

AUTOKLUB SEVEROVÝCHODNÍCH ČECH V MLADÉ BOLESLAVI (ACSVČ)

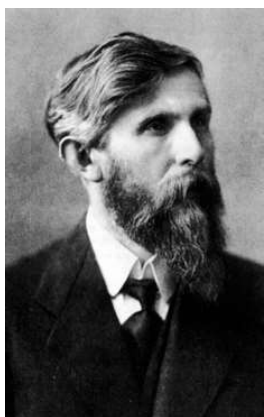
Zdá se, že založení „Autoklubu severovýchodních Čech v Mladé Boleslavi“ (ACSVČ) dne 8. května 1926 bylo přímou reakcí na vznik „Klubu automobilistů a motocyklistů pro severozápadní Čechy“ (KAMS) ve Slaném (viz heslo výše), jakkoli byl jeho vznik představen jako „výsledek úspěšné několikaměsíční činnosti přípravného výboru, jehož členové s předsedou panem komerčním radou Domalípem získali klubu dostatečný počet členů a zajistili mu výhodné podmínky dalšího rozvoje.“⁶¹ Svou úlohu při založení mladoboleslavského autoklubu měla pravděpodobně i ústřední role Viléma Michla ve slánském KAMS, jehož Oriony svého času konkurovaly boleslavským Laurinkám. Předsedou ACSVČ se tudíž nemohl stát nikdo jiný než generální rada Václav Klement (1868—1938). Území, na němž hodlal autoklub vyvíjet svou činnost, bylo na základě předchozích jednání s AKRČs a sousedními autokluby zhruba vymezeno územím politických okresů Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Turnov, Semily a Jičín. Klubové místnosti otevřeli v mladoboleslavském Grandhotelu Věнец na Staroměstském náměstí. Členská základna ACSVČ se v porovnání s okolními kluby nevyvíjela dobře — z kraje roku 1927 vykazovala 44 členů, o dva roky později 68 členů, v roce 1931 jen 59. Klubovní zprávy zveřejňovali v časopisu AKRČs Auto a ve svém Věstníku AKSVČ.

Na ustavující valné hromadě byli kromě předsedy Václava Klementa zvoleni komerční rada Miroslav Domalíp prvním a poslanec Jan Dubický druhým místopředsedou, jednatelem Dr. Ing. M. Šmejkal, pokladníkem továrník Robert Gasser. Ve výboru ACSVČ dále zasedli velkoobchodník Otto Herrmann, centrální inspektor Schneider, MUDr. Jiří Stein, Dr. Švorc, ředitel Gustav Weigner z Nových Benátek, a klenotník Josef Zahradka. Náhradníkem byl zvolen pan ředitel Tausig z Turnova. Revizory účtů se stali pan továrník Hrdina a pan Dlabáč. Čestný soud pracoval ve složení: Dr. Karel Meissner, ředitel Frynta, Dr. Čapek, ředitel Berger a pan Štola. V roce 1927 do klubu vstoupil propagátor sportu a motorismu velkostatkář Alexander Thurn-Taxis (1851—1939) z Loučně.

Nová motoristická organizace se okamžitě pustila do práce. Domáhala se úprav státní mladoboleslavské silnice v úseku Mladá Boleslav — Brandýs nad Labem, začala



▲ Znak Autoklubu severovýchodních Čech v Mladé Boleslavi (Auto)



▲ Václav Klement předsedal ACSVČ v letech 1926–1930 (Auto)

