednoduchý vozík rodil dva roky. Poprvé startoval v červnu 1962. Ukázalo se, že se nemůže měřit se zahraniční konkurencí, ale to nebylo tak důležité. Tzv. státní junior byl sice váhavým a zdlouhavým, ale přesto prvním krokem správným směrem.



Cestovatelé Hanzelka a Zikmund poslali zdravici druhému sjezdu Svazarmu v roce 1961 z Jericha.



Komise předsednictva ústřední motoristické sekce projednala na své schůzi návrh akčního programu ÚV Svazarmu a konstatuje, že návrh nepřináší žádné nové myšlenky, které by odstranily dosavadní nedostatky a řešily požadavky široké motoristické veřejnosti... Komise proto doporučila předsednictvu motoristické sekce, aby navrhovaný akční program odmítla. Navrhuje, aby akční program na úseku motorismu obsahoval požadavek vytvoření samostatné organizace motoristů - AUTOMOTOKLUB ČSSR.

*Prohlášení komise předsednictva ústřední motoristické sekce
ÚV Svazarmu, 15. března 1968*

Velké naděje

Politické změny na počátku roku 1968, známé jako Pražské jaro, vzbudily nadšené iluze o možnosti reformovat komunismus, jímž vznikne socialismus s lidskou tváří. Změny ve vedení státu a zejména ve vedení ústředního výboru komunistické strany, protože jen ta rozhodovala prakticky o všem, co se v zemi dělo, přivedly drtivou většinu Čechoslováků k přesvědčení, že zemi nadcházejí nové časy.

Také motoristé zvedli hlavu. „Dejte nám klíče od této budovy, kterou si motoristé postavili!“ zaznělo 2. března z příspěvků na plenárním zasedání v budově kdysi Autoklubu, nyní Svazarmu. V akčním prohlášení, sestaveném o čtrnáct dnů později, byl stanoven jasný úkol: vytvořit přípravný výbor pro ustavení Automotoklubu ČSSR s návrhem na vytvoření jeho statutu, ekonomického zajištění, činnosti, vlastního vydavatelství atd. To byla, pane, silná káva.

DOSTANE SE NA VÁS?

Podle sdělení podnikového ředitelství n. p. Mototechna přijde na náš trh 300 automobilů Fiat 600 D (počátkem III. čtvrtletí), 400 vozů Simca 1301 (rovněž ve III. čtvrtletí) a 4000 vozů Moskvíč 408, které se začnou dodávat již v květnu a pak postupně po celý rok. Kromě toho přijde na trh ve III. a IV. čtvrtletí – jak jsme již oznámili – po 180 vozech Ford Cortina, spolu se 140 vozy tohoto typu již dodanými, tedy 500 v letošním roce.

Otázka nezněla, zda si vyberete, ale zda se na vás dostane. Nabídka pro druhé pololetí roku 1968.

Ve středu 27. března se v Lucerně sešlo pět tisíc delegátů z motoristických organizací Svazarmu z celé republiky. Plně podpořili přípravný výbor Automotoklubu ČSSR. Svůj Moravsko-slezský Autoklub připravovali také v Brně.

Ve Svazarmu se vedoucí funkcionáři pochopitelně vystrašili. Návrhy na reorganizaci branné organizace už zazněly v roce 1965. Tehdy byly sice krotké, ale do té doby neslychané. Samozřejmě se z nich nic neuskutečnilo, vedení je šmahem zamítlo. Teď se situace změnila a ústřední výbor pochopil, že je třeba nějak reagovat. A tak z jeho jednání 10. dubna vzešly návrhy na federativní uspořádání motoristické organizace. Vrcholným orgánem by byl federální Automotoklub, který by tvořily samostatné automotokluby český a slovenský. V nich by se sdružovaly jednotlivé organizace s právní subjektivitou. Vše by zastřešovala branná organizace s novým názvem. Tím se předjímal chystaná federalizace státu.

Na stole tedy leželo několik možností. Buď se motoristé zcela odtrhnou od Svazarmu, ať už se bude jmenovat jak chce, a vytvoří nový Automotoklub ČSSR. Nebo přistoupí na reorganizaci Svazarmu a federativní uspořádání motoristické organizace v jeho rámci, a konečně



MOTORISTÉ
z celé republiky
žádají vytvoření
samostatné společenské
nezávislé motoristické
organizace
mimo rámec Svazarmu
AUTOMOTO-
KLUBU ČSSR

budou počítat se vznikem několika paralelně existujících motoristických organizací. Kromě ideálů šlo ovšem také (nebo zejména) o majetek. Komu by připadl? Odevzdal by jej Svazarm nové organizaci? Nebo by se rozdělil? Nebo by si všechno ponechal? Zejména o tom se vedly plamenné diskuze. Hlasování členů Světa motorů dopadlo v červnu 1968 v poměru 5962 pro samostatný Autoklub, 44 pro autoklub v rámci federace Svazarmu. V kulturním domě na Smíchově se 22. června sešlo 343 delegátů z celého Československa, kteří zastupovali 97 000 organizovaných motoristů. Zvolili prozatímní výbor Autoklubu s tím, že předseda bude zvolen později.

Marná snaha

V noci z 20. na 21. srpna přepadly Československo armády států Varšavské smlouvy. Polidštění socialismu se nekonalo, stejně jako se nekonala samostatný Autoklub ČSSR. Krátký čas euforie skončil drsným probuzením. Od této chvíle už nemohli mít o podstatě systému žádné iluze ani největší idealisté.

Následující měsíce měli lidé ve státě jiné starosti než motorismus. Až 16. ledna 1969 se sešli zástupci přípravného výboru Autoklubu a stávajícího ústředního výboru automotoklubu a shodli se na vytvoření jednotné samostatné motoristické organizace s názvem Auto-moto-touring klub (AMTK ČSR). Tato organizace převzala „řízení veškeré činnosti na úseku motorismu v České socialistické republice do národní konference“. Nový výbor měl třicet členů, po patnácti z obou stran, a dva předsedy – Bohumila Nejdla a Jindřicha Egera. O stanovách a dalších náležitostech měla rozhodnout národní konference, a také o svém vztahu ke Svazarmu, který se měl přejmenovat na Sdružení braných a technických sportů. Nutno připomenout, že od 1. ledna roku 1969 se Československo stalo federací dvou samostatných států, totiž České socialistické republiky

a Slovenské socialistické republiky. Proto měl AMTK působit v ČSR. Počítalo se s tím, že na Slovensku vznikne paralelní organizace, s níž by později AMTK vytvořil ústřední federální AMTK ČSSR.

