

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Filozofická fakulta

Historický ústav

Diplomová práce

Fenomén Jawa,

propagace, uplatnění a sportovní úspěchy motocyklů.

Vedoucí práce: doc. PhDr. Bohumil Jiroušek, Dr.

Autor práce: Michaela Koháková

Studijní obor: Kulturní historie

Ročník: VII.

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

České Budějovice 20. 7. 2012

.....

Děkuji doc. PhDr. Bohumilu Jirouškovi, Dr., vedoucímu mé diplomové práce, za rady a velkou trpělivost, panu PhDr. Danielu Povolnému, Ph.D., děkuji za připomínky a kontakty na pamětníky z Týnce nad Sázavou a panu Mgr. Arnoštuovi Nezmeškalovi za vstřícnost a přístup do Archivu Národního technického muzea, který je veřejnosti v této době uzavřen.

Abstrakt

Téma firmy JAWA bylo už několikrát zpracované, ale vždy jen se zřetelem k technice, sportu a k Františku Janečkovi. Rozhodla jsem se popsat vývoj firmy a způsob její propagace v souvislosti s lidmi v pozadí, těmi, jež svým nemalým dílem přispívali k utvoření fenoménu Jawa. Ke slovu přicházejí propagandisté, žurnalisté, distributoři a jezdci firmy Jawa, kteří svými výkony proslavovali její jméno.

K práci jsem využila archivní prameny, dobové fotografie a tiskoviny. Velkým přínosem mi bylo setkání se závodníkem Lubomírem Houškou a paní Janou Dvořákovou z propagačního oddělení, díky nimž je má práce doplněna i o důležité vzpomínky.

Díky vstřícnému přístupu zaměstnanců NTM se mi podařilo do práce vtělit i dosud nepublikované články a fotografie.

Doufám, že i tato práce svým obsahem přispěje k podkrytí dalších informací o díle Ing. Františka Janečka a upozorní na to, že i malí lidé se pyšní velkými činy.

Abstract

The Topic JAWA company has already been processed several times, but only with respect to technology, sports and František Janeček. I chose to describe the development of the company and its method of propagation in connection with the people in the background, those who contributed their considerable work in the formation of the JAWA phenomenon. The words in the work came from propagandists, journalists, distributors and Jawa company riders, who by their great performance made the name JAWA famous.

For thesis I used archival sources, contemporary photographs and prints. A meeting with racer Lubomír Houška, and Mrs. Jana Dvořáková from the department of promotion, was to a great benefit to me, as it enriched my work with important memories.

Thank to helpful employees of the National Museum of Technology I managed to include yet unpublished articles and photographs.

I hope that this work will contribute to uncover more informations about Ing. František Janeček's work, and show that even small people can be proud of great works.

Obsah

Úvod	...7
Kritika pramenů	...8
1 FRANTIŠEK JANEČEK	...13
2 VÝVOJ A VÝROBA MOTOCYKLŮ JAWA V PRŮBĚHU DOBY	...16
3 SPORTOVNÍ ÚSPĚCHY	...19
3.1 Technici a konstruktéři společnosti Jawa	...20
3.2 Jezdci motocyklů Jawa	...24
3.3 Závody a soutěže, kterých se motocykly Jawa účastnily	...35
4 STRUČNÝ VÝVOJ REKLAMY VE 20. STOLETÍ	...39
4.1 Pohled na reklamu ve firmě Jawa	...44
4.2 Tuzemské a mezinárodní výstavy	...44
4.3 Podnikové časopisy firmy Jawa	...47
4.4 Mimopodnikové časopisy a noviny propagující výrobky a značku Jawa	...58
4.5 Plakáty, letáky, reklamní brožurky	...59
4.6 Medailonky žurnalistů, propagandistů a regionálních pracovníků	...62
5 VYUŽITÍ MOTOCYKLŮ MIMO SPORTOVNÍ A VOJENSKÉ ODDVĚTVÍ	...72
5.1 Jawa pro autoškoly	...72
5.2 Policejní využití	...75
5.3 Film, poezie a hudba	...78
Závěr	...85
Prameny a literatura	...87
Seznam zkratk	...93
Obrazová příloha	...95

Úvod

O motocykly Jawa se již delší dobu zajímám, a to ze dvou důvodů, sama vlastním motocykl této značky a vždy mě velice zajímalo vše, co zanechává na silnici jednu stopu. Již delší dobu pravidelně pročítám literaturu s tematikou Jawy a všimla jsem si, že je zaměřena především na osobnost Františka Janečka, jeho firmu Zbrojovka Ing. F. Janeček a na vojenskou či motocyklovou výrobu. Z tohoto důvodu jsem se rozhodla postihnout spíše okrajové téma firmy Jawa, a to reklamu, způsob propagace značky a lidi, tak řečeno v pozadí, kteří svou činností k propagaci přispívali.

Při výběru tématu mé diplomové práce sehrály hlavní úlohu přednášky z *Dějiny vědy a techniky*, které byly zařazeny do mého studia, díky nim mi bylo umožněno vybrat si pro mou práci téma o motocyklech, jež mám ráda. Dále mi byly velmi užitečné kontakty na ředitele moto-muzeí, které jsem získala díky mé brigádní práci v autoškole v Českých Budějovicích a v Praze.

Rozhodla jsem se zkusit vypátrat něco málo také o lidech, jež se svým malým, ale ne nedůležitým dílem podíleli na utváření fenoménu Jawa. Jednalo se hlavně o novináře, propagandisty, regionální pracovníky, ale také o závodníky, kteří přispívali k věhlasu značky Jawa svými sportovními výkony. Byla jsem mile překvapena, kolik nových údajů, obrázků a informací se při troše štěstí a pomoci vstřícných lidí dá sehnat, ale musím podotknout, že čím více jsem se zabředávala do čtení knih a různých článků, tím více jsem narážela na nejasnosti a nesmysly. Pro mou práci se ukázalo jako výhoda, že téma Jawy bylo již několikrát zpracované, a tak jsem mohla své připomínky konzultovat nejen se současnými historiky, ale také s pamětníky, což pro můj záměr znamenalo velký přínos.

Má práce se skládá ze tří stěžejních kapitol zabývajících se propagací, sportovními úspěchy a využitím motocyklů mimo závody. Dále jsem do ní zařadila stručný životopis Františka Janečka a historii značky Jawa pro celkovou přehlednost a smysluplnost. V rámci možností jsem se snažila dohledat chybějící údaje, ale ne vždy se mi to podařilo, jako například u dat úmrtí propagandistů a novinářů narozených před 1. světovou válkou. Má práce je doplněna bohatou obrazovou přílohou skládající se z fotek a plakátů, jež jsem získala za pomoci pracovníků NTM a pamětníků, v menší míře jsem použila obrázky dostupné na internetu.

Nemohu se považovat za odborníka na český motorismus, ale doufám, že i já svou troškou přispěji k vytvoření ucelenějšího obrazu rozsáhlé skládky o motocyklech Jawa.

Kritika pramenů

Zvolila jsem si téma, které je velmi obsáhlé a v dnešní době nejen mezi motoristy stále živé a oblíbené. Vzhledem k tomu jsem měla možnost čerpat nejen z literatury a archivních pramenů, ale také z početné skupiny periodik, fotografií a dochovaných materiálů, které jsou uloženy v muzeích.

Pro svou diplomovou práci jsem použila převážně pramenů písemných a nezbytných pramenů obrazových a hmotných (např. trofeje, medaile).

Stěžejním archivem pro mou práci se stal Archiv Národního technického muzea, který je v současné době uzavřený a dochází k překartonování pramenů. I přes to, mi bylo umožněno do fondů nahlédnout a využít jejich obsah pro mou práci. Ne vždy se mi podařilo dohledat kompletní označení kartonů, v mnoha případech se jednalo pouze o desky obsahující výstřižky, fotografie a obrázky, z dosud neuspořádaných sbírek donátorů NTM. Z tohoto důvodu jsem do práce zařadila ne vždy kompletní citace. Čerpala jsem zde především z fondu Zbrojovka Ing. F. Janeček, kde se mimo osobních pramenů, korespondence, fotografií a osobních zpráv nacházely také informace vztahující se k vedení podniku, finanční zprávy, objednávkové listy, normy pro zaměstnance aj. Díky vstřícnému přístupu zaměstnanců NTM mi byly přeposlány fotografie a různé články také elektronicky.

Za další významný a pro téma firma Jawa bohatý archiv považuji Státní oblastní archiv v Praze, kde je uložený fond Zbrojovka Ing. F. Janeček - JAWA (1929-1958), zde se nachází především různé výkresy motocyklů, zbraní a dalších výrobků, informace o patentech a chodu firmy. Pro mou práci jsem tohoto archivu využila spíše v menší míře, a to především pro kapitolu o F. Janečkovi a vývoji jeho firmy.

Při návštěvě Podnikového archivu Jawa a.s. v Týmci nad Sázavou se mi podařilo získat z fondu Historie značky Jawa nahrávky – z roku 1975 – s bývalými zaměstnanci a závodníky firmy Jawa, nahrané na diktafon Ing. Jansou. Má návštěva mi byla prospěšná také díky setkání se s historikem PhDr. Danielem Povolným, Ph.D., který mi poskytl důležité informace a seznámil mě s doposud žijícími zaměstnanci a závodníky firmy Jawa.

Do své práce jsem použila také svědectví pamětníků pracujících v podniku Jawa a svědectví osob, které mají motorismus jako koníček a životní lásku, mám na mysli především majitele motorových muzeí, motocyklů značky Jawa, zaměstnance a závodníky firmy, výrobce a prodejce náhradních dílů, jež mi ze svých osobních archivů poskytli také různé články a fotografie. Velmi prospěšné pro tuto práci bylo setkání s bývalým závodníkem Lubomírem Houškou, jenž mi poskytl rozhovor. Lubomír Houška pro firmu Jawa jezdil už krátce před vypuknutím 2. světové války a se značkou Jawa startoval až do roku 1961, kdy ukončil svou kariéru. Ze svého soukromého archivu mi poskytl k nahlédnutí fotografie, novinové výstřižky a vyhrané trofeje a medaile. Z rozhovoru a elektronické korespondence s paní Janou Dvořákovou, jež dlouhodobě pracovala v podniku Jawa, jsem získala informace o vedení propagačního oddělení.

V diplomové práci jsem postihla vznik a vývoj značky Jawa, a jak se tato firma postupně uplatňovala v souvislosti s rostoucí konkurencí. K tomuto tématu jsem použila především literaturu a dobové časopisy Jawa doma a Jawa, které mi poskytl v kompletní sadě, jež je velmi těžko sehnatelná, ze svého osobního archivu František Šípek z Týnce nad Sázavou. Vodítkem ve světě reklamy se mi staly především publikace Pavly Vošáhlíkové, která se reklamou již několikrát zabývala ve svých knihách a publikace napsané samotnými propagandisty pracujícími pro značku Jawa (viz 4. kapitola mé práce).

Pro úplnost mé práce jsem do obsahu zařadila také stručný životopis ředitele Zbrojovky Ing. F. Janeček a zakladatele značky Jawa Františka Janečka. Využila jsem především výbornou diplomovou práci pana PhDr. Daniela Povolného, Ph.D.,¹ v níž se

¹ Daniel POVOLNÝ, Ing. František Janeček, Dr. h. c. (1878-1941), jeho život a dílo, Diplomová práce, FF UK Praha 1995.

velice podrobně zabýval životem a podnikáním Františka Janečka. Soustředil se zejména na jeho osudy a zbrojní výrobu. Zajímavou publikací, kterou jsem použila pro srovnání, byla také drobná knížka z roku 1988 od PhDr. Jana Králíka.²

Z těchto pramenů a dalších prací bych ráda rekonstruovala vývoj společnosti a dospěla k odpovědím na otázky, jak Janečkova zbrojovka dokázala být konkurenceschopná, jak své výrobky prosazovala na trhu, jaký měla vliv a dopad na život v Týnci nad Sázavou. Pro popis vývoje se rovněž obrátím k titulům: *Janečkova slévárna v Týnci nad Sázavou v meziválečném období* a *Podnikatel František Janeček*,³ obě práce od PhDr. Dagmar Hájkové, Ph.D., a nedávno vydané knize D. Povolného, V. Součka a R. Zavadila *František Janeček, motocyklový král. Příběh muže, který dal vzniknout motocyklům Jawa*.⁴ Pro obecnější zařazení podniku do světového dění jsem použila knihy Ivana Smolky a Jaroslava Foly, *Studie o technice v českých zemích*,⁵ a dílo Dagmar Blümlové, Jitky Rauchové a kol. *Čas rychlých kol a křídel, aneb, Mezi Laurinem a Kašparem*.⁶

Dalším cílem, jemuž jsem se podrobněji věnovala, byl způsob, jímž společnost Jawa uváděla své výrobky, především motocykly, na trh. Jakou taktiku propagace volila, jak vypadala reklama společnosti po dobu jejího působení. Jakým způsobem si společnost chránila výrobní tajemství. K tomuto tématu jsem využila především materiály SOA Praha a Archivu NTM. K odpovědi na otázku reklamy jsem využila bohatého obrazového aparátu a článků z následujících dobových periodik (více kapitola 4.): *JAWA*, časopis, jenž se věnoval výrobkům a novinkám značky Jawa, *Jawa doma*, zaměřený na výrobní segment a zaměstnance firmy. Velmi důležitý byl v Praze vydávaný *Czechoslovak Motor-Review* vycházející od roku 1955. Měsíčník *Motocykl* se zaměřuje především na nové typy motorek, informuje o novinkách na trhu, ale zveřejňuje rovněž reportáže z motorkářských srazů a publikuje články o výrobcích

² Jan KRÁLÍK, *Věčně mladá Jawa 1929–1989*, Gottwaldov 1988.

³ Dagmar HÁJKOVÁ, *Podnikatel František Janeček*, Časopis Národního muzea, řada historická 157, 1988, č. 1-2, s. 94–100.

TÁŽ, *Janečkova slévárna v Týnci nad Sázavou v meziválečném období*, Sborník vlastivědných prací z Podblanicka 29, 1988, s. 205–218.

⁴ Daniel POVOLNÝ – Vladimír SOUČEK – Radomír ZAVADIL, *František Janeček, motocyklový král. Příběh muže, který dal vzniknout motocyklům Jawa*, Praha 2011.

⁵ Jaroslav FOLTA (ed.), *Studie o technice v českých zemích*. Svazek VII-IX, 1945-1992, Praha 2003; Ivan SMOLKA (ed.), *Studie o technice v českých zemích*. Svazek V-VI, 1918-1945, Praha 1995.

⁶ Dagmar BLÜMLOVÁ - Jitka RAUCHOVÁ a kol., *Čas rychlých kol a křídel, aneb Mezi Laurinem a Kašparem*, České Budějovice 2008.

motocyklů, příslušenství a historii motocyklovému sportu. Tento časopis jsem použila především k tématu Jawa a sport. Časopis *Motocykl Classic* se zabývá problematikou oldtimer a youngtimer. Nemohu opominout ani nejčtenější časopis s „motorovou“ tematikou *Svět motorů* přinášející jak nejnovější informace, tak i příspěvky o letech minulých.

Stěžejními se ukázaly také informace získané od majitelů muzeí, hobbistů motocyklismu a pamětníků. Muzea, jež mají co dočinění s motocyklem značky Jawa, jsou například: *České muzeum motocyklů a VETERANSALON, AMK veteran moto múzeum v Nitře, AUTO - MOTO - MUZEUM Nová Paka a Pardubice, ČEZET Muzeum Středního Pootaví, Moto muzeum zřízené při hradu Kámen, JAWA muzeum Rabakov, Jihočeské motocyklové muzeum v Českých Budějovicích, MUZEUM MOTO & VELO Přerov nad Labem, Muzeum historických vozidel a staré zemědělské techniky v Pořežanech, Múzeum historických vozidiel Mlynica, Muzeum Jawa & ČZ – Křivoklát, Muzeum Motocyklů Konopiště, Muzeum motocyklů Netvořice* a mnoho dalších.

Pro mou práci nezbytná literatura, jíž jsem použila, se vždy spíše zaměřovala technicky,⁷ ovšem obsahovala i informace o podniku jako takovém a různé fotografie.

Dalším okruhem mého zájmu se stal motocykl Jawa a jeho sportovní uplatnění, včetně závodů. K tomuto tématu jsem využila ve větší míře opět muzejních informací, periodik a samozřejmě také knih s tematikou moto sportu. I tuto tematiku bych ráda dovedla do doby znárodnění firmy Jawa.

Co se týče starších pramenů podávajících sportovní informace, vycházela jsem především z dobového tisku, z jeho sportovních příloh a sportovních novin. Jedná se o *Deník Sport*, tehdy *Československý sport* vycházející od roku 1953. *Sportovní deník* (od 11. ledna 1937), *Sportovní noviny* (od 10. dubna 1930) a *Sportovní kurýr* (od 2. října 1934).

Z dobového tisku se sportovní přílohou např. *Národní obzor, Národní noviny* a *Lidové noviny*.

⁷Například kniha Jiřího Dočkala, *Jawa, údržba a seřizování motocyklů*, která mimo kompletních údržbových informací, obsahuje také pohled na podnik Jawa.
Jiří DOČKAL, *Jawa, údržba a seřizování motocyklů*, Praha 2005.

Ze současných časopisů bych uvedla: *Auto motor a sport* určený pro náročnější motoristy. Časopis nabízí aktuální informace z první ruky. Jiný současný časopis, *Motoráj*, je na trhu poměrně nový (od roku 2007) věnující se především novým motocyklům a sportu. Časopis *Motocyklový průvodce* představuje jedinečný katalog motocyklů, obsahující fotografie, aktuální ceny, testy a hodnocení nejen sériových motocyklů a *České motocyklové noviny*, podávající informace o zajímavostech z motorového světa, o srazech, motorkách a motorkářích. Informace podávají rovněž sportovní internetové stránky *Sport.cz*, *sport.idnes.cz*, *Sportovninoviny.cz*.

Závěr mé práce je věnován zajímavému fenoménu, a to uplatnění motocyklu Jawa ve filmu, hudbě a poezii. Zde jsem opět využila převážně obrazové prameny, svědectví pamětníků, novinové články a internet. V této kapitole jsem se ocitla mimo mnou určený časový rámeček, především proto, že před rokem 1959 se Jawa zdaleka tolik „nedařilo“ stávat se součástí filmových příběhů jako v době pozdější.

Jako úplně poslední informaci jsem uvedla, jak se motocykl uplatňoval v policejní službě, k čemuž jsem využila materiály, jež jsem získala v Muzeu Policie ČR v Praze⁸ od správce sbírek Ing. Pavla Šmejkal. I v této kapitole jsem se zabývala i motocykly z pozdější doby, o kterých jsem sehnala více informací. U policejních motocyklů z 30. až 40. let se dochovaly především fotografie a články v časopisech a novinách.

Shrnuto a podtrženo, při troše vůle a trpělivosti se dají i dnes ještě vypátrat zajímavé a nepublikované informace o díle Františka Janečka. Jak mi bylo řečeno panem Danielem Povolným: „*Jawa, to je bádání na celý život.*“

Svou práci bych ráda dovedla až do doby znárodnění firmy Jawa a sloučení této značky se značkou motocyklů ČZ. I přes následné rozdělení a opětovné uvedení značky Jawa samostatně na trh, končí tím souvislost s prvotním podnikem Františka Janečka a s jeho snem o fenoménu Jawa.

⁸ Archiv Muzea Policie ČR, složka dokumentů k policejní verzi motocyklů Jawa.

1. FRANTIŠEK JANEČEK

Psal se rok 1878, v Locportu v USA uvedli do provozu první parní teplárnu s dálkovým rozvodem páry pro vytápění, David Edward Hughes⁹ vynalezl dokonalý uhlíkový mikrofon, jenž umožnil telefonní spojení na velké vzdálenosti, v americkém městě New Haven byla zřízena první telefonní síť a celý svět zasáhl jakýsi silný závan technického pokroku a touhy po vědě. Je tedy nasnadě říci, že narození Františka Janečka v tomto roce bylo více než příznivé pro jeho životní cestu na poli vědy.

František Janeček se narodil 23. ledna 1878 v Klášteře nad Dědinou do sedlácké rodiny, jako prostřední ze tří bratrů. Díky zděděnému talentu pro podnikání a techniku po otci Josefu Janečkovi, který neměl pochopení pro Františkovu touhu stát se lékařem, vystudoval mladý Janeček c. k. Vyšší státní průmyslovou školu na Betlémském náměstí v Praze a v roce 1896 ji úspěšně zakončil absolutoriem. Téhož roku nastoupil na vysokou školu technickou v Berlíně – Charlottenburgu, kde pobýval téměř až do nastoupení do společnosti Emila Kolbena jako konstruktér u Elektrotechnické akc. spol. ve Vysočanech. Již ve svých 23 letech dostal pověření vést nově vznikající továrnu v Holandsku.

Roku 1901 si vzal za manželku Johannu Carolinu Strick van Linschoten¹⁰, s níž se seznámil po té, co jej automobil jejího otce srazil při jízdě na kole z práce.¹¹

Díky jejímu věnu byl mladý pár dobře zaopatřen, ale Janeček si dobře uvědomoval, že bude třeba zajistit rodinu i v dlouhodobější perspektivě. Plně se věnoval své práci a ještě před 1. světovou válkou uplatnil své první patenty v zahraničí, např. na podzemní přívod elektrického proudu v Německu a v Anglii.

Před vypuknutím 1. světové války strávil Janeček nějakou dobu v zahraničí, procestoval Anglii, Belgii, Nizozemí, Německo a získával zkušenosti, které později uplatnil ve své práci, a tou se staly především válečné vynálezy. Svou soukromou strojní laboratoř zřízenou po návratu z ciziny však pro nástup vojenské služby musel zavřít. Z jeho vynálezů, v době působení u armády, stojí za zmínku především odstředivý minomet a ruční granát s nárazovým zapalovačem. Po válce se Janeček vrhl

⁹David Edward Hughes (1831-1900 v Londýně) byl britsko-americký konstruktér a vynálezce, který upravil Morseův telegraf a uhlíkový mikrofon.

¹⁰Dcera zámožného holandského šlechtice Jana Carla Stricka a Johannu Louisy Tissot van Patot.

¹¹D. POVOLNÝ – V. SOUČEK – R. ZAVADIL, *František Janeček*, s. 22.

na dráhu podnikatele, pokračoval v zakázkách pro armádu a nechával si patentovat své nové vynálezy.

Díky těmto zakázkám získal Janeček finanční prostředky pro své další podnikatelské záměry, jež ne vždy končily úspěšně, jako například krátkodobé angažmá ve firmě Kohoutek a spol. Mnichovo Hradiště, která se soustředila na výrobu nástrojů a nářadí. Janečkovi se ovšem nadále dařilo při výrobě zbraní, zakázky se jenom hrnuly, a tak se rozhodl zakoupit pozemky, kam by přestěhoval a kde by zvětšil svou provozovnu. Když nepochodil v Mnichově Hradišti, koupil v roce 1922 na Pankráci bývalou hospodu Zelená liška. Tak začalo stěhování do Prahy a práce na zakázce na drobné součástky pro kulomet Schwarzlose. Později rozšířené i na výrobu nových kulometů.¹²

Dalším počinem bylo založení Pyrotechnické a muniční továrny v Zámčích u Prahy, kde se Janeček soustředil na produkci ručních granátů, ale také roznětek, rozbušek, nábojů a jiných vojenských předmětů. Výrobu granátů však po tragickém výbuchu v centru Prahy v roce 1926 zastavil a hospodářská krize se podepsala i na dalším chodu závodu. Selhaly pokusy o civilní produkci i o prodej nevyužívaného objektu.

Nebyl by to však František Janeček a jeho podnikavý duch, aby se po pár nezdarech přestal věnovat své práci a stále novým nápadům. Poté, co byly roku 1928 omezeny armádní zakázky, rozhodl se uvolněnou část pražské továrny zaplnit výrobou motocyklů.¹³ Dalším záměrem se stala výstavba nového závodu v Týnci nad Sázavou. Dle vzoru Tomáše Bati, chtěl přestavět Týnec na průmyslové město a uskutečnit zde svůj dlouhodobější plán, stavbu slévárny a výrobu dílů pro své motocykly. Roku 1929 zakoupil licenci firmy Wanderer ze Saské Kamenice, jež patřila mezi průkopníky motorismu v Německu. Ještě téhož roku se na XXI. Mezinárodním Autosalonu v Praze návštěvníkům představil první model motocyklu – Jawa 500 OHV¹⁴ Rumpál. Sériová

¹² TAMTÉŽ, s. 81-93.

¹³ I přes jiné nápady, které chtěl František Janeček realizovat, jako např. výrobu šicích strojů, se nakonec rozhodl pro výrobu motocyklů. Do noty mu nahrávala situace na našem trhu, kde motocykly z ciziny tvořily více než 90 %. Dovážené díly podléhaly vysokým ochranným clům, a tím stoupala cena téměř o dvojnásobek. Domácí výroba motocyklů po válce téměř ustala, firmy během války, anebo následnou krizí zkrachovaly. Tím odpadla starost s domácí konkurencí. Navíc mohl využít odbornou kvalifikaci svých zaměstnanců.

¹⁴ OHV je typ ventilového rozvodu. Motocykly Jawa využívaly tři typy rozvodu. Dle konstrukce rozdělujeme ventilové rozvody na SV, OHV a OHC (DOHC).

výroba motocyklů JAWA¹⁵ začala v Praze v roce 1930. Po získání vhodných pozemků v Týnci nad Sázavou a dokončení slévárny v roce 1931, započala zde v roce 1932 výroba odlitků pro motocykly a po roce 1934 i pro automobily, které se tu také montovaly.

