

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Historický ústav

Kutná Hora a tradice historických vozidel po roce 1948

Bakalářská práce

Autor: Jan Červinka

Studijní program: B7105 Historické vědy

Studijní obor: Prezentace a ochrana kulturního dědictví

Vedoucí práce: PhDr. Veronika Středová, Ph.D.

Hradec Králové 2015

Zadání bakalářské práce

Autor: Jan Červinka
Studium: F11527
Studijní program: B7105 Historické vědy
Studijní obor: Prezentace a ochrana kulturního dědictví

Název bakalářské práce: Kutná Hora a tradice historických vozidel po roce 1948

Název bakalářské práce AJ: Kutná Hora and Traditions of Historic Vehicles After 1948

Anotace:

Cílem bakalářské práce je zmapovat tradici historických vozidel, jejich přehlídek a závodů v Kutné Hoře od roku 1948 do současnosti. BP by měla postihnout tyto aktivity jako způsob využití volného času, zájmovou činnost i společenský a kulturní fenomén doby nejnovější. Metody: analýza archivních pramenů a regionálního tisku, syntéza dosažených poznatků, metody statistické a kvantitativní, kartografická metoda, fotografování. Literatura: archivní prameny, regionální tisk, odborná literatura k životnímu stylu 20. století (Knapík - Franc:Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948?1967), odborná literatura o dějinách automobilismu, odborné časopisy; výpovědi pamětníků a účastníků závodů veteránů. Předpoklady: schopnost práce s archivním materiálem, znalost prostředí závodů veteránů, schopnost analýzy regionálního tisku, orientace v zásadách oral history.

Garantující pracoviště: Historický ústav,
Filozofická fakulta
Vedoucí práce: PhDr. Veronika Středová, Ph.D.
Oponent: doc. PhDr. Dana Musilová, CSc.
Datum zadání závěrečné práce: 21.12.2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval pod vedením vedoucího bakalářské práce samostatně a uvedl jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne

Poděkování

Chtěl bych poděkovat své vedoucí bakalářské práce PhDr. Veronice Středové, PhD., za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této práce.

Anotace

ČERVINKA, Jan. *Kutná Hora a tradice historických vozidel po roce 1948*. Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové, 2015, s. 84, Bakalářská práce.

Cílem bakalářské práce je zmapovat tradici historických vozidel, jejich přehlídek a závodů v Kutné Hoře od roku 1948 do současnosti. BP by měla postihnout tyto aktivity, jako způsob využití volného času, zájmovou činnost i společenský a kulturní fenomén doby nejnovější. Metody: analýza archivních pramenů a regionálního tisku, syntéza dosažených poznatků, metody statistické a kvantitativní, kartografická metoda, fotografování. Literatura: archivní prameny, regionální tisk, odborná literatura k životnímu stylu 20. století (Knapík - Franc: Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967), odborná literatura o dějinách automobilismu, odborné časopisy; výpovědi pamětníků a účastníků závodů veteránů. Předpoklady: schopnost práce s archivním materiálem, znalost prostředí závodů veteránů, schopnost analýzy regionálního tisku, orientace v zásadách oral history.

Klíčová slova: Historická vozidla, Veteráni, Kutná Hora,

Annotation

CERVINKA, Jan. Kutná Hora and Traditions of Historic Vehicles After 1948. Hradec Kralové: Faculty of Arts, University of Hradec Králové, 2015, 84pp, Bachelor degree thesis.

The purpose of this Bachelor thesis is to track the tradition, exhibitions and races of historical vehicles held in Kutná Hora since 1948 until now. Different views of this activity should be included in this thesis, such as free time activity, hobby, or social and cultural phenomenon of present times. Methods that I used are analysis of archive sources and regional press, synthesis of learned knowledge, statistics and quantitative methods, method of cartography, photography. Used literature: archive sources, regional press, specialised literature concerning on 20th century lifestyle (Knapík - Franc: Culture and lifestyle guide of Bohemia 1948 – 1967), specialised literature concerning on automotive , technical magazines; memoirs and interviews with witnesses and race participants. Assumption: ability to work with archive sources, knowledge of the veteran races environment, ability to analyse the regional press, oral history principles orientation.

Keywords: Historical vehicles, Oldtimer, Veteran rallye, Kutna Hora,

Obsah

Úvod.....	2
1. Organizace spojené s historickými vozidly v Kutné Hoře	5
2. Události spojené s historickými vozidly	10
2.1. Historická vozidla v letech 1948–1990	10
2.1.1. 1947–1977 Okruh města Kutné Hory	10
2.1.2. 1977–1990 Jízda veteránů	12
2.2. Historická vozidla 1990–2014	14
2.2.1. Mezinárodní setkání majitelů a přátel historických vozidel.....	14
2.2.2. International Veteran Rallye	16
2.3. Rozdíly mezi soutěжами	18
3. Osobnosti a historická vozidla v Kutné Hoře.....	26
4. Komunita sběratelů historických vozidel z obecného hlediska.....	34
4.1. Organizační struktura	34
4.2. Burzy	36
4.3. Závody a srazy historických vozidel	37
4.4. Charakteristika jednotlivce.....	39
5. Veřejnost a její pohled na historická vozidla v Kutné Hoře v současnosti	44
Závěr	50
Seznam pramenů a literatury.....	52
Přílohy	59

Úvod

Aktivita spojená s historickými vozidly v Kutné Hoře probíhá od poloviny sedmdesátých let 20. století, kdy je založen Veterán klub Kutná Hora. Ten se až do roku 1991 organizačně podílí na všech událostech s nimi spojenými. Od té doby až do současnosti, je veškerá činnost způsobena jednotlivci, kteří se snaží navázat na práci Veterán klubu a obnovit tuto tradici v moderním pojetí.

Cílem bakalářské práce je analyzovat tento druh zájmového odvětví v Kutné Hoře, vyložit jeho historii, proměnu, a seznámit veřejnost s lidmi, kteří se v minulosti i současnosti nejvíce podíleli na jeho prezentaci. Dále pak charakterizovat komunitu z obecného hlediska tak, aby došlo k lepšímu pochopení vztahu s místními sběrateli. Zároveň vyjádřit kulturní přínos těchto událostí pro město, či jeho obyvatele.

Práce je rozdělena do pěti kapitol. První je zaměřena na kutnohorský Automotoklub a Veterán klub, tedy dvě organizace spojené s historickými vozidly. Druhá kapitola pak popisuje jejich činnost, ale také činnost soukromých subjektů. Rovněž však proměnu původního závodu *Jízdy do vrchu Kaňk*, a jeho moderní podoby *International veteran rallye*, a jejich vzájemné porovnání. Třetí kapitola se věnuje sběratelům, kteří jsou z pohledu historie místního Veterán klubu nejdůležitější. Čtvrtá kapitola se zabývá komunitou z obecného hlediska. Je zde popsána organizační struktura v České republice, dnešní možnosti sběratelů, či přímo samotný jednotlivec a jeho charakteristika. V závěrečné páté kapitole je vyjádřen názor veřejnosti a její chápání dnešního kutnohorského závodu historických vozidel. Zároveň je nabídnuto řešení zmíněných problémů.

Čerpal jsem z několika druhů pramenů. Pro první kapitolu jsou nejdůležitější archivní materiály, konkrétně fond Autoklubu, kde jsou informace k jeho vzniku a činnosti do roku 1949.¹ Dále fond Svazarmu Okresního výboru Kutná Hora-Okresní autoklub z roku 1952, kde je zmíněn jeho zánik a přechod pod organizaci Dobrovolného svazu lidového motorismu, respektive pod organizaci Svazarm.² Od té doby nejsou žádné oficiální materiály k činnosti Autoklubu Kutná Hora a následné informace jsou získány

¹Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Autoklub Kutná Hora, 1946-1952.

²SOkA Kutná Hora, f. Svazarm Okresního výboru Kutná Hora-Okresní autoklub, inv. č. 16, kart. 3, Protokol o likvidaci okresního autoklubu v Kutné Hoře 1953.

pomocí výpovědi pamětníků, kteří byli členy této organizace v rámci Veterán klubu, jenž byl její součástí. Informace o tomto klubu jsou získány rovněž tímto způsobem. Jeho aktivitu však popisují i dobové brožury³ vydané k příležitosti *Jízdy do vrchu Kaňk*, které mi poskytl bývalý člen Veterán klubu Kutná Hora, pan Antonín Novák. Ty jsou cenným zdrojem informací o pravidlech události, jejím průběhu, ale také o činnosti Veterán klubu, jeho organizační složce, reklamě a zajímavostech spojených s historickými vozidly. V druhé kapitole je těchto brožur využito také, nýbrž poskytují informace o *Jždě veteránů do vrchu Kaňk*. Rovněž jsou zde ale poznatky z archivních fondů Autoklubu Kutná Hora, kde jsou informace o jednotlivých ročních motocyklových závodu „Okruhu o stříbrného havíře“. Z prvního záznamu⁴ jsou nosné informace o trase závodu, ale rovněž startovní listiny závodníků. Ty obsahuje i druhá složka⁵. Zde je navíc vysvětlen organizační problém pro rok 1948 v osobní korespondenci členů s nadřízenou institucí Autoklubem republiky Československé. Nosné informace však poskytují i videozáběry⁶ společnosti VideoFilm studio. Pro události po roce 1990 je pak stěžejní regionální tisk, který ve svých periodikách zmiňuje všechny události s historickými vozidly v regionu či přímo zpovídá místního sběratele. Čerpal jsem tak z Kutnohorského deníku, Obzoru Kutnohorska, Týdeníku Tep či Úderu Kutnohorska. Třetí kapitola je napsána na základě oral history. Jsou v nich výpovědi místních sběratelů Františka Kysely⁷ a Ladislavy Egidy⁸ o jejich vztahu ke komunitě, činnosti či úspěších. Je zde mimo jiné využito odborné literatury, zejména autorů Roba de La Rive Boxe⁹, Františka Alexandra Elstnera¹⁰ a Barta Vanderveena¹¹, ze které jsem čerpal informace o jednotlivých vozech. Celou tuto kapitolu pak doplňuje výpověď pana Kučery¹², který, mimo jiné, k této době poskytl i obecnější informace a

³Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *Jízda veteránů do vrchu II. ročník*. Kutná Hora, 1978.

⁴SOKA Kutná Hora, f. Autoklub Kutná Hora, inv. č. 8, kart. 1, I. okruh o stříbrného havíře 1947.

⁵SOKA Kutná Hora, f. Autoklub Kutná Hora, inv. č. 9, kart. 2, II. okruh o stříbrného havíře 1949.

⁶Bohuslav, KUČERA, *Kutná Hora ve 20. století 2. díl (1948- 1968)* [DVD]. Kutná Hora. VideoFilm Studio s.r.o. 2004.

⁷Ústní sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

⁸Ústní sdělení Ladislavy Egidy (pamětníka, K Malínskému mostu 35, Kutná Hora, Kutná Hora) dne 10. ledna 2015.

⁹Rob de, LA RIVE BOX, *Encyklopedie veteránů: sportovní a cestovní vozy 1886-1940*, Čestlice, 2000..

¹⁰František Alexander, ELSTNER, *Automobily včera, dnes a zítra*, Praha 1969.

¹¹Bart, VANDERVEEN, *Historická vojenská vozidla: encyklopedie*, Olomouc 2012.

¹²Ústní sdělení Bohuslava Kučery (pamětníka, 17. listopadu 102, Kutná Hora) dne 21. července 2014.

videozáběry.¹³ Ve čtvrté kapitole je čerpáno z publikace Jana Králíka¹⁴, či oficiálních stanov Federace klubu historických vozidel¹⁵ a Veteran car clubu České republiky¹⁶, které jsou umístěny na jejich webových stránkách, protože v tištěné podobě neexistují, a ani samy organizace je nevydaly. Tato kapitola je také z části popsána na základě osobních návštěv zmíněných událostí. Zejména burz či závodů historických vozidel na Kutnohorsku. Doplňují ji regionální tisk, jako Kutnohorský deník, či Obzory Kutnohorska. Zároveň je zde však využito publikace Jany Máchalové¹⁷, která doplňuje charakteristiku jednotlivce. V páté závěrečné kapitole jsou informace získány na základě odpovědí z dotazníku, kterým jsem oslovil veřejnost, aby se vyjádřila ke svému vztahu k historickým vozidlům a novodobému závodu do vrchu Kaňk. Rovněž jsem čerpal z osobních účastí na této události z let 2012,2013 a 2014. Metod pro zpracování práce je využito několik. Zejména jde o klasifikační analýzu, na jejímž základě jsem práci strukturalizoval. Hojně je v této práci využito oral history, která poskytla nejvíce informací k jednotlivým sběratelům a jejich činnosti, ale rovněž doplnila poznatky o Veteran klubu. Metoda komparace porovnává události mezi sebou a na jejím výsledku je možné interpretovat vývoj novodobého závodu od své původní podoby. Na základě kartografické metody jsem mohl, přesně určit trasu závodů či oblastí, kde probíhaly. V páté kapitole pak bylo využito statistické metody pro zpracování jednotlivých výsledků z dotazníku, kterým byla oslovena veřejnost.

¹³Bohuslav, KUČERA, *Kutná Hora ve 20. století 2. díl (1948- 1968)* [DVD]. Kutná Hora. VideoFilm Studio s.r.o. 2004.

¹⁴Jan, KRÁLÍK, *100 let klubového života: 1904-2004*, Brno 2004.

¹⁵Federace klubů historických vozidel. Základní informace o činnosti federace klubů historických vozidel České republiky. [online]. 2015. Dostupné z: <http://www.fkhv.cz/o-nas/>

¹⁶Veteran car club Česká republika. Kdo je Veteran car club Česká republika. [online]. 2015. Dostupné z: <http://www.veterancarclubcr.cz/poslani-a-cinnost/>.

¹⁷Jana, MÁCHALOVÁ, *Budiž móda*, Praha 2012.

1. Organizace spojené s historickými vozidly v Kutné Hoře

Organizovaná činnost v Kutné Hoře v případě automobilismu vzniká na přelomu let 1945 a 1946. Tehdy je založen Autoklub Kutná Hora, který má nejen řidiče sdružovat, ale zároveň je vzdělávat v pravidlech silničního provozu. Mimo Autoklub je však pro aktivitu spjatou s historickými vozidly zásadní Veteran car club. Ten vzniká jako součást Autoklubu v 70. letech. Na základě činnosti těchto dvou klubů můžeme evidovat jakoukoliv aktivitu v tomto odvětví v Kutné Hoře.

Jako první vzniká kutnohorský autoklub, jenž je bezesporu nejdůležitější institucí pro vývoj automobilismu v regionu. Až později se z něj vyděluje, pro historická vozidla zásadní Veterán klub Kutná Hora. Autoklub Kutná Hora byl ustanoven 5. října 1945, v následujících dnech byl prozatímně zaregistrován pod Autoklubem republiky československé.¹⁸ K úplné registraci však došlo až po valné hromadě 3. února 1946, kdy byli do vedoucích funkcí zvoleni členové autoklubu, jmenovitě: JUDr. František Beneš, jako předseda autoklubu, MUDr. Václav Lukavec, jako první místopředseda, Miroslav Pauš, jako druhý místopředseda, pokladníkem Maxmilián Ševčík a jednatelem byl zvolen Josef Kozlík.¹⁹ Za řadové členy pak byli přijati: MUDr. Jiří Janovský, Antonín Pokorný, Ing. Karel Marek, Jaroslav Kubín, Jaromír Pošva, František Záleský, MUDr. Petr Janata a MUDr. Procházka. Na základě této události byl od 25. února Autoklub Kutná Hora zaregistrován oficiálně pod autoklubem republiky československé (viz příloha č. 1). Tento stav však netrvá delší dobu. První důležitou změnou místní organizace prochází již po dvou letech své aktivní činnosti, a to v roce 1948, kdy se v Československu ujímá vlády Komunistická strana Československa²⁰. V té době již Autoklubu předsedá MUDr. Lukavec. Tou je sestaven Akční výbor, který má za úkol kontrolu činnosti a přeměnu stávajícího představenstva. Vzhledem k činnosti Akčního výboru je na základě systému Národní fronty²¹ v Československu každá politická strana zastoupena také zde v organizační struktuře klubu, která měla fungovat právě jako Akční výbor. Šlo pouze o členy autoklubu, kteří byli od roku 1946 postupně přijímáni,

¹⁸Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Autoklub Kutná Hora, kart. č. 1, inv. č. 1, Protokoly o schůzích 3. 2. 1945–10. 12. 1950.

¹⁹Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Autoklub Kutná Hora, kart. č. 1, inv. č. 1, Protokoly o schůzích 3. 2. 1945–10. 12. 1950

²⁰Dále jen jako KSC

²¹Seskupení politických stran a společenských organizací v Československu v letech 1945–90.

tak jak se rozvíjela činnost spolku. Konkrétně za KSC byl určen kominický mistr Jaroslav Kalfířt a typograf Antonín Pajer, dva členy měla ještě Sociální demokracie, kterou zastupovali MUDr. Jiří Danda a Ing. Václav Wildt. Lidovou stranu zastupovali Josef Krčík, Národní socialisty František Dolejší, za českou obec sokolskou Alois Celba a za SB Karel Andrle.

Ke druhé zásadní změně došlo v roce 1953, kdy proběhla likvidace autoklubu a převod jeho majetku na krajskou organizaci Dobrovolného svazu lidového motorismu.²² Fakticky však Autoklub Kutná Hora nefunguje již od června roku 1952, kdy je převod majetku zahájen.²³ Nešlo však o likvidaci v pravém slova smyslu. V rámci celonárodní reorganizace spolků došlo k přejmenování Autoklubu republiky Československé na již zmiňovanou organizaci Dobrovolného svazu lidového motorismu. Ta, dle zákona č. 68/1951 Sb. o dobrovolných organizacích a shromážděních, následně podlehla polovojenskému Svazu pro spolupráci s armádou^{24.25} V té době, se rovněž v rámci autoklubů začali sdružovat motocyklisté. Vzniká tak nový název Automotoklub. Jako součást organizace Svazarm kutnohorský automotoklub figuruje až do roku 1990, kdy se Svazarm po změně politického režimu mění v Sdružení technických sportů a činností, respektive v Sdružení sportovních svazů České republiky, ve kterém figuruje dodnes.²⁶

Nemění se však jen nadřizený orgán organizace, velkou změnou prošla také samotná činnost či zaměření autoklubu. V počátku jeho vzniku v roce 1945 šlo o velmi důležitou organizaci z pohledu dopravy. Když pomineme jeho funkci sdružování automobilových nadšenců, která se v průběhu doby neměnila a měnit nebude, byl autoklub velmi činný. Činnost spolku spočívala například v evidenci vozidel v celém tehdejší okresu Kutná Hora.²⁷ Mimo jiné spravoval také autoškolu a cvičil nové řidiče.²⁸ Tuto výsadu má

²²Dále jako DSLM

²³Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Svazarm Okresního výboru, kart. č. 3, inv. č. 16, Zápis o likvidaci okresního autoklubu 1953.

²⁴Dále jen Svazarm

²⁵Jiří KNAPÍK – Martin, FRANC, *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948-1967*, 2 v., Praha 2011.

²⁶Jan KRÁLÍK, 100 let klubového života 1904- 2004, s. 23, dostupné online (Jan KRÁLÍK, 100 let klubového života 1904–2004, s. 23, dostupné online (<http://www.autoklub.cz/dokument/9-brozura-100-let-kluboveho-zivota.html>), [citováno k 23. 2. 2015].

²⁷Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Svazarm Okresního výboru, kart. č. 1, inv. č. 7, Majitelé vozidel b. d.

autoklub až do padesátých let, kdy se autoškoly stávají samostatnou organizací. Kutnohorský autoklub se však během své činnosti podílel také na organizaci motoristických závodů. Většinou šlo o vytvoření pomocných stanovišť, či časových kontrol, po celém kraji, kde automotoklub působil. Nejznámějším z nich byl závod 1000 mil československých, respektive jeho vzpomínková jízda, která má dokonce svého kutnohorského vítěze. V roce 1983 dokázal zvítězit člen místního Veterán klubu František Kysela. Automotoklub však často kontroloval také závody čistě motocyklové a některé z nich také pořádal. Šlo například o plochodrážní závody, které se však jely v Kutné Hoře jen dvakrát v dnešním fotbalovém areálu v Lorci v letech 1948 a 1949 (viz příloha č. 2). Pravidelněji konané ovšem byly závody terénní, neboli motokrosové, v místech dnešního plaveckého areálu a lesoparku ve Švermových sadech (viz příloha č. 3). Ty se poprvé uskutečnily již v roce 1951, tehdy však ještě v původním místě konání „na Bylance“²⁹ (viz příloha č. 4), k přesunutí došlo až v roce 1965, především kvůli lepším možnostem pro pořádání těchto závodů.

Tím nejznámějším závodem ale byl Okruh města Kutné Hory, který položil základy pozdějšímu závodnímu historických vozidel. V 60. letech byl však tento závod zrušen. Automotoklub od té doby pořádal pouze motokrosové závody či se věnuje spoluúčasti na závodech, které svou částí zasahují do okresu Kutná Hora. Stále je však v této době aktivní organizací, což potvrzuje i pořádání motocyklového mistrovství Československa v kategorii do 500 ccm terénních motocyklů v roce 1977.³⁰ K pasivitě dochází až v devadesátých letech, zejména po roce 1991, kdy automotoklub zaniká. V roce 1993 dochází sice k jeho opětovné registraci u automotoklubu České republiky, ale již nevykazuje žádnou veřejnou činnost. Jde pouze o sdružování skupiny lidí, přičemž někteří z nich v Automotoklubu figurovali již před jeho zánikem, např. MUDr. Jiří Plaček, který je veden jako nynější předseda klubu či Ivan Pipek jako místopředseda.