vlastním nákladem označovat „hlavní směry cestovní“ v Mladé Boleslavi a plánovala „opatřit orientačními tabulkami všechna významná rozcestí v celém obvodu klubu“.⁶² Silniční komise pod vedením Ing. Jiřího Steina pravidelně mapovala stav silnic v zájmové oblasti klubu a valné hromady pověřovaly členy poslance Dr. Františka Hodáče a Jana Dubického k „zákrokům na patřičných místech“, aby „byly nedostatky jak na silnicích státních, tak na silnicích okresních pokud možno brzy odstraněny.“⁶³ Klub též pořádal filmová představení a sportovní akce. Na organizaci první z nich — „Rallye Balon“ (stíhání volného balónu) — se 27. srpna 1926 podílela posádka v Milovicích, s níž klub podnikl několikrát opakoval.⁶⁴ Podobný ráz měly motocyklové „Honby za liškou“ pořádané od roku 1929. Veřejnosti se mladoboleslavský klub představil uspořádáním Automobilového dne v Mladé Boleslavi dne 31. července 1927, jehož součástí byly jízdy zručenosti (gymkhána).

- 61 Autoklub Severovýchodních Čech v Mladé Boleslavi. *Auto*, 1926, roč. 4, č. 8, s. 513.
- 62 Tamtéž.
- 63 Valná hromada. *Auto*, 1930, roč. 12, č. 5, s. 284.
- 64 Rallye Balon. *Auto*, 1926, roč. 4, č. 9, s. 561.



▲ Plaketa účastníka „Automobilového dne v Mladé Boleslavi“ konaného 31. července 1927 (soukromá sbírka)

◀ Hotel Věнец byl sídlem boleslavského autoklubu (soukromá sbírka)

Našlo se mnoho stěžovatelů, kterým automobily a jejich burácení vadily. Zvláště závod do vrchu v roce 1922 se stal zdrojem opravdové kontroverze.

V roce 1924 EAC inovoval československý motoristický sport o kategorii okruhového závodu pro malé vozy a motocykly na okraji Mariánských lázní.¹⁰³ Pro tento závod byly vytvořeny speciální bronzové plakety, které jsou dnes vyhledávanou raritou. V roce 1924 měl klub 335 členů a roční členský příspěvek činil 350 Kč.¹⁰⁴ Pro nově příchozí členy bylo zápisné stanoveno na 250 Kč.¹⁰⁵ Na počátku druhé poloviny dvacátých let se ve vedení klubu objevilo jedno nové slavné jméno Adolf Thun-Hohenstein.¹⁰⁶ V roce 1925 vznikla v EAC motocyklistická sekce, ve které výše zmíněný aktivně působil. Od podzimu roku 1926 EAC těsněji spolupracoval s komisemi AKRČs a dne 3. ledna 1927 podepsal EAC smlouvu s AkRČs o přistoupení do kartelu.¹⁰⁷

Pro rok 1928 zavedl v ČSR EAC opět další inovační soutěž, a sice tzv. Concours d'Elegance. Byla to taková automobilová soutěž krásy (elegance), kdy „jury“ (odborná porota) hodnotila linie automobilu, provedení doplňků, sladění vozu s posádkou

▼ Čeněk Junek projíždí zatačkou „Panoramy“ při III. ročníku závodů do vrchu uspořádaných EAC 12. 7. 1925 (DMT)



▲ Účastnická plaketa z prvního ročníku karlovarského „Závodu do vrchu Panorama“ v roce 1923 (soukromá sbírka)

(včetně oblečení řidiče!). Vedle odborné poroty hlasovali také návštěvníci. Během nádherného počasí na dráze Meierhöfen se sjelo více než 70 vozidel. Vítězkou se stala Lisl Schindler z Vídně s vozem Isotta Fraschini se zakázkovou karoserií.¹⁰⁸

Počátek třicátých let EAC připomínkuje stav silnic kolem města Karlovy Vary: „K čemu bude pro reprezentaci výstavní a přepychové město, když lázeňští hosté budou přijíždět po zoraném poli.“¹⁰⁹ Svoji působnost se EAC snažil rozšířit založením pobočky v Chebu.¹¹⁰ Bohužel pro EAC ani po pěti letech se toto z různých objektivních i neobjektivních důvodů nepovedlo, a tak EAC zřídil v Chebu jen nezávislou členskou sekci. Vytvořit nezávislou místní skupinu se povedlo až v roce 1934 v Ostrově nad Ohří.