I přes jiné záměry, jež měl František Janeček během vedení svého závodu snahu realizovat, např. důl Dagmar ve Vrátu, obchodní dům v Praze, přesunutí automobilové výroby do Brodců u Týnce nad Sázavou aj., zůstal až do své smrti věrný především výrobě motocyklů JAWA a zbraní. Za svou práci byl při příležitosti 60. narozenin odměněn čestným doktorátem technických věd. Ing. František Janeček, Dr. h. c. zemřel 4. června 1941 na zápal pohrudnice.¹⁶

SV – Side Valves: Uspořádání s postranními ventily umístěnými v bloku motoru. Jsou poháněny zespolu vačkovou hřídelí. V automobilovém průmyslu se přestaly používat pro nevyhovující tvar spalovacího prostoru. Další nevýhodou je nemožnost korekce kompresního poměru. Na druhou stranu pro tento rozvod hovoří levná výroba a nízká hmotnost. Mezi přínosy také patří to, že se při poruše rozvodu nepotkají ventily s pístem.

OHV – Over Head Valves: Jedná se o konstrukci, u níž jsou ventily v hlavě válců a vačková hřídel v bloku motoru. Mechanický přenos mezi vačkou a ventilem je proveden pomocí zdvihátka, zdvihací tyčky a vahadla. Mechanismus je díky velkému počtu dílů méně tuhý. S počtem dílů souvisí i další nevýhoda, protože ty zvyšují hmotnost pohyblivých částí, které pružina vrací zpět. Protože je vačková hřídel poblíž hřídele klikové, její pohon je jednodušší v provedení většinou ozubením nebo řetězem. OHV rozvod se nehodí pro vysokootáčkové motory, což také přispělo k tomu, že se u dnešních motorů většinou nevyskytuje.

OHC – Over Head Camshaft: Někdy označováno také jako SOHC (Single OHC). Vačková hřídel i ventily jsou umístěny v hlavě motoru. Vačková hřídel je stejně jako u ostatních konstrukcí poháněna z klikové hřídele s tím, že je potřeba pohon přenést k hlavě. To bývá řešeno ozubeným řemenem, řetězem nebo ojediněle ozubeným převodem. U všech těchto typů je splněna podmínka, že musí být přesně definována poloha vačky vůči klikové hřídeli, aby bylo zajištěno správné časování. Pokud to umožní uspořádání, je použito jen vhodné zdvihátko přímo na vačku, což zaručí tuhost, nízkou hmotnost mechanismu a tedy i menší setrvačné síly na pružinu. Nevýhodou je komplikovanější konstrukce hlavy válců.

www.atoznalosti.cz/index.php/motor.html (10. 4. 2012).

¹⁵ Název společnosti vznikl spojením počátečních písmen příjmení Františka Janečka s počátečními písmeny jím zakoupené německé licence firmy Wanderer.

¹⁶ D. POVOLNÝ – V. SOUČEK – R. ZAVADIL, *František Janeček*, s. 247-252; Jawa doma 3, 1938, č. 1, s. 1-11; Ok, Jawa doma 4, 1941, č. 4, s. 42-63.

2. VÝVOJ A VÝROBA MOTOCYKLŮ JAWA V PRŮBĚHU DOBY

Jak jsem již uvedla v kapitole o Františkovi Janečkovi, s omezením armádních zakázek hledal Janeček novou civilní výrobu, díky níž by plně využil kapacity a vybavy továrny. Jeho plánu výroby motocyklů předcházelo plno jiných úvah, můžeme tedy považovat volbu motocyklů za šťastně zvolený los, ale kdo ví, třeba by Janeček dosáhl úspěchu i se svými dalšími zamýšlenými projekty, jako třeba s ledničkami, šicími stroji a koly.¹⁷ Situace s výrobou tuzemských motocyklů nebyla příliš růžová, značky motocyklů jako Orion, Praga a Premier, které se u nás montovaly, těžce zasáhla krize a nedokázaly konkurovat dováženým strojům. Ve 20. letech 20. století tvořila téměř 90 % motocyklového trhu zahraniční produkce z Anglie, Německa, Belgie a Francie.¹⁸ František Janeček však dobře věděl, že zahraniční motocykly podléhají velmi vysokým clům. V tomto důležitém faktu viděl značný potenciál pro novou československou značku motocyklů, jež by se zcela montovala na našem území.

Po vypracovaném průzkumu trhu padlo rozhodnutí orientovat se na výrobu výkonných motocyklů s rozvodem OHV. Proto došlo k zakoupení německé licence firmy Wanderer, která se motocykly již delší dobu zabývala. Jednání se ujal továrníkův syn František Karel Janeček. Po podpisu licenční smlouvy¹⁹ byla v srpnu 1929 zaregistrována nová značka motocyklu Jawa na patentním úřadě v Praze. Roku 1930 započala sériová výroba. Prvním motocyklem se stal model Jawa 500 OHV. Tento poměrně robustní motocykl se ovšem musel kvůli některým neduhům upravovat. Náklady na výrobu byly vysoké, stejně jako cena, takže prodej s příchodem světové hospodářské krize v roce 1929 stagnoval. Není se tedy čemu divit, že se firma dostala do mínusu.

Světlo úspěchu přinesl Jawě nově přijatý britský závodník a konstruktér George William Patchett (blíže kapitola o jezcích). Na základě zužitkování svých zkušeností ze závodů a praxe u firmy McEvoy aj., navrhl nový lidový stroj Jawu 175 s dvoudobým motorem Villiers, jednoduchou konstrukcí a lisovaným rámem. Levný a malý motocykl

¹⁷ D. POVOLNÝ – V. SOUČEK – R. ZAVADIL, *František Janeček*, s. 142.

¹⁸ Hubert PROCHÁZKA, *Jawa Pérák. Historie, vývoj, technika, sport*, Praha 2009, s. 8.

¹⁹ D. POVOLNÝ – V. SOUČEK – R. ZAVADIL, *František Janeček*, s. 145.

Wanderer se zavázal, že již nebude motocykly dále vyrábět a dodá potřebné díly. Licence stála 440 000 marek.

se stal „bombou“ na trhu. Firma se pomalu dostávala z deficitu a na plné obrátky rozjela moderní sériovou výrobu. Motocykl se úspěšně prodával až do války.

Bylo načase zaměřit se také na jiné kubatury, a tak se Patchett vrhl do práce na Jawaích 350 SV a OHV. Nový, spolehlivý a cenově přijatelný model SV se objevil na trhu v roce 1934, cestovní Jawa 350 OHV v roce 1936. V mezidobí přišel také motocykl Jawa 250 opět s motorem Villiers. Roku 1937 se výroba zaměřila na motokolo Jawa Robot, které svou nízkou kubaturou 100cm³ reagovalo jednak na rostoucí konkurenci firem Ogar a ČZ, jednak na vývoj na trhu, neboť nová legislativní úprava umožňovala, že jej mohla řídit mládež od 14 let.

Firmě se dařilo také proto, že Janeček kladl důraz na reklamu a na propagaci své značky před ostatními. Jeho marketingovou strategii podporovala zvučná jména špičkových soudobých propagandistů, techniků a jezdců, ale 2. světová válka byla za dveřmi. Před jejím vypuknutím se Janečkovi podařilo na trh uvést ještě jeden stroj, Jawu Duplex Blok s nově pojatým motorem v celkové sérii 1000 kusů.

S válkou se zastavila výroba motocyklů, také zdraví Janečka se horšilo a roku 1941 své nemoci podlehl. Vedení firmy se ujal Dr. Jaroslav Frei. Přes kritické válečné období zajistil vývoj nových poválečných motocyklů a chránil své zaměstnance před úřady a gestapem. Patchett se jako britský občan musel vrátit se do své země a konstruktér Josef Jozíf se vrhl tajně do práce na Jawě 250 Péráku. I přes to, že byli zaměstnanci nuceni podepsat dokument, že se budou věnovat pouze výrobě válečné, podařilo se za podpory mnoha lidí, kteří nasazovali krk, uvést novou Jawu po válce do výroby.²⁰

Roku 1943²¹ se firma stala oficiálně akciovou společností. Po ukončení války převzala ve všech závodech (Praha, Týnec, Brodce, Jawa-Služba) vedení národní správa a k 24. 10. 1945 se společnost dočkala znárodnění.²² Samostatnost a volnost rozhodování byly tatam.

²⁰ D. POVOLNÝ – V. SOUČEK – R. ZAVADIL, *František Janeček*, s. 193-197.

²¹ K založení akciové společnosti vedl kromě jiného fakt, že firma s ukončením činnosti v roce 1941 ušetřila výdělkovou daň, kterou platila až v roce 1943.

D. POVOLNÝ – V. SOUČEK – R. ZAVADIL, *František Janeček*, s. 263.

²² TAMTÉŽ, s. 265.

H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 14.

Dr. Frei brzy pochopil, že tímto směrem prosperita podniku nevede, a jako zkušený obchodník začal velmi brzy kritizovat celý vývoj, socializaci a znárodnění průmyslu. Po únoru 1948 proto s nálepkou „třídního nepřítele“ musel společnost opustit (blíže kapitola: Medailonky žurnalistů, propagandistů a regionálních pracovníků). Slovy Huberta Procházky:

„Rychlá likvidace svobodného podnikání, nesmyslná kolektivizace zemědělství, zpolitizování zahraničního obchodu (...), nesmyslná preference těžkého a zbrojního průmyslu spolu se zavedením řízeného hospodářství, údernického hnutí, socialistických soutěží a dalších národohospodářských nesmyslů podle sovětských vzorů daly sice Freiovi za pravdu, ale tvrdou skutečnost už to nezměnilo.“²³

Možná si tuto budoucí skutečnost i pro ohromující úspěch poválečně zařazené Jawy 250 a 350 Pérák nikdo neuvědomoval. Pérák byl exportován do 112 států a společnost nestíhala uspokojovat zákazníky. Motocykly se exportovaly za nevýhodných smluvních podmínek do SSSR, Indie a asijských zemí. Tyto bezedné trhy se však staly příčinou stagnace. Vývoj nových motocyklů byl omezen. Jawa ztrácela náskok, neprobíhala modernizace, se splněním plánu se snižovala kvalita strojů, namísto logického vývoje přišly zlepšovací, levnější návrhy.²⁴ Konkurenceschopnost klesla na bod mrazu. S pádem komunismu se společnost snažila dohnat náskok zahraničních výrobků, ale trh už plně obsadily japonské motocykly.

V roce 1950 zajišťovala prodej motocyklů Ústřední prodejna motorových vozidel a vývoz společnost Motokov, po znárodnění prodej přidělili národnímu podniku Mototechna. Další změna nastala v roce 1952, bylo rozhodnuto o sloučení obou našich motocyklových výrobců Jawy (Závody 9. května n. p. Praha) a ČZ (České závody motocyklové n. p. Strakonice). Výrobci měli za úkol vytvořit národní řadu motocyklů jednotné koncepce, jednotnou značkou se stala JAWA-ČZ. Pod tímto názvem se vyráběly motocykly do roku 1959, kdy došlo k rozdělení. Svou práci jsem časově koncipovala do tohoto okamžiku.²⁵

²³ TAMTÉŽ.

²⁴ TAMTÉŽ, s. 17.

²⁵ Jiří BARTUŠ, *Jawa Californian. Historie, vývoj, technika*, Praha 2011, s. 18.

3. SPORTOVNÍ ÚSPĚCHY

První motocyklový okruh uskutečněný v Československé republice se jel na trati Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Sokolov a opět Karlovy Vary v roce 1920. Téhož roku se konal i první motocyklový závod v Jílovišti. Závody se stávaly čím dál tím oblíbenější, ale stále na nich chybělo zastoupení tuzemského motocyklu. Změna přišla s příchodem značky Jawa, která dávala jména mnoha do té doby vzniklým a nevýznamným okruhům.

Nástup Jawy do soutěží byl ohromující. V roce 1930 startovala Jawa na okruhu Zbraslav-Jíloviště se závodníkem Františkem Brandem, o dva roky později již stála na startu Tourist Trophy a v roce 1933 se účastnila v Anglii své první Šestidenní. Popularita našich motocyklů rostla a Janeček posílal své stroje kam se jen dalo, činil tak z toho důvodu, aby se včas přišlo na závody a do dalších závodů se jich vyvarovalo.

Prvním sportovně upraveným modelem nemohl být žádný jiný, než Jawa 500 OHV, jenž byl díky své robustnosti vhodný i pro sajdkáru. Proslavil se například díky závodníkům Antonínu Vítvarovi a Františku Brandovi na Šestidenní v Meranu v Itálii.²⁶

Následoval další Patchettův výtvar, speciál Jawa 500 OHV, tzv. bedna, monoblokový motocykl, ne moc úspěšný, ale zato inspirativní pro další nové modely, Jawy 250, 350, 500 a 600cm³ s rozvodem motoru SV a OHV. Roku 1934 se objevila sportovní verze Jawy 175 OHV pro okruhové a ploché dráhy.

Během války se podařilo Vincenci Sklenářovi a jeho týmu připravit sportovní verze Jaw 350 a 500 OHC, ale do výroby se nedostaly. Po válce se jezdilo na speciálně upravených motocyklech Jawa 250 a 350 Pérák, jež se staly prvními vlastovkami mírové výroby. Po sloučení značek Jawa a ČZ se výroba závodních motocyklů specializovala především na stále populárnější motokros, který v sedle Jawy proslavil především Jaromír Čížek.²⁷

²⁶D. POVOLNÝ – V. SOUČEK – R. ZAVADIL, *František Janeček*, s. 151.

²⁷H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 87-94.

3.1 Technici a konstruktéři společnosti Jawa

František Janeček měl vždy šťastnou ruku při výběru svých mechaniků (obecně si dobře vybíral). V této kapitole bych se věnovala především těm, kteří svou prací a inovativními nápady nejvíce přispívali k proslavení značky a motocyklů Jawa. Jelikož po nástupu komunismu a znárodnění společnosti docházelo k přechodu na plánované a centrálně řízené hospodářství, byla viditelná jakási stagnace v oblasti novátorství. Z toho důvodu se budu věnovat hlavně konstruktérům působících u Jawy před tímto obdobím.

George William Patchett (*1901 - †1974)

George William Patchett byl britský motocyklový závodník a inženýr. Na začátku své kariéry pracoval jako technik a závodník u výrobců jako Georges Brough Superior, Michael McEvoy u belgické firmy FN.²⁸ V roce 1925 poprvé startoval na Tourist Trophy (TT) s firmou McEvoy s motory JAP. Na ostrově Man soutěžil za kubaturu 250 a 500 cm³, ale několikrát havaroval, takže se špatně umístil a při startu druhé kubatury závod kvůli zranění vzdal.

V roce 1930 přijal místo u československého výrobce zbraní Františka Janečka, zakladatele motocyklů značky JAWA. Janeček chtěl stavět levnější motocykly, než byly současné modely. Patchett využil kontaktů se společností Villiers, a tím firmě umožnil výrobu nového modelu motocyklu Jawa 175 Villiers s dvoutaktním motorem, jehož konstrukci sám navrhl. Dalším počinem se stal Patchettův závodní speciál Jawa 500 OHC, tzv. bedna, s nímž v roce 1933 zajel světový rychlostní rekord 179,2 km/h.

Patchett se také podílel na výrobě zbraní, zejména kulometů. Své zkušenosti ze spolupráce s Františkem Janečkem uplatnil po návratu do Anglie, kde získal vysoké postavení ve zbrojním průmyslu. Než musel po vzniku Protektorátu Čechy a Morava vynuceně odjet z Československa, podařilo se mu předat prototyp Janečkovy protitankové zbraně na anglickou ambasádu.

²⁸ FN (Fabrique Nationale de Herstal) byla belgická společnost založená v roce 1899, vyráběla zbraně a střelivo. V letech 1901-1967 také vyráběla motocykly. FN zkonstruovala jako první čtyřválcový motocykl, čtyřválec se používal u všech modelů v letech 1903-1923. Dosáhl úspěchu v motocyklových závodech ve sprintu a na dlouhé vzdálenosti, a po roce 1945 také v motokrosu.

V Anglii pracoval u inženýra George Lanchestera ve společnosti Sterling Armaments Company v Dagenhamu a Essexu, kde pomáhal urychlit tempo výroby samopalu Lanchester. V roce 1942 vedl konstrukční tým, jenž měl za úkol navrhnout nový samopal pro armádu, tzv. Patchett Machine Carbine. Po úspěšné účasti v rozsáhlých armádních zkouškách na konci roku 1940 jej britská armáda přijala do výzbroje, kde nahradil samopal Sten. Dále upravil verzi samopalu L2A3, čímž vznikl velmi populární Sterling MkIV. Patchett zemřel v roce 1974, až do konce svého života zůstal v Anglii.²⁹

Josef Jozíf (*1906 - †1985)

Konstruktér Josef Jozíf se narodil roku 1906 ve Starých Čivcích u Pardubic. Po vyučení krátký čas dělal montéra ve mlýnech, než se rozhodl znovu pokračovat ve studiu. Vstoupil do dvouroční mistrovské školy strojírenské v Pardubicích, kterou ukončil maturitou. Jeho prvním místem se staly Škodovy závody v Hradci, kde měl na starost konstrukci cukrovarnických strojů. V roce 1926 byl povolán na vojnu, po níž se opět vrátil do Škody, tentokrát ke konstrukci kotlů. Roku 1930 nastoupil do Zbrojovky Ing. F. Janeček, aby zařizoval strojní vybavení slévárny, ale na vlastní žádost přešel k G. W. Patchettovi do Prahy, jako konstruktér. Po nuceném odchodu G. W. Patchetta v souvislosti s okupací ČSR v roce 1939 se stal hlavním konstruktérem motocyklů, jak sériových, tak závodních. Kromě modelů vyráběných před jeho příchodem se podílel na všech typech motocyklů Jawa. Mezi jeho práce patří např. Jawa Robot a motor terénního vozu. Spolupracoval na motocyklech Jawa 250 (budoucí Pérák) a 350, které byly konstruovány v tajnosti v období války. Po založení Výzkumně vývojového závodu Jawy ve Strašnicích na počátku 60. let 20. století se stal jeho ředitelem.³⁰

²⁹ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 110.

en.wikipedia.org/wiki/George_William_Patchett (10. 4. 2012).

³⁰ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 111; Archiv NTM, doud neuspořádaný výstřížkový fond Zborjovka Ing. F. Janeček; Jan KRÁLÍK, *Jawa, můj osud. Příběh Jaroslava Freie, který zachránil Jawu a útekem zachránil sebe*, Praha 2009; Podnikový archiv Jawa a.s. Týnec nad Sázavou, fond Historie značky Jawa 1920 - 1975, karton č. 1, Nahrávka diktafonového záznamu a písemné vzpomínky pamětníků z roku 1975, rozhovor s J. Jozífem na téma: Technicko-ekonomické informace v době předválečné, Tvůrčí myšlenky ve výzkumu a vývoji a jejich patentové zajištění, ze dne 13. 3. 1975; www.jawamania.info/historie/detail.aspx?historyid=33 (9. 4. 2012).

Ing. Rudolf Vykoukal (*1905 - †1987)

Zlínský rodák, který stál v čele opravny Jawa Služba v Janečkově zbrojovce, se už ve svém dětství zajímal o techniku a strojírenství. Po ukončení studia ve Zlíně nastoupil do průmyslové školy v Brně. Praxi získával ve strojírenství během prázdnin u firmy Baťa. Školu ukončil s maturitou, ale pokračovat ve studiu se mu z rodinných důvodů nepodařilo. Přes práci u firmy Wikov, brněnskou Zbrojovku a továrnu Praga se dopracoval až k Františkovi Janečkovi. Jeho dílem se stal vůz Minor, jenž až na karoserii navrhl zcela sám. Předtím spolupracoval na voze Jawa 700. Byl ředitelem Jawa Služby (od roku 1938) a publikoval v několika novinách a časopisech. Během války připravoval návrhy na vůz Jawa Minor II., vyráběný pod názvem Aero Minor. Po válce si na ČVUT dostudoval strojní inženýrství.³¹

Ing. Zdeněk Pilát, CSc. (*1910 - †1996)

Je znám především jako konstruktér automobilových a leteckých motorů. Vystudoval vyšší průmyslovou školu v Praze, ukončil ji maturitou, a poté nastoupil v jinonické firmě Walter do oddělení leteckých motorů. V roce 1935 se nechal „zlanářit“ Janečkem a přešel do zbrojovky, kde navrhl prototyp leteckého motoru a podílel se na konstrukci podvozků Jawa Minor společně s Rudolfem Vykoukalem, Rudolfem Pokorným a karosářem Zdeňkem Kejvalem. Při zaměstnání si doplňoval vzdělání studiem strojního inženýrství na ČVUT, ale kvůli nařízení o uzavření vysokých škol nedostudoval. Při vojenské službě ve Vojenském leteckém ústavu navrhl stíhačku pro leteckého akrobata Ladislava Ambrože. Po znárodnění podniku Jawa a zrušení automobilové konstrukce, přešel do firmy Praga, poté do Tatry a ČKD. Nakonec trvale pracoval v Ústavu pro výzkum motorových vozidel. Ve svých 72 letech obhájil svou disertační práci na ČVUT a až do své smrti se věnoval leteckým návrhům.³²

³¹ Rudolf VYKOUKAL, *Aero Minor, řízení a údržba*, Praha 1954.

H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 111.

Adolf TŮMA, *Postavy našeho motorismu*, Praha 1941, s. 106.

Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

³²R. VYKOUKAL, *Aero*; www.autokaleidoskop.cz/Historie/Ing-Zdenek-Pilat-predbehl-Porsche/ (9. 4. 2012).

Jan Křivka (*1920)

Dosud žijící konstruktér, který letos oslaví 92. narozeniny, byl jedním z hlavních mechaniků společnosti Jawa. Jan Křivka se vyučil na zámečníka, ale od mládí ho to táhlo k motocyklům, proto vystudoval vyšší strojnickou průmyslovou školu. Během války pracoval ve společnosti Siemens v Berlíně. Po nuceném odchodu se skrýval v Praze, kde jej hned po ukončení války Jaroslav Frei přijal ke společnosti Jawa. Jeho první práce byla na motoru pro Jawu 50 Pionýra. Stal se členem AKRČS, kde pracoval v technické komisi, později v etické komisi FIM, kde se v letech 1984-1996 stal místopředsedou. Jan Křivka se podílel na vývoji silničních a závodních motocyklů odvozených z Jawy 500 OHC, na nichž vyrůstali jezdci jako František Šťastný a Gustav Havel. S rostoucí nadvládou motocyklů z Japonska výroba silničních motocyklů skončila, a tak se věnoval s Jaroslavem Simadlem plochodrážní výrobě.

Díky jeho diplomatickému talentu se mu podařilo prosadit mistrovství světa v motokrosu i pro kubatury 125 a 250 cmm³. Organizoval týmy účastníci se Šestidenní, závodů o Stříbrnou vázu a soutěží o mezinárodní trofej. Po ukončení aktivní kariéry ho zvolili 13. čestným místopředsedou FIM.³³

Václav Königsmark (*1910- †1999)

Nastoupil v roce 1929 do firmy Jawa jako mechanik a technický kontrolor, ve firmě zůstal až do důchodu jako vedoucí mistr v závodním oddělení. Svými zkušenostmi a umem garantoval kvalitu kusové výroby závodních speciálů, čímž přispíval ke sportovním úspěchům našich reprezentantů.³⁴

³³ Na těchto stránkách je krátký neprofesionální záznam z oslavy 90. narozenin Jana Křivky: www.youtube.com/watch?v=ju2cGyPE02I (11. 4.2012)

H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 112.

³⁴TAMTÉŽ.

3.2 Jezdci motocyklů Jawa

Rozdělení těchto kategorií jsem provedla na základě toho, čemu se zaměstnanec více věnoval. Jezdci byli také konstruktéry, nebo vyučeni v nějakém řemesle, jemuž se ve firmě věnovali, sportovní klání se tedy pro ně stávalo spíše vedlejším zaměstnáním. Jak vyplývá z rozhovoru s Lubomírem Houškou, který pracoval v Brodčích jako nástrojář a zároveň jezdec motocyklů Jawa a BSA. A naopak, také mnoho konstruktérů se účastnilo závodů jako úspěšní závodníci.