V sedmdesátých letech však dochází rovněž ke vzniku Veterán klubu, druhé stěžejní automobilové organizace v Kutné Hoře. Pozice těchto klubů v celonárodním měřítku je ještě o něco složitější než v případě klasických automotoklubů. Do roku 1966 totiž

²⁸Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Autoklub Kutná Hora, kart. č. 1, inv. č. 3, Členstvo, stanovy, členské přihlášky a. j. členské záležitosti týkající se členstva, 1945 - 1949.

²⁹Oblast na Bylance pojmenovaná dle potoku Bylanka v jihozápadní části Kutné Hory

³⁰Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů*. Kutná Hora, 1977, str. 24.

právě autoklubům, potažmo Svazarmu, podléhají všechny činnosti spojené s tímto zájmovým odvětvím. Situace se začíná měnit až s vytvořením unie Fédération Internationale des Véhicules Anciens³¹ v roce 1966. Což je celosvětová organizace pro zastupování a sdružování zájmů majitelů historických vozidel. Vedení Automotoklubu v Československu má však problém s přijetím do této organizace. Důvodem bylo, že všechny odbočky Automotoklubu podléhají v této době organizaci Svazarm, která měla vojenský charakter. Na základě těchto problémů se ještě v témže roce z autoklubu vyděluje Veteran car club Československé republiky, který získává určitou autonomii a je do mezinárodní organizace přijat.³²

Právě díky tomuto přijetí začaly od roku 1967 vznikat různé odbočky Veteran car clubu po celé republice. Kutnohorská odbočka vzniká v roce 1976 a jako specializovaná skupina je součástí kutnohorského automotoklubu. Mimo organizační povinnosti (schůze, zprávy o činnosti, apod.) spolu sdílejí klubovnu, či v pozdějších letech dílnu, pro úpravu a údržbu vozidel, kterou mohli všichni členové využívat. Obě organizace nejdříve sídlily na křižovatce Masarykovy a Benešovy ulice, na tzv. křižovatce „u Podlipných“. Poté se přemístily do ulice Potoční č. p. 190, kde dnes však již sídlí pouze autoklub (viz příloha č. 5).

Činnost kutnohorského Veterán klubu spočívala ve vyhledávání historických automobilů i motocyklů, které byly určeny k likvidaci. Spolek tyto dopravní prostředky uváděl do původního stavu, a poté je představoval na různých společenských akcích široké veřejnosti.³³ Prvním větším veřejným počinem uspořádaným kutnohorskou odbočkou Veterán klubu se stala právě Jízda veteránů. Ta se mezi lety 1977 až 1990 uskutečnila celkem osmkrát.

Kutnohorský Veterán klub ukončil svou činnost v roce 1991, kdy byl zrušen místní automotoklub, jehož byl součástí. Během jeho působení se v předsednictví klubu vystřídalo několik osob, které i v následujících letech byly v tomto odvětví velmi činní. Prvním předsedou byl pan JUDr. Jan Egidy, přičemž v klubu působila takřka celá jeho

³¹Dále jen jako FIVA

³²Veteran car club česká republika. Klíčové okamžiky v historii Veteran car clubu české republiky. [online]. [cit. 2015-03-02] Dostupné z: <http://www.veternaclubcr.cz/historie>.

³³Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů*. Kutná Hora, 1977, str. 12.

rodina, manželka Alena a synové Petr a Jan. Následujícím předsedou byl pan Antonín Novák a poté pan Bohuslav Kučera, vítěz závodu 1000 mil Československem z roku 1983. Od rozpadu Veteran klubu sice v Kutné Hoře, potažmo celém Kutnohorsku, vzniklo či již fungovalo několik klubů se zaměřením na historická vozidla. Ale obnova či založení nového oficiálního klubu pro správu a sdružování majitelů historických vozidel neproběhla. V současné době je v Kutné Hoře zaregistrován pouze Vintage sport klub Kutná Hora. Ten sice vznikl v roce 2002 jako soukromá organizace pod vedením pana Vladimíra Gajdoše, je ale zaregistrován a podřízen Automotoklubu České republiky. Obdobná situace nastává i z pohledu celého okresu, kde jediným registrovaným klubem je Automotoklub Bratčice, který byl založen již v roce 1955, ale od roku 1998 je jeho činnost zaměřená výhradně na kulturní život v obci bez spojitosti s automobilismem.

2. Události spojené s historickými vozidly

Od roku 1948 se v Kutné Hoře uskutečnilo mnoho závodů v několika motoristických odvětvích. Z počátku šlo výhradně o závody motocyklů, na ty v pozdější době navázaly závody historických vozidel, které s několika přestávkami probíhají do současnosti. Vzhledem k tomu, že v průběhu sledovaného období dochází k celospolečenským změnám, nejprve v roce 1948 a poté na přelomu let 1989 a 1990, je nutné toto období rozdělit do dvou časových úseků. První období obsahuje informace z let 1947 až 1990. Přičemž druhé období, s počátkem v roce 1990, je sledováno až do současnosti. Takto vymezené časové úseky jsou voleny právě zejména kvůli těmto historickým událostem. Ty měly zásadní vliv na proměně organizací, které se věnovaly pořádání událostí v motoristickém odvětví.

2.1. Historická vozidla v letech 1948–1990

První časový úsek je vymezen pro období od roku 1948 do roku 1990, kdy jeho počátek i konec je poznamenán celospolečenskou změnou v Československu. V tomto období dochází především k formování všech druhů spolků pod organizaci Svazarm, ale také k pořádání prvních závodů v motoristickém odvětví. První období je vymezeno od roku 1947, kdy se uskutečnil první ročník motocyklových závodů v Kutné Hoře a končí rokem 1977, kdy začíná druhé období. To sleduje činnost místního Veterán klubu, respektive závody historických vozidel, které tento klub pořádá.

2.1.1. 1947–1977 Okruh města Kutné Hory

První ročník Okruhu města Kutné Hory proběhl již v roce 1947³⁴, především jako zkušební s tím, že do budoucna automotoklub usiloval o každoroční pořádání soutěže motocyklů. Šlo o vůbec první motocyklové i jakékoliv jiné oficiální závody v Kutné Hoře. Nakonec se z nich stala tradiční a velmi prestižní událost konaná až do roku 1964, za účasti československé motocyklové špičky³⁵. Okruh města Kutné Hory položil také základy pro soutěž historických vozidel.

³⁴SOKA Kutná Hora, f. Autoklub Kutná Hora, inv. č. 8, kart. 1, I. okruh o stříbrného havíře 1947.

³⁵KUČERA, Bohuslav. *Kutná Hora ve 20. století 2. díl (1948-1968)* [DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2012, [cit. 6. 1. 2015].

Hned první ročník naznačil, že zájem ze strany veřejnosti bude opravdu velký. Atraktivita závodu byla zajištěna umístěním okruhu do historického centra města (viz příloha č. 6), účastí několika závodníků ze špičky českého motocyklového sportu, závody juniorské a seniorské kategorie společně či převýšení trati, které činilo 40 metrů.³⁶ I přes značný zájem veřejnosti se závod v roce 1948 neuskutečnil kvůli tehdejší celospolečenské změně v Československu. Druhý ročník³⁷ je ale uspořádán hned v roce následujícím a poté se koná již nepřetržitě až do roku 1964.

Z počátku se závody jezdily ještě v centru města, ale ke konci padesátých let, konkrétně v roce 1958, se závod přesunul do okrajové části Kutné Hory s trasou přes městskou část Kaňk a zpět, především kvůli bezpečnosti závodníků.³⁸ Nový úsek tak nabídl závodníkům i divákům zároveň bezpečnější prostředí, především díky volným prostranstvím kolem trati. Jednalo se o tzv. městský okruh, který v rámci dnešních závodů historických motocyklů můžeme vidět např. v Hořicích, Nepomuku či Dvoře Králové, kde se stejně tak jako v Kutné Hoře začalo závodit přibližně v polovině 20. století.³⁹ Nově naplánovaná trasa závodu měla svůj start u hostince u Dušků v Benešově ulici, odtud se vyjíždělo do Masarykovy ulice, dále do ulice Nad Sady, a následně do samotné obce Kaňk. Z městské části Kaňk se poté sjíždělo Loreckou ulicí, kolem autobusového nádraží zpět k hostinci u Dušků v Benešově ulici (viz příloha č. 7).⁴⁰ Nicméně ani tato změna nepřinesla dlouhodobé uspokojení. Okruh opět nebyl schopen zajistit bezpečnost pro závodníky ani diváky. Především vzhledem k vývoji motocyklového sportu a přihlédnutím k tomu, že se závody konaly na běžných komunikacích určených k silničnímu provozu, došlo v roce 1964 k jejich zrušení.⁴¹ Avšak od roku 1977 je tato trať využívána opět k závodění, tentokrát organizací se zaměřením na historická vozidla, které na této trati pořádají jízdu do vrchu. Na základě

³⁶Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Autoklub Kutná Hora, kart. č. 1, inv. č. 8, I. Okruh o stříbrného havíře, 1947.

³⁷SOKA Kutná Hora, f. Autoklub Kutná Hora, inv. č. 9, ka. 2, II. okruh o stříbrného havíře 1949.

³⁸KUČERA, Bohuslav. *Kutná Hora ve 20. století 4. díl*[DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2012, [cit. 6. 1. 2015].

³⁹Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

⁴⁰KUČERA, Bohuslav. *Kutná Hora ve 20. století 4. díl*[DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2012, [cit. 6. 1. 2015].

⁴¹KUČERA, Bohuslav. *Kutná Hora ve 20. století 2. díl (1948-1968)*[DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2012, [cit. 6. 1. 2015].

těchto událostí můžeme sledovat jistou návaznost závodů historických vozidel na motoristické závody v Kutné Hoře.

Mezi lety 1964 až 1977 se v Kutné Hoře upouští od oficiálního silničního závodění. Toto období prolíná pouze pořádání závodů terénních motocyklů, které probíhaly takřka celým obdobím od roku 1948 až po rok 1990. Trať se však z původního okruhu na Bylance přesouvá do Švermových sadů⁴², kde je využita větší náročnost terénu při tvorbě trati. Ovšem co je podstatné pro historická vozidla, v roce 1976 vzniká kutnohorský Veterán klub, který hned v následujícím roce, tedy roce 1977, uspořádal první závody určené pro historická vozidla.⁴³

2.1.2. 1977–1990 Jízda veteránů

K uskutečnění prvního ročníku Jízdy veteránů do vrchu Kaňk došlo v srpnu roku 1977. Z pohledu jejich majitelů, či historických vozidel samotných, šlo o zlomový bod pro jejich budoucí veřejnou prezentaci. Tento závod však lze rovněž chápat i jako demonstraci jejich práce, když na širokou veřejnost naléhali ohledně odvozu či případného výkupu odložených starých automobilů (viz příloha č. 8), které byly v budoucnu prezentovány na událostech podobného typu. Pořádání celého závodu s doprovodným programem se ujal nově vzniklý Veterán klub Kutná Hora, s pomocí automotoklubu Kutná Hora, jako jeho nadřízené organizace. Od roku 1977 do roku 1990 se podařilo uskutečnit celkem osm ročníků. Ty na sebe navazovaly velmi zvláště. První tři ročníky proběhly v ročním sledu, tedy 1977, 1978 a 1979. Poté následuje mezera až do roku 1983, kdy je uspořádán čtvrtý ročník. Následující rok navázal pátým ročníkem, přičemž šestý, sedmý a osmý ročník již proběhl vždy v sudém roce a ten závěrečný v roce 1990.

Z počátku byly závody spojovány s významnými výročími tehdejšího politického zřízení. V této době však nešlo o žádnou zvláštnost, veřejné akce byly spojovány právě s politickým životem. První ročník se tak jel například na počest 60. výročí Velké říjnové socialistické revoluce. Druhý ročník se pořádá opět jako 60. výročí, tentokrát

⁴²Podle ústního sdělení Bohuslava Kučery (pamětníka, 17. listopadu 103, Kutná Hora) dne 10. srpna 2014.

⁴³Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *VI. ročník Jízdy historických vozidel do vrchu Kutná Hora-Kaňk*. Kutná Hora, 1986, str. 13.

však vyhlášení samostatnosti Československa. Druhým výročím spojovaným se závodem bylo 30. výročí Vítězství československého pracujícího lidu. Třetí ročník v následujícím roce posléze jako 35. výročí Slovenského národního povstání.⁴⁴ Politické události už však v následujících letech nebyly s těmito závody spojovány, protože od roku 1983 se závody nejezdí jako volná soutěž historických vozidel, ale jako národní akce a krajský přebor historických vozidel Středočeského kraje pro členy Veterán car klubu.⁴⁵ V tomto trendu se pokračovalo až do roku 1990, kdy byl uspořádán poslední ročník.

Soutěž probíhala na základě stanovených pravidel. Ty vypracoval a stanovil místní Veterán klub. Inspiraci však můžeme hledat i v podobných závodech tehdejší doby, jako např. Zbraslav-Jíloviště. Hlavním bodem celé jízdy byla jízda na přesnost na základě zvoleného průměru jízdy vozidla mezi 20 až 60 kilometry za hodinu účastníkem. Ten mohl volit v pěti kilometrových intervalech rychlosti. Pokud došlo k překročení stanoveného průměru jízdy, obdržel závodník za každou vteřinu 5 pomocných bodů, maximem pak bylo 100 pomocných bodů. Naopak jestliže jezdec nedodržel stanovený průměr, získal 5 trestných bodů za každou vteřinu rozdílu. Zda celkově překročil limit 100 pomocných bodů, všechny se započítávaly jako trestné.⁴⁶ Na základě těchto pravidel absolvoval jezdec se svým vozem celkem dvě jízdy, přičemž o jeho pořadí rozhodoval nižší počet trestných bodů. Pokud by však došlo k rovnosti, výše se umístí ten závodník, který má zvolen vyšší jízdní průměr. Jestliže by i poté došlo ke shodě výsledků, rozhodne o pořadí rok výroby vozidla a objem motoru, kde bude zvýhodněn starší automobil a menší objem motoru⁴⁷

Aby byla zajištěna úplná regulérnost soutěže, byla vozidla rozdělena do několika kategorií dle roku výroby vozidla. První kategorií, která sdružovala nejstarší vozidla, byla kategorie “Veteran“ určená pro vozidla vyrobená do konce roku 1919. Druhá kategorie, tzv. “Vintage“, sdružovala vozidla do roku výroby 1933, ale také motocykly s maximálním datem výroby 31. 12. 1928. Třetí kategorie “Clasigue“ se opět věnuje

⁴⁴Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů do vrchu III. ročník*. Kutná Hora, 1979, str. 6.

⁴⁵Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů do vrchu IV. ročník*. Kutná Hora, 1983, str. 7.

⁴⁶Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů do vrchu II. ročník*. Kutná Hora, 1978, str. 5.

⁴⁷Tamtéž, str. 6.

pouze vozidlům. Tentokrát byla určena vozům s datem výroby do konce roku 1940. Závěrečnou a nejmladší kategorií s rokem výroby do 31. 12. 1955 tvořila speciální a závodní stroje, či prototypy a vozy mající povahu repliky.⁴⁸ Pro úplnost pravidel je nutno dodat, že místní členové Veterán klubu neměli možnost změřit síly s ostatními účastníky, aby nedošlo k narušení regulérnosti.

Pro samotný závod byla využita veřejná komunikace č. 03321 ve směru od autobusového nádraží do městské části Kaňk (viz příloha č. 9) o celkové délce 1700 metrů. Na zvolené komunikaci však neprobíhaly v letech 1977–1990 poprvé závody dopravních prostředků, ba naopak. Po přesunutí motocyklových závodů mimo historické centrum byl tento úsek součástí závodního okruhu. Jako zázemí závodu bylo zvoleno místní autobusové nádraží, které se nacházelo v těsné blízkosti závodního úseku. Mimo dostatečné plochy pro parkování sloužilo jako přehlídková plocha a tzv. depo vozidel pro veřejnost. Během následujících sedmi ročníků se soutěž mění pouze v jediném bodě. Od roku 1983 se závody nekonají jako volná soutěž, nýbrž jako krajský přebor historických vozidel. Původní formát soutěže, či samotná pravidla, však zůstávají neměnná.

2.2. Historická vozidla 1990–2014

Počátkem roku 1990 začíná druhé časové období, které je ukončeno rokem 2014. V tomto období dochází ke vzniku nezávislých klubů tohoto zájmového odvětví na Kutnohorsku, ale také ke vzniku soukromých setkání či závodů. Jde tak o výraznou proměnu v organizačních složkách oproti předchozí době, kde je veškerá aktivita kontrolována státním orgánem.

2.2.1. Mezinárodní setkání majitelů a přátel historických vozidel

První z novodobých událostí v Kutné Hoře, která byla spojena s historickými vozidly. Punc mezinárodního setkání získala na základě zahraničních účastníků, kteří do Kutné Hory přijeli na pozvání pořadatele. Setkání se opakovala vždy v sudém roce mezi lety 2000 až 2008, celkem tedy pětkrát. Organizátorem byl kutnohorský sběratel

⁴⁸Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů*. Kutná Hora, 1977, str. 6.

historických motocyklů, pan František Kysela, který se dokonce i v dnešní době aktivně věnuje závodění na motocyklech s rokem výroby okolo 50. let 20. století.⁴⁹

Samotný sraz však nelze považovat z pohledu potencionálního účastníka jako dostupný. Nutností byla závazná přihláška svého vozu, na základě které byl pak majiteli umožněn vstup na tuto akci. Pan Kysela to definoval takto: „Šlo nám především o to, aby se zúčastnily originální vozy, proto také tato registrace. Nechtěli jsme, aby se srazu zúčastnily novodobé repliky a degradovaly tak naši snahu a práci. Veřejnost, tedy diváci, možná vždy nepoznají rozdíl, ale v naší komunitě nejsou tyto kopie moc přijímány.“⁵⁰ Pan Kysela ale také přiznal, že ne vždy se jim toto pravidlo podařilo naplnit, především kvůli nekorektnosti majitelů těchto vozidel. Mimo jiné však registrace sloužila k jiným organizačním věcem, jako ubytování, zajištění občerstvení či k přehledu kvůli doplňkovým akcím srazu.⁵¹ Ty spočívaly v propagaci blízkého okolí, přesněji technicky výjimečných památek, které nejsou veřejně až tak známé.

Již první ročník v roce 2000 nastavil trend víkendové akce, jenž byl i do budoucna dodržován. Z pohledu účastníka šlo o páteční přesun do Kutné Hory, kde měl zajištěno právě občerstvení a ubytování. Následovalo přivítání od organizátora s představením celé události a programu. V sobotu se pak od ranních hodin pořádala pro veřejnost výstava historických vozidel, která následně vyjela na průjezd historickým centrem Kutné Hory a poté na vyjížďku do okolí.⁵² Během jízdy byly pro účastníky připraveny různé dovednostní soutěže, jako jízda na přesnost či rychlost, jízda zručnosti s nádobou naplněnou vodou, či pro motocyklisty byla připravena jízda po prkně. Nicméně pan Kysela na základě poruchovosti historických vozidel zajistil také doprovodné vozidlo, které je mělo v případě poruchy dopravit zpět. Výsledky byly později při večerním programu vyhlášeny a všichni účastníci srazu oceněni. Tato událost celé setkání také uzavírala.

Druhý ročník se nesl v podobném duchu, s tím rozdílem, že místo sklárny Tasice, kterou navštívili účastníci setkání v roce 2000, navštívila tentokrát kolona vodní dílo

⁴⁹Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

⁵⁰F. Kysela, 6. ledna 2015.

⁵¹F. Kysela, 6. ledna 2015.

⁵²Sklárna Tasice je registrovanou kulturní památkou a jde o jednu z nejstarších dochovaných skláren v České republice a zároveň střední Evropě.

Pařížov na řece Doubravě na pomezí Středních Čech a Pardubického kraje. Třetí ročník v roce 2004 přináší návštěvu elektrárny Chvaletice⁵³ a pátý pro změnu znovu vodní dílo, tentokrát však nádrž Švihov.⁵⁴ Spolu s těmito zmíněnými naučnými výlety ovšem pořadatel akce, p. Kysela, zařadil do programu v pořadí 4. srazu v roce 2006 také prohlídky historických památek přímo v Kutné Hoře.⁵⁵ Snaha přiblížit Kutnohorskou účastníkům srazu, i těm zahraničním, je více než chvályhodným počinem pořadatele pro město Kutná Hora. Pátým ročníkem se však kruh těchto setkání uzavírá a i přes rostoucí zájem účastníků, z důvodu finanční a časové náročnosti, nedošlo k zachování Setkání majitelů historických vozidel v Kutné Hoře.

Zrušení této události však nepřipravilo Kutnou Horu o historická vozidla a již v následujícím roce 2009, navázala společnost Dedeman s.r.o. na Jízdu historických vozidel do vrchu Kaňk, která se konala do počátku devadesátých let pod hlavičkou Veterán klubu Kutná Hora se svým projektem mezinárodní Veteran rallye a navázala tak na Setkání přátel historických vozidel, kterou pořádal pan Kysela.

2.2.2. International Veteran Rallye

Mezinárodní závod historických vozidel do vrchu, konaný každoročně od roku 2009. Navazuje na již zmíněnou Jízdu historických vozidel do vrchu Kutná Hora-Kaňk konanou v letech 1977–1990 a pořádanou kutnohorským automotoklubem.

Na této novodobé verzi Veteran rallye se nicméně nepodílí kutnohorský Veteran car club či jiná místní organizace, nýbrž pražská společnost Dedeman s.r.o. pod záštitou Národního Technického muzea.⁵⁶ Společnost Dedeman ve svém vyjádření mj. vyložila i své důvody pro obnovu této tradice. Konkrétně jde o spojení historického a na památku bohatého města Kutná Hora s historickými vozy. Dále pak o rozvoj turismu v regionu a v neposlední řadě o obnovu závodu historických vozidel. (viz příloha č. 10)

Hlavní náplní této akce je samozřejmě jízda do vrchu Kaňk, kterou závodník absolvuje celkem čtyřikrát. Zvláštností je stejně jako u předchozí události nikoliv jízda na

⁵³Tepelná elektrárna v Pardubickém kraji.