Ve dvacátých a třicátých letech provozoval EAC své informační kanceláře i v Plzni (vedoucím byl šéfredaktor Westböhmsche Tageszeitung Valentin Viatschko), Stodu (Josef Süß), Horšovském Týně (hostinský Josef Tragl), Poběžovicích (učitel Ernst Bauer), Nýrsku (vedoucí pobočky banky KDD Josef Müller), Prachaticích (majitel tiskárny W. J. Schramm) a Českém Krumlově (obchodník Gustav Mick). Provozoval též pobočku v Mariánských Lázních (Dům Sanssouci, městská letecká kancelář) a informační kancelář v Kynžvartu (hotelier Wilhelm Beer).¹¹¹

Po kongresu automobilových klubů koncem roku 1931 chtěl EAC spolu s většinou ostatních německých klubů nové federalistické uspořádání kartelu AkRČs. Vzhledem k tomu, že snaha AkRČs byla spíše opačná, vznikl dne 29. května 1932 Československý automobilový svaz, do kterého přistoupil i Hauptverband deutscher Kraftfahrvereine, jehož mluvčím a jednatelem EAC byl.¹¹² Z prohlášení, které přednesl August Gottl na tomto ustavujícím setkání, vyplývala představa Hauptverbandu o vytvoření nového federalistického spojení čl. automobilových klubů, ve kterém měla vzniknout rovnováha mezi všemi frakcemi čl. motorismu.¹¹³ V roce 1933 se stal dočasným prezidentem Alois Pfeiffer. Na jaře roku 1934 se při volbě na řádné valné hromadě stal prezidentem klubu Siegmund Schaumberger. V květnu roku 1934 byla založena tradice, jež přetrvala až do konce existence klubu. Jednalo se o tzv. „Pfungstenfahrt“, které

▼ Plaketa z karlovarské automobilové soutěže elegance konané v roce 1929 (soukromá sbírka)



103 *Karlsbader Tagblatt*, 1924, roč. 33, č. 132

(11. 6. 1924), s. 5, srovnej: *Deutsche Automobil- und Flugzeitung*, 1924, roč. 3, č. 10, (15. 4. 1924).

104 *Hanbuch für Automobilisten in der Tschechoslowakei*, Reichenberg, 1924.

105 *Hanbuch für Automobilisten in der Tschechoslowakei*, Reichenberg, 1924.

106 *Karlsbader Tagblatt*, 1925, roč. 34, č. 23 (29. 1. 1925), s. 4.

107 Kartelová smlouva Autoklubu Republiky Československé a klubů sdružených. *Auto*, 1927, roč. 9, č. 1, s. 3.

108 *Karlsbader Tagblatt*, 1928, roč. 37, č. 165 (22. 6. 1928), s. 5.

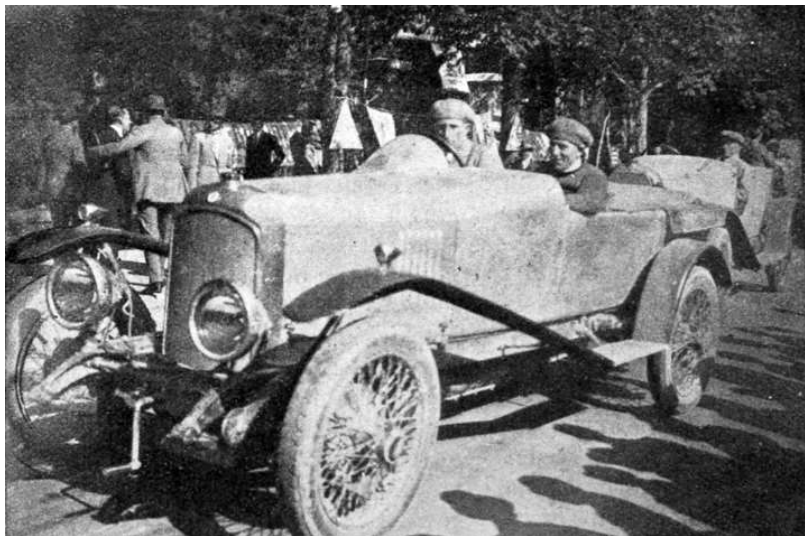
109 Výrok A. Gottla na X. řádném valném shromáždění konaném v lednu roku 1926.