Národní ustavující sjezd AMTK ČSR byl svolán na 30. května 1969 do Prahy. Krátce nato se měl 12. června konat i čtvrtý sjezd Svazarmu, jehož vedení se už předem rozhodlo neměnit svůj název a podržet si i nadále motoristy. Bylo cítit, že na straně AMTK už není taková rozhodnost a touha vytvořit samostatnou organizaci, na straně Svazarmu naopak bylo slyšet hlasy, že k úspěšnému jednání sjezdu přispěje tzv. konsolidace, což byl nový termín pro vyřizování si účtů se všemi, kdo se angažovali v Pražském jaru. Konsolidace znamenala návrat k socialismu, jaký je, tedy bez lidské tváře, jen s tvrdou pěstí komunistické strany. A jak dopadli motoristé? Ministerstvo vnitra neschválilo registraci AMTK a jeho předseda Bohumil Nejdla vystoupil na sjezdu českého Svazarmu a požádal delegáty, aby pochopili situaci AMTK a jeho snahu o konsolidaci. Co tím myslel, bylo nabíledni.

Na podzimních sjezdech českého, slovenského a československého Svazarmu bylo rozhodnuto, že automotokluby český a slovenský vytvoří federální Ústřední automotoklub (ÚAMK), samozřejmě svazarmovský. Posjezdové následné motoristické konference to schválí. To byl rozkaz. „O postavení motoristické organizace, stejně tak jako i ostatních svazů (myšleno odborných svazarmovských sportů – pozn. aut.) bylo rozhodnuto a tato otázka nebude předmětem jednání ani na konferenci, ani kdekoliv jinde.“

Symbol Pražského jara Alexander Dubček byl v září 1969 odvolán z funkce prvního tajemníka ÚV KSČ,

což svazarmovský ÚAMK ČSSR přivítal prohlášením, zaslaným na nově jmenovaný ústřední výbor komunistické strany: „Hlavní úkol vidíme v likvidaci vlivu sil, které dosud narušují jednotu naší organizace, ve výchově členů v duchu proletářského internacionalismu a v aktivní účasti členů v pracovní iniciativě k 25. výročí osvobození Sovětskou armádou.“

Ostudný konec

Bojovníci za samostatný autoklub nedokázali ani prásknout dveřmi. Svoji rezignaci oznámili dvěma větami: Vycházejte z jednání plenárního zasedání Ústředního výboru KSČ v září 1969 a toto usnesení plně respektuje, ukončil na svém zasedání dne 12. listopadu svou činnost paritně vytvořený orgán Auto-moto-touring klub ČSSR. Úkoly řízené motoristické organizace – Automotoklubu Svazarmu ČSSR – převzal ústřední výbor, vytvořený 7. ledna 1969 na základě dokončení federalizace.

Spadla klec.



Václavské náměstí se zaparkovanými sovětskými tanky ve zvláštním vydání Světa motorů ze srpna 1968.



Od I. sjezdu Svazarmu ČSR tato oblast činnosti zaznamenala značný růst ve své aktivitě, iniciativě a v přístupu k řízení branně společenských úkolů souvisejících s rozvojem motorismu. Výroční členské schůze a motoristické aktivity a konference potvrdily, že v daleko větší míře je věnováno úsilí rozvoji jednotlivých oblastí motorismu ve svém komplexu. Kladně je možno hodnotit zvýšenou snahu angažovat se v politicko-výchovném působení, což se projevilo v počtu, kvalitě a obsahové náplni motoristických akcí, pořádaných k významným politickým akcím a výročím.

generálmajor K. Kučera na II. sjezdu Svazarmu, 11. října 1973



Antonín Šváb se v roce 1970 stal historicky naším prvním motoristickým mistrem světa, když vyhrál MS na ledové ploché dráze.

Zaběhané koleje

Vnímal někdo, o čem je řeč? Slovní klíče jako rozvoj aktivity a iniciativy, zvýšené úsilí a angažovanost, politicko-výchovná činnost, přijetí a realizace závěrů, rozpracování a zabezpečení postupů se napříště omílala tak, že ztratila smysl. Poznal by někdo, kdyby se projevy od sjezdu ke sjezdu Svazarmu neměnily? Vznikaly zkratky různých pojmů, tehdy zcela běžné, dnes už jen ztěžší dešifrovatelné. DZBZ znamenal Dukelský závod branné zdatnosti, JSBVO zase Jednotný systém branné výchovy obyvatelstva, BOAS byla branná orientační automobilová soutěž.

Po konsolidaci, která trvala do první poloviny sedmdesátých let, nastoupila normalizace. Ze všech důležitých i nedůležitých míst museli odejít ti, kdo nebyli ochotni uznat, že se v roce 1968 „pomýlili“, když věřili možnosti civilizovat sovětský socialismus. Komunisté vyloučili či vyškrtli (v tom byl velký rozdíl!) půl milionu svých pomýlených členů, což neznamenalo kriminalizaci jako v padesátých letech, ale „jen“ nucený odchod z dobrého pracovního místa, zaražený postup či zákaz studia dětí takových provinilců. Společnost ovládla apatie a pasivita. Odpracovat si své a odjet na víkend na chatu či na chalupu byl ideál českých rodin.

Federativní uspořádání země znamenalo, že i Svazarm měl českou, slovenskou a ústřední organizaci. Motoristé tvořili při ZO Svazarmu automotokluby, případně vznikaly jen automotokluby (pokud v daném místě nebyli zájemci o jiné branně

technické svazarmovské sporty), avšak vždy jen jako ZO Svazarmu. Po celou dobu existence Svazarmu se stále ozývalo varování před tvořením značkových klubů, nedej bože s celostátní působností. Ústřední výbor měl stále na paměti nedávné snahy o vytvoření samostatného Automotoklubu. Celostátně působící značkový klub by pak už mohl znamenat zárodek takových snah. Říkalo se tomu „klubizmus“ a byl postrachem každého svazarmovského tajemníka od okresu nahoru. „Ovšem nemůžeme souhlasit s činností těch značkových klubů, které si osvojují pravomoc s celostátní působností a narušují kompetence orgánů s teritoriální působností, čímž podstatně ztěžují práci stranických i státních orgánů“ (generálmajor K. Kučera na II. sjezdu Svazarmu, 11. října 1973). Založení československého klubu majitelů – řekněme – Trabantů kvůli výpomoci radou a nedostatkovými náhradními díly by bylo chápáno málem jako protistátní odboj. Vždyť by to ztěžilo práci stranických orgánů!

Mnohé automotokluby přesto dokázaly úžasné věci. Rostl počet autokempinků a svépomocných dílen, zvyšovala se jejich kvalita, do automotoklubů přicházeli zájemci o stavbu obytných přívěsů a zakládali karavan kluby, někde se věnovali dětem a stavbě minikár, postavila se celá řada dětských hřišť, nadšenci založili desítky veteran car clubů, v autoškolách Svazarmu získaly řidičské oprávnění statisíce nových motoristů. Soukromé podnikání nepřicházelo v tehdejší Československu v úvahu v žádné formě, ale

podnikaví lidé v automotoklubech dokázali, že když se chce, lze mnohé. Prakticky každý víkend se od jara do podzimu konaly mototuristické soutěže a soutěže majitelů historických vozidel. Zásahu na tom měli vesměs místní nadšenci, kterým šlo o věc a pro něž bylo členství ve Svazarmu jedinou možností, jak své představy realizovat. Někdy jim jejich nadřazené okresní či městské výbory Svazarmu pomohly, někdy to trpěly, někdy jim házely klacky pod nohy, hlavní díl práce ovšem vždycky nesly jednotlivé kluby a v nich nadšení a ochotní dobrovolníci.