⁵⁴Vodní nádrž Švihov je vodárenská nádrž na řece Želivce, která slouží jako zdroj pitné vody pro téměř celou středočeskou oblast včetně Prahy.

⁵⁵Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

⁵⁶INT Veteran rallye. *Veteran rallye Kutná Hora* [online]. Praha, © 2009-2014 [cit. 2015-05-04].

Dostupné z: <http://www.veterani-kh.cz/>

rychlost, ale jízda na vyrovnanost časů výjezdu do kopce. Vyjma prvního ročníku, kdy se započítávaly jen dvě časově nejhodnější jízdy, se od roku 2010 počítají všechny čtyři jízdy a následný rozdíl mezi nimi.⁵⁷ Vítězem se pak stane závodník právě s nejmenším možným rozdílem mezi časy. O celkovém pořadí rozhoduje ale i obsah motoru a samozřejmě stáří vozidla.⁵⁸ Nutno ještě podotknout, že každá desetina, respektive tisícina, rozdílu ve výsledných časech znamená jeden trestný bod. Součástí této akce jsou mimo jiné i soutěže o nejlépe dobově oděnou posádku či nejhezčí historické vozidlo, opět ale až od roku 2010, tedy druhého ročníku. První ročník byl však spíše zkušebním, a proto byl i program celé akce omezen. Nicméně o těchto oceněních už však nerozhoduje vedení závodu, ale jeho návštěvníci.⁵⁹ Těm je tato výsada umožněna při přehlídce automobilů na Palackého náměstí v centru města. Na Palackého náměstí mimo jiné každoročně probíhá i doprovodný program k celému závodu. V průběhu let tento program obsahoval mj. vystoupení hudebních interpretů, módní přehlídku či možnost degustace pokrmů ze zahraničních oblastí (viz příloha č. 11). Pořadatel závodu však celý program nesoustředí pouze do Kutné Hory. Součástí víkendového programu je totiž i zařazení tzv. Spanilé jízdy. Jde o vyjížďku historických vozidel k některé významné památce regionu. V minulosti šlo například o návštěvu zámku Žleby, Kačina či návštěvu města Čáslav.⁶⁰

Během šesti uplynulých ročníků došlo k výrazné proměně této události. Celá událost totiž získává mezinárodní rozměr. Každoročně se jí účastní více cizinců, přičemž většinou jde o příslušníky sousedních států jako je Rakousko, Německo či Slovensko. Registrován byl však i majitel historického vozidla z Francie. Tyto souvislosti následně nutí vedení závodu zpřísňovat kritéria pro účast na Veteran rallye. Nejde však o negativní kroky pořadatele, nýbrž o nutnou selekci vozidel. Ta zajišťuje účast originálních vozů. Na základě tohoto kroku dochází i ke zvýšenému zájmu veřejnosti, která si již závody "okoukala" a její zájem nadále roste. S tím samozřejmě každoročně úměrně roste i doprovodný program.

⁵⁷V prvním roce se zaznamenával jen rozdíl mezi dvěma nejlépe zajetými časy.

⁵⁸Dedeman s. r. o. Veteran rallye & srpnové hodování. [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: http://www.veterani-kh.cz/upload/clanky/veteran_rallye_2014.pdf

⁵⁹MACHKOVÁ, Marta, Veteran rallye 2010, In: *Regionální události*. [video]. TV [online]. Česká Televize, 2010. [12. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/99137-do-kutne-hory-zavitala-veteranska-rallye/>

Mezinárodní Veteran rallye, ale také Jízda do vrchu Kaňk, jsou dvě největší akce spojené s historickými vozidly v Kutné Hoře od počátku roku 1948, tudíž by nemělo být opomenuto jejich srovnání.

2.3. Rozdíly mezi soutěžemi

Současná Veteran rallye má sice svůj původ v historicky starší Jízdě do vrchu Kaňk, nicméně na ni nenavazuje přímo. Mezi těmito dvěma událostmi je jak několik totožných bodů, které obě události spojují, tak také těch, které je od sebe odlišují.

Prvním bodem, jenž odlišuje obě události, je doba, ve které se události konají, respektive státní zřízení v daném čase. V případě Jízdy do vrchu konanou v letech 1977-1990, tedy vyjma jejího posledního ročníku uskutečněného v roce 1990, probíhalo v Československu období tzv. normalizace, kde všechny aktivity byly sledovány svými nadřízenými orgány. Stejně tomu bylo tak i v případě Jízdy do vrchu. Tu pořádal Veteran club Kutná Hora, který byl součástí kutnohorského autoklubu. Ten byl pro změnu odbočkou Automotoklubu republiky československé, přičemž jako nadřízený orgán působil Svazarm, jenž byl zařazen do systému Národní fronty, kde se sdružovaly státem povolená uskupení. Z toho vyplývá, že celá akce, a o to více od roku 1983, kdy se jezdila jako středočeský přebor, byla kontrolována právě těmito orgány. Protipólem je její poslední ročník, uskutečněn v roce 1990, přičemž program a průběh celé akce pořádá už pouze Veteran club Kutná Hora.

Novodobá podoba této soutěže z roku 2009 se však liší ještě více. U tohoto závodu totiž v organizační složce nenalezneme žádný motoristický spolek, nýbrž právnický subjekt, produkční agenturu Dedeman s.r.o. Kuriózní na celé situaci je, že společnost Dedeman s.r.o. není kutnohorskou firmou. V obchodním rejstříku je uvedeno její sídlo v Husinecké ulici č. p. 236 v Praze.⁶¹ Nicméně nelze z toho usuzovat, že by tato skutečnost celé události škodila. Naopak, zmíněná společnost rozšiřuje pole účastníků i do sousedních států, čímž podporuje druhý bod, který odlišuje obě podobné události a to na soutěž regionálního charakteru v původní konané verzi a mezinárodní akci v té novodobé. Jistě, původní závody byly ovlivněny politickým zřízením a uzavřeností

⁶¹KURZYCZ. Dedeman s.r.o. [online]. © 2000 - 2015 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/28935390/dedeman-sro/>

republiky před návštěvníky z okolních států, nicméně šlo stále o akci regionálního rozměru. Sledujeme zde však i jednu výjimku, konkrétně u druhého ročníku konaného v roce 1978, kdy se zúčastnil jistý Fritz Brennecke, z německého města Glaubitz.⁶² Sporadicky jsou pak mezi účastníky i slovenští majitelé historických vozidel. V roce 1978 se taktéž, jako Brennecke, zúčastnili druhého ročníku dva členové bratislavského Veteran clubu na svých motocyklech. Michal Ondrejčák závodil na stroji Č. Z. 98 a jeho kolega Daniel Dick na motocyklu Jawa 350 SW.⁶³ Dalšími slovenskými závodníky jsou až v roce 1988, kdy proběhl sedmý ročník, členové veteran clubu z města Pezinok. Tyto závodníky ale nejde kvůli tehdejšímu spojení obou republik označit jako příslušníky cizího státu. To lze učinit až při novodobých závodech po roce 1993, kdy se obě země rozdělily. Každoročně totiž několik majitelů historických vozidel ze Slovenské republiky přijíždí do Kutné Hory, aby se zúčastnili této akce. Raritou je pak pan Václav Dostálek, který ze Žiliny jezdí přímo svým historickým vozem.⁶⁴ Nejde však jen o závodníky ze Slovenské republiky, každoročně se závodů účastní také příslušníci rakouské či německé národnosti. Díky těmto účastníkům pak Veteran rallye získává statut mezinárodní akce.

Vzhledem k tomu, že dochází k rozšiřování události, a tím pádem i k získávání potencionálních závodníků, ale také většímu zájmu veřejnosti, je každoročně upravován také doprovodný program. Tím se dostáváme ke třetímu bodu srovnání, tedy k vyjádření rozdílů u programu obou akcí. Pokud bychom v tomto případě vynechali hlavní smysl akce, čímž byla a je jízda do vrchu na přesnost, dostaneme výsledek aktivity pořadatelů, jak zaručit divácký zájem. U osmi ročníků Jízdy do vrchu pořádaných kutnohorským Veteran klubem nenalezneme téměř žádnou proměnu. Kutnohorskému spolku šlo především o dodržení pozornosti všech návštěvníků na historických vozech po celou dobu konání. Samozřejmě se vše konalo v uvolněné atmosféře, ovšem ráz celé události se dá pochopit spíše jako naučný. Program začínal přejímkou vozidel a jejich výstavou, následovala projížďka městem, na kterou, po návratu, vozidel na autobusové nádraží, navázala rozprava jezdců s veřejností. Poté se

⁶²Základní organizace Svazarmu Autoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora. *Startovní listina II. ročníku Jízdy do vrchu Kutná Hora-Kaňk*, 1978, str. 1.

⁶³Tamtéž, str. 2

⁶⁴Ivana, KUČEROVÁ, *Nejhezčí z veteránů byl z Kutné Hory*. Kutnohorský deník, Praha, 2011, roč. 19, č. 196, s. 3.

uskutečnil samotný závod historických vozidel do vrchu. K ukončení programu pak došlo vyhlášením výsledků a uspořádáním společenského večera.⁶⁵

To program mezinárodní historické rallye je o poznání okázalejší. Dnešní doba si to vlastně také vyžaduje. Kulturní program ve městech bývá většinou velmi bohatý a při širokém spektru událostí je nutné nabídnout potencionálním návštěvníkům něco odlišného, čím by je pořadatelé zaujali a přinutili akci navštívit. Během šesti uplynulých ročníků tak pozorujeme, na rozdíl od původní Jízdy do vrchu, proměnlivost doprovodného programu. Odlišnost pozorujeme také v umístění doprovodného programu, který je situován do centra Kutné Hory na Palackého náměstí. Pořadatel si od tohoto kroku sliboval právě také větší pozornost. V prvním roce byla divákům nabídnuta přehlídka dobových kostýmů, vystoupení skupiny stepařů, hudební skupiny Děda mládek illegal band či slavnostní ohňostroj ve večerních hodinách.⁶⁶ Hudební skupiny či ohňostroje jsou součástí doprovodného programu i v následujícím roce, doplňují ho však i vystoupení mažorettek či ukázka historické hasičské techniky. Co je ale podstatné, do doprovodného programu jsou zařazeni i sami návštěvníci, kteří se podílejí svým hlasováním na výběru nejlépe dobově oblečené posádky, ale také nejhezčího automobilu. Třetí ročník je pak výjimkou, nepotvrzuje totiž vzestupnou tendenci obsáhlosti programu, ale pouze jí udržuje na konstantní úrovni. To se naopak nedá říci o čtvrtém ročníku konaném v roce 2012, kdy je do celé akce zakomponována další událost, a to tzv. „Srpnové hodování“.⁶⁷ To znamenalo, že mimo obdobného doprovodného programu k Veteran rallye, který obsahoval různá kulturní odvětví jako v minulých letech, měli možnost návštěvníci ochutnat či získat informace o ryze českých potravinách. Tato podoba celé události získává mezi návštěvníky na zájmu, a proto je zachována až do současného data. Nutno podotknout, že na rozdíl od historicky staršího závodu Jízdy do vrchu, který se konal pouze jeden den, jde o dvoudenní událost, což dává možnost zajistit obsáhlejší program, ale také rozšířit samotný závod. Ten se ve své původní podobě rozhodoval na základě celkového rozdílu času dvou jízd

⁶⁵Základní organizace Svazarmu Autoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora *Jízda veteránů do vrchu II. ročník*. Kutná Hora, 1978, str. 3.

⁶⁶INT Veteran rallye. *Veteran rallye Kutná Hora* [online]. Praha, © 2009-2014 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://www.veterani-kh.cz/>

⁶⁷INT Veteran rallye. *Veteran rallye Kutná Hora* [online]. Praha, © 2009-2014 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://www.veterani-kh.cz/>

do vrchu u každého závodníka. V moderní podobě ale závodník absolvuje celkem čtyři jízdy, přičemž dvě každý den.

Zásadní změnou prošla i regule soutěže, konkrétně, pravidlo počítání celkového času jízdy a jeho rozdíl v porovnání s časem zbývajících jízd. U Jízdy do vrchu pořádanou místním Veteran klubem do roku 1990 se rozdíl jízd počítal na celé vteřiny, kdežto u novodobé mezinárodní Veteran rallye je rozdíl počítán v řádech tisícin vteřiny. Tato změna přináší přesnější výsledky závodu, ale také zmenšení procenta pravděpodobnosti rovnosti výsledných časů. Díky tomu je celá soutěž přesnější, spravedlivější a divácky atraktivnější, protože o výsledném čase rozhodují opravdu velmi malé odchylky závodníka od své ideální jízdy. Další odlišnost v pravidlech sledujeme v rozdělení závodníků na základě stáří vozidel. V případě Jízdy do vrchu byly vozy rozděleny do čtyř kategorií: Veteran, Vintage, Clasigue a Special, kde každá kategorie byla vymezena roky výroby vozidel. Novodobá pravidla soutěže pak sdružují všechna vozidla v jedné kategorii, přičemž o umístění rozhoduje stejně jako v původním závodě čas, stáří vozidla a výkon motoru.⁶⁸

Největší odlišnosti jsou však patrné při samotné prezentaci soutěží a jejich marketingem obecně. Jistě, proti historicky starším závodům jsou ty novodobé ve výhodě, zejména díky technologickému pokroku a šíření informací, nicméně lze určit jakou formou a jak jejich prezentace probíhala. U chronologicky starší události, tedy Jízdy do vrchu Kaňk, šlo zejména o tištěné pozvánky na událost v několika formách. Tou základní byla propagace v regionálních tiskovinách, v tehdejší době deníku Úder, který v předstihu zval na událost, přičemž v článku byla mj. zmíněna pozvánka a vyložení programu a důvod konání (viz příloha č. 12). Po skončení daného ročníku byly informace prezentovány v rámci shrnutí a uveřejněny vždy v horizontu několika dní. Dalším nástrojem propagace pak byly samozřejmě vylepené plakáty v místě konání a jeho blízkém okolí. Výhodou tehdejšího spolku byla také koexistence s kutnohorským automotoklubem. Díky tomu, že kutnohorský automotoklub pořádal veřejné přehlídky automobilů, či různé soutěže pro řidiče, ale také pro děti, mohli ústní formou předávat informace ohledně aktuálně chystaného ročníku a upozornit na to tak potencionální návštěvníky. Další možností, jak přilákat návštěvníky v tehdejší době, byla určitá

⁶⁸Dedeman s. r. o. Veteran rallye & srpnové hodování. [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: http://www.veterani-kh.cz/upload/clanky/veteran_rallye_2014.pdf

podpora vzájemné spolupráce s místními výrobními podniky, kterých v průběhu let 1977–1990 bylo dostatek. Mezi ty největší patřily např. Rudné doly Kaňk n. p., Středočeské pekárny, Kosmos Čáslav, Kolínské cukrovary n. p., Okresní průmyslový podnik. Spolupráce ale probíhala také s celonárodními podniky, které měli v Kutné Hoře své pobočky, např. ČKD Praha, Česká státní pojišťovna, Československé automobilové opravny, Praga n. p., Jednota, Pleas n. p. či Československý tabákový průmysl.⁶⁹ Na základě této spolupráce mohl Veteran club Kutná Hora propagovat svou Jízdu do Vrchu Kaňk v těchto institucích či od nich získávat finanční nebo materiálovou pomoc. Na druhou stranu musel Veteran club uveřejňovat jména těchto partnerů v době konání akce, či zmínit jejich informační texty ve svých propagačních materiálech. Vzhledem k tomu, že událost byla spíše regionálního rázu či později vedena jako krajský přebor, propagace zmíněnými cestami byla dostačující. Rozporuplné pak může být, do jaké míry ovlivnila propagaci události sama komunita sběratelů automobilů, na základě ústně předaných informací mezi sebou. Spíše by však šlo o samotné závodníky než obyčejné návštěvníky. Ti se mimo jiné mohli o akci dozvědět také díky podřízenosti Veteran klubu kutnohorskému automotoklubu, který byl pod přímou správou automotoklubu Československa či mezi klubovou korespondencí nebo přímým pozváním člena jiného klubu. Toto následně potvrzují i výsledkové listiny, kde je patrná účast závodníků z různých měst Československa, především jeho české a moravské části.

Odlišná situace nastává v případě INT Veteran rallye. U tohoto případu však nejde o vynechání sdělování informací na základě již zmíněných možností u Jízdy do vrchu Kaňk, nýbrž o jejich doplnění novodobými sdělovacími prostředky. Tyto prostředky jsou pak následně využívány jako hlavní sdělovací média pro šíření informací o události, jelikož pokrývají širší spektrum lidí. Společnost Dedeman tak nově využívá internet, konkrétně oficiální webové stránky, kde jsou informace jak pro návštěvníky, tak i pro závodníky. K medializaci jsou však použity i jiné webové stránky, které svým obsahem informují o kulturním programu v České republice (např. kudyznudy.cz, atlasceska.cz, kdykde.cz, unesco-czech.cz, kamnavylet.cz, i-veteran.cz, motomagazin.cz, eurooldtimers.com, autokaleidoskop.cz). Dalším online propagačním

⁶⁹Základní organizace Svazarmu Automotoklubu, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů do vrchu I. - VIII. ročník*. Kutná Hora, 1977–1990.

nástrojem pak je sociální síť Facebook, kde je taktéž možno získat informace ohledně INT Veteran rallye na jejím oficiálním účtu⁷⁰. Třetím online prostředkem je webová prezentace události s vyložením všech informací, slouží ale především pro své potencionální partnery či účastníky.⁷¹ INT Veteran rallye však ke své prezentaci využívá také celorepublikové radiové stanice Český rozhlas či rádio Impuls. Důležitým sdělovacím prostředkem jsou mimo jiné rovněž televizní stanice, respektive jejich zpravodajské relace či specializované pořady, kde jsou sdělovány informace, k události či její shrnutí po ukončení celé akce. Nelze tedy říci, že by různé televizní stanice lákaly pouze na aktuální ročník, protože reportáže přicházejí se zpožděním, tudíž momentální přínos je omezený. Naopak z dlouhodobého hlediska může celá společnost či událost z tohoto odvětví profitovat, protože při zájmu televizní stanice lze hovořit o kulturní nadřazenosti. Především kvůli tomu, že k tomuto masmédiu je přiřazována největší skupina uživatelů.

Další kategorií, kterou společnost Dedeman využívá k prezentaci či propagaci, jsou tištěná média, ty však oproti svému předchůdci využívá v mnohem větším měřítku. Především díky širokému spektru regionálních deníků či týdeníků (Kutnohorský deník, Čáslavské noviny, 5+2 týdeník apod.), ale také díky celonárodním deníkům (Mladá fronta dnes) či specializovaným časopisům jako Svět Motorů.⁷² Samotná sdělení však probíhají ve stejném duchu, buď tedy šlo o informativní článek před událostí či po jejím skončení. Podobně jsou pak využity pozvánky na událost v podobě plakátů, které jsou umístěny na reklamní plochy v regionu. Zásadní změna však proběhla v partnerství a sponzorování akce. Vzhledem ke změně politických poměrů se mění i portfolio partnerů, ti jsou až na město Kutná Hora a Národní technické muzeum ryze soukromého charakteru. Společnost Dedeman spolupracuje s kutnohorským hotelem Mědínek, který zároveň poskytuje ubytovací služby závodníkům, marketingovou agenturou Dorland či významnými osobnostmi kulturní sféry. Cílovou skupinu pak nepředstavují pouze obyvatelé blízkého okolí, ale lidé z celé republiky, kteří by mimo Veteran rallye

⁷⁰Veteran rallye Kutná Hora. In: Facebook [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/IntVeteranRallye?fref=ts>

⁷¹Dedeman s. r. o. Veteran rallye & srpnové hodování. [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: http://www.veterani-kh.cz/upload/clanky/veteran_rallye_2014.pdf

⁷²Dedeman s. r. o. Veteran rallye & srpnové hodování. [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: http://www.veterani-kh.cz/upload/clanky/veteran_rallye_2014.pdf

navštívili také Kutnou Horu a přispěli tak k rozvoji cestovního ruchu. Tím si lze i vysvětlit partnerství města na této události.

Na základě výše zmíněných informací je patrné, že závody historických vozidel v Kutné Hoře prošly zásadními změnami, některé z nich však byly nevyhnutelné. Zejména pokud si uvědomíme zaměření či ráz celé akce. V původním formátu byla soutěž spíše regionálního charakteru se striktně dodržovanou linií průběhu, ale především byla pod správou zájmového spolku, který byl více či méně ovlivňován. Zejména pak můžeme hledat limity ve finančním rozpočtu, možnostech propagace či samotného uvedení události jako kulturně nové a tudíž divácky nevyhraněné. Zavedení události, a její následné opakování, však svědčí o dostatečném zájmu veřejnosti, díky kterému můžeme historická vozidla v Kutné Hoře sledovat i dnes. A právě dnešní International Veteran rallye vychází z původních závodů historických vozidel v Kutné Hoře, přičemž ve větší míře zachovala formát soutěže a její pravidla. Tím pak získává výhodu také při zájmu veřejnosti. Především u pamětníků původních závodů, kteří se jich účastnili jako diváci či závodníci. Takovým příkladem je třeba pan Antonín Novák, který v letech 2012 a 2014 INT Veteran rallye vyhrál, ale společně se svým otcem podílel také na původních závodech Jízdy do vrchu Kaňk. U novodobé veteran rallye je však také patrný jiný ráz celé akce, kdy nejde o to vytvořit regionálně orientovaný závod, ale prestižní událost s přesahem do okolních států. Na základě těchto kroků pak vnuknout jakémukoliv účastníkovi události myšlenku navštívit město znovu, respektive jeho památky a přispět tak k rozvoji cestovního ruchu, z čehož bude profitovat celé město a jeho obyvatelé. Tím pádem se liší i propagace. Nejen díky novým a modernějším technologiím můžeme prezentaci „více vidět“, ale je to dáno právě rázem celé události. Pokud cílíme na širší masu lidí, potažmo na příslušníky jiného státu, musí být propagace dostatečně efektivní. Tudíž musí být využit dostatečný počet tištěných médií i těch celoplošných, ale také více forem prezentace, jako jsou sociální sítě, webové stránky, billboardy či televizní kanály. A přestože je událost takřka kulturně výjimečná, je důležité zvolit i vhodný a především různorodý doprovodný program, jenž přiláká další skupiny lidí. V moderní podobě je potřeba ocenit především, práci s návštěvníkem. Ten je na základě různých soutěží zapojen do děje celé události a je pro ni tak důležitý. Tyto body prezentace však ovlivňuje nejvíce její pořadatel, a zde se i udála největší změna. V původní verzi je

pořadatelem zájmový spolek, jenž je pod určitou správou státu, kdežto dnešní pořadatel je právnický subjekt, který chce přirozeně generovat zisk.