Richard Dusil (*1909 - †1980)

Automechanik, konstruktér a závodník společnosti Jawa se narodil roku 1909 v Kropáčkově Vrutici. Vychodil měšťanku v Mladé Boleslavi. Od roku 1932 pracoval v servisní dílně Jawy a motocykly sedlal i jako tovární jezdec. Vzory viděl v závodnících na Jawách ve Vitvarovi a Brandovi. Richard Dusil se účastnil Šestidenních soutěží a úspěšně reprezentoval československý tým na soutěžích TT. Zvítězil v mnoha rychlostních závodech, třikrát v Lochotíně, Brandýse, Bohdanči a v Nové Pace. Mimo jiné také vášnivě fotografoval.³⁵

Jaroslav Kaiser (*1904 - †1975)

Byl jedním ze závodníků, kteří začali soutěžit již před válkou a po několikaleté pauze i po ní. Jaroslav vystudoval obchodní školu, a poté u firmy Tesárek zastupoval a jezdil na strojích značky Harley Davidson. V roce 1929 přešel do firmy Jawa, kde zůstal až do roku 1932. V tomto roce se osamostatnil a společně se svým kamarádem a automobilovým závodníkem Františkem Kronbergerem si v zastoupení Jawy otevřel vlastní servis a dílnu. Dále zastupoval firmu Autfit zabývající se výrobou motocyklů značky Ogar. Až do svého důchodu pracoval jako vedoucí Mototechny (po znárodnění Jawy). Mezi jeho úspěchy patřily hlavně soutěže Šestidenní, které jezdil sólo i se

³⁵ TAMTÉŽ, s. 116 a 128; A. TŮMA, *Postavy*, s. 218; *Rozhovor s účastníky Six-days*, Jawa 1, 1934, č. 11, s. 4-5.

sajdkárou a automobilový závod 1000 mil československých. Byl jednatelem Svazu závodníků a později také funkcionářem Odboru závodníků AKRČS.³⁶

Antonín Vitvar (*1904 - †1978)

Jeden z nejúspěšnějších jezdců společnosti Jawa, Antonín Vitvar, se narodil ve Vrchovině u Nové Paky. Vyučený mlynář už od mládí věnoval svou pozornost motocyklům, a tak se rozhodl zabývat se jimi profesionálně. Za ušetřené peníze si pořídil motocykl firmy BSA a začal jezdit místní soutěže a závody. Na jednom závodě si ho všiml jezdec bratří Šulců, Josef Paštika, díky němuž se Antonín seznámil s panem Šulcem, který mu nabídl účast na velké motocyklové soutěži v týmu BSA. Tento závod v roce 1930 Vitvar dojel se svými kolegy Paštikou a Jaroslavem Melzerem na zlatou. Vitvar díky svým úspěchům zaujal Františka Janečka natolik, že mu nabídl místo továrního jezdce Jawy a místo zástupce Jawy v Nové Pace. Vitvar přijal, prodal mlýn a postavil si dílnu s čerpací stanicí. V roce 1932 vyrazil na svou první Šestidenní v Meranu v Itálii. Získal zlatou medaili a celkově se s týmem umístili na třetím místě. I další rok se jim vítězství vyhnulo, hlavní tým na Jawách 350 přes drobné závady propadl, a tak byla pozornost věnována týmu na Jawách 175. Vitvar a jeho kolegové malé Jawy přes různé nástrahy tahali, Vitvar je dokonce přenášel přes brody, ale i jim nakonec prasklá benzinová trubka vítězství zkazila. Vitvar se účastnil všech Šestidenních až do začátku války v roce 1939, kdy se náš tým již neúčastnil z důvodu německé okupace. Vítězi byli vyhlášeni Němci, ale první poválečný kongres FIM v roce 1946 soutěž anuloval. Během války tajně pracoval na vývoji nového motocyklu Jawa Pérák, jehož prototyp ukrýval ve své dílně.

Antonín Vitvar se účastnil i závodu 1000 mil československých s roadsterem Jawa 700. V roce 1935 v této soutěži se spolujezdcem Jaroslavem Musilem obsadili první místo. Vrchol prvorepublikových podniků představoval Concours d'Elegance v lázních Luhačovice. V této letní soutěži československé smetánky se nejelo na čas, ale na krásu. Hodnotila se nejelegantnější posádka a vůz, Antonín Vitvar na tuto událost vzpomíná:

³⁶ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 115-116.

„Janeček mi řekl, že si mám dámu najít na místě, že mám dobře reprezentovat firmu. Tak jsem se cestou zastavil ve Zlíně na oběd a koho nevidím, Elišku Junkovou. Taky se jela podívat na závody, říkala, že mám pěkné auto a jestli už mám posádku. No, mě bylo hrozně blbě jí říct, jestli by jako se mnou nechtěla jet ona, a tak mi přidělili jednu Vídeňačku, moc pěknou a elegantní dámu.“³⁷

Po smrti továrního závodníka Františka Branda v roce 1936 mu na vlastní žádost František Janeček přidělil po Brandovi silniční speciál Jawa 500 OHV. I přes námítky Williama Patchetta, který Vitvara sice velmi uznával, ale byl toho názoru, že je pro Vitvara, jednatřicetiletého otce od rodiny, silniční závod riskantní. Ten si však prosadil svou. Promyšlenou taktikou a pečlivou přípravou tohoto motocyklu dokázal vyhrát 44 závodů.

Po válce závodil spíše na soukromých strojích, jako Norton Manx 500 a Norton 350 OHC, čímž doplnil svou sbírku vítězství o dalších 79. V roce 1946 ještě soutěžil na továrních Jawách, ovšem po havárii v roce 1947 a následné dlouhé rekonvalescenci jeho závodní kariéra u firmy Jawa skončila. Jeho to však neodradilo, se svým mechanikem Jiřím Bajerem si připravil motocykl Norton Manx 500 OHC a Norton 350 OHC. V roce 1949 se opět vrhnul na závody, jež jeden po druhém vyhrával včetně Velké ceny Československa v letech 1950–1952.

V roce 1952 došlo ke zrušení Autoklubu. Na jeho místo nastoupila organizace Dobrovolný svaz lidového motorismu a vydala zákaz startu na zahraničních motocyklech v národních závodech. Vitvar odmítl pro své Nortony vymýšlet různá krycí jména, bylo to pod jeho důstojnost, a svou kariéru oficiálně ukončil. Prakticky se tak jeho posledním závodem stala Velká cena v Brně, kdy ve svých 50 letech na kubatuře 500 obsadil 3. místo.

Antonín Vitvar byl i schopným organizátorem, jako člen Autoklubu pořádal Krakonošův okruh v okolí Staré Paky, vedl náš trophy tým jako manažer na první Šestidenní, která se jela v okolí Zlína, trénoval nové jezdce a předsedal Odboru závodníků AKRČS v Hradci Králové. Antonín Vitvar zemřel 18. března 1978 a v jeho

³⁷ Jan H. VITVAR, *Antonín Vitvar. 20 let na Jawě a Nortonu*, Praha 2012, s. 28.

bývalém domě se nyní nachází muzeum veteránů s malou expozicí věnovanou nejrychlejšímu mlynáři v republice.³⁸

František Brand (*1910 - †1936)

František Brand přišel do Jawy v roce 1929 jako zkušební jezdec, ovšem velice brzy se prosadil i jako talentovaný závodník ve všech motocyklových disciplínách. S vžitou přezdívkou „*Bardas*“ se účastnil silničních soutěží na rumpálu Jawa 500 OHV, s „*bednou*“ a „*bizamem*“ závodů na plochých dráhách. Už tehdy jezdil rychleji, než jeho zkušený vedoucí G. W. Patchett. V roce 1932 jako první Čech dokončil TT na Manu na čtrnáctém místě, ale v tak krátkém časovém odstupu za vítězem, že si vysloužil bronzovou repliku. Tu mu předal anglický král Jiří V. František Brand startoval i na Šestidenních, kde dvakrát získal zlatý a dvakrát stříbrný odznak Sportovní komise AKRČS. V roce 1936 ukončila jeho život havárie při běžném provozu, když spolu s Richardem Dusilem testovali vojenskou verzi motocyklu Jawa 250.³⁹ Podnik se prostřednictvím svého časopisu s Františkem Brandem rozloučil těmito slovy:

„Památce Františka Branda

Ve středu dne 4. března o 13. Hod, stal se náš dobrý kamarád František Brand obětí tragické nehody u Rakovníka.

Od 5. května 1930, kdy vstoupil do služeb Zbrojovky Ing. F. Janeček, bylo jeho jméno stále spojeno se sportovními úspěchy značky jawa. Byl stejně zkušený a obezřetný jezdec v dlouhodobých soutěžích, jako odvážný a obratný závodník v rychlostních závodech. Byl sportovcem v tom nejlepší smyslu a téměř celých šest let poctivým a skromným obhájcem naší značky doma a státních barev za hranicemi.

Jeho nenadálý odchod v mladém věku 26 let jest velkou ztrátou pro náš sport, jemuž bude závodník takových kvalit dlouho chyběti.

³⁸ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 112–115; A. TŮMA, *Postavy*, s. 238; B. F. KONOPA, *Z letních úspěchů Jawy*, *Jawa doma* 3, 1938, č. 6, s. 4; *Brandův memorial v Týnci n. S.*, *Jawa doma* 2, 1937, č. 6, s. 8.

³⁹ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 116–117; Podnikový archiv Jawa a.s. Týnec nad Sázavou, fond Historie značky Jawa 1920 - 1975, karton č. 1., Nahrávka diktafonového záznamu a písemné vzpomínky pamětníků z roku 1975, pořázené Ing. Jansou, rozhovor s Otomanem Fišerem, na téma: O počátcích činnosti Jawy, pořázeno dne 25. 3. 1975.

*Památka Františka Branda a jeho zásluhy o československý motoristický sport nebudou však zapomenuty nikdy.*⁴⁰

Jaroslav Simandl (*1907 - †1987)

Byl vyučený nástrojař i závodník a v roce 1929 nastoupil do společnosti Jawa. Vypracoval se na mistra vývojové dílny a podílel se na konstrukci řady prototypových motocyklů. Jaroslav Simandl patřil mezi techniky, kteří si se vším věděli rady. Jeho zručnost a technický talent se mu nejednou osvědčily při soutěžích, kde musel narychlo opravit vzniklou závadu. František Janeček si ho z tohoto důvodu vybral jako spolujezdce pro Branda do sajdkáry v trophy týmu. Po smrti Branda se jeho řidičem stal mladý Richard Dusil, s nímž krátce po startu havarovali a Simandl utrpěl otřes mozku a vykloubil si rameno, i přesto stroj opravil a závod dokončili, kvůli překročení časového limitu se však nevyhnuli vyloučení. Jaroslav Simandl se účastnil šestidenní celkem pětkrát, naposledy v roce 1949 v Anglii. Téhož roku se rozhodl skončit ve společnosti Jawa a realizovat svou myšlenku prodeje náhradních dílů a vlastní výroby motorek. Odstěhoval se do Divišova, kde v místním Kovopodniku v letech 1952–1953 zkonstruoval podle vlastní koncepce první plochodrážní půllitr ESO s podčtvercovým motorem. Krátce na to Jawa divišovskou komunální dílnu i se Simandlem převzala. Simandl dále navrhl motory 350 a 500 cm³ pro motokros, jež se vyráběly až do roku 1962.⁴¹

Herman Gunzenhauser (*1911 - †1984)

Byl do týmu Jawa angažován Janečkem v roce 1934, kdy také jel plochodrážní závod Zlatou přilbu a obsadil 2. místo. Nejvíce se prosadil na Jawách 600 OHV. Patřil mezi světovou špičku. Dvakrát vyhrál Zlatou helmu a pětkrát Velkou plochou dráhu na Strahově (od roku 1935 do roku 1938). Jeho kariéru ukončil začátek války, jako řadový voják přežil, ale k motocyklům se již nikdy nevrátil. Po válce se usadil v Norimberku,

⁴⁰ *Památce Františka Branda*, Jawa doma 1, 1936, č. 6, s. 1; *Tryzna za motocyklového rekordmana Františka Branda*, Jawa 4, 1938, č. 4, s. 5.

⁴¹ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 116; Jan LAHNER – Miloslav STRAKA, *Motocykly z Divišova. Historie značek ESO a JAWA*, Praha 2011; Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

kde vedl firmu s hracími automaty, do Čech se rád vracel, aby si hlavně v Pardubicích zavzpomínal na staré časy.⁴²

Jan Novotný (*1911 - †1953)

Jan Novotný pocházel ze Šedivce u Letohradu. Působil ve vývojové dílně, v továrním a závodním týmu Jawa, a jako zručný mechanik překonával záludnosti terénních soutěží. Před válkou startoval v Šestidenní. Jako většina závodníků se ve válečném období věnoval především dílenské práci. Jeho hlavní činností se po válce staly okruhy. V roce 1952 vyhrál Velkou cenu Polska a Maďarska. Velké úspěchy slavil v domácích závodech, svůj poslední a osudný jel v roce 1953 na Lochotínském okruhu u Plzně, kde ve druhém kole na Jawě 500 OHC dostal v rychlé zatáčce (nazývané Košutka) smyk. Narazil do propustku u příkopu a po padesátimetrovém letu narazil do dřevěného plotu. Na četná vnitřní zranění a ztrátu krve zemřel.⁴³

Jan Bednář (*1914 - †1988)

Narodil se roku 1914 v Chocni a vyučil se automechanikem u firmy Jan Šplíchal ve Vysokém Mýtě. Po vojně nastoupil do Zbrojovky Ing. F. Janeček, kde montoval a kontroloval motocykly a vozidla. Na motocyklech jezdil již od svých čtrnácti let. V roce 1936 startoval na Zimní motocyklové soutěži na Jawě 350 a získal zlatou medaili. Od té doby se stal továrním jezdce. Dlouhá léta spolupracoval s šéfkonstruktérem Josefem Jozífem. Stal se absolutním vítězem soutěže Malou dohodou (ČSR – Jugoslávie – Rumunsko), vyhrával rychlostní závody a byl i úspěšný v soutěži o Zlatou přílbu. V roce 1937 dostal stříbrný odznak Autoklubu.

Za války se významně podílel na výrobě péráků. Společně s Jaroslavem Simandlem tajně testoval motocykly a aktivně se podílel při domácím odboji. Po válce se účastnil jako řidič sajdkáru Jawa 600 OHV první poválečné Šestidenní. Poslední závod jel v roce 1948, kdy se rozhodl s aktivním závoděním skončit.⁴⁴

⁴² H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 117; *Úspěch našich strojů v cizině*, Jawa doma 2, 1937, č. 2, s. 1; *Květen, měsíc našich úspěchů*, Jawa doma 1, 1936, č. 3, s. 1.

⁴³ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 116.

⁴⁴ TAMTÉŽ.

František Juhan (*1914 - †1992)

František Juhan se narodil v Praze a vyrůstal v pensionátu řádových bratrů. Ve čtrnácti letech odjel na zkušenou do Francie, kde pod pseudonymem Jack Simpson vystupoval na pouťových atrakcích známých jako „jízda smrti“ (dřevěná a kovová konstrukce ve tvaru glóbu – koule, nebo sudu – válce), nebylo mu ani patnáct let. Po návratu chtěl startovat na vlastním stroji na Zlaté přilbě a v závodě o Zlatý věnec, ale pro své mládí neobdržel licenci a musel tři roky čekat. Jeho prvními soutěžemi se staly v roce 1932 závod v Lounech, rok na to Velká cena Polska, jež obě vyhrál. Velmi rychle se dostal do povědomí sportovního světa. Vynikal ve všech druzích jízd a všude vítězil – na Zlaté přilbě, Velké ploché, na plošině v Plzni, v Mladé Boleslavi, Jihlavě, Opavě atd. Dosáhl velkých úspěchů i v cizině: v Holandsku, Dánsku, Rumunsku, Jugoslávii, Rakousku a Německu.

Před 2. světovou válkou byl jediným Čechoslovákem, který si dojel se sajdkárem pro zlato v Šestidenní. Na začátku války, po rozpuštění továrního týmu Jawy, se osamostatnil a otevřel si opravnu motocyklů v Praze. V jeho dílně se tehdy setkávalo nemálo závodníků. Po osvobození startoval v roce 1945 v proslulé TT na ostrově Man, ale závod kvůli poruše nedokončil. Ještě v roce 1944 získal závodní motocykl DKW 250, připravil si ho pro první poválečné závody, a v roce 1946 s ním zvítězil na Velké ceně Prahy (jela se na novém motolském okruhu). Jeho dalším strojem se stal motocykl Velocette KTT 350, s nímž vyhrál většinu domácích závodů a úspěšně dokončil slavnou TT na Manu. V roce 1948 společně se svým bratrem emigroval a do rodné země se již nevrátil.⁴⁵

Josef Paštika (*1907 - †?)

Josef Paštika se narodil v Praze na Letné. Po vystudování nastoupil u firmy Bratři Šulcové, kde získal bohaté zkušenosti a stal se odborníkem ve svém technickém

A. TŮMA, *Postavy*, s. 217; *Jawa opět vítězným strojem na IX. Ploché dráze v Praze*, Jawa doma 3, 1938, č. 5, s. 42; Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

⁴⁵ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 117–118; A. TŮMA, *Postavy*, s. 223; www.jawa-50.cz/clanek/08_historie_jawy_cesta_k_jawe_350-sv.html (10. 4. 2012); Podnikový archiv Jawa a.s. Týnec nad Sázavou, fond Historie značky Jawa 1920 - 1975, karton č. 1., Nahrávka diktafonového záznamu a písemné vzpomínky pamětníků z roku 1975, pořízené Ing. Jansou, rozhovor s Jiřím Mrázem, na téma: Zkušenosti, vzpomínky a informace z dlouholeté práce v konstrukci Jawy, pořízené 7. 4. 1975; Miroslav SUTNAR, *Franta Juhan nejúspěšnější motocyklista roku 1934*, Jawa 1, 1934, č. 11, s. 4-5.

oboru. V devatenácti letech začal závodit. Vyrázil tehdy na trať Velké soutěže za tým BSA. Hned napoprvé vyhrál zlatou a jeho tým nedostal žádný trestný bod. Prvním rychlostním závodem byla pro Josefa plochá dráha ve Štemberku, kde v mezinárodní konkurenci skončil druhý. V roce 1932 omezili Bratři Šulcové provoz a Josef přešel k firmě Jawa. Janeček ho hned poslal na soutěž 1000 mil československých, kterou dojel opět na zlatou medaili. Celkem pětkrát se zúčastnil Šestidenní. Jednou dojel zlatý, dvakrát stříbrný a dvakrát nedokončil. Po odchodu od značky Jawa v roce 1935 se věnoval podnikání. Převzal dílnu bratrů Šulcových a vlastnil i autodílnu a oficiální opravnu motocyklů ČZ. Měl rád kvalitní tabák, rybolov a cestování. Dokazují to rovněž jeho propagační cesty. Tou nejvýznamnější byla vytrvalostní jízda Praha – Londýn a Paštika ji zvládl za 25 hodin.⁴⁶

Jaromír Čížek (*1927 - †2003)

Poválečný závodník si od mala přál být leteckým pilotem, velmi rychle však vynikl na jiném poli s motocyklem ČZ 125 své vlastní výroby (upravil si sériový motocykl). Poprvé se závodů účastnil v roce 1946 a až do nástupu vojenské základní služby vyhrával spousty místních soutěží. Nejvíce se zajímal o terénní závody a začínající motokros. Po ukončení vojenské služby nastoupil jako mechanik do Mototechny v Jeseniově ulici, kde si postavil skutečný terénní motocykl – upravenou Jawu 250 Pérák.

V roce 1953 se stal továrním jezdcem společnosti Jawa a startoval pětkrát na Šestidenní. U značky Jawa působil celých 13 let. Účastnil se 24 hodinové soutěže v Ardenách, kde z původních 150 závodníků dojeli pouze dva, jedním z nich byl právě Jaromír Čížek, známý svou houževnatostí a fyzickou kondicí. Slovy dosud žijícího spoluzávodníka Lubomíra Houšky: „*Čížek byl skvělý jezdec, ale neuměl prohrávat!*“⁴⁷ Ve třiceti letech se dal na motokros. Vyhrával závody ve Švýcarsku, Belgii, Francii, Lucembursku, Holandsku aj. Oficiální vrchol kariéry představovalo první místo na ME, ale on sám za svůj největší výkon považoval závod v Belgii, kde v roce 1957 na 1000 km dlouhé trati dokončil ze 120 závodníků pouze on a ještě jeden jezdec. Roku 1960

⁴⁶ Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřižkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček; *Šestidenní dobrodružství na motocyklu*, Jawa 1, 1934, č. 12, s. 2-4; *Rozhovor s účastníky Six-days*, Jawa 1, 1934, č. 11, s. 4-5.

⁴⁷ Rozhovor s Lubomírem Houškou ze dne

těžce havaroval při soutěži ve Finsku. Dlouhou rekonvalescencí ztratil celou sezónu, ovšem další rok již stál na startu ME a obsadil krásné páté místo. Po doporučení lékařů však svou závodní kariéru předčasně ukončil.⁴⁸

Saša Klimt (*1928)

Býval během své sportovní kariéry považován za jednoho z nejelegantnějších jezdců. Svou ladnou jízdou působil dojmem, jakoby s motocyklem srostl. Po skončení vojenské služby nastoupil do armádního týmu Dukly jako mechanik a terénní jezdec. Se závoděním začal již v roce 1947, kdy na vlastní pěst jel se svou Jawou 250 Pérákem Šestidenní. Bohužel ji o pouhé jedno kolo nedojel kvůli prasklé vidlici. Za svou kariéru startoval na Šestidenních celkem patnáctkrát, z toho jedenáctkrát přivezl zlatou. Čtyřikrát byl členem Trophy týmu. Stal se jedním z průkopníků motokrosu. V roce 1955 se zúčastnil vytrvalostního závodu 24 hodin d'Or na autodromu v Paříži, který se svými spolujezdcí vyhrál. Svými inovativními nápady v konstrukční oblasti přispíval k úspěchům značky Jawa. Svou kariéru ukončil v roce 1965.⁴⁹

Lubomír Houška (*1927)

Lubomír Houška se po vyučení nástrojářem uchytil v Brodcích, kde zůstal až do roku 1945, kdy byl poslán na tři měsíce do Fulneku. Společně s padesátičlennou jednotkou měl za úkol hloubit zákopy pro ustupující německou armádu a doplňovat letecké bomby k letounům. Po třech měsících se společně se svými kamarády rozhodl k útěku. Přes počáteční problémy se mu podařilo dostat vlakem do Prahy, a poté dalšími spoji domů do Týnce nad Sázavou, kde se až do konce války musel ukrývat. Po osvobození se opět vrátil ke své práci v Brodcích. V roce 1947 si jej všiml ředitel Nosek a požádal ho, aby na nově vytvořeném okruhu v blízkosti Týnce vyzkoušel nejnovější verze motocyklů Jawa, tím začala jeho spolupráce s touto značkou. Talentovaný Houška se brzy stal členem závodního týmu a úspěšně se účastnil nejen závodu ve Strakoncích, ale i jiných soutěžích. Jeho stoupající kariéru ukončil po únoru 1948 nový režim. Otec

⁴⁸ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 118; www.stream.cz/uservideo/253072-jaromir-cizek (12. 4. 2012); Vzpomínky pamětníka pana Lubomíra Houšky, rozhovor ze dne 14. 4. 2012.

⁴⁹ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 118-119.

Lubomíra Houšky se živil jako krejčí a od komunistů obdržel nelichotivou nálepkou tzv. bývalého člověka. Při odvodu v roce 1948 proto již ženatému Houškovi do vojenské knížky zapsali: „syn živnostníka krejčího“. Při nástupu vojenské služby tedy nedostal do rukou pušku a bodák, ale úplně jiné nástroje. Jako příslušník Vojenského báňského oddílu pracoval na šachtě v blízkosti Ostravy.

Po roce a půl práce mu byla nabídnuta dohoda, že pokud zůstane ještě jeden rok, získá jeho rodina byt. Čerstvě ženatý muž nabídku přijal, a ještě rok zde pracoval. Dovezl si sem svou Jawu 250 Pérák a začal jezdit různé místní soutěže, např. Opavskou sopku a Bezručův vrch. Po skončení závazku se vrátil do Týnce, kde si postavil na vlastní náklady motocykl a dále se věnoval závodění. V roce 1955 mu zavolał konstruktér Josef Jozíf, zda by si nechtěl vyzkoušet nově dovezený motocykl BSA 500. Lubomír Houška souhlasil a po podepsání smlouvy na něm jezdil velmi úspěšně, než se opět vrátil k Jawě. Startoval na dvoudenní soutěži v Mšeně, jejíž součástí byly tzv. šlapačky (závodník se nesměl dotknout nohou země a zastavit). Jak se tenkrát startovalo, si Lubomír Houška živě vybavuje:

„Závodník si stoupl na vyznačené body 10 m za motocykl, na znamení se rozběhl a vyjel. Aby se u nás nesharovalo jako na západě, bylo zvykem natočit motor, nezařadit kvall, zasalutovat (tím se nemohla zmáčknout spojka) a na znamení vyrazit!“⁵⁰

V roce 1956 se účastnil prvního zahraničního závodu v Belgii v Oosmalle. Jako jeden z prvních závodníků, jimž minulý režim dovolil soutěžit v zahraničí, si Lubomír Houška velice dobře vybavuje atmosféru tehdejšího závodu. Pro místní znamenala účast našich sportovců velké lákadlo. Na každém kroku se skvěly nepřehlédnutelné reklamní spoty představující náš tým. Slogan „*Piloti z rudého východu poprvé na západě*“⁵¹ si Houška pamatuje podnes. Do týmu, samozřejmě tajně, patřil také příslušník StB, který měl za úkol kontrolovat chování sportovců, podávat hlášení a dohlížet, aby nikdo neemigroval. Co byl „Béd’a“ (jak mu závodníci říkali) zač, však věděli všichni od začátku. Naštěstí v jádru dobrý chlap a veliký obdivovatel motorek, nečinil týmu žádné problémy. Závod se konal na písečných dunách, s nimiž jezdci neměli žádné zkušenosti, a tak se jim nepodařilo získat první pozice. Závodníci jeli pod záštitou Autoklubu, takže

⁵⁰ Rozhovor s Lubomírem Houškou ze dne 14. 4. 2012 (archiv autorky)

⁵¹ Rozhovor s Lubomírem Houškou ze dne 14. 4. 2012 (archiv autorky)

veškeré peníze z umístění museli odevzdat. Lubomír Houška s úsměvem vzpomíná: „*U jednoho stolu jsem peníze dostal a u druhého jsem je odevzdal, druhý den bylo v novinách plno článků a fotek, kde naši jezdci odevzdávali peníze.*“⁵² Na požádání odjeli v Belgii ještě závod Mount Camel, kde se již dobře umístili. Po soutěžích se vždy konaly večírky, na nichž se našim závodníkům zakazovalo mluvit s československými emigranty i přes takové omezení a kontrolu se ale zpívalo, jedlo a byla příjemná zábava.