Obdobné to jistě bylo i v jiných organizacích, povinně působících pod střechou tehdejší tzv. Národní fronty. Svazarm se svým branným posláním (JSBVO!) byl ovšem pod větším tlakem. Proto seděli na jeho nejvyšších postech vojáci. Však se někdy děly nepředstavitelné věci. Když se v Praze na Štvanici konala v roce 1984 první výstava Automoto, vydali pořadatelé z městského výboru Svazarmu plakát, kde kromě jiného byl zachycen v jízdě i soutěžní Renault 5. S ředitelem výstavy zahájili řízení, věc řešil sám předseda ÚV Svazarmu v hodnosti generálporučíka a odpovědný úředník ÚV KSČ, do jehož kompetence Svazarm spadal. Do tiskárny vyslali pracovníka Státní bezpečnosti, aby zajistil objednávku s podpisy, značka vozu se měla přetisknout černou barvou. To všechno proto, že Renaultem na plakátu prý chtěli svazarmovští pořadatelé propagovat

západní techniku. Tolik malá vizitka marasmu společnosti osmdesátých let a starostí jejich reprezentantů. Tak vypadala normalizace.

Motocyklové úspěchy

Nejvýznamnější sportovní motoristickou akcí byl závod mistrovství světa silničních motocyklů Grand Prix v Brně (v letech 1983–1986 ME). Brněnský okruh se v roce 1968 vrátil k názvu Masarykův, ale pak se s tím pořadatelé museli opět rozloučit. Pořádaly se zde také závody ME cestovních vozů, které na žebříčku prestiže stály níže, ale nijak to neuменьšilo zájem diváků, jichž přijíždělo na ten i onen podnik hodně přes sto tisíc. Organizátoři i pořadatelé měli vysokou úroveň, horší to bylo s kvalitou a bezpečností přírodní tratě, sloužící mimo závody běžnému provozu. Řešením se stal nový automotodrom, který v Brně dokončili v roce 1987. Měl se stát svazarmovským areálem i pro další technické a branné sporty, ale z toho nakonec sešlo. Nic to nemění na skutečnosti, že dráha, areál i lesnaté okolí patří k nejhezčím svého druhu ve střední Evropě. Měří 5349 m, má šest zatáček vlevo, osm vpravo, maximální stoupání 7,8%, maximální klesání 5%.

Ještě dříve vyrostl autodrom v Mostě, a to v roce 1983. Vznikl jako součást rekultivace vytěžené krajiny. Ambice jeho tvůrců nebyly tak vysoké jako v Brně. Trať měří 4148 m, má devět levých a jedenáct pravých zatáček, maximální stoupání 2,8%, maximální klesání 3,2% a vyhovuje všem automobilovým závodům s výjimkou F 2 a F 1. Tato dvě svazarmovská zařízení se stala největšími stavbami v časech Svazarmu.

Jak domácí výrobci nestačili na zahraniční konkurenci a ubývalo vynikajících výsledků, klesal význam československého motocyklového sportu. Začalo to silničními závody, v nichž se Jawa přestala postupem let angažovat. V enduru jsme na mezinárodních šestidenních soutěžích patřili od roku 1970 do roku 1982 k favoritům, a to jezdecky i dí-

ky kvalitám motocyklů Jawa. Osmkrát jsme vyhráli Světovou trofej, sedmkrát Stříbrnou vázu. Od roku 1983 jsme ale do bojů o medaile nezasáhli. V tomto období pořádalo Československo mezinárodní šestidenní celkem dvakrát (Považská Bystrica 1977, 1982). Pokaždé velmi dobře obstálo, a to jednak proto, že akce byla vrcholem motoristických aktivit Svazarmu, jednak součástí státní reprezentace.

V motokrosovém mistrovství světa se angažovala strakonická ČZ. Ve třídě do 125 cm³ byl v roce 1976 Antonín Baborovský celkově třetí, Jiří Churavý skončil v roce 1977 druhý a Zdeněk Velký třetí. Ve třídě 250 cm³ měl ke zlaté nejbliže Jaroslav Falta v roce 1974. Nakonec skončil druhý za sovětským Mojsejevem, a to způsobem, který dodnes u mnoha vyvolává pocit křivdy. Další českoslovenští jezdci Karel Konečný, Jiří Stodůlka a Miroslav Halm jezdili v sedmdesátých letech v první desítce, na medaili to však nestačilo.

Sériové československé motocykly se od soutěžních a závodních diametrálně lišily. Sovětský svaz, který odebíral prakticky všechny vyvážené motocykly, vyžadoval jednoduché dvoudobé stroje, takže mezinárod-

ní sportovní úspěchy nemohly mít ekonomický efekt v podobě exportu do západoevropských států. Představa, že vítězství v šestidenní přinese objednávku na tisíce motocyklů, vůbec nepřicházela v úvahu. Ve sportovních kruzích měli jezdci i značky Jawa a ČZ v dobách úspěchů velmi dobrý zvuk, Československo už méně, Svazarm nedokázali za hranicemi ani vyslovit.

Výsledky na ploché dráze měly jiný význam, protože plochodrážní motocykly se vyrábějí v malých počtech a značek je jen pár. Tady úspěch mohl ovlivnit prodej, pravda spíše jen v desítkách kusů. Na ledové ploché dráze měla Jawa prakticky dominantní postavení. V této disciplíně jsme měli i dva mistry světa, v roce 1970 Antonína Švába, v roce 1974 Milana Špinku. K pořadatelským zlatým hřebům motocyklového sportu přesahujícím hranice země patřila a patří Zlatá přilba v Pardubicích, ojedinělý plochodrážní závod s nejdelší tradicí od roku 1929.

Velmi slušných výsledků dosahovali českoslovenští motokáristé. Milan Šimák se dokonce stal mistrem Evropy v roce 1980, Jiří Sedlář byl v roce 1986 stříbrný. V 80. letech patřili domácí jezdci k evropské špičce



Alegorický vůz se svazarmovci v prvomájovém průvodu v Brně roku 1975.



Úzká spolupráce svazarmovců a vojáků na trati brněnského okruhu. Vojáci s technikou vyprošťují havarovaný vůz.

a často se alespoň jeden z nich umístil v první desítku. V tomto případě si konkurovali jezdci na strojích připravených doma. Jejich kvalita závisela na technické vyspělosti jezdce spíše než na podpoře velkosériového výrobce.

Automobilové úspěchy

Automobilový sport zaznamenal v sedmdesátých a osmdesátých letech velký kvalitativní skok. Svazarm na tom měl nemalou zásluhu tím, že v roce 1971 vypsál národní formuli Škoda, která vycházela z agregátů vozu Š 110 s objemem motoru 1107 cm³. Dovolovala stavět relativně levné monoposty, dostupné mnoha jezdciům, respektive automotoklubům Svazarmu. Ve formuli Škoda vyrostla řada závodníků, kteří později slavili úspěchy v jiných automobilových disciplínách.