3. Osobnosti a historická vozidla v Kutné Hoře

Vzhledem k tomu, že byl v Kutné Hoře v roce 1946 založen automotoklub, a o třicet let později také Veteran klub, můžeme na základě těchto okolností považovat spojení obyvatel Kutné Hory a spolkové činnosti těchto klubů za tradiční ve vztahu k vozidlům, či přímo k historickým vozidlům a událostem s nimi spojenými. Již od 40. let probíhaly v Kutné Hoře motocyklové závody, ať již terénní, či silniční. V době vzniku Veterán klubu v sedmdesátých letech probíhaly rovněž různé přehlídky vozidel Automotoklubu na Palackého náměstí v Kutné Hoře, kde byla prezentována, či tam byly pořádány nejrůznější soutěže pro mládež, jako např. kvíz teorie pravidel silničního provozu či závody na koloběžkách a bicyklech ve slalomu apod.⁷³ Mimo jiné se při těchto příležitostech pořádalo také několik automobilových závodů, např. Kutnohorská rallye, která se konala vždy na různě vybraných okresních silničních komunikacích, nebo tzv. Hon na lišku, kde byl určen závodník, který odjel zbytku startujícím jezdcům, a ti ho následně na základě souřadnic v mapě hledali.⁷⁴

Od padesátých let jsou však zmínky také o prvních sběratelích historických vozů. Prvním tzv. průkopníkem tohoto zájmového odvětví byl pan Milan Āoupalík, který v roce 1958 získal jako svůj první historický vůz Jeep americké armády. Jednalo se o vůz Jeep Willys (viz příloha č. 13), který americká armáda využívala během 2. Světové války, ale také v dalších historicky mladších konfliktech v rámci celého světa.⁷⁵ Nicméně pan Āoupalík tímto vozem budil pozornost nejen u obyčejných obyvatel Kutné Hory, ale také u místních politiků. A to nejen kvůli vlastnictví vozu, ale především z toho důvodu, že sám podnikal terénní vyjížďky korytem říčky Vrchlice či sjížděl tímto vozem schody u Vlašského dvora.⁷⁶ Mimo jiné vlastní i další historickou vojenskou techniku, např. sanitní vůz Dodge WC 54 (viz příloha č. 14), který byl stejně jako Jeep Willys nasazen ve Druhé světové válce a dalších konfliktech nebo německý automobil

⁷³Podle ústního sdělení Bohuslava Kučery (pamětníka, 17. listopadu 103, Kutná Hora) dne 10. srpna 2014.

⁷⁴Podle ústního sdělení Bohuslava Kučery (pamětníka, 17. listopadu 103, Kutná Hora) dne 10. srpna 2014.

⁷⁵Kultovní auta ČSSR: *unikátní kolekce automobilů socialistické éry. Číslo 78, Jeep Willys MB*. Varšava: De Agostini Polska, 2013, (č. 78).

⁷⁶Podle ústního sdělení Bohuslava Kučery (pamětníka, 17. listopadu 103, Kutná Hora) dne 10. srpna 2014.

Volkswagen KDF 82⁷⁷ (viz příloha č. 15), což je lehký německý osobní vůz vyráběn a používán taktéž za Druhé světové války.⁷⁸ S těmito vozy se pan Ťoupalík účastnil i regionálních srazů, například Mezinárodního srazu přátel historických vozidel, který pořádal jiný kutnohorský sběratel pan František Kysela mezi lety 2000–2008 v Kutné Hoře. Právě pan Kysela, či rodina Nováková a Egidy, byla velmi činná v odvětví historických vozidel v době vzniku kutnohorského Veterán klubu. Na základě jejich činnosti a zkušeností bylo panu Kyselovi a panu Egidy položeno několik otázek, aby se vyjádřili ke své činnosti a všeobecnému pohledu na prezentaci historických vozidel v Kutné Hoře.⁷⁹ U obou osob najdeme několik totožných odpovědí, ale také několik odlišností, zejména co se týče jejich zaměření. Pan Egidy se zaměřuje pouze na historické automobily, kdežto pan Kysela na motocykly, tudíž i jejich cesty k tomuto odvětví jsou odlišné.

Pan František Kysela se o historické motocykly zajímá již od svého mládí, přibližně od roku 1965, kdy své první motocykly jako typický sběratel různých historických artefaktů nacházel po usedlostech a stodolách v nepojízdném stavu. Tím získával i své první zkušenosti s renovací a obnovením jejich provozu. V tomto bodě, jak sám uznává, je největší rozdíl mezi českými sběrateli a těmi zahraničními. Čeští sběratelé většinou svá vozidla až na výjimky sami uvádí do provozu, kdežto zahraniční sběratelé svěřují vozidla výhradně odborníkům, kteří jim předají „nová“ vozidla.⁸⁰

Po svém přestěhování do Kutné Hory na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let se také sám začíná více angažovat v kutnohorském Veterán klubu, kde působí ve funkci člena, ale i předsedy celého klubu.⁸¹ Klub však v roce 1991 ukončuje svou činnost a od té doby nefiguruje v žádném spolku. Sám je přesvědčen o tom, že v dnešní době nemají kluby podobného rázu velký přínos, ať již pro majitele nebo samotný klub. V dnešní době totiž není povinností svůj zájem nijak podmiňovat členstvím v klubu, přičemž to odůvodňuje slovy: „*Nemají přínos, dnes si může každý dělat to, co chce, nemusí žádat o*

⁷⁷Bart VANDERVEEN, *Historická vojenská vozidla: encyklopedie*. Olomouc, 2012, s. 397.

⁷⁸KUČERA, Bohuslav. *Kutná Hora ve 20. století 2. díl (1948- 1968)* [DVD]. Kutná Hora. VideoFilm Studio s.r.o. 2004, [cit. 6. 4. 2015].

⁷⁹Za pana Petra Egidy odpovídala jeho manželka Ladislava Egidy.

⁸⁰Podle ústního sdělení Františka Kyselého (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

⁸¹F. Kysela, 6. ledna 2015.

povolení příslušné organizace.“⁸² Pan Kysela tím naráží zejména na možnost cestování za svým koníčkem po roce 1990. Před tímto datem totiž pouze nadřízené organizace Veterán klubu, respektive Automotoklubu Kutná Hora, jako byl Svazarm, vydávaly povolení k výjezdu do zahraničí v rámci závodu historických vozidel či nákupu náhradních dílů. Mimo výjezdů za hranice Československa však Svazarm také rozhodoval o pořádání událostí spojených s historickými vozidly, což je dnes čistě soukromá věc, která mu mimo jiné umožnila pořádat i sraz historických vozidel.

Svoje zkušenosti se zahraničními závody má tedy až z roku 1990, kdy na svém motocyklu Norton ES2 500 (viz příloha č. 16) z roku 1960 dojel až do britského města Kent, kde se na něm zúčastnil i závodů historických motocyklů Kent Run.⁸³ Tímto počínáním vzbudil zájem nejen u britské motocyklové komunity. Není totiž typické, aby historická vozidla absolvovala cestu na závod jinak než jako náklad v přívěsném vozíku. Mimo účasti na závodech historických motocyklů v Británii v roce 1990 a 1991, se pan Kysela v pozdějších letech účastní závodů v německých městech Saalfeld, Schleiz či Frohburg.⁸⁴ Velice aktivní je však také na území Československa a později České republiky. V roce 1985 získává své zřejmě největší vítězství, když dokázal na svém motocyklu Norton zvítězit v tehdejší prestižní závode 1000 mil Československem. V této době se však účastní také různých regionálních závodů, které byly v tehdejší době velmi časté. Šlo například o závody motocyklů ve Světlé nad Sázavou či na tzv. Sendražickém trojúhelníku, což byl motocyklový závod konaný v letech 1977–1990 kolínským automotoklubem.⁸⁵ Po roce 1990 se výběr závodů v regionu omezil na minimum, i proto se v této době věnuje spíše zahraničním závodům a srazům. V České Republice v nynějších letech navštěvuje např. závody do vrchu v Brně-Soběšicích či Šternberku, které svými pravidly připomínají kutnohorskou Jízdu Veteránů. Pravidelně se také účastní přeboru České republiky jízdy pravidelnosti historických motocyklů⁸⁶, což je seriál motocyklových závodů, které navazují na tradiční závody konané před rokem 1990. Tento podnik se postupně koná ve slovenském městě Hlohovec a v českých městech Jičín, Nepomuk a Branná, kde se

⁸²F. Kysela, 6. ledna 2015.

⁸³F. Kysela, 6. ledna 2015.

⁸⁴F. Kysela, 6. ledna 2015.

⁸⁵F. Kysela, 6. ledna 2015.

⁸⁶F. Kysela, 6. ledna 2015.

závod koná jako Kolštejnský okruh o cenu Václava Paruse, bývalého trojnásobného mistra Československa silničních motocyklů v kategorii do 175 ccm⁸⁷.⁸⁸ Účastní se však také Přeboru České republiky ve třídě Klasik, což je další seriál historických motocyklů, tentokrát však s klasickými závodními pravidly. Okruhy jsou zvoleny stejně jako v případě přeboru České republiky v jízdě pravidelnosti historických motocyklů, tedy navazují či obnovují tradici motocyklového závodění taktéž na tzv. městských či silničních okruzích ve Starém městě⁸⁹, Písku, Ostravě či Hořicích.⁹⁰ Přičemž ten nejznámější a nejprestižnější je bezesporu ten Hořický, zde se motocyklové závody konají od roku 1936 jako 300 zatáček Gustava Havla. Jméno Gustava Havla bylo však přidáno k názvu závodu až v roce 1968, rok po jeho smrti, jako uctění památky motocyklového závodníka.⁹¹ Při těchto závodech však využívá svého druhého motocyklu Triumph Tiger 650 vyrobeného v roce 1946 (viz příloha č. 17), který je určen pro závodění na okruhu.

Mimo závodění se však také v letech 2000 až 2008 věnuje pořadatelské činnosti. Kdy v Kutné Hoře pořádá Mezinárodní sraz přátel historických vozidel. S rodinou pomoci dokázal uspořádat celkem pět ročníků, přičemž se vždy srazu zúčastnilo několik desítek historických automobilů a motocyklů. Punc mezinárodní akce získalo Setkání historických vozidel díky účasti pana Kysely na závodech v Německu, odkud do Kutné Hory přijížděli jeho přátelé mimo Německa i z Rakouska a Velké Británie.⁹² Díky těmto konexím si mohli návštěvníci prohlédnout v průběhu let spoustu ojedinělých historických vozidel. Mezi ty nejcennější patřili např. Aero 1000 (viz příloha č. 18), vyrobené v roce 1933, nebo motocykl Sunbeam (viz příloha č. 19) z roku 1928. Ostatně v tom je také podle pana Kysely hlavní smysl srazů či závodů historických vozidel. Podle něj mají velký potenciál oslovit široké spektrum lidí a přimět je k návštěvě podobných událostí. Sám byl počtem návštěvníků vždy překvapen, přičemž návštěvnost každoročně stoupala. Mimo prohlídky vozidel však nelze podobným událostem upřít i možnost bližšího seznámení a poučení návštěvníků s jejich historií či vlastnostmi.

⁸⁷Ccm = Jednotka objemu, tzv. kubický centimetr.

⁸⁸Jiří, FRAŇEK, *Mistrovství Československa silničních motocyklů 1954-1992*, Zlín, 1997.

⁸⁹Jitka, POKORNÁ, *Vrátil městu závod historických strojů*. Praha, Kutnohorský deník, 2005, roč. 13, č. 42, s. 2.

⁹⁰Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

⁹¹Jan, VITVAR, *Antonín Vitvar - 20 let na Jawě a Nortonu*, Praha 2012, s. 110.

⁹²Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) 6. ledna 2015.

Nicméně je pan Kysela toho názoru, že jde ve většině případu o laickou veřejnost, která je spíše zvědavá. Odborněji zaměřeni lidé jsou podle něj těmi, co exponáty vystavují. Rozhodně je však spokojen se zájmem veřejnosti o toto odvětví a i prohlédnutí exponátů podle něj může vést k inspiraci, která jedince z masy návštěvníků přinutí se tomuto odvětví věnovat více. Celou komunitu by pak charakterizoval touto větou: „Šikovní lidé s láskou a úctou k hodnotám vytvořeným lidským umem a pílí. Tyto zachovat a předat dalším generacím jako inspiraci k účelnému využití volného času“.⁹³

Mezinárodních setkání se však účastnili i místní sběratelé, jako právě například Milan Ťoupalík, který zde při několika ročnících prezentoval své vojenské vozy, otec a syn Novákové pro změnu osobní auta napříč celým 20. stoletím, a také Petr Egidy se svou rodinou, který taktéž prezentoval svá historická osobní vozidla. Pan Egidy je výraznou osobností z Kutné Hory, která se věnuje historickým vozidlům. Nutno podotknout, že v rodině Egidy nebyl pan Petr tím prvním, který začal být v tomto odvětví činný. Jeho otec JUDr. Jan Egidy se tomuto koníčku věnuje od přelomu 60. a 70. let. V roce 1973 však kupuje prvního „veterána“ i pro své syny Jana a Petra, kteří se tak tomuto zájmu začínají věnovat aktivně.⁹⁴ Od založení místní odbočky Veterán klubu, kterou mimo jiné spoluzakládá také jejich otec, jsou oba dva členové po celou dobu jeho působnosti. Tato rodinná aktivita je vidět především při konání závodů historických vozidel do vrchu Kaňk, kde zejména v prvních třech ročnících působí v organizačním sboru závodů JUDr. Jan Egidy, jeho manželka Alena i synové Petr a Jan.⁹⁵ Po rozpadu spolku v roce 1991 však pan Petr Egidy, podobně jako pan Kysela, už v jiném nepůsobí. Hlavní problém v rozpadu místního spolku vidí především v zájmech členů, kteří v 90. letech začali podnikat, tudíž neměli ani příležitost věnovat se nadále spolkové činnosti.⁹⁶ Ostatně není si jistý ani přínosem těchto spolků v dnešní době. Výjimkou jeho působení je však spolek majitelů automobilu Fiat 126p (viz příloha č. 20), ten ale

⁹³Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

⁹⁴Podle ústního sdělení Ladislavy Egidy (pamětníka, K Malínskému mostu 35, Kutná Hora, Kutná Hora) dne 10. ledna 2015.

⁹⁵Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů I. – III. ročník*. Kutná Hora, 1977-1979.

⁹⁶Podle ústního sdělení Ladislavy Egidy (pamětníka, K Malínskému mostu 35, Kutná Hora, Kutná Hora) dne 10. ledna 2015.

není podřízen Automotoklubu České republiky, nýbrž jde pouze o soukromý sdružovací klub.⁹⁷

Mimo „polského“ Fiata však pan Egidy vlastní celkem sedm historických vozidel. Některá z nich jsou však stále nepojízdná, respektive čekají na renovaci, které se sám ve většině případů věnuje. Sám tvrdí že: „*Jízda v historickém voze nadchne člověka stejně jako jeho renovace a zapomenu přitom na všechno co se děje okolo mě a odpočinu si.*“⁹⁸ Nicméně velký problém shledává také v problému nabídky náhradních dílů, která je velmi omezená. Zavděk tak majitelé musí vzít návštěvy burz ať už v Čechách, či zahraničí, kde je přeci jen nabídka pestřejší. To mimo jiné potvrdil i motocyklový sběratel pan Kysela. Druhou možností, jak získat potřebný díl, je pak jeho výroba u specialisty. Celý proces renovace je ale pak finančně náročnější.

Mezi automobily, které jsou pojízdné a pan Egidy se s nimi účastní závodů či srazů, jsou např. Praga Mignon (viz příloha č. 21) z roku 1928, Praga Piccolo Pickup (viz příloha č. 22) z roku 1932, což je malý nákladní automobil, či opravdový unikát z roku 1917, ruský automobil Freze (viz příloha č. 23), kterého se dochovaly pouze dva kusy. Závodnická aktivita je však u pana Egidiho velmi nestálá. Ne však z toho důvodu, že by se historickým vozidlům nevěnoval, nýbrž každoročně obměňuje lokality závodů a srazů, takže má zkušenosti z podobných událostí napříč celou Českou republikou, ale i ze zahraničí.⁹⁹ Zajímavé cesty se například zúčastnil v roce 2012, kdy společně s několika dalšími vozy absolvoval cestu z rakouského hlavního města Vídně do Jičína na sraz historických vozů.¹⁰⁰ Na Kutnohorsku se pak zúčastnil především několika ročníků Mezinárodního setkání přátel historických vozidel, který pořádal jiný kutnohorský sběratel pan Kysela či prvního ročníku Mezinárodní Veteran rallye v roce 2009. Myslí si však, že pořádání podobných akcí může být pro region přínosných,

⁹⁷Spolek majitelů FIAT 126 p. Stanovy spolku. [online]. [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://www.spolekfiat126.cz/stanovy.php>

⁹⁸Petr, DOUBRAVA, *Desítky osádek veteránů sbíraly na rallye body: klub milovníků starých vozidel uspořádal v okolí Pardubic mezinárodní jízdu: účastnilo se jí 92 letitých strojů*, Pardubický deník 16, 2006, s. 1.

⁹⁹Podle ústního sdělení Ladislavy Egidy (pamětníka, K Malínskému mostu 35, Kutná Hora, Kutná Hora) dne 10. ledna 2015.

¹⁰⁰Auto&Veteran kaleidoskop. Acetylenová jízda z Vídně a Loukotě v Jičíně. [online]. 31. 7. 2012 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://autokaleidoskop.cz/Historie/Acetylenova-jizda-z-Vidne-a-Loukote-v-Jicine/>

zejména pro samotnou Kutnou Horu, která díky těmto událostem získá více turistů.¹⁰¹ Pomoci však samozřejmě může i historickým vozidlům, kterým by tak díky tomu narostl počet příznivců. Avšak pan Egidy je toho názoru, že jde především o laickou veřejnost, která je pouze zvědavá.¹⁰²

Stejně, jako pan Petr Egidy, se různých závodů se zajímavými vozy účastní také jeho otec, JUDr. Jan Egidy, který ho k této zálibě přivedl. On sám vlastní například automobil z roku 1910 značky Renault s označením AX (viz příloha č. 24) či se závodním speciálem Aero Minor sport z roku 1950. Závodní automobil však vlastní i jeho druhý syn Jan Egidy. Konkrétně jde o vůz Škoda 960 Sport z roku 1950 (viz příloha č. 25), se kterým se například zúčastnil závodu historických vozidel v Le Mans¹⁰³, kde na tamějším okruhu soupeřil s dalšími historickými vozy, které se tohoto slavného závodu zúčastnily od jeho prvního ročníku v roce 1923. Nejezdí se však v 24 hodinovém formátu, jako v minulosti, nýbrž s ohledem na stáří vozů je zvoleno několik denních či nočních etap, které dvojice závodníků musí absolvovat.¹⁰⁴ Mimo tento závodní speciál však Jan Egidy vlastní i několik osobních automobilů, například Aero 1500 či Fiat 514 z roku 1930. Závodním automobilům se v Kutné Hoře nevěnuje pouze Jan Egidy, nýbrž také František Bauer. Ten společně s rodinou objížděl jako ostatní majitelé závody v České republice, ale také v Německu. Vycestovat mohl díky členství ve Veteran klubu Kutná Hora. V dnešní době se však již závodění nevěnuje. Jeho hlavním zaměřením je renovace historických závodních vozů, především vyrobených po roce 1920.¹⁰⁵ Sám se snaží o co nejpřesnější opravu, tedy zachování originálního stavu vozidla. Což je velmi časově náročné.¹⁰⁶

Na základě komunikace s výše zmíněnými majiteli historických vozidel můžeme pozorovat jistou rozmanitost v jejich zaměření i přesto, že jde o velmi malou skupinu lidí. Vyjma pana Ťoupalíka je však spojitostí pro všechny ostatní působení

¹⁰¹Podle ústního sdělení Ladislavy Egidy (pamětníka, K Malínskému mostu 35, Kutná Hora, Kutná Hora) dne 10. ledna 2015.

¹⁰²Podle ústního sdělení Ladislavy Egidy (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 10. ledna 2015.

¹⁰³Veteran auto. Škoda v Le Mans: Česká pýcha. [online]. 14. 12. 2009. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://veteran.auto.cz/clanek/149/skoda-v-le-mans-1950-navrat-2006-ceska-pycha>

¹⁰⁴Veteran auto. Škoda v Le Mans: Česká pýcha. [online]. 14. 12. 2009. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://veteran.auto.cz/clanek/149/skoda-v-le-mans-1950-navrat-2006-ceska-pycha>

¹⁰⁵Jitka, POKORNÁ, *Ctí historii i duši sportovních vozů*. Praha: Kutnohorský deník, 2005, roč. 13, č. 48, s. 2.