110 Podrobněji: RUDIK, Milan. *Vybrané německé automobilové kluby 1905–1938*, bakalářská práce, FF UJEP, Ústí nad Labem 2008, nepublikováno, s. 79–81.

111 Egerländer Automobil-Club. *Westböhmsche Tageszeitung*, 1932, roč. 23, č. 168, (21. 7. 1932), s. 4.

112 *Karlsbader Tagblatt*, 1932, roč. 41, č. 127, (2. 6. 1932), s. 5.

113 Podrobněji: NĚMEC, Jan. *Motoristé na Šébru a pod Šébrem*. Brno: Technické muzeum v Brně, 2019, s. 78–82.



▲ Ze závodu *Ecce Homo* (AZ *Motorwelt*, 25 Jahre MSAC)

V letech 1931–1932 se nekonal závod *Ecce Homo* pro špatné podmínky na trati, MSAC slíboval rychlou nápravu, ale v roce 1934–1935 se situace opakovala. I přes tyto nesnáze se závod udržel až do roku 1937. Byl sice naplánován i na roky 1938 a 1939, ale vzhledem k politické situaci už nemohl být uspořádán.³¹ Oblíbenou akcí k zahájení sezóny pro členy klubu byl Skijöring pro automobily a motocykly,

který se konal v lázních Karlsbrunn (Karlova Studánka). Z dalších aktivit klubu můžeme jmenovat například plaketovou jízdu u příležitosti I. Segelflugtag na jižní Moravě (3. 10. 1933), Olomouckou plochou dráhu, kterou pořádala Olomoucká odbočka MSAC společně s ČAMS, nebo Jízdu spolehlivosti ČSR pořádanou společně s kluby ČAS.

Na konci roku 1932 měl klub celkem 1266 členů a je zajímavé, že v té době začal velký úbytek, neboť v roce 1935 klub hlásí už jen 920.³² Dne 22. března 1936 na valné hromadě informovalo vedení klubu o proběhlých schůzkách v Praze, kde zájmy klubu hájil viceprezident Storek a o jednání s ČAMS v Brně. V Praze jednaly moravské organizace jednotně, a to bez rozdílů národností. Na valné hromadě bylo jasné řečeno, že MSAC nemá žádné spory s AkRČs a rád by v rámci Hauptverband der Deutschen

Kraftfahrer udržoval s AkRČs dobré vztahy i nadále. V tomto duchu pokračuje i rok 1937, sílí snahy o vytvoření jednotné motoristické organizace. Hauptverband a ČAS, ke kterému ještě stále MSAC člensky patřil, jednali s AkRČs o možném sloučení v jednotnou organizaci.³³ MSAC pokračuje ve své činnosti až do vzniku Protektorátu Čechy a Morava, kdy byl „zglajchšaltizován“ a v Brně vznikla odbočka DDAC, jejímž vedoucím se stal Ing. Wilfried Proskowetz (syn původního prezidenta MSAC).

MOTOCYKLOVÝ KLUB SPORTOVNÍ „HUSOVICE“ V HUSOVICÍCH (MSKH)