V souvislosti s formulí Škoda nutno zmínit vznik firmy Metalex, zkráceně MTX, který přivedli k životu zejména Ing. Václav Pauer, CSC. a Ing. Karel Kleimond. Metalex se

stal tzv. hospodářským zařízením Svazarmu. Postupem let se vyvinul ve specializovanou dílnu, kde vznikaly skvělé soutěžní vozy, monoposty i dvoumístné závodní automobily, terénní automobily, později i silniční a terénní motocykly, speciální úpravy a konstrukce. Význam Metalexu a jeho přínos pro zejména automobilový sport v sedmdesátých a osmdesátých letech ještě není dostatečně doceněn. Je nespornou skutečností, že zásadně posunul technickou i sportovní úroveň domácího automobilového sportu.

Také automobilka Škoda přispěla svým dílem. Vozy Š 100/110 s motorem vzadu se staly základem úspěchů značky a mnoha jezdciů. Vrcholem pak byl ryze sportovní typ Š 130 RS pro soutěže i závody. Poprvé se objevil na závodech v Mostě v dubnu 1975. Postupem let se vůz dostal na hranici svých možností a zejména díky jízdním vlastnostem se stal nejlepším náradím svého druhu ve třídě do 1300 cm³ v Evropě. Na soutěžích

mistrovství světa několikrát skončily tovární posádky do desátého místa v celkové klasifikaci, což znamenalo mezinárodní ohlas. Čím horší podmínky, tím lépe pro škodovku. První velký úspěch zaznamenala posádka Blahna-Hlávka na Rallye Monte Carlo v roce 1977, kdy vyhrála třídu a skončila na celkové 12. místě. Senzační bylo celkové 9. místo na Rally Akropolis Zapadla s Motalem v roce 1978 a ještě lepší 8. místo na téže soutěži Blahny s Motalem v následujícím roce.

Trochu jako pohádka se zdá být titul Mistra Evropy v závodech cestovních vozů, který v roce 1981 vyjždili pro značku Škoda na stotřicítce jezdci Zdeněk Vojtěch, Břetislav Enge, Václav Bervid a Jan Šenkýř. Škoda se v nejnižší divizi přetahovala o body s vozy BMW 635 CSI, které jezdily v nejvyšší divizi. Při rovnosti bodů připadl titul Škodě, protože měla v celém seriálu lepší umístění v jednotlivých závodech.

Českoslovenští jezdci stáli u zrodu autokrosu a dosáhli v něm mnoha mezinárodních úspěchů. Své speciály stavěli ve svých nebo svazarmovských dílnách, zásluhou mnoha automotoklubů se začaly pořádat kvalitní závody, z nichž některé se staly díky pořadatelům evropským vzorem. Od roku 1981, kdy se poprvé jelo mistrovství Evropy, se po pět sezon stal jeden z československých jezdciů vicemistrem, v roce 1986 konečně získal Karel Havel poprvé titul, v roce 1987 to po něm zopakoval Bohumil Křesťan jr.

Celonárodní nadšení vzbudila účast československých kamionů na Rallye Paříž-Dakar. Poprvé startovaly na této soutěži dva liazy, v roce 1986 už také tatro. První vítězství posádky Karel Loprais, Radek Stachura, Ing. Tomáš Mück s Tatro 815 v roce 1988 se stalo senzací a předznamenalo úspěchy této značky v následujících letech. V tomto případě je ovšem nutno dodat, že se Svazarmem neměli jezdci společného nic víc, než mezinárodní licenci, kterou jako jediný mohl vydat svazarmovský ÚAMK.



ČESKOSLOVENSKÝ AUTOKLUB
PŘÍPRAVNÝ VÝBOR

Zdravím nezávislý,
Československý autoklub,
který vzniká v době kráse,
sametové revoluce, na níž,
je také podíl, a která nám
otevřela cestu ke zrodě
životu a právu na radost
i v motorismu!
Přeji Vám dobrý start
a ve všem úspěchů!
S pozdravem
Váše
Eliška Junková
7. 12. 1989



Femina triumfans – Eliška Junková, nejlepší závodnice 20. století, startuje v roce 1934 jízdu Modrého týmu do Afriky.

Sametový listopad

Na podzim roku 1989 vrcholila sovětská perestrojka, již se v Čechách říkalo přestavba. Projevovala se drolením a rozpadem sovětského systému ve střední a východní Evropě. Přes zahradu velvyslanectví Spolkové republiky Německo v Praze utíkaly stovky lidí z bývalé NDR, v ulicích stály jejich opuštěné trabanty, jimiž emigranti přijížděli, a ve vzduchu byl cítit definitivní konec komunismu. Události 17. listopadu uvedly do pohybu takřka celou společnost. Většina už měla všeho dost. Dnes s úsměvem čteme prohlášení Svazarmu z 22. listopadu, kterému nic nedošlo: „Organizační sekretariát ÚV Svazarmu nepovažuje akce stávkového charakteru za formu řešení současné vážné situace, ve své podstatě znamenají ekonomické ztráty, narušení stability i plnění záměrů přestavby. Odmítá útoky jednotlivců a skupin proti socialismu, KSČ a vládě ČSSR. S plnou odpovědností se soustředíme na plnění úkolů, které nám vtyčil VIII. celostátní sjezd Svazarmu a tím přispějeme k naplnění poslání naší organizace v rámci Národ-

ní fronty.“ „Útočících jednotlivců“ už ale stálo na Václavském náměstí čtvrt milionu a jejich cinkání klíči muselo být slyšet v Opletalově ulici i přes zavřená okna.

Záhy se sešla první skupina nadšenců v kanceláři Motosportklubu Svazarmu na Karlově náměstí v Praze, odkud 3. prosince vydala programové prohlášení přípravného výboru pro ustavení samostatné motoristické organizace Československý autoklub (ČSAK).

Šest bývalých představitelů AKRČS v čele s předsedou organizačního výboru Stanislavem Kafuňkem, které akční výbor po únoru 1948 z jejich klubu vyhnal, předalo 18. prosince 1989 přípravnému výboru Československého autoklubu prohlášení, v němž jej uznávají jako svého právního nástupce.