Dalším bonbónkem se stala cesta zpět, neboť se rozbila dodávka, s níž náš tým cestoval. Naštěstí se podařilo sehnat německou odtahovou službu, jenže tu na hranicích nechtěli vpustit na naše území. Nakonec se po hodinách dohadování přesunula německá odtahovka v doprovodu několikačlenného ozbrojeného doprovodu, i se členy našeho týmu, ujela pár metrů za československé hranice a problém byl vyřešen.

Zajímavý zážitek pro naše závodníky také představovaly soutěže v Rusku, na něž Lubomír Houška vzpomíná:

„Měl jsem jet kubaturu 700, ale u nás se tyhle stroje nevyráběly, a tak jsem dostal ruský motocykl AM72 v žalostném stavu, nebyl na terén, který nás čekal, připraven, dělali jsme, co se dalo, ale stejně mi během jízdy přestala dobíjet baterie. Náhodou jel kolem na stejném motocyklu nějaký Rusák, dal mi svou baterku, něco pošteloval a já jsem závod druhý den dokončil na 4. místě.“

Lubomír Houška svou závodní kariéru ukončil v roce 1961. V dnešní době se věnuje hlavně rodině a pravidelně se o své zážitky dělí na besedách pamětníků v Týnci nad Sázavou. V roce 1989 získal za vynikající sportovní úspěchy Čestný titul mistra sportu.⁵³

Závodnice

Svou zásluhu na propagaci značky Jawa měly také ženy, závodnice, ty se na svých strojích, většinou se jednalo o kubatury 125, 175 a 250 ccm³, účastnily nejednoho závodu. Jedinou českou závodnicí, již se podařilo získat zlatou za Šestidenní v roce

⁵² Rozhovor s Lubomírem Houškou ze dne 14. 4. 2012 (archiv autorky)

⁵³ Vzpomínky pamětníka pana Luboše Houšky, rozhovor ze dne 14. 4. 2012.

1953 v Gottwaldově, byla Lída Rutková-Abrahámová (*1927 - †1984). Povoláním úřednice, ale srdcem automobilová a motocyklová závodnice se stala zakladatelkou 1. autoklubu žen.

Muži plně ovládali scénu na sportovním poli, ovšem tu a tam se mezi nimi zableskla i jména dalších žen, o nichž se v knihách nic nepíše, snad jen konečné umístění závodů ve výsledkových tabulkách. Z dalších závodnic zmiňme proto Emu Parusovou, která se společně s Lubomírem Houškou účastnila závodu v Rusku, i Čechovou a Vysloužilovou, jež pravidelně jezdily závody v pražské Šárce.

3.3 Závody a soutěže, kterých se motocykly Jawa účastnily

Jak jsem již napsala, František Janeček usiloval o to, aby se jeho stroje prezentovaly snad ve všech soutěžích a závodech. Kromě toho, že šlo o úspěšný reklamní tah, se tím vylepšovaly i konstrukční „mouchy“. Jen samotný výčet těchto soutěží by zabral tři stránky, a tak se budu věnovat těm, na nichž se značka Jawa nejvíce a nejúspěšněji prezentovala.

Soutěže spolehlivosti

Mezi soutěže spolehlivosti patřila stále existující Šestidenní. Mezinárodní motocyklová šestidenní (anglicky International Six Days Enduro) je týmová motocyklová soutěž pořádaná od roku 1913. Soutěž, přezdívaná též „motocyklová olympiáda“, se až na dvě světovými válkami vynucené přestávky,⁵⁴ koná každoročně na začátku podzimu. Od samého počátku se jednalo o týmovou soutěž, která si kladla za cíl prověřit odolnost a vytrvalost jak jezdců, tak i strojů.

Součástí Šestidenní bylo několik podsoutěží, mezi něž patřila: *Mezinárodní trofej* (International trophy), té se účastnily reprezentační týmy na motocyklech domácí výroby a soutěž *trophy týmů* (skládaly se ze dvou jezdců sólo a jednoho se sajdkárou).

⁵⁴ Rok poté vypukla 1. světová válka a druhý ročník se tak uskutečnil až v roce 1920. Další přerušení, v letech 1940 až 1946, si vyžádala 2. světová válka. Navíc FIM v roce 1947 anulovala výsledky z roku 1939.

Dále *Stříbrná váza*, která přibyla v roce 1924. Tato soutěž si brzy získala velkou oblibu, neboť umožňovala start i zemím bez vlastní výroby motocyklů.

Původně získával zlatou medaili jezdec, jenž soutěž dokončil bez trestných bodů. Méně než 25 trestných bodů přineslo jezdcům stříbrnou medaili a více než 25 pak bronzovou. S tím, jak se pravidla vyvíjela, změnil se rovněž systém bodování, došlo i ke změně v udělování medailí. V současnosti získá zlatou medaili nejlepší jezdec v objemové třídě a každý další jezdec, jehož výsledek je maximálně o 10 % horší, stříbro získají jezdci s výsledkem maximálně o 40 % horším a všichni ostatní získají medaili bronzovou.

Firma Jawa se Šestidenních pravidelně účastnila. Mezi naše úspěšné reprezentanty patřili například F. Brand, A. Vitvar, R. Dusil, J. Simandl, J. Kaiser a F. Juhan.

Do této kategorie patří také Velká motocyklová soutěž, pořádaná pod záštitou Autoklubu Československé republiky⁵⁵. I v této soutěži, jež se konala nejčastěji v jarních měsících, se Jawa umísťovala na prvních pozicích. Jak uvádí úryvek z časopisu Jawa doma:

„Velká motocykl. soutěž – vítězství naší práce, odvahy a techniky. Autoklubem Čech a Moravy uspořádaná Velká motocyklová soutěž o svatodušních svátcích na trati Strakonice – Zlín – Praha se jela za těžkých podmínek. Ze 160 startujících jezdců odpadlo 73 jezdců. Přes tak velkou nepřítel přírody dobyli naši jezdci skvělého vítězství. Hlavní trofej soutěže – Heinzovu cenu - získal náš jezdec Novotný na stroji Jawa 250 cm³. (...) loni ji dobyl Vitvar na Jawě 500 cm³.“⁵⁶

Závody ploché dráhy

První záznam ze sportovních kronik uvádí, že ve městě Brisbane v Austrálii na dráze určené pro koňské dostihy se konaly motocyklové závody na čtyři kola už v roce 1920. Někteří historikové považují tento závod za oficiální počátek ploché dráhy.⁵⁷

⁵⁵ Vil. RONOVSÝ, *Velká motocyklová soutěž 1937*, Jawa 3, 1938, č. 5, s. 13.

⁵⁶ *Velká motocykl. soutěž – vítězství naší práce, odvahy a techniky*, Jawa doma 5, 1939, č. 3, s. 1.

⁵⁷ J.LAHNER – M.STRAKA, *Motocykly*.

V 30. letech 20. století zachvátila plochá dráha Evropu. První plochodrážní závody se konaly na klusáckých pískových a dostihových travnatých dráhách. Za první plochodrážní závody je považován okruh v Mariánských Lázních, který se jel na místní dostihové dráze v roce 1925.

Dne 9. června 1928 uspořádal Motoklub Vysokoškolského sportu amatérský závod na Letné v Praze. Postupem času se plochá dráha přestěhovala z Letné na Strahov, kde v roce 1933 sledovalo závody až 250 tisíc diváků. Motocykly se dělily podle objemových tříd a závodilo se na 20 kol. Už příští rok, tedy v roce 1929 se jela první Zlatá přilba v Pardubicích.

Představu o průběhu si lze udělat z informačního letáku, jenž také poukazuje na skvělý marketingový tah Františka Janečka:

„Každá vstupenka – zakoupená v předprodeji – je zdarma losem k loterii o zlatý, stříbrný a rudý motocykl Jawa. V předprodeji obdržíte nejlepší místa a ušetříte se návalu pokladen. Opět zlepšené hlediště a omezený počet vstupenek na všechna místa zaručuje letos pohodlí všem, kteří přijdou včas. Účastníci cílové jízdy „Baťa“ mají zdarma parkování na vyhraženém parkovišti a obdrží v upomínku krásnou plaketu(...).“⁵⁸

Plochá dráha se postupem času stala u nás velmi populárním sportem, začaly se utvářet plochodrážní kluby a stavět plochodrážní stadióny. Mezi známá plochodrážní místa, kde se prosadila značka Jawa, patřily závody: Zlatá přilba v Pardubicích,⁵⁹ plochá dráha v Brně, Stříbrná helma v Plzni, Křišťálové přilba v Jihlavě a Podtatranská plochá dráha ve Spišské vsi.

Za nejúspěšnějšího jezdce byli považováni Antonín Vítvar, Hugo Rosák,⁶⁰ Zdeněk Pohl, František Juhan aj.

⁵⁸ Archiv NTM dosud neuspořádaný výsřižkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

⁵⁹Zlatá přilba (úplný název Zlatá přilba města Pardubic) je tradiční každoroční závod motocyklů na ploché dráze, který se koná ve východočeských Pardubicích. Jedná se o nejstarší závod na ploché dráze na světě. Poprvé se Zlatá přilba jela v roce 1929;
http://cs.wikipedia.org/wiki/Zlat%C3%A1_p%C5%99ilba (15. 4. 2012)

⁶⁰Hugo Rosák (16. října 1916 Konárovice - 5. srpna 1982 Praha) byl československý plochodrážní jezdec. Osmkrát získal titul mistra ČSR, 7. září 1947 zvítězil v 10. ročníku Zlaté přilby, čtyřikrát zvítězil v závodě Stříbrná přilba SNP v Žarnovici. Aktivně závodil do roku 1963.

Rychlostní závody

Velkou oblibu si vydobily rychlostní závody, na nichž jezdci překonávali své a světové rychlostní rekordy. Překonáváním rychlosti se ve firmě Jawa věnoval už G. W. Patchett, ale i další konstruktéři se snažili zdokonalit své stroje. Společnost Jawa dbala na to, aby včas dostala informace o nových světových výrobcích a nezaostávala za mezinárodními trendy. Mezi rychlostní závody patřily: Zlínská osma, 300 zatáček Podkrkonoší, 500km slovenských, Lochotínský okruh v Plzni, Krakonošův okruh, Zlaté kolo v Třeboni, Mělnický okruh aj.⁶¹

⁶¹ Miroslav GOMOLA, *Motocykly Jawa. Sedmdesátiletá historie*, Brno 1999, s. 145-146.

4. STRUČNÝ VÝVOJ REKLAMY VE 20. STOLETÍ

Rozvoj moderní reklamy je spojen s příchodem průmyslové revoluce. Ta změnila nejen techniku a hospodářství, ale i společnost a lidi samotné. Technický pokrok umožnil výrobu v masovém měřítku. Vůči této výrazně rostoucí nabídce se však ne zcela dostačujícím způsobem zvedala poptávka. Producenti byli nuceni přistoupit k opatřením, která by tuto situaci pomohla řešit. Tím byl ovlivněn rozvoj reklamy.⁶²

Jako jeden z významných prostředků hromadné komunikace ovlivňovala reklama nejen hospodářství, ale také kulturní, technické, politické a další podmínky vývoje ve společnosti⁶³. Reklama, na přelomu 19. a 20. století, podle autorky několika studií na téma československé reklamy Pavly Vošahlíkové: „...*stále zůstávala více záležitostí zkušeností a odhadu, tzv. obchodního činu, než teoretického studia.*“⁶⁴ Na počátku první republiky hodnotil dr. Jan Brabec v knize *Zásady výnosné reklamy* situaci tak, že Československo je, co se týče reklamy, více než dvacet let za USA, kde byla již roku 1841 založena první reklamní agentura.⁶⁵

Na přelomu 19. a 20. století vznikly dva další reklamní nástroje. Jedná se o rozhlas a kino. První bezdrátový přenos uskutečnil Ital Guglielmo Marconi.⁶⁶ Bezprostředním předchůdcem rozhlasu byl bezdrátový telegraf, který začátkem 20. století sloužil k dálkovému přenosu důležitých zpráv. Pravidelné vysílání v tehdejších Československu započalo dne 18. května 1923 z letiště v Praze ve Kbelích. V roce 1907 bylo v Praze otevřeno první stálé kino Viktora Ponrepi⁶⁷, které mělo 56 sedadel a hrálo

⁶² David VESELÝ, *Reklama v období první republiky na příkladu firmy Baťa*, Diplomová práce, Fakulta národohospodářská, Vysoká škola ekonomická, Praha 2012, s. 9-12.

⁶³ Pavla VOŠAHLÍKOVÁ, *Obraz národní minulosti v české reklamě*, in: Jiří MIKULEC – Miloslav POLÍVKA (edd.), *Per seacula ad tempora nostra: Sborník prací k šedesátým narozeninám prof. Jaroslava Pánka*, Praha 2007, s. 679.

⁶⁴ TÁŽ, *Zlaté časy české reklamy*, Praha 1999, s. 24.

⁶⁵ Jan BRABEC, *Zásady výnosné obchodní reklamy: na základě amerických studií a zkušeností*, Praha 1927, s. 34–35.

⁶⁶ Marconi, Guglielmo (1874 -1937) italský elektroinženýr, fyzik a vynálezce, který použil metodu Heinricha Hertze k vytvoření a detekci radiových vln. Dne 12. prosince 1901 jako první poslal radiový signál přes Atlantický oceán. V roce 1909 se stal za své výzkumy spoludržitelem Nobelovy ceny. Druhou část ceny převzal Ferdinand Brown, jenž dále rozvinul a vylepšil bezdrátové vysílání.

⁶⁷ Viktor Ponrepo, vlastním jménem Dismas Šlambor (6. června 1858 – 4. prosince 1926) byl český průkopník kinematografie, majitel prvního stálého kina v Praze v domě U Modré štiky v Karlově ulici. Na Jubilejní výstavě 1891 v Praze Ponrepa nadchl vystavený Edisonův fonograf, o čtyři roky později se uskutečnilo první představení kinematografu. Když pak začal Jan Kříženecký nejen promítat filmy francouzské, ale sám také filmy točit, Ponrepo se rozhodl tohoto vynálezu také využít. Začal provozovat vlastní putovní biograf. Na promítání v Praze neměl licenci, a tak cestoval po celé zemi. Velký úspěch zaznamenal dokument z bojů v búrské válce v jižní Africe, líbily se snímky *Příjezd jízdy a Trh v Neapoli*. V srpnu 1901 dostal povolení provozovat své kino čtrnáct dní v Pištěkově letním divadle na Královských

se denně kromě pátku. Přestože první záběry na plátně nepatřily reklamě, můžeme si sami udělat obrázek o tom, jakou roli mají reklamní spoty před uvedením filmu v dnešní době.

Nástup reklamy do nově vzniklého Československého státu byl dynamický. Každý stát si v rámci své legitimizace musel formovat a utvářet svůj obraz navenek, v případě první Československé republiky tuto potřebu umocňovala skutečnost, že se jednalo o stát nově vzniklý.⁶⁸ Politikové si začínali stále více uvědomovat vliv reklamy a propagace na sociální a politické změny, prezident Masaryk se k tomuto aspektu politiky například vyjádřil:

„Podceňoval jsem propagaci a nenáviděl jsem fangličkářství (...), ale když jsem viděl v Americe ty krásně aranžované průvody našich lidí a viděl jsem nadšení, jež tato propagace způsobila – začal jsem věřit síle a moci dobré a účinné propagandy.“⁶⁹

Roku 1918 byl založen Tiskový odbor presidia ministerské rady, který se staral o organizaci tiskových záležitostí. Úkolem organizace bylo stanovit úkoly nově vzniklé státní zpravodajské agentuře Československé tiskové kanceláři (ČTK),⁷⁰ regulovat a cenzurovat státní noviny i německý tisk a řešit vznikající tenze v rámci republikového tisku.

V důsledku změny ve vnímání reklamy byly z podnětu T. G. Masaryka a dalších politiků mezi lety 1920 až 1922 založeny státní propagační podniky, jako např. Čedok (Československá dopravní kancelář) a Orbis, které měly za úkol pozitivně působit na veřejnost různými kampaněmi, například proti alkoholismu, a v neposlední řadě propagovat stát.⁷¹

Vinohradech, roku 1904 hostoval v hostinci „U koruny“ v Holešovicích. Po jeho pražských úspěších mu magistrát konečně povolil založit stálé kino v Karlově ulici. Bylo otevřeno 15. září 1907.

cs.wikipedia.org/wiki/Viktror_Ponrepo (13. 4. 2012)

⁶⁸ Barbara KÖPPELOVÁ – Jitka KRYŠPÍNOVÁ, *Vydavatelská činnost společnosti Orbis v kontextu zahraniční politiky meziválečného Československa v letech 1921-1931*, in: Sborník Národního muzea v Praze, řada C – Literární historie 55, 2010, č. 3-4, s. 9-14, zde s. 9.

⁶⁹ Jan SOUŠEK, *Reklama v Americe*, in: Cesta reklamy: Ročenka Noviny 1932, Praha 1932, s. 91.

⁷⁰ Československá tisková kancelář vznikla 28. října 1918, spolu s nezávislým Československem. K jejím prvním českým agenturním novinářům patřili Karel Mečír, Jan Hajšman, Cyril Dušek.

⁷¹ Pavla VOŠAHLÍKOVÁ, *Dvacátá léta v české reklamě*, in: Studie k moderním dějinám. Sborník prací k 70. narozeninám Vlastislava Laciny, Praha 2001, s. 294.

S formováním reklamy bylo nutné také upravit zákony, jako například zákon zabývající se nekalou soutěží.⁷² Jeho základní skutkové postaty jsou:

1. Klamavá reklama – šíření údajů o výrobcích nebo podniku, které vyvolává klamavou představu.
2. Klamavé označení zboží a služeb – vyvolává mylnou představu, že věc pochází z jiného státu, oblasti nebo určitého výrobce.
3. Vyvolání nebezpečí záměny – napodobování cizích výrobků, užití názvu nebo loga jiného soutěžitele.
4. Parazitování na pověsti podniku, výrobků či služeb jiného soutěžitele.
5. Podplácení.
6. Zlehčování – rozšiřování nepravdivých i pravdivých údajů o výrobcích, výkonech nebo poměrech jiného soutěžitele, které je způsobilé mu přivodit újmu.
7. Srovnávací reklama – je výjimečně povolena, pokud srovnává stejné výrobky a změřitelné a prokazatelné údaje.
8. Porušování obchodního tajemství.
9. Ohrožování zdraví a životního prostředí – soutěžitel získává výhodu díky nedodržování norem na ochranu zdraví a životního prostředí.⁷³

V dubnu 1920 byl v Revolučním Národním shromáždění schválen zákon o mimořádných opatřeních umožňujících předběžnou cenzuru tisku, omezení vydávání, rozšiřování tisku, podrobení tisku zvláštním podmínkám aj. Tímto se stát chránil v případech ohrožení státní formy, ústavy nebo veřejného klidu a pořádku. Dne 20. prosince 1923 byl schválen zákon o označování původů zboží, jenž se stal předobrazem dalších legislativních akcí. Osnova zákona ošetřovala nekalou soutěž celkově, avšak pro svou všeobecnost se nesetkala s ohlasem. Na základě debat, připomínek a hlavně evropských vzorů, především Německa a Rakouska, se zákon několik let předělával až do současné podoby.

Roku 1927 vzniká tzv. Reklub, který například usiloval o standardizaci plakátových formátů a navrhl Vysoké škole obchodní v Praze, aby byla reklama vyučována jako samostatný předmět studia.⁷⁴ Přednášejícími byli významní teoretikové a členové Reklubu, dr. Jan Brabec a Ing. Miroslav Sutnar, jenž mimo jiné vedl a vydával do roku 1937 časopis Jawa. Ing. Sutnar označoval reklamu za nezbytnou složku

⁷² Nekalá soutěž je jednání v hospodářské soutěži, které je v rozporu s dobrými mravy soutěže a je způsobilé přivodit újmu jiným soutěžitelům, spotřebitelům nebo dalším zákazníkům (§ 44 odst. 1 zákona č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník).

⁷³ Lucie KNOLLOVÁ, *Srovnání právní úpravy nekalé soutěže v ČR a v zahraničí*, Diplomová práce, Právnická fakulta, Masarykova universita, Brno 2006, s. 12-14.

⁷⁴ Slavoboj TUSAR, *Tři roky Reklubu: 1928, 1929, 1930*, Praha 1931, s. 12 -35.

prodejní působnosti, přiznával jí zásluhu na vytvoření značkového zboží a dokonce ji označoval za prostředek tvoření velkých podniků.⁷⁵

Další výzvou, které se reklama musela přizpůsobit, byla druhá světová válka a její důsledky, včetně změny v životních postojích spotřebitele a společnosti. Válečné období s sebou přineslo totální nedostatek zboží, nedostatek prostředků, prospěchářská válečná propaganda a lživé informace zavdaly důvod k pochybnostem o prospěšnosti reklamy. Světová válka se podepsala na vnímání základních životních hodnot a reklama si musela v poválečné době najít nové cesty k naplnění svého primárního poslání, tedy zaujmout a následně prodat zboží a nové myšlenky.

V období po druhé světové válce u nás standardní reklamní průmysl neexistoval, ale i přesto tady působily propagační firmy. Ty hlavní se jmenovaly Incheba,⁷⁶ Brněnské veletrhy a výstavy,⁷⁷ Made in Publicity (fungující při ČTK), Art Centrum a především Rapid a Merkur.⁷⁸

Propagační podniky Merkur a Rapid zajišťovaly natáčení propagačních filmů, televizních spotů, vymýšlely texty, grafické návrhy, hostily novináře, psaly scénáře k výstavám, připravovaly a tiskly reklamní materiály. Každý krok podléhal kontrolám a schvalovacím řízením a realizace tak byla velmi pomalá (i jeden rok). Rapid se v podstatě staral o celkovou propagaci Československa, vznikl již za první republiky, jako i ostatní podniky, ani on neunikl znárodnění.

Hlavní náplň propagačních firem spočívala v podpoře tehdejších československých podniků a zahraničního obchodu. Soustřeďovaly se na účast na veletrzích, inzerci a distribuci tiskového propagačního materiálu. Významným počinem byla spolupráce Rapidu s Mercurem při přípravě a realizaci našich účastí na světových výstavách Expo.⁷⁹

⁷⁵ Miroslav SUTNAR, *Co dokáže reklama*, Praha 1941.

⁷⁶ Dodnes působící firma, mezi její pravidelné výstavy patří např. Motocykl, který se každoročně koná v areálu Výstaviště na Praze 7 v Holešovicích.

⁷⁷ Ročně se na brněnském výstavišti koná zhruba 50 veletrhů, které navštíví téměř 1 milion návštěvníků. Jedním z nejvýznamnějších veletrhů je MSV – mezinárodní strojírenský veletrh, patřící mezi uznávané evropské průmyslové veletrhy.

⁷⁸ Přednáška 02, https://akela.mendelu.cz/~turcinko/materialy/Prednaska_02.doc (4.4.2012)

⁷⁹ Světová výstava neboli Expo je velká mezinárodní výstava průmyslu a kultury jednotlivých zemí, pořádaná každých několik let od poloviny 19. století. Oficiálním pořadatelem je Bureau of International

Na rozdíl od Rapidu, který se zaměřoval především na zahraničí, oficiální náplní činnosti Merkuru se stala propagace pro vnitřní trh. Věnoval se výrobě plakátů, ozdob a figurín do výloh, ale také televizních a tiskových reklam.

Postupem času si ovšem jednotlivé firmy začaly doma i v zahraničí vzájemně konkurovat. V hodnocení práce často byla upřednostňována estetická hodnota před komerčním záběrem. Mezi externisty Rapidu a Merkuru patřili například režiséři Jan Špáta, Juraj Jakubisko, Ján Roháč, textaři Jiří Suchý, Pavel Bobek či František Nepil a řada dalších.

V propagaci pracovali i mimořádné osobnosti období první republiky. Řadí se mezi ně František Kulovan (někdejší šéf propagace u Bati), Karel Pařízek (šéf propagace firmy Laurin & Klement, později mladoboleslavské Škodovky), Josef Poláček (z Koh-i-nooru), Bohuš Häckl (vydavatel časopisu Jawa) aj. Ti všichni sehráli velmi důležitou roli v zachování kontinuity reklamního řemesla.⁸⁰

Dalším, pro reklamu velice přínosným vynálezem se stal televizor.⁸¹ Za přelom, pro pravidelné televizní vysílání u nás, se považuje až rok 1953. V době počátků televizního vysílání však ještě reklamní filmový průmysl prakticky neexistoval. Byly natáčeny pouze propagační filmy, o něž se zasloužily v první řadě již zmíněné firmy Rapid a Merkur. Využití televizoru pro reklamní účely je možné sledovat v našem prostředí poprvé až v roce 1966.⁸²

Expositions (BIE). Souběžně se používá i označení Expo. Poprvé neoficiálně od roku 1937. V roce 2000 při výstavě v německém Hannoveru se Expo stalo oficiálním názvem.

⁸⁰ František GEL – Rudolf KŘEŠŤAN, *Budeš v novinách. O tisku, rozhlase a televizi*, Praha 1976.

