

ÚVOD

„Klubů jest mnoho, tuze mnoho a nelze říci, že vždy k dobru věci. Jejich činnost se namnoze nepodporuje, nedoplňuje, ale navzájem konkuruje, činnost druhého diskredituje, podrývá, a tak místo jedné zdravé instituce jsou pak dvě, tři nebo i více, a tyto místo vytčeného cíle věnují čas svůj a svých členů vymyšlení prostředků, jak by druhého zastínil nebo znemožnil.“¹

Je-li 19. století nazýváno stoletím páry, musí být dvacáté zváno stoletím benzínu. Cyklisté a po nich motocyklisté a automobilisté se osvobodili od diktátu jízdních řádů a vrátili dálkovou dopravu na cesty a silnice, jež si ovšem mezitím uzurpovalo venkovské obyvatelstvo. Sotvaže akceptovalo cyklisty, objevili se motoristé na lomozicích strojích, jež znervózňovaly hospodářské zvířectvo, zejména koně. Mnozíci se útoky vůči cestujícím individualistům vedly motoristy, zprvu zejména automobilisty, k zakládání spolků pro zesílení svého hlasu ve společnosti, kterou reprezentovali monarchové na koních. Ještě než se stal motorismus společenským fenoménem, bojovali členové autoklubů za bezproblémovou koexistenci motoristů s vozky a proti četným restrikcím ze strany úřadů.

V době první Československé republiky působila na jejím území celá řada těchto spolků, jichž bylo v roce 1937 napočítáno na dvě stě padesát. Byly zde autokluby tradiční, vzniklé v pionýrských dobách, do nichž bylo obtížné proniknout, moderní kluby motoristů, jež se snažily o zlepšení dopravních poměrů v zemi a hospodářské výhody svých členů, ale i kluby, jejichž členové vnímali své spolky jako sportovní organizace, autokluby stavovské, stranické, značkové a také ty, jež měly ambici je všechny zastřešit. Počítat je nutno i s výrazným národnostním aspektem organizovaného motorismu, jež výrazně znesnadňoval jednotný postup československých motoristů vůči státu, který vnímal motorová vozidla jako luxusní předměty v rukách egoistů podkopávajících monopol státních drah.

¹ BAUER, Karel. *Spolky a společnosti. Motor*, roč. 7, č. 1. 1. 1926, s. 4.

Autoři popularizujících, populárněvědeckých, ale i odborných prací věnovaných dějinám motorismu na území někdejšího Československa často a pochopitelně v této autoklubové změti tápou. Není divu. Zatímco odborných publikací věnujících se historii různých automobilek, soutěží a závodů či technických konstrukcí bylo vydáno mnoho, činností autoklubů a jejich významem pro soudobý motorismus u nás se doposud systematictěji zabývali jen nemnozí. V posledních letech to byli pouze Jan Králík,² Milan Rudík³ a nejnověji Jan Němec,⁴ jenž se ve své monografii „Motoristé na Šébru a pod Šěbrem“ věnuje osudům spolku Nordböhmischer Kraftfahrerbund (Severočeský motoristický svaz). Dílčí pohledy na fenomén motoristického spolkaření představili autoři studií zveřejněných v kolektivní monografii „České století motorismu II — Motorismus jako prostředek volného času“, zmínit je nutno i práci Mikuláše Jančury⁵ a publikaci Automobilmismus a česká společnost.⁶

Motoristické kluby byly mnohdy zásadním činitelem v rozvoji dopravy a základní infrastruktury, snažily se rovněž o propagaci motorismu prostřednictvím přednášek a pořádáním různých motoristických závodů i soutěží. Organizovaly pro své členy volnočasové aktivity jako například motoristické výlety, zajišťovaly slevy na pojištění, pohonné hmoty či servis. V dnešní době se zdá být neuvěřitelné, že se autokluby ujímaly oprav a sjízdnosti silnic, opatřovaly je dopravním značením a pečovaly o dopravní výchovu dětí ve školách.

„Malé“ dějiny spolků a osudy jeho členů odráží „velké dějiny“ naší země a názorně též ilustrují proměny soužití „československého národa“ s nejpočetnější československou menšinou. Určujícím byl vždy vztah tuzemských autoklubů k Autoklubu republiky Československé coby vedoucí motoristické organizaci v zemi.

Základem monografie jsou dvě stěžejní období, a to doba před první světovou válkou, kdy se objevují první motoristické organizace na našem území a období dvacátých a třicátých let 20. století označované jako „zlatá éra motorismu“, kdy vznikl i zanikal nepřeborný počet klubů. Teprve ohrožení republiky pohnulo většinu autoklubů k obětování své existence a převodu členstva do AKRČs. Po krátké obnově jeho činnosti v poválečné době došlo v padesátých letech k jeho opětovnému zániku. Spolková činnost byla důsledně centralizována a následně mohla být provozována pouze pod hlavičkou státní organizace Svazarm. Aktivity motoristických nadšenců a bývalých členů klubů tak sice pokračovaly, ale už ve zcela jiném duchu.

Monografie ani zdaleka nevyčerpala všechna možná témata k bádání. Velký potenciál skýtá především zpracování dějin Svazu pro spolupráci s armádou a Ústředního automotoklubu ČSSR.

Vzhledem k množství a leckdy i spletitým osudům jednotlivých organizací a jejich členů zvolili autoři formu spolkové encyklopedie. Motoristické kluby jsou zde rozděleny na dvě základní části — spolky celostátní a spolky teritoriální. Jednotlivé organizace jsou zpracovány jako samostatná obsažná hesla s konotacemi k spolupracujícím či zastřešujícím organizacím

a souvisejícím událostem. Akcentovány jsou vůdčí osobnosti jednotlivých klubů, základní činnost a významné akce. Záměrem autorů monografie bylo „zmapovat“ a představit jednotlivé auto- i motokluby a pokusit se zhodnotit jejich význam a roli, kterou hrály v tuzemském organizovaném motorismu.

Rozsah zpracovávané látky bohužel neumožnil do monografie zahrnout všechny již zpracované kapitoly. S těžkým srdcem jsme z ní museli vyjmout motoristické organizace, které samozřejmě do výčtu všech organizací náleží, přece ale svým zaměřením tematicky vybočují. Jedná se o autokluby sportovních organizací, kluby stranicové, značkové a stavovské, mezi něž patří autokluby lékařů, důstojníků, novinářů či závodníků.

Autoři na tomto místě děkují všem, kteří se podíleli na vzniku publikace radou, pomocí či konzultací. Velký dík patří především Miloši Hořejšovi, Mikuláši Jančurovi, Janu Králíkovi, Janu Krbcovi, Jiřímu Křížkovi, Ivetě Krupičkové, Jiřímu Peštovi, Arnoštu Sadílkovi, Pavlu Šefrovi, Zdeňku Váchovi a zejména těm, na něž jsme zapomněli...

Autoři rovněž děkují recenzentům za cenné připomínky a podněty.

2 KRÁLÍK, Jan. *Sto let klubového života 1904–2004*. Praha: Autoklub České republiky, 2004.

3 RUDÍK, Milan. *Dějiny vybraných německých automobilových klubů v českých zemích v letech 1905–1938*. dipl. práce, Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, Ústí nad Labem, 2010.

4 NĚMEC, Jan. *Motoristé na Šébru a pod Šěbrem*. Brno: Technické muzeum v Brně, 2019.

5 JANČURA, Mikuláš. *Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918–1938*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2017.

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