Započal zdoluhavý a komplikovaný proces formování Autoklubu a pomalý zánik Svazarmu. V celé moderní historii se dějinné zvraty odehrávaly v průběhu několika dnů, náraz, se vším všudy. Klidný přechod k demokracii a snaha dodržet ve státě právní kontinuitu teď ovšem nepřipouštěly rázný

řez. Takřka současně vznikly dvě skupiny motoristů, jimž šlo v zásadě o stejnou věc, totiž oddělit se od Svazarmu, ale postupovaly samostatně. Situace se komplikovala také tím, že vlastní cestou šli motoristé na Slovensku a v Čechách, takže až po vzájemné dohodě automotoklubů českého a slovenského mohl vzniknout zastřešující federální autoklub. Pak zase došlo k rozdělení Československa na dva samostatné státy, takže se změnila i motoristická organizace. Co se ovšem nezměnilo a v čem se situace celých sto let opakovala, byl vztah k majetku. Svazarm, který motoristy přestal zastupovat, protože mu prakticky žádní nezbyli, se usnesl, že nikomu nebude bránit v odchodu. Avšak bez majetku, tedy bez svépomocných dílen, autokempinků, kluboven, sportovišť a jiných zařízení, které vybudovali právě a jedině motoristé, pravda do roku 1989 nuceně organizovaní ve Svazarmu. Naproti tomu nově vznikající autoklub navrhoval, aby majetek zůstal v držení základních organizací, které získají právní subjektivitu a samy se pak rozhodnou, pod jakými křídly budou působit a jak se svým



movitým i nemovitým majetkem naloží. V často nepřehledné situaci se děly pozoruhodné věci. Motoristický časopis Svazarmu sice přestal se Svazarmem spolupracovat, ale jeho vydavatel, ČSAK a redaktoři se nemohli dohodnout, takže paralelně vycházely dva - Nový Svět motorů (původní) a Svět motorů (nový). Čert aby se v tom vyznal. Byl to malý příklad běhu událostí, které kolem nezávislého motoristického hnutí zpočátku probíhaly a které si v budoucnu zaslouží podrobné zpracování.

Na dlouhé míli

V Pardubicích se 13. ledna 1990 konala první celostátní konference motoristů. Uložila svým orgánům zajistit registraci nově ustavené české motoristické organizace Autoklubu ČSR (AMK ČSR) a pak ve spolupráci se slovenským autoklubem, na Slovensku již registrovaným, vytvořit společný výbor. Ten měl zorganizovat celostátní konferenci národních autoklubů a na ní pak připravit ustavující sjezd ČSAK. Měl také vystupovat jménem dosavadního ÚAMK ČSSR, tedy organizace, která byla registrována u mezinárodních motoristických organizací, a také nahradit Radu motorizmu Svazarmu, která už odstoupila. Do čela přípravného výboru byl zvolen Antonín Berger.

V Pražské Lucerně se 25. února 1990 sešla ustavující valná hromada ČSAK, který byl od 22. února registrován Federálním ministerstvem vnitra. Přijelo na ni 958 delegátů, zastupujících 616 klubů a jejich 187 000 členů. Prezidentem byl zvolen Dr. Roman Ječmínek, viceprezidentem Antonín Berger, čestným prezidentem ministr financí Václav Klaus. Nyní bylo třeba vytvořit nové stanovy, programové prohlášení, zajistit organizační výstavbu a financování. Autoklub totiž stále neměl žádné zajištění ani prostory, kde by mohl pracovat.

Svazarm svolal na 24. března 1990 svůj mimořádný sjezd, na němž se zbavil svého kompromitujícího názvu a změnil se na Sdružení tech-

nických sportů a činností (STSČ). Ač se motoristé sjezdu nezúčastnili, byl do STSČ jako člen přijat ÚAMK ČSSR, zjevně proto, aby na tuto organizaci mohl být převeden majetek bývalých svazarmovských motoristů. A tak dál a tak podobně, vždyť šlo o hodně.

Aby se motoristický sport v Československu v dramatické atmosféře toho období nezastavil, musel STSČ v červnu 1990 uznat jako představitele odpovědné za sport Federaci automobilového sportu a Federaci motocyklového sportu, které pracovaly jako subjekty ČSAK. Byl to důležitý krok, který potvrdil, že STSČ nemá s motoristy prakticky už nic společného.

Druhá valná hromada ČSAK se sešla 1. prosince 1990 opět v Lucerně a zabývala se především majetkovými vztahy, neboť v tomto ohledu se fakticky stále nic nezměnilo. Události však šly ke svému konci. Protože STSČ se ocitlo v nebezpečí, že mu bude vyvlastněn majetek ve prospěch státu, přistoupilo na jednání s ČSAK, k němuž došlo 21. února 1991. Tady konečně došlo k dohodě, která potvrdila to, co ČSAK od počátku požadoval, totiž aby majetek bývalých motoristických základních organizací Svazarmu přešel do jejich vlastnictví.

Od jara 1991 se ČSAK mohl soustředit na činnost, která je mu vlastní. Zavedl poradenské služby a právní pomoc, získal celní úlevy na zboží, které slouží sportovním účelům, začal se podílet na úpravách připravovaného zákonného pojištění motorových vozidel, otázkami silniční daně, připomínkoval nové zákony o silničním fondu, vyslovoval se k nejrůznějším předpisům, úpravám a normám, které s motorizmem úzce i vzdáleně souvisejí. Nejvýznamnější akcí, v níž se Československý autoklub angažoval, byl XXIX. Autosalon Praha '91. Spolu s reklamní agenturou Rapid byl spoluorganizátorem této akce, která se stala zlatým hřebem tehdy probíhající Jubilejní výstavy a po 44 letech obnovila tradici československých autosalonů. Do Prahy přivezlo a ve

dnech 18.-28. října představilo své exponáty 150 firem automobilového průmyslu a 170 výrobců doplňků a příslušenství. Přišlo 600 000 nadšených diváků, kteří kvitovali i domácí MTX Tatra V8, supersportovní vůz, který v Metalexu postavili podle návrhu Václava Krále.

V únoru 1992 se ČSAK stal řádným členem FIA. Mezinárodní automobilová federace tím uznala, že v Československu existují dvě samostatné motoristické organizace, totiž ČSAK a ÚAMK; oběma bylo přiznáno právo být členem FIA. Prostřednictvím Československé motocyklové federace (ČSMF) byl ČSAK od podzimu 1990 řádným a jediným členem Mezinárodní motocyklové federace FIM se sportovní autoritou v motocyklovém sportu. Stejně tak se ČSAK stal členem Světové federace pro výchovu a výcvik řidičů a dalších mezinárodních organizací pro karting, bicross a trial. Sportovní automobilovou autoritu začaly v roce 1992 vykonávat pod patronací Mezinárodní federace automobilového sportu FISA společně ČSAK s ÚAMK.

V roce 1991 byla pohnutá historie klubového domu v Opletalově ulici snad definitivně ukončena jeho předáním Československému autoklubu. Architektonická kulturní památka Prahy se dočkala citlivé renovace interiéru, která je vrátila do původního stavu. Slavnostní znovuotevře-



Zrenovovaná budova Autoklubu se vrací motoristům.

ní budovy 17. listopadu 1993 uzavřelo dramatický zrod autoklubu a současně započalo normální fungování samostatné motoristické organizace, která navázala na tradice Autoklubu republiky Československé. Mezitím ovšem došlo k rozdělení Československa a vzniku České republiky a Slovenské republiky (1. 1. 1993) a organizace se změnila na Autoklub České republiky (AČR). Tak jako v květnu 1938 ukončilo pražské zasedání FICM první období svobodného působení AKRČs, zahájilo v listopadu 1993 pražské zasedání FIA symbolicky novou éru autoklubu.