⁸¹ Roku 1935 doc. Šafránek (Fyzikální ústav UK Praha) předvádí přijímací televizní aparaturu (má 30 řádků a funguje na principu mechanického rozkladu). Na Mezinárodní rozhlasové výstavě (MEVRO) je v roce 1948 prezentován úplný kamerový řetězec v elektronickém systému. Začíná se vyrábět televizní přijímač Tesla. Ještě téhož roku, 4. července, probíhá 1. přímý televizní přenos z XI. všesokolského sletu na pražském Strahově. 1. května 1953 začíná první pravidelné zkušební veřejné vysílání. Studia jsou v Praze, Brně, Ostravě a Bratislavě. V září 1961 má koncesi 1 milion majitelů televizních přijímačů, v roce 1963 je to již 1,5 mil. majitelů. Televize vysílá v roce 1953 tři, 1954 čtyři dny, 1955 pět dní, 1958 sedm dní v týdnu. V roce 1966 je zahájeno první televizní reklamní vysílání, 1970 začíná vysílat druhý program, 1973 je spuštěno barevné vysílání.

⁸² Lenka ČABELOVÁ - Jitka KRYŠPÍNOVÁ a kol., *Dějiny českých médií v datech, Rozhlas, Televize, Mediální právo*, Praha 2003.

4.1 Pohled na reklamu ve firmě Jawa

Pro podnik znamenala reklama veřejný způsob komunikace, jehož výsledkem je publicita vedoucí k nákupu. Reklama umožňovala prodejci zopakovat sdělení vícekrát za sebou a umožňovala porovnání produktu s konkurencí. Rozsáhlá reklamní kampaň napovídá, že jde o významnou a úspěšnou firmu.

Dvacáté století přineslo značný rozvoj reklamy. V rámci podniků se reklama již považovala za neodmyslitelnou součást firemní strategie. Důvodem bylo překonání názoru, že dobré zboží se prodává samo, nebo že je snad reklama provozována pouze za účelem oklamání zákazníka. S technickým pokrokem se podnikům také otevřely nové možnosti.

František Janeček si velmi dobře uvědomoval, jak je pro podnikání důležitá správně cílená reklama, logo firmy a celková prezentace. Již ve svých raných vynálezech se sám propagaci věnoval svou výrobou mechanických zpravodajských přístrojů, lépe řečeno pneumatikových a později elektrických tabulí, kde se měnily nápisy. Jedna taková tabule byla umístěna na Jungmannově náměstí. Skládala se z černých a bílých čtverců, jež se podle daného programu otáčely a tvořily písmena pro stručné zprávy.⁸³ V této kapitole bych se ráda věnovala časopisům a tiskovinám obecně, neboť přispívaly k renomé značky Jawa.

4.2 Tuzemské a mezinárodní výstavy

S novým výrobkem, v našem případě s novým modelem motocyklu, se ruku v ruce nesla také jeho oficiální prezentace. Aby motocykl vešel do širšího povědomí, musela firma a její propagační tým připravovat účast na veletrzích, světových výstavách a dalších předváděcích akcích (průvody, výročí firmy, májové oslavy aj.) Stejně tak, jako do reklamy v tisku a v časopisech, i tady se Janeček nebál financovat inovativní nápady svých propagandistů (kteří patřili mezi špičku, viz kapitola 4.6) Byl si velmi dobře vědom toho, že s dobrou reklamou roste zisk.

⁸³ H. PROCHÁZKA, *Jawa*, s. 8.

Tuzemské výstavy

O oblibě výstav a hojné účasti společenské smetánky, vypovídá titulní strana časopisu Jawa doma z roku 1937:

„Vzácná návštěva na našem veletržním stánku.

Pan president Dr. Eduard Beneš s chotí, při své prohlídce jarního veletrhu zastavili se na našem stánku, kde jim podal vysvětlení o našich výrobcích náš chef ing. F. Janeček.“⁸⁴

Mezi nejvíce frekventované výstavy patřily Pražské vzorkové veletrhy (PVV), na nichž své tvůrčí a originální nápady uplatňoval B. Häckl. Například na PVV v roce 1939 nechala firma zavěsit na jednoduchou konstrukci motocykly Jawa připevněné na lisovanou vidlici vlastní výroby, aby prezentovala její výjimečnou pevnost a kvalitu. Stolky byly zkonstruovány z kol motocyklů a odpočinkové židle ze sedadel motocyklů. Firma Jawa si již tehdy uvědomovala, že nejlépe osloví zákazníka tím, že ho samotného zapojí „do děje.“ Dnešní moderní trend tzv. interaktivních výstav tedy Jawa uplatňovala už před více než 70 lety:

„JAWA NA PVV pod heslem: „Motor všem“

(...)Na stánku Jawa můžete pobýt hodinu nebo déle a stále budete objevovat něco nového nejen na nových modelech, nýbrž také v bohatství vystavovaných přístrojů, fotografií, sportovních trofejí. (...)

Každý návštěvník stánku může si změřiti součást motocyklu na 1/1000 mm, může překontrolovati průměr válce přístrojem s přesností 2/1000 mm. Má příležitost prohlédnout si roentgenové snímky kovu, může sledovati činnost přístroje na měření hluku a poučiti se práci ve vzorné technologické laboratoři Zbrojovka Ing. F. Janeček.

Různé přednosti motocyklů jsou předváděny velmi názorně. (...) Výkonnost elektrické výbavy je dokazována magnetkou, jež zapaluje najednou 8 svíček. (...)⁸⁵

Mimo samotných výrobků se na výstavách prezentovala rovněž dostupnost motocyklu. Ne všichni lidé si mohli pořídit motocykl za uvedené ceny hned, a tak bylo jedním z bodů programu také jejich seznámení s možností splátek. Janeček rovněž bombardoval veřejnost slevovými akcemi. Letáky nabízely výhodněji například loňské modely a akční nabídky se zveřejňovaly také v tisku:

„Lepší stroj za méně peněz“ a „Motorové kolo Jawa Robot zlevněno na K 2.990.“⁸⁶

⁸⁴ Bohuš HÄCKL, *Vzácná návštěva na našem veletržním stánku*, Jawa doma 2, 1937, č. 1, s. 1.

⁸⁵ Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřižkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček, neurčený časopis.

Není divu, že se ostatní nabízející firmy, jako například ČZ a Ogar, dostávaly účelnou reklamní kampaní F. Janečka do pozadí. Firma se také prezentovala na Výstavách dopravní bezpečnosti v Praze, na výstavách v našich největších městech (např. v Brně) a při každé naskytnuvší se příležitosti, například při průvodech, májových oslavách a samozřejmě při závodech a soutěžích.⁸⁷

Zahraniční výstavy

Pokrok a vývoj techniky je nejlépe vidět na automobilových výstavách a autosalonech, jejichž soutěží se účastnily také motocykly. Výstavy se konaly každoročně v hlavních průmyslových městech států. Za ty hlavní se považovaly autosalony v Berlíně, Paříži a v Londýně. František Janeček a jeho syn se o tyto výstavy velice zajímali. O výstavách se zmiňovaly dobové noviny. Kromě uvedených novinek věnovaly svou pozornost také světovému dění, jako třeba průmyslové krizi nebo počínající válce a jejich dopadu na výroby.

„Francouzský automobilový průmysl – stejně jako náš – prožívá těžkou krizi, která se obráží i na autosalonu. Letošní pařížský autosalon byl zbytkem slávy a lesku dřívějších autosalonů, které udávaly tón a směrnice automobilového vývoje v Evropě. (...)

Radikálních novinek nebylo, nemůžeme jich dnes už vlastně ani očekávat, nebo lze těžko měnit něco principálního na poměrně dokonalých dnešních automobilech.“⁸⁸

I v době válečné se firma Jawa snažila zajistit odbytiště svým strojům a zajistit práci kmenovým zaměstnancům, což dokazuje její účast na vídeňském veletrhu v roce 1940, kde jako jediná reprezentovala tuzemské motocyklové značky. Pro svůj stánek, s tématem sportu a dalekých cest, měly motocykly značky Jawa vyhrazený samostatný pavilon. Jednotlivé motocykly byly představovány jako již úspěšná značka, známou z plochodrážních závodů na dostihové dráze v Krieau (část Vídně, kde se stále jezdí klusácké dostihy). Zájem dokazuje vysoká účast návštěvníků 40-45 000, jež první den stánek navštívili.⁸⁹

⁸⁶ TAMTÉŽ.

⁸⁷ *Vzácná návštěva na našem veletržním stánku*, Jawa doma 2, 1937, č. 1, s. 1; *XXVII. Mezinárodní výstava automobilů*, Jawa doma 2, 1937, č. 8, s. 52; R. VYKOUKAL, *Autosalny Paříž – Londýn – Praha*, Jawa doma 2, č. 9, s. 77-80; *Přehledka naší práce na PVV*, Jawa doma 4, 1939, č. 1, s. 3; B. HÄCKL, *Naše práce na vídeňském veletrhu*, Jawa doma 5, 1940, č. 1, s. 33-35.

⁸⁸ Rudolf VYKOUKAL, *Autosalony Paříž-Londýn-Praha*, Jawa doma 2, 1937, č. 9, s. 57.

⁸⁹ B. HÄCKL, *Úspěch jawy ve Vídni*, Jawa doma 5, 1940, č. 3, s. 34-35.

Prospekty a celková prezentace se vždy zpracovávaly ve vícejazyčném provedení (anglicky, německy a francouzsky). I na těchto výstavách firma využívala interaktivitu k oslovení návštěvníka.

4.3 Podnikové časopisy firmy Jawa

Časopisy, které firma Jawa vydávala, bych rozdělila do dvou typů. Na časopisy určené přímo pro zaměstnance podniku a na časopisy pro širší veřejnost vydávané ve větších nákladech. V obou případech se jednalo o časopisy informující o dění v podniku a o novinkách ve světě motocyklů, automobilů a související techniky. Je na nich patrné, jakým směrem se společnost během let ubírala. Časopisy byly doplněné reklamními obrázky, jimiž se firma Jawa prezentovala.

JAWA doma, časopis pro zaměstnance Zbrojovky Ing. F. Janeček

První číslo tohoto časopisu vyšlo roku 1936 v březnu, poslední v říjnu roku 1945. Celou sérii tvořilo 95 kusů sešitového časopisu malého formátu A5 složeného z šesti až z šestnácti⁹⁰ oboustranných listů, které byly tištěny černobíle. Titulní strana se skládala z názvu časopisu a znaku firmy Františka Janečka, paprskovitého válečku, v jehož středu se nacházely monogramy FJ, tento znak v roce 1943 z titulních stran zcela mizí. Časopis vycházel každý měsíc, v ojedinělých případech vycházely časopisy jako dvojčísla či trojčísla (např. v době prázdnin).⁹¹

V úvodu prvního čísla byl čtenář obeznámen s důvodem Františka Janečka, proč se rozhodl časopis vydávat:

⁹⁰ Do roku 1938 se časopis skládal z 6 oboustranných listů, od roku 1939 až do 1941 listů 8. Výjimku tvořily dvojčísla květen/červen 1942 s 16 listy, září/říjen 1942 s 6 listy, červen/ červenec 1945 s 15 listy a srpen 1945 s 10 listy.

⁹¹ Bylo vydáno celkem 13 dvojčísel (červenec/srpen, září/říjen, listopad/prosinec roku 1936; červenec/srpen, září/říjen 1938; leden/únor, květen/červen, srpen/září, říjen/listopad 1940; červenec/srpen 1941; květen/červen, září/říjen 1942; červen/červenec 1945), jedno trojčíslí (leden až březen 1941) a jedno čtyřčíslí (leden až duben 1939).

„Zaměstnancům mého závodu“

Rozhodl jsem se vydávati tovární časopis, který jsem nazval „Jawa doma“ a který má sloužiti k tomu, abych přišel se svými zaměstnanci do pravidelného styku, abych je, pokud je možno, seznamoval s chodem závodu, abych je seznamoval se svými plány pro budoucnost, abych je mohl odbornými články informovati o technickém pokroku v našem oboru. Časopis bude naprosto nepolitický a určen je pro nás, ne pro veřejnost. Sloupce „Jawa doma“ otevřeny budou každému zaměstnanci, pokud článek vyhoví formou i obsahem. Vítány budou také všechny náměty, jak obsah našeho časopisu zpestřiti, a projevy, jakým otázkám se věnovati v odborné části.“⁹²

Majitelem a vydavatelem časopisu byla firma Zbrojovka Ing. F. Janeček, o redigování časopisu se s funkcí vedoucího redaktora jako první staral Ing. Dr. Jan Korecký, který zodpovídal nejen za obsah článků, samotný vzhled časopisu, ale také sám vydával různé technické a dílenské příručky a knížky týkající se jeho oboru⁹³. V roce 1939 se vedoucím redaktorem stal na tři roky F. Orlík, jehož v roce 1942 s prvním číslem vystřídal Bohuš Häckl, jeden z prvních inovátorů české propagace.⁹⁴ I přes znatelný pokles kvality článků, vlivem cenzury válečného období, se podařilo B. Häcklovi dovést časopis až do října roku 1945, kdy byla činnost časopisu po znárodnění ukončena. Redakce a administrace časopisu sídlila až do závěrečného čísla v Praze Nuslích. Časopisy byly tištěny v knihtiskárně K. Znamenáčka v Nuslích na Pankráci v Libušině ulici 27.

Jak již samotný název časopisu napovídá, jeho hlavní náplní se staly rady pro zaměstnance, sportovní úspěchy závodníků a technické údaje. Pravidelnými rubrikami bývaly sloupky: *Technické zajímavosti* (zabývaly se především technickým pokrokem a novými vynálezy), *Z celého světa* (obsahoval údaje o novinkách z oboru techniky a vědy), *Ve volné chvíli* (upozornění na kulturní události, články o zahradě, fotografování a typy na výlety) a *Motoristickým sportem*. Ročníky 1937 a 1938 byly doplněné o rubriku *Dílenské kapitoly*, kterou řídil osobně Jan Korecký, rubrika byla vložena do časopisu s vlastním číslováním. Mezi nejčastější náměty patřily návody na výrobu součástek. V prvních měsících roku 1939, s nástupem nového redaktora, jsou všechny tyto rubriky postupně zrušeny, na jejich místo nastupuje rubrika nová, *Pro chvíle oddechu*, která společně s články o součástkách a údržbě zaujímal převážnou část obsahu časopisu. Hlavním obsahem rubriky byly typy na výlety s fotografiemi přírody,

⁹²Ing. František JANEČEK, *Zaměstnancům mého závodu*, Jawa doma 1, 1936, č. 1, s. 1.

⁹³Jan KORECKÝ: *Přehled technických materiálů. Příručka pro praxi a pomůcka ke studiu*, Praha 1951; *Abeceda hutnictví*, Praha 1954; *Povrchové zušlechťování kovů*, Praha 1947.

⁹⁴Bohuš HÄCKL, *Propagační prostředky, principy tvorby a základní charakteristiky, určeno pro posl. fak. žurnalistiky*, Praha 1974.

českých hradů a zámku. Sportovní události se objevují již jen jako vzpomínkové články na minulé úspěchy a od srpna 1939 se v časopise nevyskytují.

Od roku 1941 se stálou přílohou, vloženou do časopisu bez zvláštního číslování, stala rubrika *Sportovní klub Jawa* (dále SKJ), která informovala o úspěších mladých sportovců a o akcích, které SKJ pořádal pro veřejnost. Příloha byla poprvé vytištěna v dubnovém čísle a zaujímalá osm centrálních stran časopisu, postupem času informace z oblasti atletiky zaujímalý stále více místa. V roce 1942 rubrika SKJ tvořila 70% obsahu jednoho vydaného čísla, byla tištěna s číslováním a stala se součástí časopisu *Jawa doma* až do jeho úplného ukončení. V témže roce se v dubnovém čísle poprvé objevila rubrika *Zprávy z Týnce, Brodu, Kvasin*, informující o novinkách v podnicích. Společně s články o SKJ se stala tato rubrika hlavním obsahovým pilířem časopisu. Zbytek obsahu se věnoval zaměstnancům, pracovní kázi, životu na pracovišti a již zmíněným článkům o součástkách, které bývaly často doplněny o výkresy.

V roce 1943, rok poté, co ve vedení časopisu působil redaktor Bohuš Häckel, zaběhl obsah vlivem cenzury do jednolitých kolejí, bohatost informací postupně upadala a z nedostatku papíru klesal postupně počet stran časopisu až na pět. Ale i přesto se podařilo do časopisu zařadit ke *Zprávám z Týnce, Brodu, Kvasin* a *SKJ* rubriku novou s názvem *Malý oznamovatel*, která se rok po uvedení přejmenovala na *Všelicos*. Tato rubrika se po dlouhé době stala první vlašťovkou, která v malé míře opět čerpala náměty z motocyklových sportovních událostí. Rubrika *Všelicos* zcela zanikla s prvním číslem vydaným roku 1945, po ukončení války a uvolnění cenzury byly články z oblasti sportu, světové novinky a technické inovace běžně uváděny v časopise pod heslem „v nový život“ a „dny budování“ až do ukončení tisku.

rubriky	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Technické zajímavosti	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Z celého světa	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Ve volné chvíli	ano	ano	jen v č.3	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Motoristickým sportem	ne	od č.8	ano	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Dílenské kapitoly	ne	ne	od č.3	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Pro chvíle oddechu	ne	ne	ne	ano	jen v č.5	ne	ne	ne	ne	ne
Sportovní klub JAWA	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano	ano
Zprávy z Týnce, Brodce, Kvasin	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano
Malý oznamovatel/Všelicos	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano

Na všech číslech je velmi pěkně znatelné, jak obsah reagoval na současné dění v zemi. Časopis doplňovaly černobílé fotografie na titulní straně, které se skládaly z námětů sportovních, z námětů volného dne, kdy byl motocykl vyfocen ve snové krajině se svým jezdce, fotografie z výstav a jiné obrázky, které se týkaly výroby.⁹⁵ Zatímco v prvních číslech časopisu byly otištěné maximálně 4 fotografie, již v roce 1939, kdy pomalu klesala kvalita obsahu, rostl úměrně počet zařazených fotografií, například v roce 1944 obsahovalo srpnové číslo 18 fotografií (viz následující tabulka).

⁹⁵ Z 95 čísel tvořily z 16% fotografie s námětem motocyklu a jezdce, z 6% fotografie závodníků, z 5% fotografie z výstav, zbytek 73 % tvořily fotografie jiného námětu.

rok	číslo časopisu	počet fotografií
1936	1	2
	2	5
	3	4
	4	2
	5	2
	6	4
	7	0
1937	1	4
	2	2
	3	0
	4	1
	5	2
	6	3
	7	4
	8	3
	9	0
	10	2
1938	1	1
	2	2
	3	1
	4	1
	5	1
	6	3
	7	1
	8	2
1939	1	4
	2	4
	3	6
	4	5
	5	5
	6	9
	7	3
	8	3
	9	3
1940	1	2
	2	1
	3	7
	4	5
	5	3
	6	2
	7	3
	8	3

rok	číslo časopisu	počet fotografií
1941	1	5
	2	5
	3	1
	4	10
	5	4
	6	3
	7	5
	8	1
1942	1	4
	2	2
	3	7
	4	6
	5-6	11
	7	4
	8	3
	9	2
	10	2
	11	2
	12	10
1943	1	4
	2	3
	3	4
	4	2
	5	3
	6	13
	7	8
	8	2
	9	3
	10	12
	11	1
	12	2
1944	1	2
	2	3
	3	5
	4	1
	5	6
	6	3
	7	18
	8	14
	9	3
	10	12
	11	5
	12	4

rok	číslo časopisu	počet fotografií
1945	1	8
	2	3
	3	7
	4	9
	5	7
	6-7	8
	8	5
	9	6
	10	12

Do konce roku 1938 jsou sportovní motocyklové události poměrně častým námětem, to se postupně mění kolem roku 1939 po vyhlášení Protektorátu Čechy Morava, kdy byly sportovní závody zrušeny. V časopisech se více objevují témata výletů, míst vhodných k navštívení, technických příruček, popisků výrobků a pracovních doporučení. V roce 1941 už v časopise zcela převládají informace o sportovních úspěších sportovního klubu S. K. Jawa,⁹⁶ v němž byla zastoupena téměř veškerá sportovní odvětví, hlavně fotbal, hokej, volejbal, tenis, box, házená, kuželky. Informace o závodech či závodnících se plně dostávají ke slovu až v srpnu roku 1945 článkem ing. Pirnera *Okolo ploché dráhy*, který začíná těmito slovy:

„Psát o prvních závodech motocyklů na ploché dráze v osvobozené republice, znamená psát pochvalně o značce Jawa. Plochá dráha u nás je vlastně přehlídkou strojů a jezdců Jawa. Tak bylo, je a zdá se, že dlouho ještě bude.“⁹⁷

V témže roce dochází ke změně vydavatele, z firmy Zbrojovka Ing. F. Janečka se stávají Závody Jawa. Ročník 1945 je až do konečného čísla ve znamení budovatelských článků o zářivé budoucnosti.

Již ze samotného účelu, kvůli němuž časopis vycházel, je zřejmé, že hlavním úkolem nebylo proklamovat značku JAWA a výrobky samotné, ale i přesto plnil rovněž tento časopis jakousi reklamní funkci. Ačkoliv jeho cílovou skupinu tvořili pouze zaměstnanci podniků v Praze, Týnci nad Sázavou, v Brodčích a v Kvasínách, je důležité

⁹⁶ S. K. Jawa byl založen při firmě v březnu 1941.

⁹⁷ Ing. PIRMER, *Okolo ploché dráhy*, Jawa doma 10, 1945, č. 9, s. 101.

řící, že časopis se dostával do rukou rodin zaměstnanců, nejbližších příbuzných a sousedů, čímž se šířil do podvědomí obyvatel, byť jen v lokálním okruhu.

Pro zajímavost uvádím úryvek z článku B. Häckla, který popisuje práci na tomto časopisu, byl publikován v posledním vydaném čísle.

„Jak se tiskne Jawa doma

(...) Začínáme tedy svou reportáž vstupem do tiskárny a přinášíme s sebou všechny podklady k tisku: texty seřazené a přepočítané co do délky, návrhy úprav jednotlivých stránek s označením druhu písma a se zakreslenými ilustracemi a vzkaz štočkáře, kdy budou zhotoveny veškeré štočky obrázků i kreslených nadpisů článků, které jsme mu dali současně do práce.

Práce v tiskárně začíná sazbou. Text je odborně rozdělen do dvou skupin, již jedna je sázena strojově na odlévacím sázecím stroji systému Typograf, v němž se odlévají celé řádky sazby, druhá pak ručně z jednotlivých písmenek podle předepsané velikosti a druhu písma. Prvý druh sazby je rychlejší, ale obyejnější, poněvadž stroj má jen jeden typ písma; na našem časopise jej s úspěchem provádí p. Možný. Druhý dovoluje střídání typů a síly písma, je pestřejší a se stejným úspěchem jej provádí p. Khol. (...)

Je-li sazba hotová, musí být „zlomená“ (to je ovšem odborný název a nemá nic společného s násilnostmi), po lajcku řečeno rozdělena z dlouhých sloupců, tak jak při sazbě vznikla, do jednotlivých stránek. Při tom se přiřazují k sazbě již také štočky, takže každá stránka je úplná, taková jaká má být. Aby se „nerozběhla“ obtáčí se provázkem a při přenášení nosí se opatrně, jako dort na podnosu.

Z takto získaných sazeb jednotlivých stran dělají se tak zvané „kartáčové obtahy“ tím, že se na sazbu ručním gumovým válečkem nanese tiskařská barva, přiloží se papír, navlhčený, aby dobře přilnul, a štětinami kartáče se do něj ťuká, až se jednotlivá písmena dobře otisknou. Pak se pošle kartáčový obtah všech stran redaktorovi ke korektuře. Ten opraví chyby vzniklé sazbou, vyloučí případný přebytečný text a dá konečný souhlas k tisku. (...)

Po opravách podle korektur a po „přípravě“, to jest konečném upravení sazby k tisku, může být sazba svěřena tiskařskému stroji. Sazby jednotlivých stránek jsou seřazené do „forem“ tak, aby bylo možno tisknout vždy čtyři strany současně, tak jak velikost papíru dovoluje. K válcům tiskařského stroje připraví se barva, udělá se několik zkoušek, a stroj se může rozjet. (...)

Po vytisknutí, které trvá i s dobou prosýchání několik dnů, udělá náhled ještě sám pan šef (...) a časopis putuje dále do osvědčených rukou p. Krále, který roztřídí listy, složí je a ořízne a který časopis, již hotový, připraví k expedici. (...)⁹⁸

JAWA, časopis našich motoristů

První číslo tohoto časopisu bylo vydáno v lednu roku 1934, poslední v březnu roku 1943. Periodikum vycházelo pod záštitou *Orgánu Jawa-klubu a všech jeho*

⁹⁸Bohuš HÄCKL, *Jak se tiskne Jawa doma*, Jawa doma 10, 1945, č. 10, s. 117-118.

odboček. Vydavatelem a vedoucím redaktorem byl Ing. Miroslav Sutnar, tyto funkce se v roce 1937 rozdělily, vydavatelem se stal JUDr. Ludvík Šisler a pozici vedoucího redaktora převzal Vlastimil Kout. Odpovědným redaktorem byl po celou dobu vydávání časopisu B. F. Konopa. Administrace, stejně tak jako u časopisu *Jawa doma*, sídlila v Praze v Nuslích. Redakce, kam mohli čtenáři posílat své dotazy, články a fotografie, sídlila na Václavském náměstí č. p. 23 tehdejší Prahy 2. Časopis Jawa byl tištěn v červeno-černo-bílé barvě v tiskařské firmě Dr. Ed. Grégr a syn v Praze.