Dvacátá léta 20. století znamenala velký rozmach motoristických klubů. Ačkoliv ve svých stanovách všichni proponovali heslo silného motorismu a silných organizací, přesto vznikaly také kluby čítající pouze nižší desítky členů.³⁴ Příkladem takové organizace je MSKH, který byl založen 14. 9. 1921 v Brně-Husovicích. Kolik členů bylo v klubu, není jasné, počet členů výboru byl stanoven na osm. Z hlášení Policejnímu ředitelství v Brně víme, že prvním předsedou klubu byl Václav Haška a místopředsedou Viktor Březina.³⁵ Ve stanovách klubu je uvedeno, že M. S. K. „*jest činným klubem sportovním, účelem klubu jest soustřediti občany o motocyklový sport se zajímající, své členy sportovně vzdělávati a je cvičiti a podporovati všemožně sport ve svém působišti.*“³⁶ V roce 1926 si členové klubu na valné hromadě (31. 7.) odhlasovali změnu názvu na **Československý Motoklub v Brně**.³⁷ O činnosti klubu nevíme mnoho, ve spolkové agendě Policejního ředitelství v Brně je zachována žádost Sportovního motocyklového klubu „Husovice“ o povolení pořádat motocyklové závody dne 5. 7. 1926 na Bauerově rampě v Brně.³⁸ Zda klub dostal svolení a závody uspořádal, se nepodařilo potvrdit.

Podle dochovaných spisů je jasné, že klub od roku 1927 po smrti předsedy Josefa Šipky upadal. Na konci roku 1930 se konala mimořádná valná hromada, která schválila rozpuštění M. S. K. Valné hromady se zúčastnilo pouze osm členů, což byl počet nezbytný k usnášení. Hlavním důvodem ukončení činnosti byla ztráta členské základny (klub měl k tomuto datu pouze 10 členů) a neplacení členských poplatků. Další z důvodů, který klub uváděl, byl dělnický původ většiny členů, „*kterí již ani stroje neovlastní.*“³⁹ Zbylé jmění klubu v celkové částce 101,95 Kč bylo darováno dětskému domovu Dagmar.



▲ Znak Motocyklového klubu sportovního Husovice (soukromá sbírka)

31 FIALA, Karel – PIKAL, Lukáš – KREJČÍ, Roman. *Fenomén Ecce Homo 1905–2020. Czech Republic: 2020*, s. 28.

32 AZ *Motorwelt*, 1931, roč. IV, č. 3, (14. 2. 1931), s. 4, a AZ *Motorwelt*, 1936, roč. IX, č. 3, (31. 3. 1936), s. 3–5.

33 Tamtéž, 1937, roč. X, č. 2, (5. 4. 1937), s. 2.

34 Tento klub neuvádí ani *Automobilní československý almanach 1921*. Praha: Jan Horký a Robert Todt, 1921.

35 Od roku 1924 předseda klubu, v roce 1927 ho vystřídal Josef Šipka.

36 Moravský zemský archiv (dále jen MZA), B 26 Policejní ředitelství Brno, Čsl. Motoklub, k. 2542, sg. 1196.

37 Tamtéž.

38 Na Bauerově rampě v Brně se tradičně pořádaly cyklistické závody a závody za motovodičem.

39 MZA, B 26, Policejní ředitelství Brno, Čsl. Motoklub, k. 2542, sg. 1196. Zápis z valné hromady 28. 12. 1930.

zaštiťoval ÚAMK. Ústřední automotoklub pořádal ve dnech 16. až 22. května 1960 Rallye Československo 1960.⁴

Z ryze praktických činností ÚAMK vystavoval triptyky a karnety oproti finanční záruce a následné formální kontrole. Na ÚAMK bylo převedeno i konto AKRČs u AIT. Prostředky z tohoto konta byly v letech 1965 a 1966 převedeny přes ÚAMK na Svazarm a Ministerstvo obrany do státního rozpočtu. V dobách postupného uvolňování některých restrikcí týkajících se cestování byl na základě kladných zkušeností s výměnou informací se zahraničními kluby vytvořen Odbor cestovní služby ÚAMK. Po necelých dvou letech byla v roce 1967 vytvořena cestovní kancelář Autoturist. Přes veškeré zahraniční zkušenosti, začal Autoturist nejprve zprostředkovávat domácí zájezdy do československých autokempů.⁵ Zájezdy však byly často předražené a členové Svazarmu, pod který Autoturist de facto patřil, neměli žádné větší výhody ani slevy. Tato skutečnost byla často řešena na jednotlivých úrovních výborů Svazarmu. Jak uvádí

Jan Štemberk, obdobný až téměř kapitalistický postup uplatňoval i Sportturist.⁶

⁴ ŠTEMBERK, Jan – JAKUBEC, Ivan – ŠALANDA, Bohuslav. *Automobilismus a česká společnost*. Praha: Karolinum, 2020, s. 122.