¹⁰⁶Jitka, POKORNÁ, *Ctí historii i duši sportovních vozů*. Praha: Kutnohorský deník, 2005, roč. 13, č. 48, s. 2.

v kutnohorském Veteran klubu. Ten, nejenže jim oficiálně umožnil věnovat se této zálibě, ale zajistil jim také výhody v podobě zázemí při renovaci vozidel nebo možnost vycestování na události spojené s historickými vozidly v sousedních státech, zejména pak do Německé demokratické republiky. Zásadní změny pak přicházejí s rokem 1990, kdy došlo ke změně politického režimu v Československu, respektive 1991, kdy v tomto případě dochází k ukončení činnosti spolku historických vozidel v Kutné Hoře a stejně tak i Automotoklubu Kutná Hora. Tím dochází k omezení prezentace v tomto odvětví až do roku 2000, kdy místní sběratel historických motocyklů pan František Kysela organizuje první ze svých celkem pěti mezinárodních srazů majitelů historických vozidel. Nicméně aktivita místních sběratelů nebyla omezena i přes tyto události. Po roce 1991 sice přestává fungovat spolková činnost, nicméně sami majitelé tím nejsou nijak zásadně ovlivněni. Dochází spíše k jejich rozvoji na základě účasti na podobných akcích v zahraničí. Získávají také cenné poznatky a možnost výběru na větším trhu s originálními náhradními součástkami k vozidlům a tedy možnost jednodušší renovace celého vozidla. Od roku 2000 je pak možnost sledovat místní sběratele přímo v Kutné Hoře nejprve díky pořadatelským schopnostem pana Kysely a následně od roku 2009 společností Dedeman s.r.o.

4. Komunita sběratelů historických vozidel z obecného hlediska

Pro lepší pochopení zmíněných událostí a činnosti sběratelů je nutno charakterizovat jejich komunitu z obecného hlediska. Tedy vysvětlit pojmy, jednotlivé události a jak se od sebe liší, ale i zároveň charakterizovat jedince tohoto směru.

Komunitu majitelů historických vozidel lze rozdělit na organizovanou či samostatnou. V případě organizované komunity jde o členské organizace či spolky s dobrovolnou účastí jednotlivých členů. Ty fungují na základě zákonů, potažmo stanov jím nadřazených organizací. Nejdůležitějším zákonem je zákon č. 83/ 1990 Sb. O sdružování občanů.¹⁰⁷ Ten stanovuje a upravuje možnosti sdružování občanů a vzniku sdružení tomu určených. Do vydání tohoto zákona byla totiž celá činnost upravena zákonem č. 68/ 1951 Sb. O dobrovolných organizacích a shromážděních. V roce 2014 byl však zrušen a je nahrazen pouze ustanoveními v Občanském zákoníku z téhož roku. Dále jsou pro organizace, respektive jejich činnost v oblasti testování historických vozidel, právně vymezeny ve vyhlášce č. 355/ 2006 Sb. O stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování historických a sportovních vozidel a způsobu a podmínek testování silničního vozidla, které je registrováno v registru silničních vozidel.¹⁰⁸ V neposlední řadě jde pak o stanovy jednotlivých klubů či kodexu FIVA, který je jím nadřazen.

4.1. Organizační struktura

V rámci České republiky existuje několik oficiálních organizací, které stojí v popředí komunity a určují tak její směr. Nejvýše organizačně postavenou institucí je Federace klubů historických vozidel České republiky¹⁰⁹. Zejména proto, že působí jako nejvyšší autorita v České republice, určená mezinárodní organizací FIVA. V ní je začleněno celkem šest občanských sdružení, z nichž Veteran Car Club České republiky a Český klub historických vozidel tvoří tzv. mezistupeň mezi nejnižší postavenými kluby historických vozidel a právě FKHV ČR, a patří také mezi její zakládající členy. Mezi zbývající čtyři sdružení patří Unie klubů užitkové a vojenské historické techniky České

¹⁰⁷ Ministerstvo práce a sociálních věcí. Zákon č. 83/1990 Sb. O sdružování občanů. [online]. [cit. 2015-4-6]. Dostupné z: http://www.mpsv.cz/files/clanky/1505/z83_1990.pdf

¹⁰⁸ Vyhláška č. 355/2006 Sb., Občanský zákoník, Praha, 2006, s. 4539–4569.

¹⁰⁹ Dále uváděnou jen jako FKHV ČR

republiky, Asociace klubů amerických vozidel České republiky, Klub nadšenců, příznivců a majitelů Rolls-Royce & Bentley a Mercedes Benz klub České republiky.¹¹⁰ Činnost FKHV ČR spočívá v zastupování členů při jednáních s protistranou, kterou tvoří různé orgány, instituce spojené se státní správou, se zahraničními subjekty a ostatních jednání jakkoliv spojených s členy federace.¹¹¹ Mimo jiné však také pořádá školení a semináře pro odbornou i laickou veřejnost, či se podílí na tvorbě legislativy spojené s historickými vozidly a jejich provozem na veřejných komunikacích.¹¹² Nejdůležitější činností však je fungování FKHV ČR jako orgánu, který zodpovídá za všechny druhy testovacích komisí a jejich následnému testování historických vozidel v rámci dané komise.¹¹³ Testování však probíhá také v členských organizacích Veteran Car Clubu České republiky a Českého klubu historických vozidel nebo jím následně podřízeným regionálním klubům či nečlenské Asociace Veterán Car Clubů Automotoklubu České republiky.

Mimo zodpovědnosti za testovací komise a jejich aktivitu však členské organizace vyvíjejí činnosti, které jsou prospěšné nejen pro samotný klub, ale i obyčejné členy či nebo nečleny. Jedná se v podstatě o vytvoření kulturního života v tomto odvětví, tedy pořádání společenských událostí ve formě plesů, přehlídek, sportovních klání a vzdělávacích seminářů.¹¹⁴ Jsou ale také nadřízenou organizací klubů, které mají povahu regionálního charakteru a sdělují tak informace mezi FKHV ČR a právě místními kluby. Nemůže se však opomenout ani jejich tvůrčí činnost, zejména u závodů, které svým rozsahem překračují organizační schopnosti menších klubů. Tím jsou celorepublikové seriály okruhových, či jiných závodů, nebo např. historicky velmi populární a známé závody 1000 mil československých, respektive jeho vzpomínková jízda, ale rovněž Jízda pravidelnosti Zbraslav-Jíloviště.¹¹⁵ Jinak však spíše poskytují podporu

¹¹⁰Federace klubů historických vozidel. Základní informace o činnosti federace klubů historických vozidel České republiky. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.fkhv.cz/o-nas/>

¹¹¹Federace klubů historických vozidel. Testace. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.fkhv.cz/testace/>

¹¹²Federace klubů historických vozidel. Základní informace o činnosti federace klubů historických vozidel České republiky. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.fkhv.cz/o-nas/>

¹¹³Federace klubů historických vozidel. Testace. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.fkhv.cz/testace/>

¹¹⁴Veteran car club Česká republika. Kdo je Veteran car club Česká republika. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.veterancarclubcr.cz/poslani-a-cinnost/>

¹¹⁵Veteran car club Česká republika. Kdo je Veteran car club Česká republika. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.veterancarclubcr.cz/historie/>

regionálním klubům v pořadatelské záležitosti závodů historických vozidel či srazů, díky nimž jsou tyto organizace více veřejnosti přístupné. Regionální kluby pak kvůli své rozsáhlosti sdružují nejvíce členů. Jde o nejzákladnější a nejpočetnější články v celé hierarchii FKHV ČR. Tyto kluby pak na základě této struktury mohou využít svých nadřazených organizací, např. pro účast na srazu nebo závodě historických vozidel v zahraničním státě. Nebo naopak pro propagaci svých událostí v zahraničí. Vše je podmíněno právě členstvím nadřazených organizací v organizaci FIVA.

Co se týče neorganizované části komunity majitelů historických vozidel, tak v podstatě nijak nevybočují od té organizačně vázané. Jejich aktivity jsou téměř totožné. Nicméně výhodu získávají členové klubů zejména při pořádání událostí. Těmi jsou srazy či závody. Výhoda spočívá zejména v tom, že jejich domovský klub, či následně ten jemu nadřazený, poskytuje podporu, ať již po stránce finanční, materiální nebo marketingové, což v případě jednotlivců není umožněno. Samostatnost jednotlivců mezi sběrateli však vznikla až v roce 1990, kdy se spolky staly dobrovolnými organizacemi na základě zákona č. 83/1990 Sb. O sdružování občanů, tím odpadla nutnost svou zálibu oficiálně spojit s jakoukoliv organizací a mnoho sběratelů tak vystupuje dobrovolně či jejich klub přímo zaniká a oni se tak již jinde neangažují. To je případ rovněž i pana Kysely či pana Egidy z kutnohorského Veteran Car clubu Kutná Hora. Na základě těchto změn pak jednotliví sběratelé vyjíždějí do zahraničí a posunuli tak toto odvětví do mezinárodní roviny. Účastnili se zejména tamějších závodů, srazů ale také burz.

4.2. Burzy

Burzy byly a stále jsou velice specifickou událostí v rámci komunity majitelů historických vozidel. Jsou převážně zaměřeny na historická vozidla. Ale jejich zaměření se může lišit či může být doplněno o další odvětví a předměty, jako jsou např. artefakty spojené s historickými vozidly, dobové oblečení, jiné historické předměty, ale rovněž specifické nástroje, které nejsou běžně v obchodech k dostání. Nutno podotknout, že vystavené předměty jsou na základě svého stáří a originality ve velmi omezeném množství. Lze však potvrdit, že v rámci konané burzy lze nakoupit široké spektrum předmětů, které překrývají různá odvětví zájmů, nicméně jejich hlavním posláním je umožnit v rámci komunity majitelů historických vozidel distribuovat či získat k nim

nové náhradní díly. Převážně se jedná o tzv. open air událost¹¹⁶, kde probíhá stánkový prodej podobně jako na tržnici. Rovněž s možností smluvního prodeje.

Burzy probíhají napříč celým územím České Republiky, přičemž k informovanosti komunity dochází pomocí webových stránek, respektive tam umístěných pozvánek¹¹⁷. V rámci kutnohorského okresu pak evidujeme dvě takovéto události. Historicky starší je burza předmětů uskutečňována souběžně se srazem historických vozidel všech druhů v obci Pucheř.¹¹⁸ Ta se koná pravidelně od roku 1992 vždy na počest osvobození Československa od fašismu v roce 1945.¹¹⁹ Pořadatelem je místní nadšenec pan Josef Výborný, který se rovněž sám věnuje sběratelství historických vozů, ale také zemědělské techniky.¹²⁰ Druhou podstatně známější a rozsáhlejší, je burza v nedaleké obci Chotusice, kterou pořádá místní občan pan Pavel Jeřábek od roku 2000, zpravidla šestkrát každý rok. Ten postupně z lokálně navštěvované burzy vybudoval jednu z největších v rámci České republiky (viz příloha č. 26), kterou ale zároveň navštěvují pravidelně lidé ze sousedních států, ale taktéž ze států západní Evropy.¹²¹ Zároveň s burzou je možné navštívit i Veteran muzeum, které rovněž provozuje pan Jeřábek. Zde jsou k vidění historické dopravní prostředky všech druhů. Burzy se však nekonají pouze na území České republiky, nýbrž napříč celou Evropou. V zahraničí je také větší možnost získat kýžený díl pro svůj vůz díky větší rozsáhlosti trhu, ale také rozmanitosti značek vozů. V České republice přeci jen stále převládají vozy místní výroby. Expanze domácích sběratelů na zahraniční burzy pak začíná rovněž v roce 1990.

4.3. Závody a srazy historických vozidel

Závodů v rámci komunity historických vozidel existuje několik druhů. Organizačně nejpracovanějším je bezesporu série závodů veteran a historic rallye, které se konají jako mistrovství České republiky, či jde o volné podniky jednotlivých klubů nebo

¹¹⁶Open air – akce konaná pod širým nebem.

¹¹⁷Internetový portál závislý na veteránech a oldtimerech. Kalendář akcí. [online]. [cit. 2015–03–02] Dostupné z: <http://www.i-veteran.cz/kalendar/>

¹¹⁸Martin, VANĚK, *Den vítězství tradičně patřil milovníkům staré techniky*. Praha: Kutnohorský deník, 2008, roč. 16, č. 108, s. 3.

¹¹⁹Jaroslav, KRENAUER, *Spanilá jízda veteránů zastavila také v Nové Lhotě*. Praha: Kutnohorský deník, 2008, roč. 16, č. 115, s. 8.

¹²⁰Antonín, LESÁK, *Sběratelé prověřali své veterány v Puchři*. Kutnohorský Úder, 2007, roč. 1, č. 20, s. 8.

¹²¹Martin, VANĚK, *Milovníci burz obléhali Chotusice*. Praha: Kutnohorský deník, 2008, roč. 16, č. 175, s. 3.

soukromých subjektů. Nejde však o rallye dnešního typu, ale o orientační soutěž posádek vozů. Jsou to etapové závody s důrazem na orientaci v mapě a následným průjezdem kontrolních bodů. Celou soutěž pak doplňují jízdy zručnosti, pravidelnosti, zkouška akcelerace apod. Tyto události lze sledovat například ve Středočeském kraji, jako Posázavská veteran rallye nebo ve Zlínském kraji, s názvem Zlínská historic rallye. Druhým typem závodů jsou pak jízdy pravidelnosti či jízdy do vrchu. Pravidla tohoto specifického druhu závodu spočívají v dodržení co nejpřesnější rychlosti vozidla v rámci několika jízd, respektive jejich výsledného času v cíli měřeného úseku.¹²² Závody se obdobně konají, jako v případě historických rallye, tedy pod hlavičkou místních klubů nebo soukromých subjektů. Nejznámějším závodem tohoto druhu je bezesporu závod do vrchu Zbraslav- Jíloviště, ten je zároveň historicky nejstarší. První ročník se uskutečnil již v roce 1908, a poté se nepravidelně konal do roku 1932. Od roku 1967, kdy se tato událost obnovila, se koná každoročně.¹²³ V letošním roce se uskuteční již 48. Ročník. Obdobné závody se konají též např. v Kutné Hoře v rámci International veteran rallye nebo původně Jízdy do vrchu Kaňk, či v Olomouckém kraji ve městě Šternberk, jako Ecce homo historic, který má rovněž dlouholetou tradici, a pořádá se pravidelně od roku 1992.¹²⁴ Nejméně častým typem jsou závody vozidel na uzavřených okruzích. Ty jsou typické spíše pro motocykly nebo závodní speciály, avšak jsou možné i smíšené závody klasických automobilů i motocyklů. Okruhové závody se pořádají převážně jako vytrvalostní, tedy s určitou časovou dotací. Konají se na městských okruzích v Brně či Mostě.

Dalším typem jsou jízdy elegance, tato událost je však zavádějící díky svému názvu. V podstatě jde totiž o sraz historických vozidel, do kterého je zařazena okružní jízda po okolí či nevzdáleného jiného města. Jsou to tzv. Spanilé jízdy, které se pořádají rovněž v rámci klasických srazů, přičemž všichni účastníci vyrážejí v koloně po historických památkách regionu, či projedou předem stanovenou okružní jízdou po okolí. Jízdu elegance lze tedy zařadit do kategorie srazů. Ty se konají pod různými názvy téměř v každém regionu po celé České Republice. Jejich průběh je povětšinou totožný, ale zaměření se může lišit. Vzhledem k jejich rozsáhlosti totiž dochází ke srazům, které

¹²²Viz pravidla Jízdy do vrchu Kaňk

¹²³Karel, ŘEPA. *Závod do vrchu Zbraslav - Jíloviště*. Praha, 2008, 230 s.

¹²⁴Veronika, KOLESÁROVÁ. *Šternberk zaplní veteráni. Jede se Ecce homo historic*. Olomoucký deník, 2014, roč. 25, č. 212, str. 3

jsou určeny pouze jedné automobilové nebo motocyklové značce nebo přímo typu vozidla. V případě obecněji zaměřených srazů jsou pořadatelé povětšinou benevolentnější k dopředu nahlášené účasti, čímž může dojít k situaci, která svým způsobem poškodí celou událost. Například se jí zúčastní vozidlo, které je sice staršího charakteru, nicméně jej nelze považovat za historický vůz. Program srazů se pak rozloží do jednoho dne či má povahu víkendové akce. Většinou jsou v něm zařazeny dovednostní soutěže, přehlídka dobových kostýmů majitelů nebo právě Spanilá jízda. Kulturně program obohacují hudební skupiny nebo vystoupení různých umělecky zaměřených skupin. Nejdůležitější je však prezentace svého vozu v rámci přehlídky všech vozidel, přičemž nejlepší vozy jsou na základě vyhodnocení hlasování ohodnoceny pořadím.

4.4. Charakteristika jednotlivce

Z pohledu celé komunity jde o základní prvek, který ji utváří. Každý jednotlivec, je totiž přínosný pro komunitu nejen vlastnictvím vozu, ale také zkušenostmi, které nabyl při renovaci vozu nebo závodů s ním uskutečněných. V drtivé většině komunity jde o odborně znalé a technicky schopné osoby, které rozumí problematice spojené s historickými vozidly. Výjimku pak tvoří jednotlivci, kteří si nechají za vysoký finanční obnos postavit repliku stroje či ji přímo kupují v domnění, že jde o originál a účastní se jakékoliv události spojené s historickými vozidly. Zde následně dojde ke společenskému faux pas, protože komunita pozná, že nejde o originální vůz. To je patrné již při pohledu na něj nebo z následných majitelových vyjádření, která postrádají právě odbornou znalost o vozu. Nicméně jsou tyto případy ojedinělé, přesto však ukazují na dnešní možnosti. Pokud budeme charakterizovat věkově staršího sběratele historických vozidel, např. 60 letého a staršího, dojdeme závěru, že se k této zálibě dostal ještě v pubertálním věku na základě svého okolí. To znamená, že prvotní informace získal díky rodinným příslušníkům, kteří se začali angažovat v tomto zájmovém odvětví, nebo přímo on sám našel historický vůz a projevil snahu získat užitečné informace pro jeho renovaci. Na tuto komunitu mohl však narazit rovněž v jiné souvislosti, např. v odlišném zájmovém sdružení. V této době se totiž začaly konat události spojené s tímto odvětvím a celá komunita se začala organizovaně řídit. K šíření pak docházelo právě prostřednictvím přednášek, ale rovněž v rámci veřejných setkání

jiných zájmových spolků nebo sdružení. Tuto věkovou kategorii lze označit za zakládající jedince celé této komunity v rámci Československa, potažmo České republiky.

V případě mladších generací se možnost věnovat této zálibě ještě zjednodušuje. Již existuje organizovaná komunita, jsou pravidelné soutěže i srazy a propagace těchto událostí je na dostatečné úrovni, tak aby oslovila široké spektrum obyvatel. Tím získává nejen pasivní, ale především aktivní členy, kteří prezentují svá vozidla. V této době je zároveň více možností jak je získat. V počátcích šlo většinou o nepojízdný vůz, který majitelé koupili, zrenovovali a následně jej uvedli opět do provozu. To se sice děje i v této době, nicméně stále více se objevují inzerce na již zrenovované vozy, které jsou schopny veřejné prezentace. Ostatně zde je také největší mezigenerační rozdíl. U starší generace se v naprosté většině renovaci věnovali vždy majitelé vozu, kdežto v nynější době je stále více aktuální svěřit vůz specializovaným společnostem. Další možností, jak získat oldtimer¹²⁵, je přenecháním či přesněji dědictvím v rámci rodiny, kdy přejde ze staršího rodinného příslušníka na toho mladšího. Ten pak nabude historicky cenného automobilu nebo motocyklu bez toho aniž si uvědomil význam práce či jeho hodnotu a význam pro společnost. Tato doba má však pro mladší generace také několik výhod. Mimo možnosti nákupu „hotového“ vozu, mají možnost získat originální díly v rámci burz v zahraničí či inzerci na internetových serverech. Další možností je pak zadání vytvoření nového typu náhradního dílu specializované společnosti v zahraničí, protože v České Republice neexistují. Tento jev je velice zajímavý z toho důvodu, že v době před rokem 1989, ale také několik let po něm, odchází někteří veteránisté právě do zahraničí jako technická podpora pro místní sběratele, kteří jsou ochotni investovat vysoké finanční částky do tohoto odvětví nebo sami zakládají takovéto společnosti. Nejvíce je to patrné v sousedních státech zejména v Německu a Rakousku.¹²⁶

Abychom však charakterizovali jednotlivce se zájmem o historická vozidla, nelze rozlišovat věk ani jeho možnosti v rámci uplynulých let. Ale je třeba ho představit tak, jak je možné ho spatřit na událostech s historickými vozidly. Z prvního pohledu je totiž patrné, že se nejedná o obyčejného člověka. Jeho zjev totiž vystihuje dobu, ze které

¹²⁵Užívané označení historického vozu.

¹²⁶Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

pocházejí i prezentované vozy. Z větší části jde o osobní vozidla z období „První republiky“, kterému je podřízen právě i oděv majitele respektive celé posádky.

Ve dvacátých letech se móda začíná přizpůsobovat také potřebám člověka, oděvy se stávají pohodlnějšími, ale zároveň vyzývavějšími. Projevuje se emancipace, či uvolněná nálada, jako reakce na skončený světový konflikt.¹²⁷ V hudbě se do kurzu dostává Jazz a je znát vliv kultury ze Spojených států Amerických.¹²⁸ Ve společnosti jsou v oblibě cigarety, v případě dam s módním doplňkem ve formě špičky, což je umělý nástavec, ve kterém drží cigareta (viz příloha č. 27). Ženy mají v oblibě nošení jednolitých a jednoduchých kusů oblečení. Nosí se pouzdrovité šaty, často s převázaným pasem, mašlemi (viz příloha č. 28) či sukně, které odhalují nohy do poloviny lýtek (viz příloha č. 29). V případě obuvi se jedná o klasické lodičky. Ani doplňky nejsou nějak výrazněji řešeny, nosí se delší korálové náhrdelníky, které však mohou být povislé až do úrovně pasu (viz příloha č. 30).¹²⁹ Zvláštností jsou krátké stříhy dámských účesů, nebo přenášení pánských stříhů do dámské módy. To se projevuje navrženými prvními dámskými kalhotami v druhé polovině 20. let, populární jsou také pletené kardigany a vesty.