V roce 1994 byla založena Autoklub Bohemia Assistance (ABA), aby poskytovala motoristům služby v nouzových situacích a rozšiřovala své aktivity. Autoklub se stal jedním z jejích hlavních akcionářů. Velmi známou se stala ABA díky spolupráci s Radiožurnálem Českého rozhlasu 1. Vzniklo Infocentrum ABA, nejlepší zdroj dopravních informací v zemi.

Ve dvou stopách

Je třeba potvrdit, že ve svazarmovských dobách vyrostla celá řada velmi schopných pořadatelských týmů, které dokázaly zorganizovat nejruznější motoristické podniky na nejvyšší úrovni. Bylo to dáno mnoha skutečnostmi, mimo jiné i finanční podporou organizátorům, ale i tím, že možnosti k seberealizaci byly v těch dobách notně omezené. Závody motocyklů či automobilů, samy o sobě atraktivní, se staly výzvou vyzkoušet své schopnosti. Také diváků bývalo kolem tratí v řádech více, než na podobných akcích v západní Evropě. Tradice organizátorů, časoměřičů a technických komisařů přetrvávala a dodnes je na vysoké úrovni. V České republice se na Masarykově okruhu v Brně pravidelně pořádají závody mistrovství světa motocyklů, tamtéž se jezdí závod MS vozů GT, v Lokti nad Ohří pořádají motokrosový závod mistrovství světa, v Praze na Markétě se jezdí závod na ploché dráze započítávaný do seriálu mistrovství

světa. Na 300 000 diváků kolem tratě automobilové soutěže je snem mnoha pořadatelů po celém světě. Barum Rallye s centrem ve Zlíně, která je součástí ME s koeficientem 20, se o své příznivce bát nemusí. Je to ovšem dáno i kvalitou soutěžního pole. Sotvakde bychom v národním mistrovství v rallye spatřili tolik vozů kategorie WRC jako právě v České republice.

Díky počtu pořádaných podniků mistrovství Evropy a mistrovství světa se Česká republika řadí k nejaktivnějším pořadatelům vůbec. Pod hlavičkou AČR se ročně pořádá 600 sportovních podniků od regionálních po mistrovství světa.

V devadesátých letech se čeští jezdci prosazovali takřka výlučně v automobilovém sportu, a to zejména v disciplínách, které stojí víc na technické vyspělosti malých týmů než na masivní finanční podpoře a angažmá velkých automobilových výrobců.

Autokrosaři ovládli v roce 1990 pole, když se Jiří Bartoš stal mistrem Evropy a Jaroslav Hošek dojel druhý; české autokrosové družstvo vyhrálo Evropský pohár.

V roce 1994 vyhrála posádka Karel Loprais, Radek Stachura a Josef

Kalina kategorii kamionů na Rallye Paříž-Dakar. O jejich kvalitách svědčí skutečnost, že v absolutní klasifikaci skončili na 6. místě. Josef Kopecký vyjel titul mistra Evropy v závodech do vrchu a Antonín Charouz při své premiéře v americkém závodě do vrchu Pikes Peak vyhrál kategorii Showroom Stock. Martin Koloc se stal vicemistrem Evropy v závodech tahačů.

V roce 1995 si Karel Loprais se Stachurou a Tomášem Tomečkem opět vychutnal první místo v africké soutěži. Otakar Krámský se stal mistrem Evropy v závodech do vrchu cestovních vozů a konečně Martin Koloc vyhrál Evropský pohár tahačů v divizi Race Truck.

Krámský i Koloc své úspěchy zopakovali i v roce 1996, Krámský slavil v roce 1997 hattrick. Poprvé získal titul mistra Evropy v roce 1997 Jaroslav Kalný v rallyekrosu v divizi do 1400 cm³.

V roce 1998 se Karel Loprais se Stachurou a Janem Čermákem radoval z dalšího dakarského vítězství, Jaroslav Kalný opět získal rallyekrosový evropský titul. Velký úspěch slavila automobilka Škoda zásluhou posádky Emil Triner-Miloš Hůlka. Získala pohár FIA v automobilových



V roce 2004 slaví ABA deset let své činnosti.



Karel Loprais se stal díky svým šesti dakarským triumfům vítězem ankety AČR o nejuspěšnějšího domácího automobilového jezdce 20. století.

soutěžích ve skupině F2, tedy mezi vozy s jednou poháněnou nápravou.

V roce 1999 vystoupal v Dakaru Karel Loprais se Stachurou a Kalinou popáté na nejvyšší příčce, Tomáš Hrdinka se stal autokrosovým mistrem Evropy. Tomáš Enge usedl v prosinci 1999 jako první Čech do monopostu Formule 1. K testovacím jízdám ho pozval tým Jordan Mugen Honda.

V roce 2000 jsme slavili velký úspěch v evropském autokrosu. V divizi 3 obsadili první tři místa Petr Bartoš, Milan Stárek a Jaroslav Hošek, v divizi 3A vyhrál ME Václav Fejfar, třetí dojel Petr Bartášek, v družstvech zvítězila Česká republika. Další naši jezdci se museli spokojit se 3. místem v ME v rallyekrosu (Jaroslav Marchal, divize 2A) a 3. místem v ME závodů do vrchu (Vladimír Doubek, kategorie I). Národní družstvo se v rallyekrosu umístilo druhé. Manželé Trajboldovi vyhráli Pohár FIM v soutěžích historických vozidel, Jindřich Jindra a Jan Kieslich skončili celkově druzí.

V roce 2001 Karel Loprais dojel pro své celkově šesté vítězství v Rallye Paříž-Dakar a stal se jedním z nejuspěšnějších účastníků této soutěže. A to nepočítáme jeho dru-

há místa (1987, 1996, 2000 a 2002) a jedno třetí (1992). Další úspěchy si připsali Tomáš Enge, který skončil třetí v MS závodů F 3000. Jindřich Štolfa s Miroslavem Fantou si vyjeli 3. místo v Evropském soutěžním Poháru F2, tedy vozů s jednou poháněnou nápravou. Konkurenci znechutili závody už podruhé Jaroslav Hošek, Petr Bartoš a Roman Keřka, kteří v tomto pořadí obsadili první tři místa v mistrovství Evropy divize 3. V divizi 3A to bylo podobné - Václav Fejfar byl první, Petr Turek třetí, národní tým zvítězil v poháru družstev. Otakar Krámský vyhrál kategorii I v ME závodů do vrchu, v rallyekrosu se z druhého místa radoval v kategorii I Petr Vojáček, české družstvo skončilo v poháru stejné disciplíny třetí.

V roce 2002 vyjelo autokrosově družstvo pohár FIA, v rallyekrosu vyhrál divizi 2A Aleš Zázvorka, Milan Peruth byl třetí a stejné místo v divizi I obsadil Pavel Koutný. V autokrosovém ME v divizi 3 dojel Jaroslav Hošek celkově druhý, třetí byl Petr Bartoš, v divizi 3A skončil druhý Petr Turek, rallyekrosový tým byl v poháru FIA druhý. Tomáš Enge si zopakoval 3. místo v mistrovství F 3000. V závodech do vrchu skončil

Otakar Krámský druhý (kategorie II) a Robert Šenkýř třetí (kategorie I).