⁵ Tamtéž, s. 139.

⁶ Tamtéž, s. 139.

Z NOUZE CTNOST – VZNIK VETERÁNSKÉHO HNUTÍ

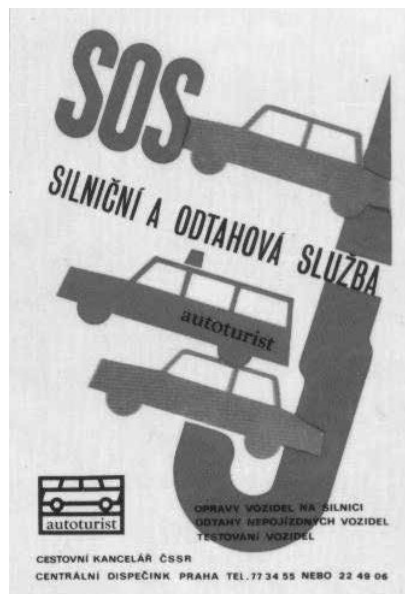
Slovní spojení „zlatá šedesátá“ má své čestné místo i v oblasti organizovaného motorismu, především toho historického. Během padesátých let pozvolna stoupala produkce nových automobilů a rostl i počet dovezených vozů ze zahraničí, zvláště z východního bloku. Právě exkluzivita automobilu způsobila nutnost udržet v provozu takřka vše, co mělo čtyři kola a motor. Zvláště pak kvalitní a bytelné konstrukce vozidel z 30. let 20. století sloužily svým majitelům, dokud byly náhradní díly, nebo dokud se dalo vozidlo svépomocí opravit. Nejznámějším případem je nahrazování opotřebovaných pohonných agregátů vozů Aero za motory Wartburg 900/1000, které se daly sehnat jako náhradní díl. Redukce vozového parku po roce 1945 způsobila poptávku po funkčních ojetých vozech, které svojí cenou mnohdy atakovaly hranici ceny nového vozu na poukaz. Stále ovšem existovalo mnoho nepojízdných vraků, které byly v soukromých rukou a většinou neměly původního majitele, respektive nebyl dohledán nebo již nežil. Díky atraktivitě karosářských variací 30. let 20. století a výraznému odlišení se od soudobé produkce, stala se právě tato vozidla na přelomu padesátých a šedesátých let vyhledávanou raritou. Spouštěčem většího zájmu o „motoristické skvosty“ byla mnohdy rovněž poptávka filmařů o kulisy do historických filmů. Tak jako to bylo v roce 1955 v případě Bohuslava Janoty z Prostějova, který propůjčil svůj vůz Laurin a Klement z roku 1910 na natáčení filmu Anna Proletářka.¹

Jednou ze základních otázek je, kde přesně začíná historie veteránského organizovaného motorismu. Dne 3. dubna 1959 založila skupina nadšenců kolem Ing. Ladislava Mergla, Milana Haška a Ing. Tržického „**Klub historických automobilů**“ (KHA) při Městském Automotoklubu Svazarm v Praze.² Krátce se klub nazýval též Archa klub. Teprve v roce 1961 se ustálil definitivně název Klub historických vozidel při Městském Automotoklubu Svazarm.

Cílem klubu bylo vyhledávat a zachraňovat zajímavá vozidla z historicko-technického hlediska, zejména domácí provenience. Dle soudobé

¹ *Veteránský Almanach 1969*. Praha: Veteran Car Club UAMK ČSSR, 1969, s. 2.

² *Motor Journal*. 2006, roč. 6, č. 6, s. 43.



▲ Rubová strana reklamních kalendářičků na rok 1981 a 1982 (soukromá sbírka)