Na konci dvacátých a začátkem třicátých let se začínají měnit také pokrývky hlavy.¹³⁰ V případě mužů se u neformálního oděvu upouští od buřinky, která byla populární ve 20. letech a do módy se dostává sportovnější varianta klobouku Trenchhat, (viz příloha č. 31), který se vyznačoval plstěnou stuhou¹³¹, ale rovněž tzv. Bekovka což je plochá čepice se kšiltem (viz příloha č. 32). U žen jsou klobouky ještě více proměnlivé, meze se nekladou tvarům, materiálům ani zdobením. Jde však povětšinou o menší módní klobouky, které doplňovaly celý komplet. Zpět do módy se dostávají dlouhé vlasy, ale také dlouhé šaty, které končily u kotníků. Nejsou už ani tak výstřední nebo zdobené, což bylo obvyklé pro dvacátá léta. Zprvu se nedodrhuje ani barevná různorodost šatů. Nově jsou populární oděvy v kombinaci dvou barev. Často se tak kombinují růžová, modrá, tyrkysová nebo šedá barva opět s modrou. Oproti tomu ve

¹²⁷Jana, MÁCHALOVÁ, *Budiž móda*, Praha, str. 39.

¹²⁸Tamtéž, str. 38

¹²⁹Tamtéž, str. 37-52.

¹³⁰Tamtéž, str. 50.

¹³¹Dobové oblečení. [online]. 2013. [cit. 2015-06-01]. Dostupné z: <http://www.dobove-obleceni.cz/index.html>

dvacátých letech se užívá hnědé a béžové. Ze sytějších barev se pak používá oranžová a červená barva. Dochází však i k používání různých obrazců a ornamentů po celém oděvu (viz příloha č. 33), což schází v letech třicátých.¹³² V těch naopak, i přes prodlouženou délku šatů, odkrývají ženám ramena a větší plocha zad. Nicméně populární jsou také kostýmové soupravy (viz příloha č. 34).

U mužů však tak razantní proměny nenastávají. Ve dvacátých i třicátých letech je patrná stále formálnější obdoba oděvů určených do společnosti i pro volný čas a každodenní nošení, přesto však nalezneme několik druhů oblečení, které svojí extravagantností oslovilo masu lidí. V případě saka, jako vrchního dílu mužského oděvu, se mění především pouze délka, která se ke konci dvacátých let zkracuje, načež v počátku třicátých let opět prodlužuje. Klade se důraz na materiál či perfektní střih. Ve třicátých letech se mimo jiné objevují sportovní pánské bundy do pasu, tzv. lumberjack (viz příloha č. 35). Zajímavé varianty oděvů lze ale sledovat u mužů i v případě dolních končetin. Mimo klasických mužských kalhot k saku se stávají fenoménem pumpky, tzv. knickerbrokers, které jsou velice oblíbené i u dnešních majitelů historických vozidel. Jsou to široké kalhoty ukončené a podkasané pod kolenem (viz příloha č. 36), ke kterým se na lýtkách nosily různé druhy podkolenek, tedy dlouhých ponožek. Tyto typy pánského oděvu se pak různě kombinovaly na základě vzorů jednotlivých kusů oblečení, často je pak právě doplňovala bekovka nebo byl místo saka zvolen lumberjack. Populární jsou však také pullovery a zapínací svetry.¹³³

V komunitě „veteránistů“ se však nenosí oděvy určené pouze pro osobní užití. V rámci srazů jsou totiž k vidění i vojenské uniformy různých států a období, ale rovněž stejnokroje Sboru národní bezpečnosti (viz příloha č. 37), Veřejné bezpečnosti (viz příloha č. 38), nebo jiných záchranných složek, např. hasičského sboru či zdravotnické záchranné služby. Tyto případy jsou však k vidění spíše na srazech určených tomuto období či menších srazech, kde pro změnu nejsou nijak vyhrazeny podmínky pro účast. Nicméně je dobová móda nezbytnou součástí posádky vozidla při veřejných událostech. Tím je pak událost sama historicky přesnější a věrohodnější a má pro návštěvníka větší informativní charakter. Mimo oděv však lze pozorovat i doplňky, jako jsou hodinky, deštníky apod. Stejně je to v případě doplňků automobilů, které pro změnu doplňují

¹³²Jana, MÁCHALOVÁ, *Budiž móda*, Praha, str. 39-54.

¹³³Tamtéž, str. 37-65.

náradí nebo historické lékárníčky. V případě vojenských vozidel jsou to pak nejčastěji drobné zbraně, výbavy pro možnost přežití v přírodě, jako jsou plachty, stany, přístřešky či spacáky a jednotlivé kusy nádobí.

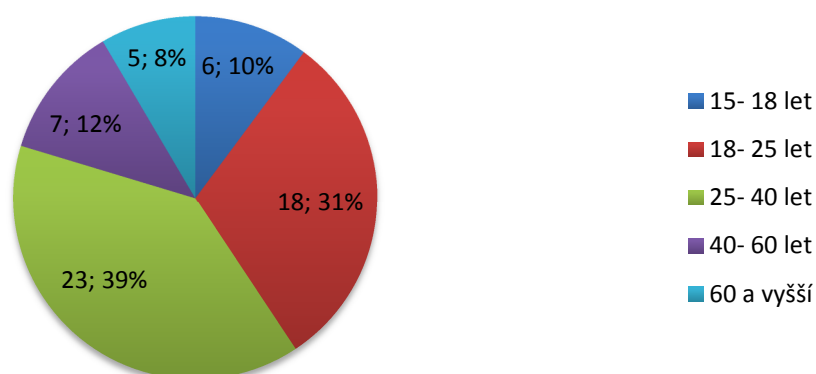
Celá komunita prošla za dobu své existence významnými změnami. Tou nejzásadnější je bezesporu počátek devadesátých let, kdy se na základě zákonných změn mění i pravidla pro spolkovou činnost. Upadá tak nutnost být organizovaně vázán a komunita se tak více rozvíjí. Jednotlivci expandují do zahraničí, kde navštěvují obdobné události a získané poznatky pak přenášejí zpět do Československa, respektive České republiky. To se týká zejména rozsáhlosti vozového parku a jednotlivých dílů, protože nabídka trhu v západních zemích Evropy byla podstatně rozmanitější oproti uzavřenému trhu zde před rokem 1989. Díky tomu se zde objevují nové značky automobilů či jejich doplňky. Tím se obohacuje i sortiment burz. Změny je však možné pozorovat i u závodů a srazů. Z počátku devadesátých let jich na základě těchto okolností spousta zaniká a k obnově dochází až po roce 2000. To je případ i Kutnohorské Jízdy do vrchu Kaňk. Nicméně nelze chápat komunitu před rokem 1990 jako omezenou. Právě díky nutnosti registrace u místních klubů došlo k vytvoření velké členské základny, která i přes odliv jednotlivých členů v devadesátých letech dokázala tuto situaci zvládnout a po roce 2000 se následně opět rozvíjet. Tentokrát však více s podílem neorganizovaných jednotlivců a soukromých subjektů, které koexistují společně s kluby a navzájem se podporují.

5. Veřejnost a její pohled na historická vozidla v Kutné Hoře v současnosti

Veřejnost a její zájem o historická vozidla bezesporu ovlivňuje celou komunitu s nimi spojenými. Vysvětlení tohoto vztahu je pak elementární. Samotní majitelé historických vozidel tyto vozy prezentují veřejnosti i při obyčejné vyjížďce. Samozřejmě zde je možnost bližšího poznání téměř nulová. Nicméně, historicky starší vozidla, zejména ty, která jsou vyrobená před rokem 1950, budí pozornost okolí svojí odlišností i za těchto okolností. Možnost bližšího poznání se následně naskytne až při návštěvách technicky zaměřených muzeí a kulturních akcí, kde jsou tyto vozy jako hlavní nebo vedlejší část programu. Zájem veřejnosti a vnímání celé této komunity je následně způsobeno několika faktory. Tím nejdůležitějším je podpora třetí strany, tedy subjektu, který podporuje či se přímo sám podílí na popularizaci. Často jde o soukromý subjekt nebo podporu toho města kde k dané události dochází. V případě International veteran rallye, je to kombinace obou možností. Vzhledem k tomu, že jde o jedinou takto rozsáhlou událost v Kutné hoře, je rovněž důležité sledovat mínění veřejnosti. Ta byla oslovena v rámci dotazníku umístěného na sociálních sítích. Přičemž se měli vyjádřit, jaký zájem v nich vzbuzuje tato událost a jak velký informační charakter má, nebo jak je prospěšná pro samotné město Kutná Hora.

Nejprve je však nutné charakterizovat skupinu respondentů, kterých bylo celkem 59. Jejich věková skladba je různorodá (viz graf Věková skladba respondentů), stejně jako profese a kulturní život. Díky tomu je možné brát tuto skupinu jako objektivní vůči dané problematice v rámci celé společnosti.

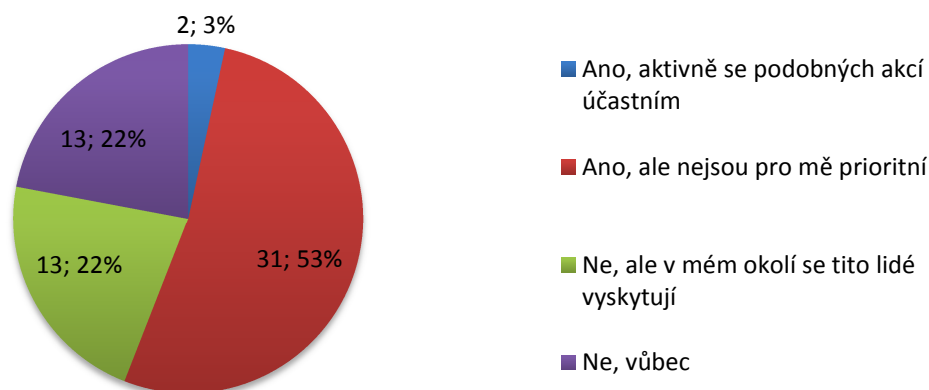
Věková skladba respondentů



Skupina respondentů se v následující otázce vyjádřila ke svému vztahu k historickým vozidlům. Z té je patrné, že sice většina z nich je nakloněna tomuto tématu, nicméně jde pouze o povrchový zájem (viz graf Zájem veřejnosti o historická vozidla). To znamená, že událost je pro ně zajímavá, nicméně nějaký hlubší význam pro ně nemá. Ostatně k této početně nejvyšší skupině se ve stejném smyslu vyjadřují taktéž samotní majitelé vozidel.¹³⁴ Na druhou stranu je toto cílová skupina pořadatelů, a pokud jí dokáže programem události uspokojit, dojde k naplnění tohoto vztahu. Stále je tu však také vysoké procento nezájmu obyvatel kutnohorského regionu. Nabízí se tím řešení v podobě většího důrazu na doprovodný program, tedy řadit ho na totožnou úroveň či zařadit jiná kulturní odvětví v podobě např. speciálního naučného programu historických památek v centru města Kutná Hora, nebo samotnou větší angažovanost města a spojení s jinou městskou událostí, která by probíhala na sousedních náměstích.

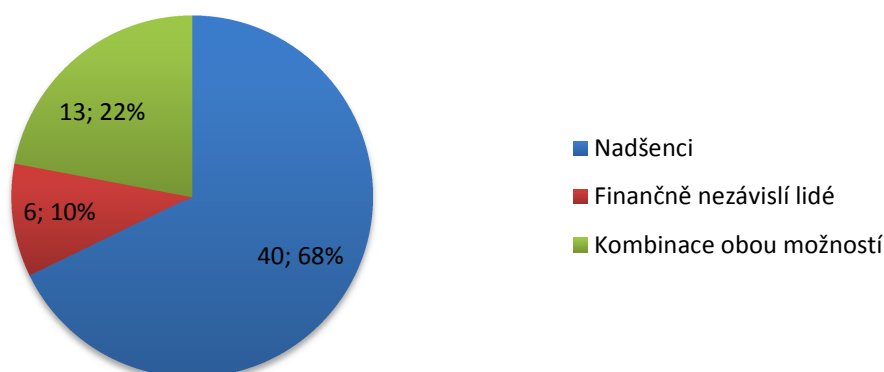
¹³⁴Podle ústního sdělení Františka Kysely (pamětníka, Česká 235/36, Kutná Hora) dne 6. ledna 2015.

Zájem veřejnosti o historická vozidla



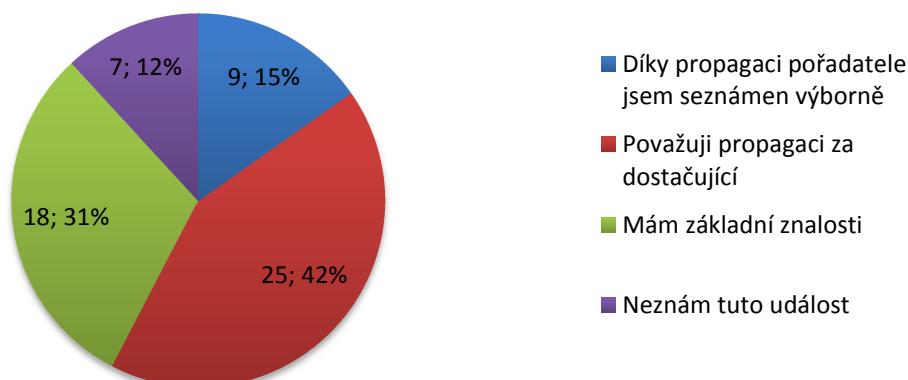
Důležitý je však také opačný vztah, tedy názor veřejnosti na tuto komunitu, respektive jedince, co ji vytváří. V této otázce se 90% odpovědí shoduje. Tvrdí, že jde o skupinu nadšenců, která je ale také ovlivněna názorem, že tyto jedinci jsou ochotni investovat větší finanční částku do svého zájmu (viz graf Komunita). Skutečně tomu tak je, avšak názor můžeme považovat za irelevantní. K potvrzení by bylo nutné stanovit si finanční hodnotu každého respondenta, kterou je ochoten investovat do své záliby a následně ji porovnat s náklady spojenými s vozidlem vlastníka. Zde se nabízí řešit tento problém pomocí informačních tabulek umístěných u každého vozu v rámci jejich prezentace na Palackého náměstí, která je součástí programu. Tam by mimo jiné mohly být uvedeny základní informace, mimo finanční náročnosti renovace jako jsou, např. značka vozu, rok výroby a jiné. Realizace by rovněž nebyla náročná, vzhledem k tomu, že na základě přihlášek je pole účastníků již dopředu známy. Mimo jiné by tyto informační panely přispěly zároveň k bližšímu poznání prezentovaných exponátů a zároveň k jejich popularizaci, která by dala možnost návštěvníkovi získat bližší informace.

Komunita



Tato událost probíhala ve své původní podobě již od sedmdesátých let i přesto, že se nekonala pravidelně a v devadesátých letech dočasně zanikla. Vznikla tím tradice, která byla obnovena nejprve panem Kyselou v roce 2000 ve formě Srazu přátel historických vozidel a následně v roce 2009 společností Dedeman s.r.o., která přímo navázala na původní událost. Obyvatelé města, či blízkého okolí, by tak měli mít zkušenosti s propagací jednotlivých událostí. V případě International veteran rallye a její propagace před uskutečněním ještě větší. Jde o novodobou událost a její propagace cílí na potencionální návštěvníky všemi dostupnými prostředky, jako je polep reklamních ploch, pozvánek pomocí tištěných médií, sociálních sítí, webových stránek a celostátního televizního vysílání. Odpovědi respondentů však nejsou ve vztahu se zmíněnými skutečnostmi odpovídající (viz graf Propagace International veteran rallye). Celkem 42% respondentů totiž nebylo dostatečně informováno i přes využití těchto možností. Ke zlepšení stavu informovanosti obyvatel by mělo dojít pomocí intenzivnějšího využití těchto prostředků, tedy častějším zmiňováním a zveřejňováním pozvánek tak, aby došlo k postižení větší masy lidí. Druhou možností, jak přimět obyvatele zúčastnit se, je cílená inzerce ve formě prospektů umístěných do poštovních schránek. Nebo v případě momentálních forem pozvánek více přiblížit program události tak, aby nebylo zveřejněno pouze informační minimum, ale podrobnější program, který by odlišoval událost od ostatních.

Propagace International veteran rallye

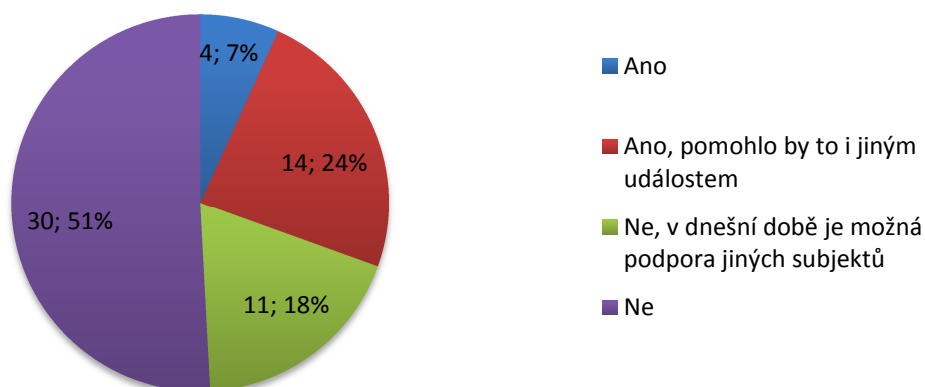


V rámci volné odpovědi v otázce, zda se jednotliví respondenti zúčastní nadcházejícího ročníku, byl problém neefektivní propagace často zmiňován např.: *Nic o této události nevím, tudíž mají asi malou propagaci. Každopádně si myslím, že to je velmi zajímavá tradice a nejsem proti případné návštěvě.* Či druhý příklad: *Vzhledem k tomu, že jsem se nikdy zatím nezúčastnila závodů v Kutné Hoře, ale zúčastnila jsem se podobných akcí, myslím si, že je to jedna z těch lepší tradic, která nadchne naprosto všechny. I třeba ty, kteří nejsou zatvrzelými nadšenci. Možná by se měla tato tradice více propagovat.* I přes kritický postoj k propagaci události se však 79% respondentů chce zúčastnit a projeví o toto kulturní odvětví zájem. Následně 26% procent z nich je schopno zúčastnit se i přes osobní komplikace, které jsou způsobeny datem konání.

Zároveň, i přes nezájem části respondentů, shledává 95 % z nich tuto událost přínosnou pro město Kutná Hora, ale rovněž také pro samotné účastníky veteran rallye. Jako v případě jednoho z respondentů, který na tuto otázku reagoval následovně: *Pro lidi, co se o to zajímají a co a ve svém volném čase spravují takové historické vozidlo, je to den, kdy můžou ukázat světu to, na co jsou určitě hrdí. Pro člověka, který o to zájem nejeví nebo se spíš "rád podívá" je to určitá příjemná forma vzdělávání a budování si povědomí o konkrétní části minulosti.* V návaznosti na tuto otázku byla položena následující, kde se dotazovaní vyjádřili k možnosti lepší popularizaci na základě činnosti spolku se zaměřením na historická vozidla v Kutné Hoře. Zde je většina z nich toho názoru, že v dnešní době není již potřeba organizací podobného typu k uskutečnění takovéto události, protože podobnou akci může uspořádat každý, na základě svého

uvážení. Tento názor sdílí rovněž místní majitelé historických vozidel pan Kysela a pan Egidy. Na druhou stranu eventuální vznik podobného klubu by mohl podporovat i jiné události tohoto směru, čímž by došlo k větší popularizaci ve městě. S tímto názorem se ztotožnila téměř čtvrtina dotázaných.

Podpora místního spolku



Vztah veřejnosti k International veteran rallye, potažmo historickým vozidlům obecně, je z větší části kladný. Většina veřejnosti má však pouze zájem o obecné poznání. Tato skutečnost se však nemusí projevovat negativně, spíše naopak. Prezentace totiž může probíhat jednodušší formou, což bude mít za následek větší pochopení ze strany veřejnosti v otázce fungování komunity. Větší popularizaci, ale rovněž brání neefektivnost pořadatele v poskytování informací před jejím uskutečněním, i když je využito všech sdělovacích prostředků. Zároveň by se na základě odpovědí mohla vylepšit spolupráce s partnery, zejména pak s městem Kutná Hora, který by s tímto problémem pomohl a vytvořil by doplnění události v podobě konané akce z jiné sféry kultury, tak aby ve výsledku byla oslovena větší masa lidí. I přesto má však počet návštěvníků na této veřejné akci vzestupnou tendenci, kdy návštěvnost posledního ročníku přesáhla hranici deseti tisíc lidí. To znamená, že pokud by se počítala návštěvnost pouze na obyvatele města Kutná Hora, přesáhl by jejich počet 50%. Což je prospěšné pro popularizaci celkově.

Závěr

Svou bakalářskou práci jsem zaměřil na komunitu sběratelů historických vozidel v Kutné Hoře a události s nimi spjaté. Cílem bylo analyzovat dostupná fakta a interpretovat je, či je využít v jiných částech práce.

V první kapitole jsem vyložil dějiny institucí, které jsou pro historická vozidla v Kutné Hoře zásadní, a vysvětlil jsem jejich provázanost. Druhá kapitola prezentuje jejich činnost do roku 1990 a následné novodobé události, které nejsou v jejich kompetenci. Na základě toho došlo k porovnání nejdůležitějších událostí, tedy *Jízdy do vrchu Kaňk* a *International veteran rallye*. Zde je zajímavé sledovat, jak se v průběhu doby tyto události proměnily, a to ve všech svých aspektech, jako jsou, např. zaměření, doprovodný program, marketing, či práce s návštěvníkem.