Rok 2003 byl ve srovnání s těmi předchozími poněkud chudší, když Jaroslav Hošek skončil v divizi 3 ME autokrosu druhý a Roman Keřka třetí, stejné místo obsadil Petr Turek v divizi 3A. Autokrosově družstvo si vyjelo pohár FIA. Jaroslav Kalný získal evropský titul v rallyekrosu v divizi II, Robert Šenkýř vyhrál kategorii I ME závodů do vrchu, druhý se umístil Petr Vojáček. V soutěžním sportu si vyjezdila posádka Václav Pech-Petr Uhel 3. místo v evropském soutěžním šampionátu a v Poháru FIA - region Východ obsadili první místo.

V jedné stopě

Motocyklový sport v posledních letech ani zdaleka nedosahoval těch výsledků jako v letech padesátých, šedesátých a sedmdesátých. Byl to i logický důsledek úpadku domácího motocyklového průmyslu.

V roce 2000 se předvedl Lukáš Dryml, vyhrál ME juniorů do 19 let na ploché dráze. Stal se naší největší motocyklovou nadějí. Na krátké travnaté dráze zvítězil v ME také Zdeněk Schneiderwind a zopakoval tak svůj výsledek z roku 1998. V silničních závodech ME ve třídě do 125 cm³ se v roce 2000 umístil Jakub Smrž na 2. místě. V evropském mistrovství v enduru získal ve třídě nad 175 cm³ titul Milan Baroš, ve třídě čtyřdobých motocyklů byl druhý Martin Gottwald, v juniorech si titul ve třídě nad 175 cm³ vyjezdil Jan Holada. Družstvo ČR skončilo celkově druhé.

V roce 2001 se Lukáš Dryml umístil na druhém místě v mistrovství světa juniorů na ploché dráze, Zdeněk Schneiderwind si na travnaté ploché dráze vyjezdil druhé místo (stejně jako v roce 1999). V enduru získali tituly mistrů Evropy Zdeněk Gottwald (125 cm³), Milan Baroš (250 cm³) a Martin Macek (4T).

V roce 2002 se ve svých disciplínách umístili Zdeněk Gottwald třetí a Milan Baroš druhý (tentokrát 500 4T). Motokrosař Josef Kulhavý skončil ve třídě 125 cm³

druhý, český tým v soutěži družstev překvapivě zvítězil (David Čadek, Martin Žerava, Miroslav Kučírek). V mistrovství světa juniorů do 21 let na ploché dráze vyhrál titul Lukáš Dryml, což byla po dlouhé době nejvyšší meta českého motocyklového sportu. Zdeněk Schneiderwind v ME na travnaté dráze vyjezdil opět druhé místo. V mistrovství Evropy silničních motocyklů se ve třídě do 125 cm³ umístil Lukáš Pešek na třetím místě.

V roce 2003 jsme se radovali jen ve dvou disciplínách. V enduru skončil Roman Michalík v mistrovství světa druhý ve třídě T4. V mistrovství Evropy byl Milan Baroš ve třídě 4T druhý, druhé místo vybojoval i český tým. V ME endura juniorů byl ve třídě do 125 cm³ druhý Víta Kuklík. A konečně v motokrosovém mistrovství Evropy juniorů vyhrál titul ve třídě do 125 cm³ Josef Kulhavý.

Autoklub v zemi motoristů

Vývoj České republiky od roku 1989 lze hodnotit z mnoha úhlů. Budeme-li jej sledovat očima motoristy, musíme konstatovat, že automobilová výroba podstatně ovlivnila celou společnost. Příchod Volkswagenu do mladoboleslavské automobilky znamenal nebývalý rozvoj celého průmyslového odvětví. Do země přišli významní výrobci komponentů a buď vstoupili do stávajících podniků, nebo postavili vlastní továrny na zelené louce. Bosch, TRW, Ateso, Barum Continental, Hella, Lucas, Monroe, Sekurit Saint-Gobain, VDO a řada dalších vyrábějí v České republice díly a komponenty nejen pro domácí automobilový trh, ale pro automobilky v celém světě.

V Kolíně stojí před zahájením výroby další automobilka. V posledním roce 20. století bylo v České republice registrováno 3 564 000 osobních automobilů, což znamenalo poměr 1 osobní vůz na 2,94 obyvatel. V dalších letech se tento poměr dále snižoval. Údaje vypovídají o tom, jaké úkoly stojí před Autoklubem. Ten se kromě zajišťování sportovních aktivit věnuje zejména bezpečnosti

silničního provozu a úzké spolupráci s nejrůznějšími institucemi a organizacemi, které motorismus v zemi ovlivňují. Znamená to podílet se na tvorbě zákonů, aktivně spolupracovat při výchově řidičů, spolupracovat s Podvýborem pro dopravu Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a aktivně provozovat Tiskový servis AČR. Autoklub se věnuje tělesně postiženým řidičům, pro něž pořádá každoroční bezplatný zdokonalovací výcvik, provozuje několik dopravních hřišť a podporuje svoji Nadaci pro děti postižené dopravními nehodami. Nehodovost a následky s tím spojené jsou v České republice alarmující: v roce 2003 došlo ke 196 000 dopravních nehod, při nichž zahynulo 1319 osob a 5253 osob bylo těžce zraněno, nehledě na hmotné škody ve výši 9,3 miliardy korun. V přepočtu na sto tisíc obyvatel to znamená 14 řidičů a spolujezdců, kteří každoročně přijdou na silnicích o život, což je ve srovnání s Norskem, Velkou Británií, Nizozemím či Švédskem více než dvojnásobek (!). Chce-li být Autoklub České republiky organizací zastupující zájmy všech motoristů, je jeho

poslání právě na tomto poli. Proto připravil řadu bezpečnostních akcí a kampaní, jejichž cílem je snížit nehodovost na českých silnicích. Jsou vždy zaměřeny na konkrétní problém, který hrozivá čísla ovlivňuje - zatím poslední byl apel na jízdu se zapnutými bezpečnostními pásy (kampaň „Zlomte vaz“).

Autoklub České republiky tvoří v současnosti Federace automobilového sportu AČR, Federace motocyklového sportu AČR, Federace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR, Asociace kartingu AČR, Svaz minikár AČR, Svaz automobilových orientačních soutěží AČR, Svaz závodníků veteránů AČR, Svaz zdravotně postižených motoristů AČR, Asociace Caravan Clubů AČR a Asociace Veteran Car Clubů AČR. Autoklub si svými aktivitami získal respekt doma i na mezinárodním fóru. Neformálním výrazem tohoto uznání je kongres FIM, jehož uspořádáním byl AČR pověřen v roce 2003 a kterého se s úspěchem zhostil.

K datu 21. února 2004, tedy na den sto let od založení Českého klubu motocyklistů, sdružoval Autoklub České republiky 784 klubů, v nichž bylo registrováno 191 120 členů.



AČR se v roce 2002 stal hostitelem kongresu FIM.