Narozdíl od předešlého periodika, kde se číslování stránek měnilo rok od roku, zachoval si časopis Jawa víceméně jednotnou koncepci po celou dobu svého tištění. Titulní stranu tvořil červený nápis Jawa a fotografie motocyklu, počet stran kolísal od roku 1934 mezi 18 a 24 stranami, od roku 1938 byl počet stabilní, a to 32 stran každého čísla až do roku 1945. Časopis vycházel celoročně počátkem každého měsíce nákladem 12 000 výtisků, cena byla stanovena na 1Kč a předplatné na celý rok činilo 10Kč. V roce 1937 se náklad zvýšil na 14 000 výtisků, cena časopisu stoupla během pěti let na 1,50 Kč za jedno číslo s ročním předpalným 15 Kč, tento stav přetrvával až do ukončení publikace.

Obsah časopisu byl oproti zaměstnanecké *Jawa doma* bohatší, ale i zde se podepsal zákaz závodů na pestrosti článků. Hlavní obsah do roku 1938 tvořily informace z motocyklových závodů (jezdci, tabulky výsledků, rozvrh akcí, vlastní příspěvky jezdců a fotografie), které vyplňovaly více než polovinu jednoho vydání. Zbytek obsahoval výjezdové akce Jawa klubu, typy na výlety, informace z technických oborů a novinky ze světa. Černobílé fotografie byly nedílnou součástí každého čísla, mezi nejčastější motivy patřily fotografie výrobků firmy Jawa (motocykly a automobily), fotografie se sportovní tematikou, portréty závodníků a stále více se zde také prosazovala reklama na motocykly ve společnosti krásných dam. Mezi první vlast'ovky patří fotografie modelky se svatozářím v podobě značky Jawa nad svou hlavou z roku 1934 (str. 111). Velice důležitou část, oproti časopisu *Jawa doma*, představovaly dvě až tři poslední strany každého vydání, kde se prezentovaly reklamy firem spjatých s motocyklovou výrobou a reklamy na pojišťovny. Za zmínku stojí, že v žádném čísle

nechyběla Baťova reklama na pneumatiky s postupně aktualizovanými ceníky. Baťa si jako jeden z prvních uvědomoval sílu reklamy a její vliv na zákazníka.⁹⁹

Reklamám se během let dostávalo stále více a více místa (jako dnes), v některých číslech byly obsaženy i na prvních dvou stranách. Novinky ze světa sportu od roku 1939 opět upadaly do pozadí. Stejně jako u předešlého časopisu, i tady svou roli sehrála počínající válka a následný nedostatek surovin, v případě motocyklových závodů především benzín. Ke slovu se opět dostaly články technického charakteru, pracovní poučky a příručky, historické články o českých městech (skrytý apel na národní hrdost), rady pro motoristy a z převážné části články popisující sportovní úspěchy S.K. Jawa. Stálejší rubriky se v časopisu Jawa téměř nevyskytují, časopis svůj obsah plně přizpůsoboval aktuálnímu dění, pokud se například konala Šestidenní, tomuto tématu se přizpůsobilo 70% obsahu, zbytek časopisu byl věnován reklamě a článkům technického charakteru. Od zákazu sportovních závodů, jako i u periodika předešlého, pestrost obsahu pod vlivem cenzury ustrnula.

Zpestřením se v posledních ročnících staly inzeráty čtenářů a poetická vložka v podobě krátkých básniček.

Časopis Jawa znamenal pro společnost Františka Janečka nepostradatelnou položku, neboť tvořil jeden z pilířů propagace značky Jawa v ČSR. Jeho význam tkvěl také v tom, že se vydával také v německém jazyce, a tudíž oslovoval jak čtenáře třímilionové německé menšiny v Československu, tak příslušně jazykově vybavenou odbornou i laickou veřejnost v jiných zemích. O úspěšnosti časopisu vypovídá především stále rostoucí poptávka čtenářů, kterou je možno doložit vzrůstajícími náklady, a také to, že pro něj pracovala spousta významných osobností, jež patřily ve své době mezi průkopníky propagačních metod.¹⁰⁰

⁹⁹ Šárka GRMANOVÁ, *Propagace společnosti Baťa, historie a současnost*, Diplomová práce, Fakulta multimediálních komunikací, Univerzita Tomáše Bati, Zlín 2007.
http://dspace.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/4591/grmanov%C3%A1_2007_bp.pdf?sequence=1 (30. 3. 2012)

¹⁰⁰Viz výše zmínění vydavatelé a redaktoři, jimž se budu podrobněji věnovat v další kapitole.

4.4 Mimopodnikové časopisy a noviny propagující výrobky a značku Jawa

Je však nezbytné připomenout také další významný počín nezbytný pro firmu a její „dostání se“ do podvědomí potencionálních zákazníků, reklamu určenou pro jiné časopisy a noviny. V první řadě se jednalo o časopisy, které se o motocykly, automobily a obecně můžeme říci o vše, co mělo motor, zajímaly již před výrobou motocyklů Jawa. Tím nejdůležitějším byl nepochybně ilustrovaný časopis *Motor revue*, jenž u nás vycházel každých 14 dní již od roku 1921, a to také pro Slovensko, Jugoslávii a Polsko. Dále *Auto-Moto-Zpravodaj* (od roku 1923), *Motocykl* (později název *Motor*) vydávaný měsíčně od roku 1926, *Auto* (produkovaný Autoklubem Republiky československé od roku 1919). Později také *Autosport* (od roku 1934), měsíčník *Automobilová a dopravní technika* (od roku 1937) a po válce tištěný *Svět motorů* (od roku 1947). Velmi důležitý byl v Praze vydávaný *Czechoslovak Motor-Review* vycházející od roku 1955 v anglickém, francouzské, ruském, německém, španělském a srbochorvatském jazyce pod vedením Podniku zahraničního obchodu *Motokov*. Obsah časopisu se vždy vztahoval zvláště ke každé zemi. Od roku 1955 se tiskl i v českém jazyce pod názvem *Československá motor revue*, ale pouze do roku 1971, kdy byl z rozhodnutí vlády ČSSR zrušen z důvodu přílišné objektivity.¹⁰¹ Jako poslední uvádím časopis *Automobil* (vycházel od roku 1957).

Co se týkalo časopisů vydávaných v zahraničí, zejména v zemích, kam se motocykly Jawa dovážely, můžeme v jejich člancích zaznamenat zmínky o výrobcích společnosti Jawa. Tyto tiskoviny jsou poměrně dostupné i u nás. Za zmínku stojí především americký časopis *Motocyklist* (od roku 1912) a italský časopis *Motociclismo* (od roku 1914). Z francouzských časopisů je od roku 1946 vydávaný *L'Automobile*¹⁰² a o 4 roky mladší *L'Automobile magazine*.¹⁰³

Je samozřejmostí, že společnost Jawa musela obsáhnout okruh čtenářů, kteří se o sport a motocykly přímo nezajímali. K tomuto účelu volila publikování svých krátkých reklam také v dobových novinách. Reklama formou krátkého sloganu a obrázku motocyklu či loga firmy upozorňovala na nové výrobky, slevy a prodejní místa. Dále

¹⁰¹Jiří BARTUŠ, *Jawa*, s. 66.

¹⁰²Dnes i v online podobě na: <http://www.automobile-magazine.fr/> (18. 4. 2012)

¹⁰³http://fr.wikipedia.org/wiki/L%27Automobile_magazine (18. 4. 2012)

byly v novinách vyhrazené poslední stránky pro novinky ze sportu, které pro společnost Jawa také tvořily ve vedlejší roli jistou reklamu. Novin obsahujících propagační slogany a reklamní obrázky byla řada, ale mezi nejprodávanější, a tudíž nejvíce prospěšné pro propagaci, patřily: Lidové noviny, Pražské noviny, Národ, Národní listy, České slovo, dále Pestrý týden, Venkov, ale také cizojazyčné noviny Der Prager Illustrierte Montag, Prager Presse, Prager Tagblatt aj.

Celkově lze říci, že společnost Jawa měla velmi propracovanou a úspěšnou marketingovou techniku. Lidé byli včas informováni o novinkách, povědomí o motocyklech Jawa, bylo až do nástupu komunismu a znárodnění firmy, které vedlo ke stagnaci inovativní výroby velmi účinné.¹⁰⁴

4.5 Plakáty, letáky, reklamní brožurky

Plakáty hrály ve světě reklamy velmi důležitou roli. Již v 70. letech 19. století se čtenáři v novinách mohli dočíst, že lepiči plakátů jsou velepotřební lidé, a že bychom si jich měli vážit, protože Praha je těžko představitelná bez polepených nároží.¹⁰⁵ Postupem času však začaly být plakáty umísťovány ve více než vítané míře, a tak v letech 1906-1907 přijal pražský magistrát sérii nařízení týkajících se rozmísťování a podoby plakátů.¹⁰⁶

Původně ručně malované plakáty¹⁰⁷ se s příchodem techniky litografie koncem 18. století začínají tisknout ve velkých nákladech nejprve černobíle, a od objevení sítotisku¹⁰⁸ i barevně. Za nejvhodnější místa pro umístění plakátů se považovaly

¹⁰⁴ Jiří BARTUŠ, *Jawa*, s. 10-11.

¹⁰⁵ Miroslav SUTNAR, *Nové metody zvýšení prodeje a organisace odbytu*, Praha 1932, s. 106. Roku 1932 se jen v samotné Praze vynaložilo na plakátování 2 600 000 Kč.

¹⁰⁶ Pavla VOŠAHLÍKOVÁ, *Zlaté časy*, s. 45.

¹⁰⁷ Pro firmu Jawa vytvářel plakáty např. akademický malíř Václav Pavlík.

¹⁰⁸ Sítotisk „šablonový tisk“, „průtisk“ je grafická technika. V mezinárodním značení má symbol S. Umělecký sítotisk se nazývá serigrafie (kresba na hedvábí). Název byl formulován protagonistou této techniky C. Zigrosserem na základě analogie s názvem litografie (kresba na kámen). Byl vynalezen na Dálném východě (Čína, Japonsko, Korea). Technologii zpracování vyvinuli roku 1929 v USA, odkud ji po 2. světové válce převzala Evropa. Do Československa jako první nechal dovést tuto techniku přímo z USA Tomáš Baťa. Nejprve se jí používalo především v grafice užité a v průmyslu. Hojně tuto techniku začali využívat představitelé Pop Artu. Dnes se používá běžně i ve volné grafice. V poslední době velice oblíbená moderní grafická technika (kresby na tričko, znaky). Hodí se k rychlé práci při velkých sériích.

budovy, za nejméně vhodné pak sloupky, protože se plakát vlivem počasí nejrychleji ničil. Zřejmě z téhož důvodu měly být plakáty vylepovány nejméně dva metry nad zemí a pravidelně kontrolovány.

Každému novému motocyklu, který měl přejít do sériové výroby, a poté do prodeje, byla věnována také reklamní kampaň, vytištěny a vylepeny plakáty, připraveny informační brožurky s technickými údaji a letáky, jež se rozesílaly distributorům. Jedny z prvních letáků a plakátů obsahovaly pouze logo firmy a obrázek motocyklu. Tiskly se černobíle nebo se malovaly ručně na zakázku. S nástupem stále novějších metod tisku (viz sítotisk) se také zdokonalovala reklama. Tisklo se barevně, ve větších formátech, rostly náklady a tiskoviny se dostávaly stále do širšího povědomí.

Během války se ve firmě reklama na motocykly připravovala v tajnosti, materiál byl uložen a uschován pod trámem soukromého domu na Vinohradech, kde se nalézaly kanceláře propagace. Plakáty a brožury se tiskly v utajení. S blížícím se koncem války byly regionálním vlastníkům obchodů s motocykly poslány prázdné překližky s malou výzdobou v podobě chvojí, s instrukcemi, aby očekávali další materiál pro reklamu poválečné Jawy. Pět dní před válkou bylo zasláno razítko s reklamním sloganem „*V nový život*“ a první poválečný plakát s lučnými květinami ozdobenými československou trikolorou a firemní známkou motocyklu Jawa¹⁰⁹ mohl být představen veřejnosti (obr. str. 107)¹¹⁰

Přelomem v reklamě se stala fotografie.¹¹¹ Plakáty již neobsahovaly pouze logo, motocykl a drobné informace o produktu, ale poutaly potencionálního zákazníka již promyšleným konceptem. Motocykl byl v přítomnosti krásné dámy, focen s již připraveným tématem, jež mělo zaujmout a přilákat klienta. Modelka bývala převážně

<http://cs.wikipedia.org/wiki/S%C3%ADtotisk> (18. 3. 2012)

¹⁰⁹ Václav Pavlík, malíř, jevištní výtvarník. Studoval i sochařství na Umělecko-průmyslové škole v Praze, dále AVU u profesora Španiela. Mnoho let prožil v Poříčí nad Sázavou, byl známým malířem Benešovska.

¹¹⁰ Podnikový archiv Jawa a.s. Týnec nad Sázavou, fond Historie značky Jawa 1920 - 1975, karton č. 1., Nahrávka diktafonového záznamu a písemné vzpomínky pamětníků z roku 1975, pořizené Ing. Jansou, rozhovor s Ing. Doc. B. Häcklem na téma: Situace za války v Jawě, jednotná akce, ze dne 12. 6. 1975.

¹¹¹ V roce 1884 vyrobil George Eastman první fotografický film, který zbavil fotografy nutnosti nosit s sebou těžké skleněné fotografické desky a jedovaté chemikálie. V roce 1888 uvedl první filmový fotoaparát pod obchodním názvem Kodak. V roce 1925 přišel na trh fotoaparát Leica používající 35mm film, jenž se od té doby stal standardem maloformátové fotografie. Od roku 1935 jsou na trhu i barevné filmy. V roce 1963 vyvinula firma Polaroid emulze umožňující vytvářet barevné snímky, které nepotřebovaly žádné další zpracování, a fotografie se na nich objevila několik minut po expozici – tzv. okamžitá fotografie.

cs.wikipedia.org/wiki/Sitotisk (18. 3. 2012)

focena při různých činnostech, k nimž se použití motocyklu jevílo jako vhodné, například v mysliveckém úboru při odpočinku v lese, v plavkách u vody, v zahradním oblečení u chaty atd. Nutno přiznat, že některé fotografie působily legračně, když se drobná modelka v závěži sněhu snažila udržet těžký motocykl a s kulichem, padajícím jí do očí, určit směr jízdy na turistických ukazatelích, při čemž jí z povzdálí pozoroval nešikovný lyžař, který se jakoby náhodou objevil v záběru (obr. str. 116). Dalším oblíbeným tématem se stávaly fotografie ze závodů a skupiny motocyklistů projíždějících krajem. Od počátku 60. let 20. století se stále více objevuje profesionální fotografie. Momentové fotky z přírody stále více nahrazují fotografie ze studia. Modelky jsou nalíčené, učesané, pěkně oblečené (záleželo na tehdejší dobovém vkusu) a vyfocené v přítomnosti motocyklu. Plakáty bývají doplněné vtipným reklamním sloganem, nebo jen stručným popisem produktu, pokud upozorňovaly na nějakou blížící se událost (závod, výročí firmy) obsahovaly rovněž hlavní informace o konané akci. Nutno podotknout, že výraz, pozice a oblečení modelky kolikrát samotný motocykl, na nějž měla být reklama především zaměřena, odsouvaly do pozadí. Pro zajímavost, jednou z více obsazovaných modelek pro motocykly Jawa byla až v 80. letech druhá žena Waldemara Matušky, Olga Blechová.

Ze vzpomínek paní Jany Dvořákové, která dlouhá léta působila ve vedení propagačního oddělení, si můžeme udělat představu o jeho činnosti. Propagační oddělení podniku Jawa se před znárodněním (v 50. letech) skládalo ze 4 osob, vedoucího Antonína Matějky, bývalého člena Trophy teamu Šestidenních soutěží, dále písmomalíře, fotografa a referenta pro dárkové propagační předměty. Paní Dvořáková nastoupila jako dělnice a zajišťovala, vzhledem ke svému vzdělání na VŠ uměleckoprůmyslové, práce výtvarné a výstavní.

Po znárodněním se reklamní tým rozšířil o propagaci interní, zde se zajišťovaly akce politického charakteru, na které dohlížela důvěryhodná pracovnice, členka KSČ. V roce 1975 odešel vedoucí propagace a paní Dvořáková byla na výzvu obchodního náměstka pověřena vedením oddělení. Zde působila až do roku 2000, kdy odešla do starobního důchodu.

Hlavním úkolem obchodní propagace bylo zajišťování, přes agentury a tiskárny, letáků, prospektů a upomínkových předmětů. Dále příprava všech motoristických výstav v tuzemsku, především Mezinárodního strojírenského veletrhu a výstav v rámci plánu

ČAZ (Československé automobilové závody v rámci Československého automobilového průmyslu). Propagace se postupem rozšířila na 7 pracovníků. Zaměstnávala profesní pracovníky, takže byla schopna tvořit vlastní návrhy a realizaci výstav samostatně, případně s podnikovými dílnami (truhlárnou, expedicí, dopravou). Veškeré akce podléhaly schválení vedení podniku. Občas se podařilo za dobrou práci získat takzvané blokové odměny.

Výstavy v zahraničí zajišťovala Jawa jako všechny podniky automobilového průmyslu přes PZO (podnik zahraničního obchodu) Motokov.

Interní propagace byla zaměřena na popularizaci nejlepších pracovníků a kolektivů podniku, výzdobou hlavních částí podniku při významných politických dnech a akcích.¹¹²

4.6 Medailonky pracovníků firmy Jawa, žurnalistů, propagandistů a regionálních pracovníků

František Janeček byl velmi dobrý podnikatel, který se vždy pečlivě předem informoval o novinkách na trhu a o nových výrobcích, dohlížel na propagaci svého podniku, ale nemohl by to vše sám zvládnout bez odborné pomoci svých pracovníků. V této kapitole bych se ráda zabývala lidmi nezbytnými pro úspěch společnosti Jawa a její propagaci. Jednalo se jak o pracovníky firmy Jawa, novináře a publicisty, tak o prodejce motocyklů, jež svou reklamou přispívali k věhlasu značky Jawa. Pro tuto kapitolu využiji především medailonků, tu a tam vydávaných časopisem Motor Revue a informací z knihy *Postavy našeho motorismu*.¹¹³

Nejdůležitější osobností značky Jawa byl hned po Ing. Františkovi Janečkovi jeho zástupce, pravá ruka a přítel, JUDr. Jaroslav Frei, jemuž bych na prvním místě chtěla věnovat tuto kapitolu medailonků. Osobností dr. Freie, v době jeho působení u firmy Jawa, se již zabýval historik Jan Králík, na jehož knížku bych tímto ráda

¹¹² Vzpomínky paní Jany Dvořákové z Týnce nad Sázavou, rozhovor a elektronická korespondence, 20. – 25. 4. 2012.

¹¹³ A. TŮMA, *Postavy*.

upozornila. Měl k dispozici osobní deník dr. Freie, na základě něhož vznikla poměrně stručná, ale pěkná publikace.¹¹⁴

Dr. Jaroslav Václav Frei (1904–1981)

Jaroslav Frei se narodil roku 1904 v Praze. Jeho rodiče Josef Frei a Růžena Krausová zde vedli dílnu na šití vojenských uniforem. Byl prostřední ze tří dětí, starší bratr Josef se vyučil krejčím a společně se svou mladší sestrou Štěpánkou prožili i přes smrt maminky, která podlehla španělské chřipce, pěkné dětství.

Po obecné škole začal Jaroslav studovat na osmiletém gymnáziu, poté následovalo studium na Československé obchodní akademii ukončené s vyznamenáním, avšak kvůli tíživé finanční situaci v rodině bez maturity. Se svým bratrem podnikl cestu za prací do Francie, a přes různá povolání, jimiž prošel, tedy dělník, skladač cihel a umývač aut, se naučil velmi dobře francouzsky, čehož pak využil při vojenské službě, kde se stal spojovacím poddůstojníkem u francouzské vojenské mise v Československu. Po vojně se oženil s Františkou Jaroslavou Kučerovou a začal se shánět po dobrém pracovním místě. Nastoupil na pozici účetního u Ing. Zdeňka Kliky, který byl jedním z hlavních propagátorů motorismu, zastupoval motocykly Francis Barnett,¹¹⁵ Norton¹¹⁶ a AJS. Inženýr Klika si povšiml obchodního talentu Jaroslava Freie a v pouhých 24 letech z něj učinil nejmladšího prokuristu v zemi. Po ukončení spolupráce se Zdeňkem Klikou,

¹¹⁴ J. KRÁLÍK, *Jawa*.

¹¹⁵ Francis Barnett byl britský výrobce motocyklů, který založil v roce 1919 společnost Gordon Inglesby Francise a Arthura Barnettových, se sídlem v Lower Ford Street, Coventry v Anglii. Společnost vyvinula triangulovaný rám pomocí rovných trubek, jež se sešroubovaly za použití jednoduchých nástrojů. Většina z jejich malých motocyklů používala dvoudobé motory Villiers a později AMC. V roce 1947 se společníkem Francise Barnetta stala společnost Jameson. Kombinovaná firma zanikla až v roce 1966. www.francis-barnett.co.uk (8. 4. 2012)

¹¹⁶ V roce 1902 James Lansdowne Norton dodával součástky motocyklů včetně rámu pro motorová kola Clément-Garrard. Brzy se objevil stroj Norton s motorem Clément. Následovaly další stroje s motory Moto-Reve a Peugeot. V roce 1907 vyhrál Rem Fowler TT na modelu s vidlicovým dvouválcem Peugeot. Byl to první z mnoha velkých závodních úspěchů firmy Norton, na nichž firma založila svou reputaci. První motor nesoucí jméno Norton (jednoválec SV 490 cm³) byl vyroben v roce 1908. Firma pokračovala ve výrobě širokého spektra jednoválců - od závodních a turistických až po jednoduché užitkové stroje. V roce 1952 převzala Nortona společnost AMC. Výroba se přestěhovala do továrny Matchless. Když v roce 1966 AMC zkrachovala, skupina se spojila se společností Villiers vyrábějící motory, a motocykly se znovu objevily pod značkou Norton Villiers. Pak (1973) se k Nortonu připojily BSA a Triumph a vytvořily skupinu Norton-Villiers-Triumph (NVT), která však v roce 1977 zkrachovala. Jméno Norton se znovu objevilo na stroji s motorem Wankel, jenž se dodával britské policii. Od roku 1988 si jej mohla zakoupit i pro veřejnost. Závodní verze dosáhly velkých úspěchů. Od roku 1992 společnost změnila několikrát majitele. Prodej motocyklů nebyl nikdy tak úspěšný, a tak firma po krátké době zanikla. www.eurooldimers.com/cze/historie-clanek/861-nirton.html (10. 4. 2012)

s nímž se v dobrém rozešel, měl Jaroslav Frei před sebou další cíle, dostudovat a řídit servis automobilů společnosti Aero, kde zůstal až do roku 1937.

Prodej motocyklů v Československu rostl a bylo jen otázkou času, kdy se objeví domácí výrobce. Tím se stala v roce 1929 Zbrojovka Ing. F. Janeček. Jaroslav Frei, po ukončení všech zkoušek s vyznamenáním, přijal nabídku na spolupráci s firmou Jawa, které přes dobrou pozici na trhu chyběl provozní kapitál a kterou špatné investice jejího zakladatele dostávaly účetně do minusu. Jaroslav Frei se s pečlivostí sobě vlastní vrhl na dané úkoly a ve spolupráci s Ing. Karlem Peterem (profesor pražské německé techniky) reorganizoval výrobu. Roku 1939 se připravovala k prodeji nová série motocyklů. Frei si u Františka Janečka prosadil právo ve vedení reklamní kampaně, a jak sám v deníku uvedl, byl to „*Druhý těžký boj o volnost ve vedení propagandy*.“¹¹⁷ Masivní kampaň vyvrcholila na Pražském vzorkovém veletrhu představením Jawy 250 Duplex-bloku. Prodejní čísla narůstaly a firma se postupně zbavovala svých dluhů.

František Janeček si Freie velmi vážil, což dokazuje nejen vysoký plat 20 000 korun měsíčně, ale také důvěra, s níž Janeček schvaloval požadavky, s nimiž ne vždy souhlasil.

S válkou nastávají další potíže. George William Pattchet, přední konstruktér a technik, je nucen navrátit se do Anglie. Zdraví Františka Janečka se zhoršuje a společnost přechází zcela na zbrojní výrobu pod taktovkou Německa. Přesto se pod vedením Jaroslava Freie pracuje na mírové výrobě. V utajení se připravují nové typy motocyklů a automobilů. Freiovo pracovní nasazení se podepisuje na jeho zdraví, v roce 1941 se léčil v sanatoriu, téhož roku podstoupil František Janeček operaci a před svou smrtí jmenoval Freie generálním ředitelem všech závodů. I přes komplikovanou situaci a nesčetné problémy, kterým musel Frei čelit, se mu podařilo převést firmu přes válečné období úspěšně. Po válce se veřejnosti představily nové motocykly Jawa 250 Pérák a automobily Jawa Minor II. Reklamní kampaň vedl Freiem přijatý Ing. Bohuš Häckl (viz další kapitola), který mimo jiné připravil optimistické reklamní slogany:

¹¹⁷ Jan KRÁLÍK, Jawa, s. 30.