Třetí kapitola, kterou považuji za nejdůležitější z celé práce, se věnuje místním sběratelům. Prezentuji zde obecně některé specializované majitele, ale zároveň také ty, jejichž aktivita byla nejvyšší. Na základě zpracování jejich výpovědí jsem prezentoval jejich počátky v komunitě, činnost za celou dobu věnování se tomuto tématu, či prezentoval jejich vozy. Je zajímavé zde sledovat vývoj těchto osob zejména po roce 1990, kdy cestují na události tohoto druhu v zahraničí, ale také jejich názory na komunitu v dnešní době. Zde je patrné, že ani z obecného pohledu není komunita jednotvárná, o čemž vypovídá i jejich členská vázanost před rokem 1990 a po něm.

Následně čtvrtá kapitola popisuje tuto komunitu z obecného hlediska. Zde charakterizují jednotlivé události, kterých se sběratelé účastní. Jsou tu tak zmíněny různé druhy závodů v rámci České republiky, srazy nebo burzy, které jsou pro sběratele velmi důležité. Zde totiž vyhledává a popřípadě kupuje náhradní díly či artefakty spojené s jeho zájmem. Rovněž je zde vyložena organizační struktura a její členové tak, aby došlo k pochopení celé komunity. Tu tvoří jednotliví sběratelé, které charakterizují na základě jejich věku či možnostech, které v průběhu let měli či mají nyní. Zároveň však shrnují historii módních trendů, které k tomuto odvětví patří, nýbrž každý sběratel tím doplňuje svoji sebezprezentaci. Tím by mělo dojít k pochopení komunity z obecného hlediska a ke změně pohledu veřejnosti, který je velmi omezený.

V závěrečné kapitole prezentuji výsledky průzkumu, ve kterém se veřejnost vyjádřila ke svému pohledu na nynější událost spojenou s historickými vozidly v Kutné Hoře. Tím jsem zjistil, že ke zvýšenému zájmu o toto téma a je nutno ho vhodně doplnit i jiným kulturním programem tak, aby byla pokryta co největší zájmová skupina. Respondenti mě rovněž utvrdili v názoru, že jejich zájem je z větší části obecný, přesně jak tvrdí sami sběratelé. Zároveň však musím kriticky hodnotit prezentaci události, která, i přes využití všech sdělovacích forem, velmi zaostává za kvalitou nabízeného programu. Na základě toho jsem nabídl některá řešení, která by ji měla zefektivnit tak, aby došlo co k největšímu oslovení veřejnosti. I přes tyto skutečnosti jsou tyto události přijímány kladně a pro většinu lidí mají informační a kulturní přínos.

Bakalářskou prací jsem se snažil prezentovat toto téma na základě prezentace stěžejních bodů komunity a jejich vysvětlení. Zároveň jsem dokázal shrnout dlouholetou tradici spojenou s historickými vozidly v Kutné Hoře či jinými druhy motoristického odvětví a jejich aktivity ve městě, která je známa od konce první poloviny 20. století.

Seznam pramenů a literatury

Archivní prameny

Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Autoklub Kutná Hora, inventární číslo 1, karton číslo 1, Protokoly o schůzích 3. 2. 1946–10. 12. 1950.

SOkA Kutná Hora, f. Svazarm Okresního výboru Kutná Hora-Okresní autoklub, inv. č. 16, kart. 3, Protokol o likvidaci okresního autoklubu v Kutné Hoře 1953.

Tištěné prameny

Vyhláška č. 355/2006 Sb., Občanský zákoník, Praha, 2006, s. 4539–4569.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora. *Jízda veteránů*. Kutná Hora, 1977.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *Startovní listina II. ročníku Jízdy do vrchu Kutná Hora-Kaňk*, 1978.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *Jízda veteránů do vrchu II. ročník*. Kutná Hora, 1978.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *Jízda veteránů do vrchu III. ročník*, Kutná Hora, 1979.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *Jízda veteránů do vrchu IV. ročník*, Kutná Hora, 1983.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *V. ročník Jízdy historických vozidel do vrchu Kutná Hora-Kaňk*, Kutná Hora, 1984.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *VI. ročník Jízdy historických vozidel do vrchu Kutná Hora-Kaňk „ O stříbrného havíře“*, Kutná Hora, 1986.

Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *VII. ročník Jízdy historických vozidel do vrchu Kutná Hora-Kaňk „ O stříbrného havíře“*, Kutná Hora, 1988.

Automotoklub Veterán klub Kutná Hora, *VIII. ročník Jízdy historických vozidel do vrchu Kutná Hora-Kaňk „ O stříbrného havíře“*, Kutná Hora, 1990.

Prameny

DOUBRAVA, Petr, *Desítky osádek veteránů sbíraly na rallye body: klub milovníků starých vozidel uspořádal v okolí Pardubic mezinárodní jízdu: účastnilo se jí 92 letitých strojů*, Pardubický deník 16, 2006, s. 1.

FRANC, Jiří, *Druhý ročník INT. VETERÁN RALLYE směřuje do Kutné Hory*, Tep 4, 2010, s. 4.

KODĚROVÁ, Jitka, *Andrea Güttlerová: Int Veteran rally bude pastva pro oči*, Kutnohorský deník 21, 2013, s. 2.

KOLESÁROVÁ, Veronika, *Šternberk zaplní veteráni. Jede se Ecce homo historic*. Olomoucký deník 25, 2014, str. 3

KRENAUER, Jaroslav, *Spanilá jízda veteránů zastavila také v Nové Lhotě*. Kutnohorský deník 16, 2008, s. 8.

KUČEROVÁ, Ivana, *Nejhezčí z veteránů byl z Kutné Hory*. Kutnohorský deník 19, 2011, s. 3.

Kultovní auta ČSSR: *unikátní kolekce automobilů socialistické éry. Číslo 78, Jeep Willys MB*. Varšava: De Agostini Polska, 2013.

LESÁK, Antonín, *Sběratelé provětrali své veterány v Puchři*. Kutnohorský Úder 1, 2007, s. 8.

NEZBEDOVÁ, Zdeňka, *Diváci obdivovali krásu historických vozidel*, Kutnohorský Úder 1, 2007, s. 10.

Okruh města Kutné Hory. Kutnohorský kraj 3, 1947, s. 2.

Okruh města Kutné Hory. Kutnohorský kraj 3, 1947, s. 4.

OLIŠAROVÁ, Blanka, *Při závodech v Kutné Hoře se veteráni potýkali se smyky*, Kutnohorský deník 22, 2014, s. 2-3.

POKORNÁ, Jitka, *Historické automobily obdivovali v České*, Kutnohorský deník 10, 2002, s. 18

POKORNÁ, Jitka, *Nablýskaní krasavci se po dvou letech sjeli na sraz veteránů*, Kutnohorský deník 12, 2004, s. 13.

POKORNÁ, Jitka, *Ctí historii i duši sportovních vozů*. Kutnohorský deník 13, 2005, s. 2.

POKORNÁ, Jitka, *Vrátil městu závod historických strojů*. Kutnohorský deník 13, 2005, s. 2.

Rosák a Juhan v neděli v Kutné Hoře. Úder 3, 1947, s. 3.

ŠMOK, Jan, *Veterány se loučily s fanfárami*, Kutnohorský deník 17, 2009, s. 1.

VANĚK, Martin, *Den vítězství tradičně patřil milovníkům staré techniky*. Praha: Kutnohorský deník 16, 2008, s. 3.

VANĚK, Martin, *Milovníci burz obléhali Chotusice*. Praha: Kutnohorský deník 16, 2008, s. 3.

Rozhovory s pamětníky a aktéry

František Kysela, setkání se uskutečnilo 6. ledna 2015 v Kutné Hoře.

Bohuslav Kučera, setkání se uskutečnilo 21. 7. 2014 v Kutné Hoře.

Petr Egidy, výpověď proběhla na základě předem zadaných otázek v rámci osobní korespondence 10. 1. 2015.

Literatura

DÖRFLINGER, Michael, *Historické automobily: obrazový atlas*, Praha 2012.

- ELSTNER, František Alexander, *Automobily včera, dnes a zítra*, Praha 1969.
- FRANĚK, Jiří, *Mistrovství Československa silničních motocyklů 1954-1992*, Zlín 1997.
- KNAPÍK, Jiří – FRANC, Martin, *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948-1967*, Praha 2011, 2 v. (1297 s.).
- FRANC, Martin – KNAPÍK, Jiří, *Volný čas v českých zemích 1957–1967*, Praha 2013.
- KRÁLÍK, Jan, *100 let klubového života: 1904-2004*, Brno 2004.
- LA RIVE BOX, Rob de, *Encyklopedie veteránů: sportovní a cestovní vozy 1886-1940*, Čestlice, 2000.
- MÁCHALOVÁ, Jana, *Budiž móda*, Praha 2012.
- PAVLŮSEK, Alois – PAVLŮSEK, Ondřej, *Sportovní a závodní automobily: Laurin & Klement*, Brno 2007.
- POKORNÝ, Petr, *Autoškolství jako nejvyšší stupeň dopravní výchovy*, Brno, 2012. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita.
- ŘEPA, Karel, *Závod do vrchu Zbraslav-Jiloviště*, Praha, 2008.
- VANDERVEEN, Bart, *Historická vojenská vozidla: encyklopedie*, Olomouc 2012.
- VITVAR, Jan – VITVAR, Antonín, *20 let na Jawě a Nortonu*, Praha 2012.
- WARE, Pat, *Vojenská vozidla 2. Světové války*, Praha 2008.

Internetové zdroje

- Auto&Veteran kaleidoskop. Acetylenová jízda z Vídně a Loukotě v Jičíně. [online]. 31. 7. 2012 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://autokaleidoskop.cz/Historie/Acetylenova-jizda-z-Vidne-a-Loukote-v-Jicine/>
- Dedeman s. r. o. Veteran rallye & srpnové hodování. [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: http://www.veterani-kh.cz/upload/clanky/veteran_rallye_2014.pdf

Dobové oblečení. [online]. 2013. [cit. 2015-06-01]. Dostupné z: <http://www.dobove-obleceni.cz/index.html>

Federace klubů historických vozidel. Testace. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.fkhv.cz/testace/>

Federace klubů historických vozidel. Základní informace o činnosti federace klubů historických vozidel České republiky. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.fkhv.cz/o-nas/>

INT Veteran rallye. *Veteran rallye Kutná Hora* [online]. Praha, © 2009-2014 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://www.veterani-kh.cz/>

Internetový portál závislý na veteránech a oldtimerech. Kalendář akcí. [online]. [cit. 2015-03-02] Dostupné z: <http://www.i-veteran.cz/kalendar/>

KURZYCZ. Dedeman s.r.o. [online]. © 2000 - 2015 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/28935390/dedeman-sro/>

Ministerstvo práce a sociálních věcí. Zákon č. 83/1990 Sb. O sdružování občanů. [online]. [cit. 2015-4-6]. Dostupné z: http://www.mpsv.cz/files/clanky/1505/z83_1990.pdf

Spolek majitelů FIAT 126 p. Stanovy spolku. [online]. [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://www.spolekfiat126.cz/stanovy.php>

Veteran auto. Škoda v Le Mans: Česká pýcha. [online]. 14. 12. 2009. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://veteran.auto.cz/clanek/149/skoda-v-le-mans-1950-navrat-2006-ceska-pycha>

Veteran car club česká republika. Klíčové okamžiky v historii Veteran car clubu české republiky. [online]. [cit. 2015-03-02] Dostupné z: <http://www.veternaclubcr.cz/historie>

Veteran car club Česká republika. Kdo je Veteran car club Česká republika. [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://www.veterancarclubcr.cz/poslani-a-cinnost/>

Veteran rallye Kutná Hora. *In: Facebook* [online]. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/IntVeteranRallye?fref=ts>

Videa

BUCHELT, Jaromír, Int Veteran Rallye Kutna Hora 2013 - 5th year of the oldtimer race [video]. *In: Youtube* [online], 2013. [2015-04-14]. Dostupné z: <http://www.youtube.com/watch?v=WXirCg3DF2w#t=11>

HLADÍK, Jan, Video 2013 08 17 10 06 51 [video]. *In: Youtube* [online], 2013. [2015-04-14]. Dostupné z: http://www.youtube.com/watch?v=QS_14o_H3cY#t=72

KRAUS, Tomáš, Info – Veteran Rallye 2011. *In: Automotostyl* [video]. *TV* [online]. Česká Televize, 2011. [2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10169664527-auto-moto-styl/211562221600016/>

KUČERA, Bohuslav, *Kutná Hora ve 20. století 2. díl (1948- 1968)* [DVD]. Kutná Hora. VideoFilm Studio s.r.o. 2004, [2015-04-06].

KUČERA, Bohuslav, *Kutná Hora ve 20. století 4. díl* [DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2012, [2015-01-06].

KUČERA, Bohuslav, *Kutná Hora ve 20. století 5. díl* [DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2013, [2015-01-06].

KUČERA, Bohuslav, *Televizní zpravodaje 2/95*. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 1995, [2015-01-06].

KUČERA, Bohuslav, *Televizní zpravodaje Srpen 2002 – 2. Setkání přátel historických vozidel*. [DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2002, [2015-01-06].

KUČERA, Bohuslav, *Televizní zpravodaje 7. 9. III. ročník setkání přátel historických vozidel v Kutné Hoře*. [DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, 2006, [2015-01-06].

KUČERA, Bohuslav, 57. Kronika okresu Kutná Hora – 16mm. [DVD]. Kutná Hora. VideoFilmStudio Kutná Hora, Okresní kulturní středisko – Filmové studio, [2015-01-06].

KUČERA, Bohuslav, Přehlídka a závod historických vozidel na autobusovém nádraží v Kutné Hoře. [DVD]. Kutná Hora. Okresní kulturní středisko – Filmové studio, [2015-01-06].

MYŠKOVSKÝ, Tomáš, II. INT Veteran Rallye 2010. [video]. In: *Youtube* [online], 2010. [2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.youtube.com/watch?v=cODYmgHeBGM>

MYŠKOVSKÝ, Tomáš, Veteran rallye – Pro partnery. [video]. In: *Youtube* [online], 2013. [2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.youtube.com/watch?v=s-0Z6muuCvA>

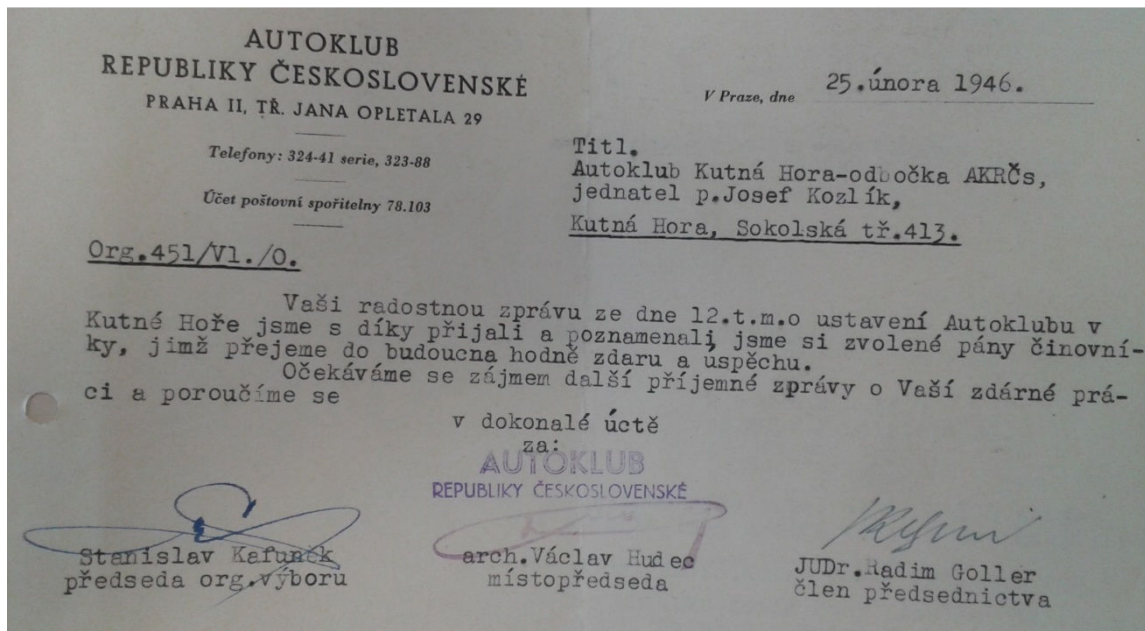
MIŠKOVSKÝ, Tomáš, Veteran rallye Kutna Hora 2013. [video]. In: *Youtube* [online], 2013. [2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.youtube.com/watch?v=2jU84a5rnFw#t=122>

MACHKOVÁ, Marta, Veteran rallye 2010, In: *Regionální události*. [video]. *TV* [online]. Česká Televize, 2010. [2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/99137-do-kutne-hory-zavitala-veteranska-rallye/>.

ZÁBRAHA, Borek, Rallye historických vozidel v Kutné Hoře 2011. [video]. In: *Youtube* [online], 2011. [2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.youtube.com/watch?v=Lso8YpZir4Q>

Přílohy

Příloha č. 1 – Vyrozumění Autoklubu Československé republiky



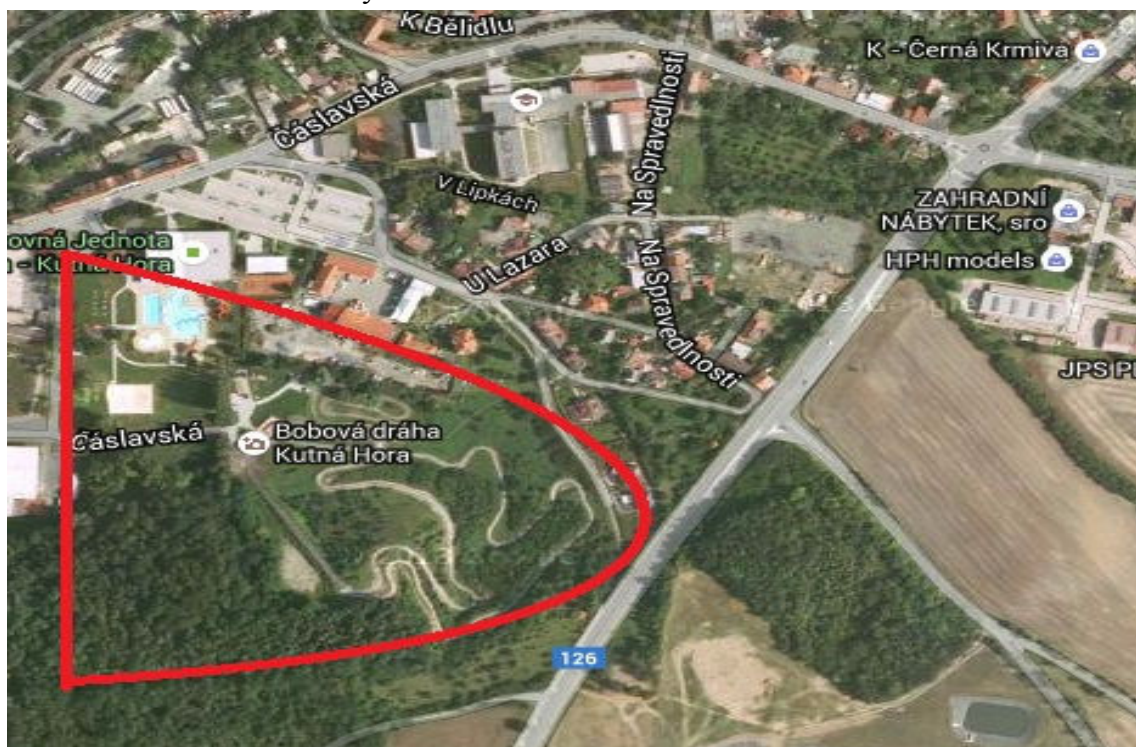
Zdroj: Státní okresní archiv Kutná Hora, fond Autoklub Kutná Hora, inventární číslo 1, kart. číslo 1, Protokoly o schůzích 3. 2. 1946–10. 12. 1950.

Příloha č. 2 – Nákres závodní dráhy plochodrážních motocyklů



Zdroj: SOKA Kutná Hora, f. Autoklub Kutná Hora, inv. č. 13, ka. 3, Plochá dráha v Lorci 1949.