Résumé

The first automobile in the Czech lands was constructed in Adamov, Moravia in 1888 according to Siegfried Marcus's design. Baron Theodor Liebig made a demonstration run that year from Liberec to Mannheim to visit Carl Benz, which was the first long-distance journey made by car in the world. The first automobile was constructed in Kopřivnice (Tatra) in 1898 and the first motorcycle was produced by the firm Laurin & Klement (Škoda) in 1899. The Czech clubs of motorcyclists and automobilists were established in 1904, organizing the first small scale motor vehicle exhibitions in the same year. In 1905, Václav Vondřich won the first, at that time unofficial, world championship on a L&K Coupe International motorcycle. The next year, the both clubs jointly organized the race in Pacov in South Bohemia, thus proving their capabilities. Besides that, they jointly organized international car & motorcycle exhibitions and, since 1908, also the Zbraslav - Jíloviště hill climb. In 1909, both the clubs merged under one common heading of the Czech Club of Automobilists.

Immediately after WWI, the club renewed its activities and adopted a new title - the Autoclub of the Czechoslovak Republic (Autoklub republiky Československé - AKRČs). Following the European car shows in Paris and London, only the third one in sequence was held in Prague (August 1920), of course under the flag of the AKRČs. The Autoclub became a representative of Czechoslovak motorists in international motor organizations, getting engaged in sport activities as well as operations seeking solutions to transport related issues. In 1929, it built its own seat in today's Opletalova Street - the club house is listed as one of protected historical buildings and its interior was reconstructed in a respectful way in 1989.

Eliška Junková, who raced on Bugatti, distinguished herself extraordinarily between the wars. She became the first woman in the history who won an international motor race (Zbraslav - Jíloviště, 1926) in the absolute qualification. In 1928, she was placed on the fifth position in the Targa Floria race

among all the competitors, and she won the isolati (individual racers) category.

Until 1937, the Autoclub organized international car shows. In 1933-1935 it organized 1,000 Czechoslovak Miles, a race inspired by famous Mille Miglia. The race was ridden on open roads between Prague and Bratislava, without holding up the traffic. The best performance was given by Jindřich Knapp on a home machine Walter in 1934, when he rode 1600 km in 15 hours 22 minutes 37 seconds with an average speed of 103.598 km/h.

In May 1938, the FICM congress was held in Prague. In September the Munich Agreement was signed, cutting off from the Czechoslovak Republic one third of its territory. In March 1939, the rest of the country was occupied and the German authorities prohibited the activities of the Autoclub, confiscated the club house, which they completely plundered, including the carpets and curtains. That was the end of motoring.

After WWII, normal conditions lasted only until February 1948, when communists seized the power. The Autoclub was forcibly incorporated to the newly established Association for Cooperation with the Army (Svaz pro spolupráci s armádou - Svazarm), being soon renamed and reorganized, with its officials having been expelled - i.e. it was de facto liquidated. Under the wings of the new organization, all the activities of organized motorists were directed to expected war and the fight with enemies. Especially the 1950s were marked by oppression and dictatorship exercised by the communist party. However, at the same time, the sporting accomplishments, achieved especially in motorcycle racing, were of international and many times even world wide importance. They corresponded to the developed motorcycle industry (Jawa, ČZ) on one side, and the importance given to the training of motorcycle racers by Svazarm on the other side. Czechoslovakia was at the leading edge in enduro, motocross, dirt track, and road racing.

In 1968, at the time of unsuccessful (and also unrealistic) attempt to make communism more human, motorists

tried to revive an independent auto club for a short time, but in vain. Yet another occupation in August 1968, this time by Soviet army and the armies of the Warsaw Pact countries, once again suppressed the seeds of democracy. In 1970s, Czechoslovakia still belonged among the world elite in enduro, but since 1980s it did not see any considerable success. The automobile sport had several good years thanks to Škoda 130 RS car, which was objectively the best 1300 ccm car in that time. In world championships, the teams of racers were several times placed among the first ten ones in the absolute placing, which was an extraordinary achievement. In 1981, Škoda even won the title of European champion in the races of touring cars, beating BMW. Also the first championship won by Tatra in Rallye Paris-Dakar in the category of trucks in 1988 was a success.

The velvet revolution in November 1989 brought in democracy and dignity to the country. As soon as at the beginning of December 1989, the independent Autoclub (AČR) started to be organized. Although it took nearly two years to form it, it soon won respect at home as well as abroad through its activities. It became a member of many international motor institutions, including FIM and FIA. In 1993, it hosted the top management of the FIA, and in 2002 it organized the FIM congress in Prague. In motor sport, it is mainly automobile racers who have asserted themselves during last decade, namely in the disciplines where factory support does not play decisive role, but where technical advancement of small private teams plays its role. That is why Czech racers belong among the elite in auto-cross, rally-cross, and many times also in hill climb races. The home organizers also belong among the world elite. Under the heading of the AČR, they annually organize some 600 sporting events, from local ones to world championships.

In February 2004, a hundred years since the establishment of the first Czech Club of Motorcyclists, the Autoclub of the Czech Republic associates 784 clubs with 191 120 registered members.



Potvrzení sportovní autority AČR pro automobilový sport.



Potvrzení členství AČR v FIM.



Jan Králík
**Sto let klubového života
 1904–2004**

Poděkování:

Za pomoc při práci na této publikaci děkuje autor pánům Jaroslavu Břízovi a Pavlu Novotnému.

Prameny–časopisy:

Auto 1920–1949; Motocykl 1949–1952; Motor Revue 1927–1943;
 Motor Journal 2000–2004; Sport a hry 1901–1914; Svět motorů 1948–2003; Velocipedista 1888; Braunbeck's Sport Lexikon, 1910;
 Československý autoklub, ročenka 1989–1992; Hozák Jan: Technika v životě Pražanů před sto lety (1890–1900), Praha 2000;
 Králík Jan: Autosalony v srdci Evropy 1904–2000, Brno 2000; Novotný Pavel: Československo a šestidenní, nedatováno (1977?);
 Novotný Pavel F., Dufek Petr, Rybecký Vladimír: Století rychlosti, encyklopedie motoristického sportu, Praha 2003;

Tiskové materiály AČR

Foto: Jan Martof, archiv AČR a autora

Pro Autoklub České republiky vydal v roce 2004 Atelier Kupka, s.r.o.

© Atelier Kupka, s.r.o.

Všechna práva vyhrazena. Kromě všech legálních užití pro účely soukromého studia, výzkumu, kritiky nebo recenze nemůže být žádná část této publikace reprodukována, ukládána ve vyhledávacích službách nebo přenášena elektronickým, elektrickým, chemickým, mechanickým nebo optickým kopírováním, nahráváním nebo jiným způsobem bez předchozího písemného svolení.

Vydání první.

Grafická úprava: Karel Kupka, Zpracování: Atelier Kupka s.r.o., Brno, Jazyková úprava: Jana Záhorová

Tisk: Tiskárna 7-Ivo & Josef Indra, Dolní Kounice

ISBN: 80-903028-2-3



Autoklub České republiky

***poskytuje služby motoristům
podporuje bezpečnost na silnici
podporuje a řídí motoristický sport***

ISBN 80-903028-2-3



9 788090 302822