„V nový život“ a „Vzhůru v nový život, v život užitečné práce a životní radosti, kdy tisíce motorů na našich silnicích zazpívá zase svou píseň volnosti. Vzhůru motoristé, do jasného zítřka!“¹¹⁸

V počátečním období komunismu v roce 1948 se Frei marně snažil zasáhnout proti znárodnění a pracovním čistkám. Vzniklou situací se cítil zhnusen, a proto vystoupil z KSČ. Po označení za nenapravitelného socialistu prozíravě emigroval do Kanady, kde také v roce 1981 zemřel.

„Na JUDr. Jaroslava Freie, Františku Freiovou a Jaroslava Freie bylo 17. prosince 1949 podáno trestní oznámení, neboť jsou důvodně podezřelí, že v roce 1949 uprchli do zahraničí se svými dvěma nedospělými dětmi, a to Pavlou a Helenou.“¹¹⁹

Žurnalisté

Vojtěch Konopa

Vojtěch Konopa se narodil v Českých Budějovicích jako jedno z šesti dětí. Talent pro žurnalistiku se u něj projevil již v jeho šestnácti letech, kdy spolupracoval s regionálním tiskem a psal rovněž do velkých pražských deníků. Po maturitě na obchodní akademii se živil určitou dobu jako účetní venkovských mlýnů, a také jako peněžní úředník v Českých Budějovicích. Po ukončení vojenské služby byl přijat Františkem Janečkem do jeho zbrojovky, kde brzy po svém nástupu založil s Ing. Miroslavem Sutnarem časopis Jawa. Mezi jeho další pracovní povinnosti patřilo organizování motoristů značky Jawa, pravidelných sjezdů příznivců Jawy a spoluorganizování několika automobilových a motocyklových závodů.

Jeho nejzásadnější činností se stalo založení největší československé značkové motoristické organizace – Jawa klubu,¹²⁰ kde jako generální sekretář plně rozvinul svůj organizační talent.¹²¹

Ing. Miroslav Sutnar (*1902 - ?)

¹¹⁸ TAMTĚŽ, s. 61; Podnikový archiv Jawa a.s. Týnec nad Sázavou, fond Historie značky Jawa 1920 - 1975, karton č. 1., Nahrávka diktafonového záznamu a písemné vzpomínky pamětníků z roku 1975, rozhovor s Ing. Doc. B. Häcklem, na téma: Situace za války v Jawě, pořizené dne 12. 6. 1975.

¹¹⁹ J. KRÁLÍK, Jawa, s. 96.

¹²⁰ Založil celkem 52 místních Jawa klubů.

¹²¹ A. TŮMA, *Postavy*, s. 122.

Ředitel prodejního oddělení vydavatelství *Politika* v Praze, znalec reklamy, spoluzakladatel Reklubu Miroslav Sutnar se narodil v Českých Budějovicích. Vystudoval reálnou školu v Plzni, kterou ukončil maturitou, a poté nastoupil na Vysokou školu obchodní. Svou první praxi na poli žurnalistiky dostal při redigování časopisů *ORO*¹²² a *Průmysl potravinářský*. Další zkušenosti získal tříletým působením u firmy Bratří Šulcové¹²³ na pozici reklamního poradce, ty později uplatnil jako publicista časopisu Jawa. Nemohl propagovat, co sám neznal, a proto si pořídil svůj vlastní motocykl, začal se zajímat o mechaniku strojů a udržovat styky se sportovci. Časopis Jawa obohacoval až do roku 1936 svými články a vytvořil z něj jednu z nejlepších publikací reprezentujících podnik Františka Janečka.

Jeho dalším koníčkem byla práce v oboru propagandy, kterou reprezentoval četnými přednáškami v rozhlase a vydáním několika knih.¹²⁴ Miroslav Sutnar je považován za jednoho z průkopníků vývoje české reklamy, jež se později stala vyučovaným předmětem na vysokých školách.¹²⁵

Propagandisté

Ing. Bohuš Häckl (*1910 - ?)

Bohuš Häckl se narodil roku 1910 v Českých Budějovicích, studoval reálku v Jičíně, a poté Vysokou školu technickou v Praze, obor architektura. Během studií získal stipendia k zahraničním cestám, navštívil Holandsko, Belgie, Francii a Německo. Zahraniční zkušenosti zúročil ve funkci předsedy Spolku posluchačů architektury, místopředsedy Ústředního svazu československého studentstva a redaktora *Studentského věstníku* a časopisu *Modrá revue*. Po vojně se stále více věnoval grafice a reklamě. Stal se členem propagační komise Výstavních trhů v Jičíně.

¹²² Zkratka pro časopis Organizace-reklama.

¹²³ Firma Bratří Šulců patřila před 2. světovou válkou ke známým prodejcům motocyklů ČZ a sídlila svého času v Konviktské ulici č.5, v Praze 1.

¹²⁴ Např.: Miroslav SUTTNAR, *Nové metody zvýšení prodeje a organizace odbytu*, Praha 1933; Miroslav SUTTNAR, *Novinářství v Anglii a Spojených Státech Amerických*, Praha 1939.

¹²⁵ A. TŮMA, *Postavy*, s. 132.

Jeho nejvýznamnější počin v oblasti propagandy představovala práce u společnosti Jawa. Byl autorem téměř všech propagačních akcí. Navrhoval stánky Jawy na PVV (Pražské vzorkové veletrhy), na výstavě ve Vídni a na Výstavě dopravní bezpečnosti. Při této práci zúročil svůj talent pro malbu a fotografii. Patřil mezi hlavní představitele Reklubu.¹²⁶

Regionální pracovníci

***Dr. Ludvík Šisler* (? - ?)**

Ve své době jej považovali za jednoho z čelních pracovníků průmyslu. Jeho rodištěm byl Dvůr Králové nad Labem, kde také studoval, než nastoupil na Obchodní akademii v Hradci Králové. Po studiu se věnoval bankovníctví, a to jak v Praze, tak i v Berlíně a Hamburku. V pokročilejším věku, již jako ženatý a otec syna, se rozhodl vystudovat práva. Studium dokončil s vyznamenáním v roce 1936, téhož roku si také podal inzerát do novin, na nějž zareagoval Ing. František Janeček. Svou pozici si vydobyl sám a bez jakékoli protekce. Po jmenování ředitelem prodejního oddělení úspěšně prodával motocykly u nás i v zahraničí. Rovněž zastával funkci vedoucího vydavatele časopisu Jawa. Sám na motocyklech jezdil, a to do doby než měl nehodu, pak již využíval pouze automobil.¹²⁷

***Jan Konopa* (*1901 - ?)**

I Jan Konopa, starší bratr již zmíněného Vojtěcha Konopy, se stejně jako předešlí pánové narodil v Českých Budějovicích. Absolvoval zde měšťanskou a odbornou školu, jež s pečlivostí jemu vlastní dokončil. Jeho pracovní zkušenosti, než se osamostatnil a začal s prodejem motocyklů Jawa, byly velmi pestré. Roku 1918 nastoupil do továrny, kde se vyráběly hospodářské stroje, poté se stal na krátký čas

¹²⁶TAMTÉŽ, s. 137; Podnikový archiv Jawa a.s. Týnec nad Sázavou, fond Historie značky Jawa 1920 - 1975, karton č. 1., Nahrávka diktafonového záznamu a písemné vzpomínky pamětníků z roku 1975, rozhovor s Ing. Doc. B. Häcklem, na téma: Situace za války v Jawě, pořizeno dne 12. 6. 1975.

¹²⁷Adolf TŮMA, *Postavy*, s. 50; Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřižkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

výpravčím a nakonec zástupcem značky Praga v Českých Budějovicích. Při své práci také působil ve výboru motosekce Jihočeského autoklubu.

Ve svém obchodě, který si zřídil, se specializoval především na prodej motocyklů. Kromě Jawa, jež prodával již od prvních produktů, dále nabízel belgické motocykly FN, motocykly německé značky DKW a Ardie.

Jan Konopa však také závodil, pravidelně se účastnil sjezdů, byl členem teamu Jawa automobilů, zúčastnil se soutěže Jihočeská Sibiř, automobilových soutěží pražského Autoklubu aj. I přes to, že se více věnoval závodění v automobilech, miloval hlavně motocykly.¹²⁸

Zdeněk Jindřich (1908 - ?)

Jeden z hlavních propagátorů motorismu v západních Čechách, se narodil roku 1908 v Domažlicích. I přes značnou vzdálenost od hlavního města a hlavních motocyklových podniků, se ještě před maturitou stal jedním z hlavních prodejců motocyklů značky Ogar a aut Fiat. Spolupracoval s firmou Praga a po šest let s firmou Jawa.

Zdeněk Jindřich zastával během svého života mnoho funkcí, jimiž se snažil oživit a propagovat motorismus ve svém kraji. Stal se zakladatelem skoro všech motoristických organizací, delegátem akčního výboru Pošumavských autoklubů, organizátorem soutěže střední Šumavou, nočních soutěží a jízd zručnosti.

Není divu, že se sám některých závodů účastnil, a to na vlastních motocyklech Jawa 175, s nimiž získal nejedno vítězství ve výše zmíněných závodech.

Jako vášnivý cestovatel na svých motocyklech projezdil značnou část Evropy.¹²⁹

¹²⁸A. TŮMA, *Postavy*, s. 190.

¹²⁹TAMTĚŽ, s. 189.

Stanislav Březina (1900 - ?)

Stanislav Březina byl majitelem sportovního závodu a obchodník s motorovými vozidly ve svém rodném městě Skutči. Muž, který se zasloužil o propagaci motorismu na českém venkově, patřil mezi úspěšné zástupce Zbrojovky Ing. F. Janeček pro okresy Skuteč a Hlinsko. Po absolvování obchodní školy se začal věnovat studiu strojírenství, po smrti staršího bratra se ujal rodinného podniku svého otce, jenž se věnoval prodeji jízdních kol. Zde se projevil jeho obchodní talent. Už v roce 1927 rozšířil sortiment o prodej motocyklů, upravil výlohy, rozšířil krám a zřídil moderně vybavenou dílnu. V obchodě prodával stroje značek Gnôme & Rhône,¹³⁰ NSU,¹³¹ AJS,¹³² Premier, Puch a dalších. Jeho úsilí bylo odměněno v roce 1938, kdy získal funkci zástupce lidových automobilů Minor ve společnosti Jawa, a stal se tak jejich prvním propagátorem na Českomoravské vrchovině.¹³³

¹³⁰ Tento výrobce motocyklů se zapsal do historie hlavně výrobou hvězdicových motorů do letadel v období první světové války. Již od roku 1895 vlastnil francouzský inženýr Louis Seguin menší dílnu na výrobu spalovacích motorů. V roce 1905 pak s několika přáteli založili firmu "Société des Moteurs Gnôme." Jejich sedmiválcový motor se společným klikovým hřídelem byl velmi hospodárny a spolehlivý, rychle se prosadil, a dokonce se v licenci vyráběl i v jiných zemích. V roce 1912 se na trhu objevil rovněž úspěšný konkurent s motory pro letecký průmysl Société des moteurs Le Rhône. Po vypuknutí 1. světové války došlo pod vlivem státu ke spojení firem v Gnôme et Rhône, která nadále úspěšně vyráběla motory do letadel.

en.wikipedia.org/wiki/Gnome_et_Rhone (8. 4. 2012)

¹³¹ NSU Motorenwerke AG je bývalý německý výrobce automobilů a motocyklů, založený v roce 1873, jenž v 60. letech využíval Wankelův rotační motor. Firmu založili Christian Schmidt a Heinrich Stoll v roce 1873 v Riedlingenu jako dílnu pro výrobu pletacích strojů (Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen). V roce 1880 se výroba přesunula do Neckarsulmu. Od roku 1886 se společnost věnovala výrobě jízdních kol. Po roce 1892 už továrna vyráběla jen bicykly. V této době se jako firemní značka začala používat trojice písmen NSU (Neckar a Sulm). Od roku 1901 náležela mezi vedoucí německé firmy zabývající se výrobou motocyklů. V roce 1932 byla továrna s výrobou vozů v Heilbronnu prodána italské firmě Fiat, poté firmu roku 1969 převzala Volkswagen Group, načež ji sloučila s automobilkou Auto Union. Jelikož firma v roce 1966 na trh znovu uvedla značku Audi, spojila všechny tři společnosti v Ingolstadtu pod hlavičkou Audi NSU Auto-Union A.G., z níž se postupem času stalo právě dnešní Audi.

www.nsu.cz (8. 4. 2012)

¹³² AJS = Albert John Stevens sestrojil roku 1897 za pomoci svých synů benzínový motor. Snad právě proto, že začal svou dráhu stavbou motoru, se tohoto základního principu držel i nadále a své stroje AJS nikdy neosazoval jinými motory než vlastními. Ostatní výrobci nakupovali motory zvenčí, ale bratři Stevénsové postupovali právě opačně, napřed dodávali samotné motory a svůj první úplný motocykl postavili až v roce 1909.

Komerční úspěch se jim i přesto zajistit nedařilo. Navzdory nesčetným vítězstvím v silničních soutěžích (AJS 350 tvořily jedinou dvojici, která v roce 1914 zvítězila v juniorské kategorii závodu TT a v roce 1920 vyhrála soutěž juniorů i seniorů) přešla firma AJS do rukou jiných bratří. Collierové stavěli motocykly Matchless v Plumsteadu, situovaném jihovýchodně od Londýna, a posléze přikročili ke sloučení firem AJS a Matchless. Svůj podnik rozšiřovali i nadále, až se z něho stala firma AMC (Associated Motorcycles).

en.wikipedia.org/wiki/AJS (10. 4. 2012)

¹³³ A. TŮMA, *Postavy*, s. 185; Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček, texty z neurčených časopisů

Milan Nývlt (1909 - ?)

Tento muž se narodil v Rusku, kde rovněž do svých 11 let žil. Jawu zastupoval v královéhradeckém okrese. Od malička se zajímal o motocykly a jejich motory. Tato vášeň se mu stala takovou zálibou, že zapomínal i na školní povinnosti, ale později ji velmi dobře uplatnil při práci pro Františka Janečka, který ho považoval za jednoho z „nejagilnějších prvních zástupců“.¹³⁴ Prodeji motocyklů se věnoval již ve svých 19 letech, krátce po absolvování obchodní školy. Rukama mu prošly motocykly značek BSA, FN a Terrot.¹³⁵ Od roku 1936 se však věnoval pouze Jawám.¹³⁶

Antonín Spěšný (1887 - ?)

Antonín Spěšný byl zástupcem Jawy v Mělníku, kde se narodil a vyučil ve strojnické továrně. Po studiu odcestoval do ciziny a pracoval pro různé automobilky, u nichž získal cenné zkušenosti. Před návratem do Čech působil jako prodejce a opravář ve Vídni, prodával značky všech motocyklů. V roce 1929 si v Mělníce zřídil opravárnu motorových vozidel, zastupoval a prodával značku Jawa, sám ovšem jezdil na motocyklech Harley, BSA a Premier. Roku 1935 založil v Mělníce Jawa klub, který se stal jedním z nejznámějších v zemi. Členové klubu nevynechávali jediný sraz a závod. Z jeho iniciativy vznikl známý Mělnický okruh, jehož se mělo hned při jeho prvním konání zúčastnit přes 100 závodníků. Antonín Spěšný i ve svých 50 letech jel závod Zimní soutěž a s Jawou 250 jej úspěšně dokončil.¹³⁷

¹³⁴ A. TŮMA, *Postavy*, s. 193.

¹³⁵ Firma Terrot byla motocyklovým výrobcem v Dijonu ve Francii. Charles Terrot a Wilhelm Stücklen založili roku 1862 strojní továrnu v německém Cannstattu v roce 1887 jako první pobočku. V roce 1902 továrna Terrot vyrobila svůj první motocykl. Poté vyráběli motocykly s motory o obsahu 173ccm - 498ccm dodávané švýcarskými producenty. Roku 1905 vyráběl první dvouválcový model, jenž se od roku 1915 dodával s obsahem 500ccm francouzské armádě. Od roku 1926 Terrot začal vyrábět vlastní čtyřdobé motory a v roce 1929 společnost vyrobila 100 000 motocyklů. Po velké hospodářské krizi zahájila výrobu motorizovaných kol. Za 2. světové války firma dodávala motocykly se sidecarou francouzské armádě. V 50. letech společnost vyrobila svůj první skútr a soustředila se především na výrobu mopedů a lehkých motocyklů. V roce 1958 společnost zanikla, převzala ji firma Peugeot. en.wikipedia.org/wiki/Terrot (10. 4. 2012)

¹³⁶ A. TŮMA, *Postavy*, s. 193.

¹³⁷ TAMTĚŽ, s. 196; Archiv NTM, dosud neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček, výstřížky z neurčených časopisů.

Karel Šulc (1893 - ?)

Zakladatel Klubu motocyklistů pro severovýchodní Moravu a Slezsko se narodil v Nemyslovicích (okres Mladá Boleslav), kde se věnoval opravám motocyklům. Za světové války přišel na Ostravsko, a tam působil jako dílovedoucí. Byl velikým fanouškem motocyklismu, sám jezdil mnoho závodů na různých strojích, a snažil se tak získat stále více členů do klubu a příznivců motocyklismu. Mezi jeho nejoblíbenější a nejvíce propagované motocykly patřily Jawy. Měl pověst přímého a nesmlouvavého obchodníka.¹³⁸

Richard Posselt (1892 - ?)

Patřil mezi hlavní propagátory značky Jawa v Přerově. V tomto městě se narodil, vystudoval a pracoval v obchodě svého otce až do roku 1927, kdy se osamostatnil a založil si obchod s automobily a motocykly. Brzy po jeho otevření se zde utvořila skupinka motocyklistů, která pod vedením Richarda Posselta pořádala turnaje, zájezdy a sjezdy (především příznivců Jawy). Zkušenosti získal již dříve jako zástupce značek Ariel, BMW, FN a Praga.¹³⁹

Stanislav Nováček (? - ?)

Tento muž, spjatý především s Velkým Meziříčím a Horáckem, byl jedním z hlavních propagátorů motorismu v tomto kraji. Úspěšně prodával a zastupoval značku Jawa, a to i na závodech, jichž se s Jawou 350 sám účastnil. Patřil k nejvýkonnějším a k nejúspěšnějším spolupracovníkům firmy Zbrojovka Ing. F. Janeček.¹⁴⁰

¹³⁸ A. TŮMA, *Postavy*, s. 198.

¹³⁹ TAMTĚŽ, s. 195.

¹⁴⁰ TAMTĚŽ, s. 192.

5. VYUŽITÍ MOTOCYKLŮ MIMO SPORTOVNÍ A VOJENSKÉ ODDVĚTVÍ

O využití motocyklů ve sportovním odvětví jsem se již stručně zmínila v kapitole o našich závodnících. Je to velmi obšírné téma, jemuž se v dnešní době věnuje několik historiků, jmenovitě Jiří Bartuš, Arnošt Nezmeškal, Hubert Procházka, Miroslav Gomola, Vladimír Souček a další. Co se týče tématu použití motocyklů ve službách armády a o vojenství obecně, musím upozornit na práce Daniela Povolného, který se Jawou, vojenstvím a Františkem Janečkem velmi podrobně zabýval již ve své diplomové práci a v nedávno vydané knize.

Z těchto důvodů bych se v této kapitole věnovala jiným účelům, pro něž byly motocykly Jawa určeny, a o nichž se objevila v pramenech aspoň nějaká zmínka.

5.1 Jawa pro autoškoly

„Motocykl Jawa s dvojitým řízením

V naprosté tichosti byla u nás připravena novinka, která na letošním jarním veletrhu vzbudila velký zájem u všech motocyklistů, hlavně však v těch, kteří se jím teprve státi chtějí. Je to motocykl s dvojitým řízením, jaké dosud bylo obvyklé u letadel a automobilů. Když náš závod ohlásil, že chce pokračovati v akci k výcviku 111.000 nových motocyklistů, neřekl, jak tato akce se bude prováděti. Proto naše řešení všeobecně příjemně překvapilo.

Na skutečném volném motocyklu s dvojitým řízením bude se žák učit mnohem lépe než na stabilním zařízení. Učení bude se provádět za skutečných poměrů během jízdy, takže žák bude nucen hned od začátku učit se držení rovnováhy současně s ovládním řídicích a všech ostatních orgánů řízení. Při tom učitel může žákovi dávat rady, upozorňovati na chyby a chybné jeho zákroky energicky napravovati, takže při tom bude učení naprosto bezpečné. V pozdějším stádiu učení se může žák bezpečně za vedení učitele seznámit i prakticky s dopravními předpisy.

Na výstavišti bylo v činnosti již několik takových strojů a jejich počet se jich již dále připravuje. Motocykl s dvojitým řízením byl předveden sportovním novinářům a hlasy tisku všeobecně uznávají jeho velké výhody a přednosti.“¹⁴¹

Tento krátký článek z časopisu Jawa doma v březnu roku 1938 jasně předjímá využití motocyklů pro naše autoškoly. František Janeček si byl dobře vědom toho, že k rostoucí poptávce a ke koupi motocyklu vede cesta přes zákazníka, který je schopný motocykl řídit. Protože budoucí jezdec v ČSR zase neměl tolik příležitostí, jak se řízení takového stroje naučit, stalo se jen otázkou času, kdy se firma do tohoto projektu vrhne. Již v roce 1938 akce 1000 nových pilotů republiky a branné motocyklové závody

¹⁴¹*Motocykl Jawa s dvojitým řízením*, Jawa doma 3, 1938, č. 3, s. 1.

připravily nové řidiče motocyklů, ale s uspořádáním akce k výcviku pro 111 tisíc nových motocyklistů se trefila firma Jawa do černého. Pro tento účel firma nechala vyrobit 150 kusů speciálně upravených motorek s dvojitým řízením typu Jawa 175. Na rozdíl od obdobného záměru firmy ČZ, jež ve stejné době představila cvičný motocykl s nepropracovaným řízením. Motocykl mohl totiž jezdit jenom v kruhu (na způsob kolotoče). Janečkova Jawa proto představovala vzor a průkopnický čin ve výcviku nových motocyklistů. První motocykl s dvojitým řízením byl evidován 8. března 1938 na Zemském úřadě v Praze. Dokument o Osvědčení o způsobilosti typu k jízdě (č. 996, odd. 45, rok 1938) doplňovaly podrobné technické informace a přesným výkres motocyklu. Motocykl Jawa 175 patřil mezi první motocykly ve světě takto vyráběné, František Janeček jej samozřejmě nechal chránit patentem.¹⁴²

Kde se mohl člověk naučit řídit motocykl? Před 1. světovou válkou se nabízelo možností několik, buď někdo z rodiny, anebo nějaký kamarád či známý vlastníci motocykl s dostatečnou odvahou, aby vám ho půjčil. Tato možnost bývala nejrozšířenější. Další způsob se naskýtal, pokud člověk pracoval ve firmě či dílně, kde se motocykly prodávaly, případně opravovaly. Každý podnik zabývající se výrobou motocyklů rovněž obstarával výcvik pro své zaměstnance a nové uchazeče. Jednak tím získával do budoucna potencionálního zákazníka, a také si takto dělal reklamu. V neposlední řadě se šlo naučit řídit motocykl při povinné vojenské službě.

Jak se v této době získávalo povolení řídit motocykl, je patrné při studiu předpisů a nařízení, na jejichž základě se vydával řidičský průkaz. První řidičský průkaz obdržel v roce 1888 vynálezce automobilu Karl Benz. Jednalo se o písemné povolení města Mannheimu řídit jeho auto na veřejných cestách. Řidičský průkaz, jak ho známe dnes, se objevil v roce 1903 v Prusku.¹⁴³

Mezi první dopravní předpisy na našem území patří *Ustanovení pro ochranu silnice* vyhlášení c. k. místodržitele na Moravě „*Jak zachovati se mají při jízdě vozkové a kočí.*“ O důslednou ochranu silnic se postaral paragraf nazvaný „*Kdy zabrániti se má další jízdě*“, vydaný v roce 1892. Roku 1905¹⁴⁴ byl stanoven minimální věk řidiče: „*ze samostatného řízení jízdnicích strojů jsou vyloučeny takové osoby, kterým není aspoň 18*

¹⁴² Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

¹⁴³ http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz

¹⁴⁴ Nařízení č. 156/1905 ř. z. O jízdnicích silostrojích.

let“, dále povinné poznávací značky, základní požadavky na vozidla atd. Dne 28. dubna 1910¹⁴⁵ vyšly bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů, motorových vlaků a motorových kol (§ 22 Vůdčí list, § 23 Vysvědčení o zkoušce a zavádí povinnost poznávacích značek na základě Vídeňské konvence).

Toto nařízení novelizovaly výnosy československého ministerstva vnitra v roce 1921.¹⁴⁶ V souvislosti s novým státním zřízením nastalo mnoho změn v celé společnosti, včetně dalšího rozvoje motorizmu a jeho právního rámce. Za zmínku stojí *Narizení presidenta zemské správy politické v Praze zveřejněné pod číslem 6-298*, o vyzkoušení motorových vozidel a zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách. Žádost o vykonání předmětné zkoušky se podávala výhradně u zemské správy politické v Praze. Po jejím úspěšném vykonání se žadatel ucházel o vydání „vůdčího listu“ u okresní správy politické podle místa svého bydliště. V tomto nařízení je také první ustanovení o zpoplatnění zkoušky:

„...zkušební taxa za zkoušku řidičskou, která ihned při podání dotyčné žádosti u zemské správy politické složena býti musí, obnáší Kč 30,- , mimo to dlužno složití při zkoušce 3 K kolek na vysvědčení a poplatek za knížku, do které jest vysvědčení vylepeno Kč 3.20 ...“

Náležitosti řidičské zkoušky z dob Františka Janečka nejsou v dostupné literatuře popsány, kolem roku 1930 se však prováděly (dle svědectví pamětníků) tak, že žadatel předvedl zkušebnímu komisaři jízdu vozidlem (svým anebo půjčeným) trvající cca 10 minut v provozu. Pokud při zkušební jízdě nedošlo k přestupkům proti pravidlům silničního provozu nebo dokonce k nehodě, prokázal uchazeč o vůdčí list dovednosti potřebné k bezpečnému vedení a obsluze vozidla a zkouška se hodnotila jako úspěšná.