Příloha č. 3 – Švermovi sady



Zdroj: *Google maps* [online]. ©2015, [cit. 1. 3. 2015]. Dostupné z:
<https://www.google.cz/maps/@49.9456135,15.281477,1024m/data=!3m1!1e3>

Příloha č. 4 – Bylanka



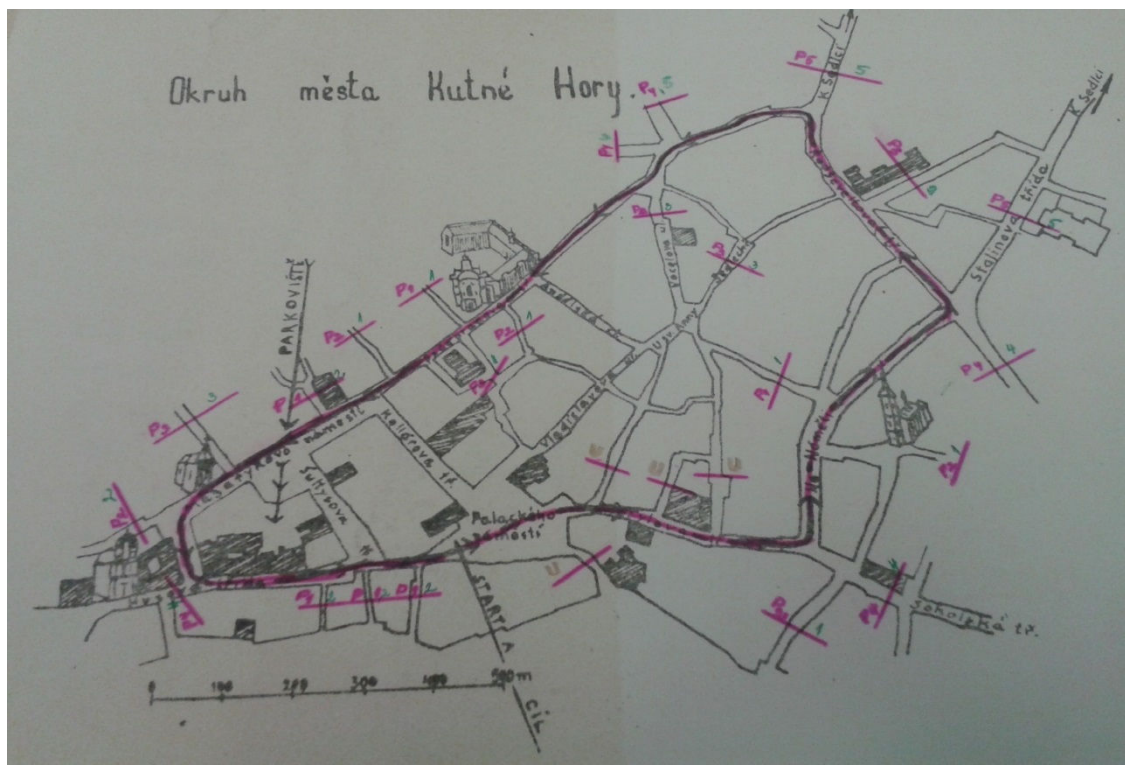
Zdroj: *Google maps* [online]. ©2015, [cit. 1. 3. 2015]. Dostupné z:
<https://www.google.cz/maps/@49.9404627,15.2568007,1024m/data=!3m1!1e3>

Příloha č. 5 – Novodobé sídlo Automotoklubu Kutná Hora



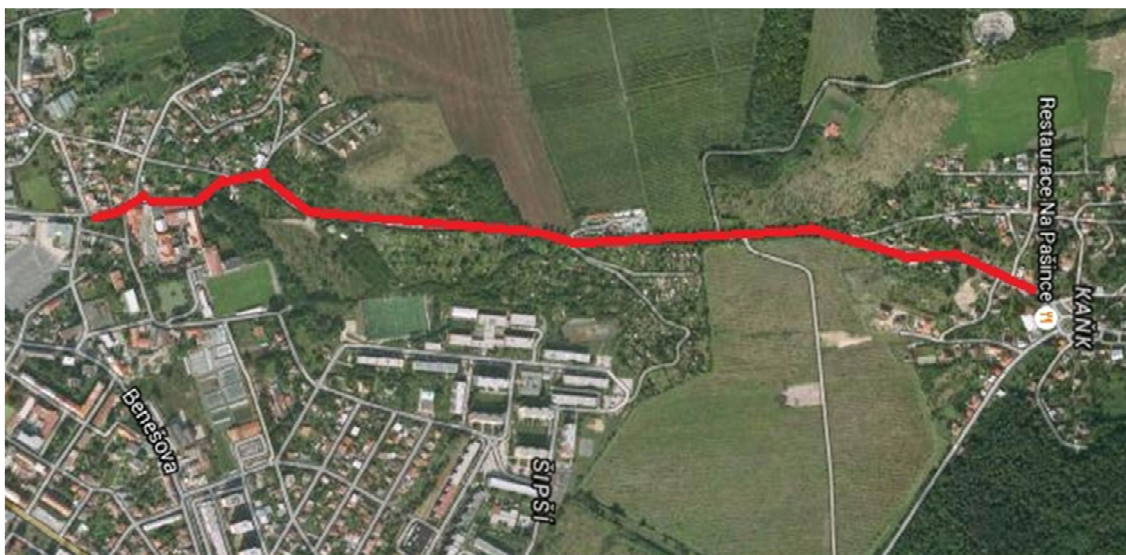
Zdroj: *Google maps* [online]. ©2015, [cit. 1. 3. 2015]. Dostupné z:
https://www.google.cz/maps/@49.948955,15.278709,3a,75y,195.74h,90t/data=!3m7!1e1!3m5!1sUF_O_Z24AaOXp5mdBNVOyg!2e0!6s%2F%2Fgeo3.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DUF_O_Z24AaOXp5mdBNVOyg%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D100%26h%3D80%26yaw%3D190.27757%26pitch%3D0!7i13312!8i6656

Příloha č. 6 – Okruh města Kutné Hory, trasa závodu



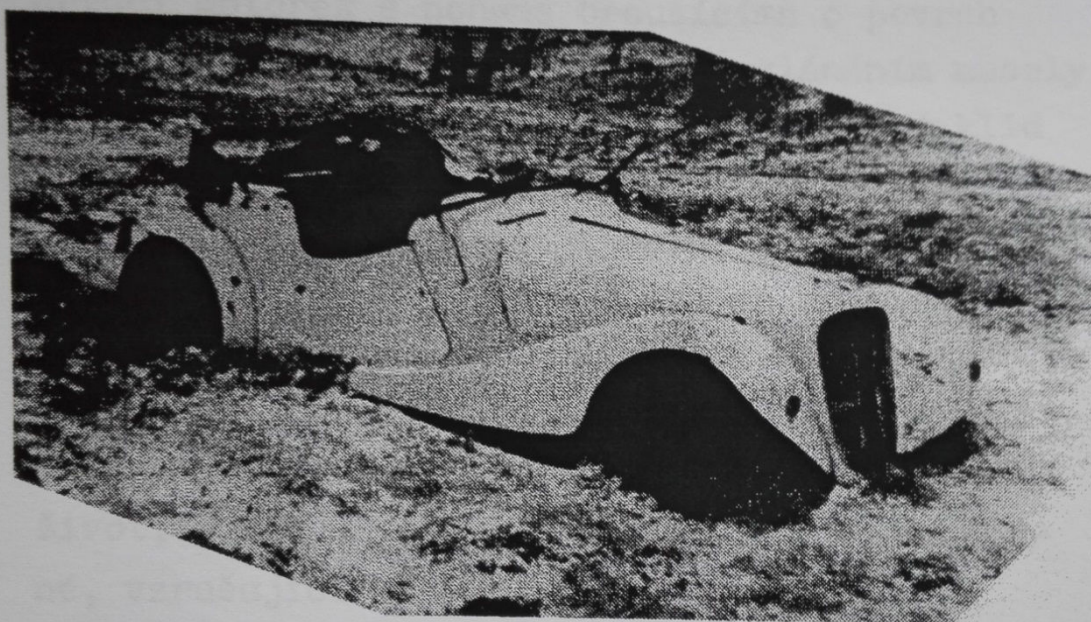
Zdroj: SOkA Kutná Hora, f. Autoklub Kutná Hora, inv. č. 8, ka. 1, I. okruh o stříbrného havíře 1947.

Příloha č. 7 – trasa závodu na kank



Zdroj: *Google maps* [online]. ©2015, [cit. 1. 3. 2015]. Dostupné z:
<https://www.google.cz/maps/@49.9623268,15.265178,2048m/data=!3m1!1e3>

PŘEKÁŽÍ VÁM DOMA
jakýkoliv starý automobil
nebo motocykl ??
NABÍDNĚTE NÁM JEJ !!
Dostane se do dobrých rukou.

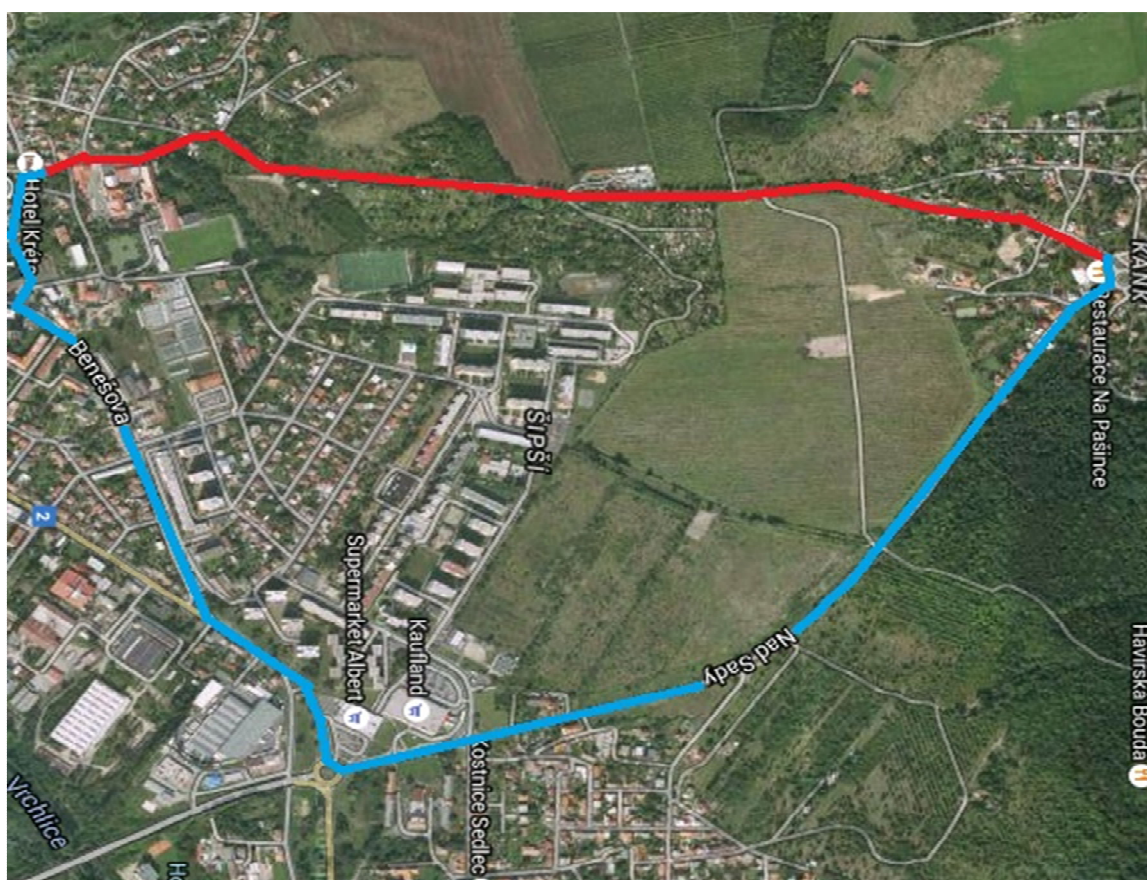


Za jakoukoliv nabídku nebo upozornění
Vám vždy srdečně poděkuje
za V E T E R Á N K L U B Kutná Hora

Antonín Novák
U plynárny 597
284 01 Kutná Hora


Zdroj: Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *Jízda veteránů do vrchu I. ročník*. Kutná Hora, 1977.

Příloha č. 9 – Trasa závodu International veteran rallye



Zdroj: *Google maps* [online]. ©2015, [cit. 1. 3. 2015]. Dostupné z:
<https://www.google.cz/maps/@49.9616366,15.2718728,2048m/data=!3m1!1e3>

DEDEMAN



V Praze 19. 11. 2013

Vážený studente,

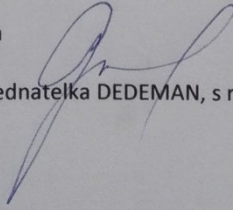
velice nás potěšilo, že jste si vybral jako téma své bakalářské práce Veterán rallye v Kutné Hoře. Informace k našemu projektu naleznete na www.veterani-kh.cz.

Pro informaci pár sdělení, ke kterým se nedostanete na těchto stránkách. Autor projektu, který nechce být zveřejňován, má hluboký vztah ke Kutné Hoře. Jeho velkým přáním je, aby město, které se honosí architektonickými skvosty, nádhernou atmosférou, turisticky rozkvetlo. Probudilo se ze zimního spánku a nabízelo místním v regionu a turistům motivaci k návštěvě. Přišel s myšlenkou navázat na tradici veteránské rallye. V rámci dlouhodobé spolupráce nás oslovil s organizací rallye. Já sama předválečnou dobu zbožňuji, už jako malá jsem sledovala s oblibou filmy pro pamětníky a proto jsem na jeho nápad s radostí kývla.

Po šesti letech pořádání Veterán Rallye se nám podařilo vybudovat doma i v zahraničí závodu pověst prestižního setkání, které nabízí účastníkům výhody, se kterými se zúčastnění nemají možnost setkat u jiných akcí. Zájem o účast ze strany majitelů historických vozidel se každým rokem zvyšuje nejen z České republiky (Německo, Rakousko, Polsko, Slovensko, Francie). A věřte mi, že začátky nebyly lehké.

Přeji Vám, aby Vám téma přineslo úspěch a dosáhl jste vytouženého cíle. Budeme velice rádi, když nás seznámíte po úspěšném zakončení s Vaším bakalářským dílem.

S úctou a pozdravem
Andrea Güttlerová
Ředitelka závodu a jednatelka DEDEMAN, s r.o.



Zdroj: Jan Červinka

PROGRAM VI. VETERAN RALLYE & SRPNOVÉ HODOVÁNÍ KUTNÁ HORA

16. – 17. 8. 2014

V sobotu 1. a 2. kolo závodu, v neděli 3. a 4. kolo závodu veteránů
vždy od 10:00 do 12:00. Start z Lorecké ulice na Kaňk.



Doprovodný program na Palackého náměstí

Sobota 16. 8.

- 10:00 Začátek stánkového prodeje
- 12:00 Farmáři - country písničky
- 12:45 ZŠ Žizkov - školní vystoupení dětí
- 13:00 Dantes - dobová módní přehlídka
- 13:15 ZŠ Žizkov - 2. část
- 13:30 Farmáři - 2. vstup
- 14:00 Zábavné soutěže pro děti o ceny
- 14:30 Dantes - 2. vystoupení
- 14:45 Odjezd veteránů z náměstí na spanilou jízdu
- 15:00 Farmáři - 3. vstup
- 15:45 Generali - soutěž pro všechny o ceny
- 16:00 Night Fiction - Blues rocková skupina
- 16:45 Dantes - 3. vystoupení
- 17:00 Night Fiction - 2. vstup
- 17:30 Tradiční soutěž Jedlík KLASA
- 18:00 YO YO Band - vystoupení populární skupiny
- 19:00 Starý koně - hudební mix známých písní pro všechny
- 19:30 Soutěže - další várka soutěží pro děti i dospělé o ceny
- 20:00 Starý koně - 2. vstup
- 20:30 Soutěže - oblíbené pivní soutěže pro dospělé
- 21:00 Janek Ledecký & band - vystoupení známého zpěváka
- 22:00 Ohňostroj - velkolepé zakončení sobotního programu

Neděle 17. 8.

- 10:00 Začátek stánkového prodeje
- 11:00 Pepino & akordeon
- evergreeny a světové hity na akordeon
- 12:00 Štěpán Kojan - hity skupiny Keks
- 12:30 Generali - soutěž pro všechny o ceny
- 12:45 Pepino & akordeon - 2. vstup
- 13:15 Štěpán Kojan - 2. vstup
- 13:45 Šéfkuchař hotelu Mědinek Jiří Téger
kuchařská show
- 14:00 Sylphied z Ósaky - japonský pěvecký sbor
- 14:15 Slavnostní vyhlášení vítězů závodu
- 14:45 Kašpárek v rohlíku - bejbypunk
- 16:00 Ukončení akce

V sobotu i v neděli celodenní stánkový prodej od 10:00 hod.

Dětský koutek, celodenní aktivity pro děti v sobotu od 10:00 hod.

Otočný simulátor Generali v neděli od 10:00 hod.

Prezentace Hasičského záchranného sboru Kutná Hora.

Vstup na akci je po oba dny zdarma.

změna programu vyhrazena

Zdroj: *Veteran rallye Kutná Hora* [online]. ©2009-2015, [cit. 1. 3. 2015]. Dostupné z:
http://www.veterani-kh.cz/predstaveni_zavodu.aspx

**JÍZDA VETERÁNŮ
DO VRCHU
II. ROČNÍK**



12. SRPNA 1978
POŘÁDÁ ZO SVAZARMU AMK
VETERÁN KLUB KUTNÁ HORA

Technická kontrola a výstava vozidel 7.00 hod.
Start ve 13.00 hod. na autobusovém nádraží
v Kutné Hoře. Cíl u Pašinky na Kaňku

965/7/78

Zdroj: Základní organizace Svazarmu Automotoklubu Kutná Hora, Veterán klub Kutná Hora, *Jízda veteránů do vrchu II. ročník*. Kutná Hora, 1978.

Příloha č. 13 – Jeep Willys



Zdroj: Jeep Willys. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015 [22. 4. 2015]. Dostupné z: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/af/Dodge_WC54_Field_Ambulance_\(1943\)_\(owner_Glen_Rummery\)_pic4.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/af/Dodge_WC54_Field_Ambulance_(1943)_(owner_Glen_Rummery)_pic4.JPG)

Příloha č. 14 – Dodge WC 54



Zdroj: Dodge WC54. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015 [22. 4.2015]. Dostupné z: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/af/Dodge_WC54_Field_Ambulance_\(1943\)_owner_Glen_Rummery_pic4.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/af/Dodge_WC54_Field_Ambulance_(1943)_owner_Glen_Rummery_pic4.JPG)

Příloha č. 15 – Volkswagen KDF 82



Zdroj: KDF 82. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015 [22. 4. 2015]. Dostupné z: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/ff3/VW_Kuebelwagen_1.jpg

Příloha č. 16 – Norton ES2 500, r. v. 1960



Zdroj: *Yesterdays* [online]. ©2015, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z:<http://www.yesterdays.nl/images/Norton-1960-ES2-81850-1.jpg>

Příloha č. 17 – Triumph Tiger 650, r. v. 1946



Zdroj: Jan Červinka

Příloha č. 18 – Aero 1000, r. v. 1933



Zdroj: media1.717.cz [online]. ©2015, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z: <http://media1.717.cz/images/media1:498c2a8f4a9bc.jpg/aero1000hua.JPG>

Příloha č. 19 – Sunbeam , r. v. 1928



Zdroj: [Yesterdays](http://www.yesterdays.nl) [online]. ©2015, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.yesterdays.nl/images/Sunbeam-1928-f-2.jpg>

Příloha č. 20 – Fiat 126 p



Zdroj: Fiat 126p. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015 [22. 4. 2015]. Dostupné z: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/45/1973_Fiat_126_IMG_7855.jpg/1024px-1973_Fiat_126_IMG_7855.jpg

Příloha č. 21 – Praga Mignon, r. v. 1928



Zdroj: *Historické automobily* [online]. ©2012, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-veteran.cz/kv03/kv04.htm>

Příloha č. 22 – Praga Piccolo, r. v. 1932



Zdroj: *Auta5p.eu* [online]. ©2000-2015, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z:
http://auta5p.eu/srazy/chomutov_2010/cv_10.jpg

Příloha č. 23 – Freeze, r. v. 1917



Zdroj: *Autoperiskop* [online]. ©2015, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z:
http://autoperiskop.cz/wp-content/uploads/import_old_periskop/0009.jpg

Příloha č. 24 – Renault AX, r. v. 1910



Zdroj: *Auta5p.eu* [online]. ©2000-2015, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z: http://auta5p.eu/katalog/renault/renault_ax_01.php

Příloha č. 25 – Škoda 960, r. v. 1950



Zdroj: *forum.skodahome.cz* [online]. ©2015, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z: <http://forum.skodahome.cz/topic/80914-%C5%A1koda-960-sport/>

Příloha č. 26 – Výstavní plocha burzy Chotusice



Zdroj: Zdroj: *Oldtimer.cz* [online]. ©2013, [cit. 22. 4. 2015]. Dostupné z:
<http://www.oldtimer.cz/VeteranBazar/burzy.asp>

Příloha č. 27 – Nástavec na cigaretu tzv. Špička



Zdroj: *Wikipedia commons* [online]. ©2014, [cit. 1. 6. 2015]. Zdroj:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b1/Cigarette_holder.png

Příloha č. 28 – Pouzdřovité šaty



Zdroj: *Dobové oblečení* [online]. ©2013, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z: <http://www.dobove-obleceni.cz/lady.html>

Příloha č. 29 – Délka sukně



Zdroj: *Dobové oblečení* [online]. ©2013, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z:
<http://www.dobove-obleceni.cz/lady20.html>

Příloha č. 29 – Ukázka používaných šperků



Zdroj: Jana, MÁCHALOVÁ, *Budiž móda*, Praha 2012, s. 49.

Příloha č. 31 – Trenchhat



Zdroj: *Dobové oblečení* [online]. ©2013, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z:
<http://www.dobove-obleceni.cz/gentleman/1928pt0009.jpg>

Příloha č. 32 – Bekovka



Zdroj: *Dobové oblečení* [online]. ©2013, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z:
<http://www.dobove-obleceni.cz/gentleman/1928pt0021.jpg>

Příloha č. 33- Ornametální vzor oděvu



Zdroj: Jana, MÁCHALOVÁ, *Budiž móda*, Praha 2012, s. 39.

Příloha č. 34 – Dámský kostým



Zdroj: *Gangsterka.blog* [online]. ©2015, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z:
http://bcache.jxs.cz/~nd06/jxs/cz~/277/549/45963c28cf_90794145_o2.jpg?1

Příloha č. 35 – Lumberjack



Zdroj: *Dobové oblečení* [online]. ©2013, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z: <http://www.dobove-obleceni.cz/gentleman/1928salon0005.jpg>

Příloha č. 36 – Pumpky



Zdroj: *Dobové oblečení* [online]. ©2013, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z: http://www.dobove-obleceni.cz/gentleman/dle_miry1.jpg

Příloha č. 37 – Stejnokroj Sbor národní bezpečnosti



Zdroj: *Ministerstvo kultury – centrální evidence sbírek* [online]. ©2015, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z: <http://ces.mkcr.cz/cz/psb.php?idpsb=817>

Příloha č. 38 – Stejnokroj Veřejné bezpečnosti



Zdroj: *Historie bezpečnostních sborů* [online]. ©2015, [cit. 1. 6. 2015]. Dostupný z: <http://www.inoboediens.estranky.cz/img/original/1154/0028.jpg>.