Dne 18. května 1950 vydalo Národní shromáždění republiky Československé Zákon o provozu na veřejných silnicích. Zabývá se obecnými zásadami včetně technického stavu vozidel, výcviku řidičů, oprávnění k řízení motorových vozidel a zákonného pojištění. Tento zákon implikuje do zdejší právní úpravy závěry jednání v

¹⁴⁵ Nařízení č. 81/1910 ř. z. Předpisy o jízdě samohybných vozidel.

¹⁴⁶ Číslo 40 704 ze dne 27. 5. 1921 a číslo 84 386 ze dne 11. 11. 1921.

Ženevě v roce 1949. Téhož roku byly přijaty dva důležité dokumenty: *Úmluva o silničním provozu a Protokol o dopravních značkách*.

Výcvik řidičů motorových vozidel byl (zákonem č. 56/1950 Sb.) svěřen „jednotné celostátní organizaci československých motoristů“ a prováděn měl být podle jednotných zásad. Pověřenou jednotnou organizací se stal SVAZARM.¹⁴⁷

Nařízení se měnila rok od roku a reagovala na nově vzniklé podmínky, například na zavedenou světelnou signalizaci, na úseky prvních dálnic, bílé železniční světlo atd. V dnešní době se na získávání řidičského oprávnění podílejí hlavně soukromé autoškoly, od roku 2006 se zavedl bodový systém platný dodnes. Vydávání řidičského oprávnění spadá pod městské magistráty. Ale i dnes stále platí, že některé autoškoly využívají motocykly Jawa jako výcvikové vozidlo.¹⁴⁸

5.2 Policejní využití

Bylo jen otázkou času, kdy se o Janečkovy motocykly začne zajímat i policejní složka, s rostoucím počtem majitelů motocyklů rostly také přestupky, rychlost se zvyšovala a bylo tedy třeba, aby se tomuto tempu přizpůsobila také Veřejná bezpečnost.

Jawa se stávala pomocníkem policie, během svého působení na českém trhu se několikrát ministerstvo vnitra ucházelo o motocykly a automobily Františka Janečka.

Spolupráce byla přínosná jak pro policii, tak i pro firmu, Janeček, jako správný obchodník, uzavřel s policií smlouvu na vylepení svých reklam na policejních budkách,

¹⁴⁷ Svazarm neboli Svaz pro spolupráci s armádou byla československá branná organizace ustavená 4. listopadu 1951 po vzoru sovětského DOSAAF. Svazarm sdružoval zájemce o některé odbornosti, kteří se tak ocitli pod kontrolou. Pouze pod hlavičkou Svazarmu totiž mohli pracovat například kynologové, střelci, radioamatéři či sportovní letci. Spadaly pod něj také autoškoly.

Přes svou proklamovanou vazbu na armádu zastřešoval Svazarm i řadu aktivit nemajících mnoho společného s brannou činností. Kromě sportovních klubů nebo kurzů her na vojáky sdružoval Svazarm např. Klub přátel divadla Semafor nebo HI-FI klub. J-Klub elektroniky – 602. základní organizace Svazarmu se stal nástupcem Jonáš Klubu, jehož činnost úřady zakázaly v roce 1986 při soudním procesu s Jazzovou sekcí.

Dne 24. března 1990 se Svazarm přetřansformoval v STSČ (Sdružení technických sportů a činností) s tím, že ve vedoucích funkcích zůstali bývalí funkcionáři Svazarmu, kteří si ve větší míře ponechali i majetek. Po nějakém čase sdružení změnilo název na Sdružení sportovních svazů České republiky - ČSTV.

cs.wikipedia.org/wiki/Svazarm (1. 4. 2012).

¹⁴⁸ www.vsechny-autoskoly.cz. (1. 4. 2012)

za to slíbil, že je bude 6 let udržovat a každý rok dodá zdarma jednu Jawu 700.¹⁴⁹
Zkrátka reklama na motocykly Jawa se dala najít na každém kroku.

Z dochovaných objednávek v Muzeu policie v Praze se lze dočíst, o jaký typ motocyklů mělo MV zájem a v kolika kusech si ho objednávalo. Z modelů Jawa se policejními motocykly staly Jawa 250 Pérák (v roce 1929, samostatně i s tandemem), Jawa 350/354 Kývačka tzv. Nanuk (u policie od roku 1963), Jawa 350/360 Panelka, Jawa 500 Rotax, Jawa 350/362/00/09 Californian, Jawa 350/634 0.3, Jawa 350/638 a Jawa 350/640. Dalším objednaným modelem v letech 1937–1938, byla Jawa 100, ale o využití tohoto motocyklu jako policejního jsem se nikde nedočetla. Bohužel ne o všech motocyklech se mi podařilo najít jiné než technické informace. O některých modelech se mi podařilo vyhledat články z novin a časopisů, o dalších jsem se dozvěděla z poslaných informací Pavla Šmejkal, pracujícího v Muzeu Policie v Praze.

Z dokumentů Muzea Policie v Praze jsem sestavila následující tabulku, kde jsem uvedla jaké typy motocyklů sloužily před znárodněním k policejnímu účelu, mimo jiné je vypsán počet vyrobených kusů motocyklů, jakého byly typu a jaké byla cena. V souhrnu, celkem bylo vyrobeno 151 ks J350 OHV v ceně 1 354 470 Kč, 68 ks J100 v ceně 170 000 Kč, 5 kusů J250 v ceně 28 000 Kč a jeden kus J350 SV v ceně 7 185Kč.¹⁵⁰

čís. objednávky	datum	Druh motocyklu	Počet	Cena celkem v Kč
9 414, 9 415	28. 12. 1937	J100	6	15 000
9 421	30. 12. 1937	J100	61	152 500
1 856	8. 3. 1938	J350 SV	1	7 185
1 949	11. 3. 1938	J100	1	2 500
60780/1938-12	18. 7. 1938	J350 OHV	1	8 970
36426/1938-12	27. 5. 1938	J350 OHV	60	538 200
9 139	11. 11. 1938	J250 s tandemem	5	807 300

¹⁴⁹ Archív Muzea Policie ČR, složka dokumentů k policejním verzím motocyklů Jawa, poznámky k objednávkám motocyklu 1934-1938.

¹⁵⁰ TAMTÉŽ.

I přes to, že tyto dva typy motocyklů přecházejí časový rámeček znárodnění, jsou považovány za jedny z nejtypičtějšých policejních motocyklů, a tak jsem je pro zajímavost také do své práce zařadila.

Jawa 350/354 Kývačka, Nanuk

Dopravní policie pro svou službu používala především automobily, modré s bílým pruhem, ale na rozdíl od motocyklu, ne všude se dá se širokým autem vjet, a tak byly pro tyto účely navrženy Nanuci (obr. str. 114). Tato Jawa nahrazovala používané Jawy 500, které byly již starším modelem, byly poruchové, hlavně vlivem počasí a na opravy nebyl dostatek náhradních dílů. Nová Jawa 350 se od starých motocyklů, co se výkonu týče, tolik nelišila. Její největší výhodou byla laminátová kapotáž, která plně pokrývala celý motocykl a svou konstrukcí chránila jezdce před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Barvou byla modro-bílá.

„Motocykly pro „stíhače“

Dopravák je ve službě 8 hodin denně a na motocyklu jezdí od jara do zimy. Kolikrát se za těch 8 hodin změní počasí! Kdyby celých 8 hodin jenom jezdil, mohl by se řádně „nabalit“. Poněvadž však během služby musí také dohlížet na provoz „z pevného stanoviště“, v případě potřeby musí řídit dopravu nebo likvidovat dopravní přestupek nebo nehodu, potřeboval by jakýsi univerzální oblek. Avšak žádný oblek nemůže dokonale splnit všechny požadavky, které služba na dopraváky klade, hlavně pokud jde o ochranu zdraví. (...) Proto má kapotáž poskytovat ochranu před nepřízní počasí – ochrana zdraví dopraváků je hlavním důvodem, proč je zaváděna.“¹⁵¹

Jawa Californian 350

V letech 1969 až 1974 se vyráběl nový typ Jawa Californian IV Oilmaster. Jedna z jeho sérií – typ 362/00/09 – se upravovala speciálně pro potřeby motohlídek Sboru národní bezpečnosti a pro další složky ministerstva vnitra. Tento typ nebyl běžně dostupný pro normálního zákazníka. Jednotlivé kusy podléhaly zvýšenému dohledu a výběru, kladl se důraz na snížení rozptylu tolerancí majících vliv na naladění a tudíž výkon motoru.

Motocykly se montovaly přesně na zakázku v bílo-modré barvě se zlatým linkováním a obdržely modré světlometry Autopal. Podle nasazení motocyklu se také

¹⁵¹ Ls., *Motocykly pro stíhače*, Svět motoru 16, 1963, č. 12, s. 367.

upravily díly a doplňky, například nosiče, chrániče kolen, ochranný štít, tzv. ŠP, anebo zpětná zrcátka. Díly na zakázku se odebíraly u různých podniků jako Okula n p. Nýrsko, Protetika n. p. Bratislava nebo Kovovýroba v České Třebové. Aby se příslušník při jízdě neušpinil, zvyšovaly se a narovnávaly tlumiče výfuku.

Pokud motocykl havaroval, nebo si své u sboru odsloužil, byl prodán (např. přes autobazar) či nabídnut ke koupi soukromým majitelům. Těmi se často stávali sami příslušníci, kteří na motocyklech jezdili. I přes nařízení o odmontování služební výstroje z motocyklu se tak nečinilo.¹⁵²

5.3 Film, poezie a hudba

V poslední krátké kapitole mé práce bych se věnovala spíše zábavnějšímu využití motocyklů a značky Jawa. Kapitoulou jsem přesáhla mé časové rozhraní práce ke znárodnění firmy z toho důvodu, že motocykly Jawa byly do filmů více obsazovány až po této době. Jawa motocykl zasáhl snad do všech spekter tvorby, od filmové až po básnickou. Podařilo se mi vypátrat několik filmů, básniček a písniček, které svým obsahem potěšily nejen oko, ale i ucho. Nejblíže závod Jawa zachycují filmy Pětistovka, v režii M. Friče, a Báječná léta pod psa od režiséra Petra Nikolaeva z roku 1997, kde jsou autentické scény podniku, kanceláří a staré týnecké základní školy.

Jawa se stala součástí mnoha záběrů českých i československých filmů,¹⁵³ z těch nejznámějších uvádím tyto filmy:¹⁵⁴

NÁZEV FILMU	ROK	REŽIE	TYP MOTOCYKLU
Čarodějky z předměstí	1990	Drahomíra Králová	350-360 Californian
Divoké včely	2001	Bohdan Sláma	250-559
Dovolená na úrovni	1985	Stanislav Strnad	250-590 Sport
Dva muži hlásí příchod	1975	Václav Vorlíček	350-360/03
Ecce homo homolka	1969	Jaroslav Papoušek	250-559
Hop a je tu lidoop	1977	Milan Muchna	350-362/00/02 Californian
Chalupáři	1975	František Filip	350-361

¹⁵² J. BARTUŠ, *Jawa*, s. 78.

¹⁵³ Ukázky z filmů jsou přístupné ke zhlédnutí např. na portálu: www.youtube.com.

¹⁵⁴ Tabulka vytvořena z ukázek filmu na:

[http://www.youtube.com/results?search_query=jawa+ve+filmu&aq=f&aqi=&aql=&gs_nf=1&gs_l=youtube-psuggest.3...691.5380.0.5595.15.15.1.0.0.0.77.931.14.14.0. \(23. 04. 2012\)](http://www.youtube.com/results?search_query=jawa+ve+filmu&aq=f&aqi=&aql=&gs_nf=1&gs_l=youtube-psuggest.3...691.5380.0.5595.15.15.1.0.0.0.77.931.14.14.0. (23. 04. 2012))

Pětistovka	1949	Martin Frič	Podnik Jawa
Jízda	1994	Jan Svěrák	350-640
Malý pitaval z velkého města, 5.díl	1982	Jaroslav Dudek	350-634/8-16
Malý pitaval z velkého města, 8.díl	1982	Jaroslav Dudek	350-361 Sport
Nevera po slovensky	1980	Juraj Jakubisko	350-364
Pan Tau	1975	Jindřich Polák	350-360
Poplach v oblacích	1978	Jindřich Polák	350-634
Postav dom, zasad' strom	1979	Juraj Jakubisko	350-362/00/09 Californian
Půl domu bez ženicha	1980	Hynek Bočan	350-360
Rodeo	1972	Antonín Máša	250-623/01
Slunce seno a pár facek	1989	Zdeněk Troška	350-634
Slunce, seno, jahody	1983	Zdeněk Troška	350-634
Starci na chmelu	1964	Ladislav Rychman	250-353
Tatínek	2004	Han Svěrák, Martin Dostál	250-353
Třicet případů majora Zemana, 21.díl	1978	Jiří Sequens	250-353
Václav	2007	Jiří Vejdělek	350-634
Velké sedlo, 7.díl	1986	František Mudar	250-353
Báječná léta pod psa	1997	Petr Nikolaev	Podnik Jawa

Značka Jawa získala své místo i na poli hudebním, za nejznámější píseň, věnovanou těmto motocyklům, je považována Bílá Jawa 250, od Věry Špinarové, ale našly se i jiné hudební skupiny, jež svým originálním pojetím věnovaly Jawě píseň. Pro zajímavost uvádím některé texty a interprety, které lze najít a poslechnout si na internetu.¹⁵⁵

BÍLÁ JAWA 250

Věra Špinarová

Text: Věra Špinarová

*Zase garáž prázdná na mě zívá, je to sen.
Stojím ve dveřích a jen se dívám, jel zas ven.
Slzy na krajíčku místo kávy polykám,
na ničem už víc mi nezáleží, odjel sám.*

*Pryč je a s ním jeho Jawa 250
a mně budou se zas v celém městě všichni smát.
A já v okně zase celý týden bláhová,
než se zase vrátí ten, kdo málo rád mě má.*

Kéž bych jednou byla celá bílá,

¹⁵⁵ Jawagallery.net (10. 4. 2012).

*jak ta Jawa 250.
Samý chrom a jinak celá bílá,
jeho Jawa 250.
Žádné srdce, jen dvě kola vířící,
žádné zklamání.
Žádná láska jenom silnic čára dělicí.*

*V hale informací marně hledám jízdní řád,
seznam dálnic, míst a restaurací, kam jen psát.
Úh, už jsem nalepila všechny známky poštovní,
boty prochodila všechny nové, zánovní.*

*Už znám asfalt, beton, kostky šedé, dlažební,
každá motorka mi zpívá píseň svatební.
S každým blatníkem je ve mně lásky zas méně,
s každým kilometrem stejné přání ve mně zní.*

*Óu, kéž bych jednou byla celá bílá,
jak ta Jawa 250.
Samý chrom a jinak celá bílá,
jeho Jawa 250.
Žádné srdce, jen dvě kola vířící,
žádné zklamání.
Óu, žádná láska jenom silnic čára dělicí.*

Jawa a ČZ (Vápenky)

Skupina Úžas

Text: Jan Zámečník

*Zelená je tráva, červená je Jawa
Černá je zas Čezeta, my jedeme do světa
Nakopneme mašiny, vyjedeme z dědiny
Lehce jako malinu zdoláme aj Hrabinu*

*Nejezdíme na Mallorcu,
nesháňáme letenky
My sedneme na motorku,
jedeme na Vápenky*

*Někdo pije víno, nebo rum a pivo
Jiný hulí trávu
My máme drogu ... Jawu*

*Někdo má rád holky, jiný zas aj vdolky
Někdo drží dietu,
Máme tu aj Čezetu*

*Motoroky sú lásky, aj keď majú vrásky
Aj keď nejsú najmladší
My jich máme nejradši
Nechť si baby blázná, máme sa jak v láznách
Od večera do rána, nám ta liečba pomáha. A JAK!*

Osobák

Skupina Lokálka

Text: Ladislav Straka

*Měl v ramenou miň, než si přál, a veselý se býti zdál,
za volant sed, dal přímý směr, snad dojet chtěl někam do Tater.*

*Ve tváři měl zdánlivý klid a v očích touhu Niki Laudou být,
nocí i dnem svůj trabant hnál, na plný plyn, stále dál a dál.*

*Na značce stop neuměl stát, po hlavní jela Jawa padesát,
plechový běs zvaný Pionýr, zkrížil mu směr, ten malý štír.*

*Pak zazněl třesk a rána zlá, kdo pospíchá, často prohrává,
jak skončil střet, Vám povím rád: plech vydržel, ne však laminát.*

*Teď, mistře, máš pro děti sběr, před sebou cestu už ne do Tater,
míříš teď k vám vlakem nazpátek a z auta máš stovky trsátek.*

Motofykl Jawa

Punk Floid

Text: Punk Floid

*Jednou jfem fe vydal,
na fykiftifkou túru,
Bůh do fefty mi feflal,
filnou kubatúru.*

*Na kfížovatce ftojím,
a ftrafný rámu f prava,
vidím jak fe blíží,
motofykl Jawa.*

*Afi fem fe motal,
ve fpatném jízdním pruhu,
teď mám v pifi chrup,
a nad hlavou mám duhu.*

*A na náhrobku květiny,
a fernou ftuhu.*

Jak jsem se již zmínila v kapitole o časopisu Jawa, byly jeho poslední ročníky obohacené o básničky, některé do redakce zaslali čtenáři, ale více jich bylo prací redaktorů, bohužel ne vždy se dotyční podepsali, a tak se jednalo hlavně o básničky anonymní. První dvě básničky jsou z časopisu Jawa z roku 1942, další jsem si vyslechla od pamětníků a je spíše lidového charakteru.

*Aprílová obhajoba*¹⁵⁶

*Odjakživa lidská zloba plila,
láteřila, klela na Aprila:
je prý divoch, pršek pln a louží, hned ti stříká v boty,
inu, vzor je trapné nejistoty,
sympatií tudíž nezaslouží.
Jdeš li v plášti nebo s parapletem,
Žněmi žhne to, horkým sálá létem;
Vyžehlíš-li světlé jarní gatě,
Promokneš v nich, věř mi svatosvatě.
Jdeš-li pěšky nebo nechť si jedeš,
Dubnu ubránit se nedovedeš:
Tu ti v stopě výří prachu mráčky,
Hned zas bláta téměř po stoupačky
v cestu hrne; kluzkým hroze smykem,
vyklopí tě každým okamžikem.
A tak se to celý měsíc střídá,
Počasí se člověk nedohlídá.
Nechme toho však. Už nářku dosti!
Že je April symbol nestálosti!
Samý rozmar? Těkavosti znaky?
Vždyť má, dobrák, světlé stránky taky:
Na líčka on růže kouzlí ženám,
zlatou kůrkou zdobí mazance nám,
na kraslice pestré vzorky klade,
v parcích dává růsti trávě mladé,
květy plní nektarem a pelem,
zkrátka; máje on je hlasatelem.
Nechť však už si neklame či klame,
jeden krásný důkaz tady máme,
že i April přinést nám může,
pevný bod, jenž oporu nám dává,
důkaz pile, která sklízí růže:
Důkazem tím časopis je JAWA.
JAWA, která dneska vyšla po sté.
Pilíř! – Do druhé nechť stovky roste.*

¹⁵⁶ HPGas, *Aprílová obhajoba*, JAWA 9, 1942, č. 4, s. 9.

O slepičí krok...¹⁵⁷

*Kraj byl spoután mrazem tuhým.
Inu, toť už naše klima,
Že se střídá jedno s druhým;
jaro, léto, podzim, zima;
že na letním koupališti
po půl roce brusle svítí
a tam, kde dřív kvetly růže,
sněhulák se stavět může.*

*Nemohou být všude tropy,
dse se v kamnech nezatopí,
nepřiloží, jak rok dlouhý,
kde však ani jarní touhy
ubožácci černokoží
nepoznají; jenom vedra
po celý rok jejich bedra
tíží, ba i na Hod Boží,
kdy se u nás všechno krčí
doma v teple s vůní smrčí.*

*Tichá cesta, ztichlá města,
vše jak z cukrového těsta;
stromy sněhem, jinovatkou
změnily se v bílé bezy,
pneumatiky se řetězy
šustí městskou křižovatkou
a strážník, jak v létě bílý,
jako semafor tu stojí
přísný, jenž se neomýlí;
nad ním bliká světlo trojí.
Tichou píseň motor bude,
dumnou píseň motor hraje,
přede jako spící kočka.
Bílý motýl sněžná vložka,
na kapotu sedá taje.
Světlometu kužel zlatý,
tichých chodců zlatí paty,
Ulici, jež jako sen tu
prchá v dál a ve tmách mizí,
bílá stuha, stříbro ryzí,
z křišťálových ornamentů.*

*Kola sviští motor vrčí...
Na cestu se kladou stíny;
do dlažby tu vbit je klíny
lesík mladý. Samé smrčí.*

¹⁵⁷ HPGas, *O slepičí krok...*, JAWA 9, 1942, č. 12, s. 7.

*Auto brzdí, auto stojí,
o lak tře se vonné chvojí,
zvoní mince, smrčku mladé
tílko do vozu se klade,
oleje pach horce čpící
prolíná se s pryskyřicí...
Klaxon bzuč a vozík v letu
Vyráží, v svém nitru nesa
Domů něžnou vůni lesa.
Sněží měkce.*

Vánoce tu.

Fichtl¹⁵⁸

*Mám doma fichtla,
často s ním vyjždím z garáže,
jezdím s ním po poli,
zkouším, co dokáže.*

*Jednou takhle na poli,
babka kopala brambory,
nechtěně jsem přidal plyn,
a babku jsem přizabil.*

*Tak vidíte fichtl z garáže,
co všechno dokáže,
přizabít babku, nakopat si nos
a stejně ho nikdy nemáš dost.
Nemůže stát v garáži
já na něm vše dokáži.*

¹⁵⁸ jawa-fbi.webnode.cz/nemuzou-chybet-fichtl-basne/ (12. 4. 2012)

Závěr

Cílem mé práce bylo zaměřit se na témata, jimiž se doposud nikdo podrobněji nezabýval. O Františku Janečkovi a jeho životě vyšlo už několik knih, z nichž za nejpovedenější považuji v mé práci několikrát citovanou publikaci *František Janeček motocyklový král, příběh muže, který dal vzniknout motocyklům Jawa*, od kolektivu autorů, která se velmi podrobně zabývá životem F. Janečka a jeho prací.

O motocyklech značky Jawa bylo, je a bude ještě možno napsat mnoho knih a článků, jež upoutají srdce nejednoho čtenáře, ale jak jsem již zmínila ve svém zhodnocení dostupných pramenů, hlavními cíly autorů jsou téměř vždy technické popisy nebo údržba. O jistou změnu se dnes pokouší v nakladatelství Grada, kde se postupně věnují jednotlivým typům motocyklů a snaží se je pojmout z širší perspektivy, tzn. mimo technickým údajům se věnují také vývozu motocyklu do ciziny, propagaci, úspěšnosti motocyklu u nás i v zahraničí, sportovním úspěchům a upraveným modelům té které značky. Zatím vyšlé *Jawa Pérák* a *Jawa Californian* jsou toho dokladem.

Snažila jsem se postihnout značku Jawa tím, že jsem se zabývala „*lidmi v pozadí*“, bez nichž by Jawa nikdy nemohla získat takový věhlas. Na první místo jsem uvedla závodníky, kteří na sedle Jawy získávali cenná vítězství – a díky nimž se zvuk českého motoru dostával daleko za naše hranice. Dle mého názoru právě jezdci na motocyklech drželi pevně v rukou, jako své stroje, nejvyšší procento propagace značky Jawa. Na druhém místě, ale vůbec ne nedůležitém, jsem se zabývala lidmi píšícími o úspěších a novinkách podniku. Díky vstřícnému přístupu zaměstnanců NTM mi bylo dovoleno nahlédnout do materiálů a fondů archivu, který je v této době veřejnosti uzavřen, kde se mimo jiného písemného materiálu na ústřížcích časopisů a novin nacházely zajímavé medailonky československých propagandistů, novinářů a žurnalistů. Díky nim se i široké veřejnosti lidí, kteří nepatřili mezi zasvěcené fanoušky motocyklového sportu, dostávaly základní informace o těchto dnes už mnohdy zapomenutých osobnostech a průkopnících motorismu.

V poslední kapitole mé práce jsem se věnovala dalšímu dosti opomíjenému tématu, jež také považuji za velice zajímavé. S rostoucí rychlostí motorek a nárůstem dopravních přestupků vzrůstala rovněž potřeba dopadnout viníky. Tohoto úkolu se na

motocyklech Jawa zhostila policie. V průběhu doby bylo k tomuto účelu speciálně připraveno několik modelů Jawy. Z pramenů, které mi zpřístupnil Pavel Šmejkal z Muzea Policie ČR, se mi podařilo napsat pár řádků i o tomto státním využití motocyklů.

Značka Jawa se zásluhou své obliby a modernizaci naší doby prezentovala v mnoha filmech, ale také v písních a básních. I přes poslední roky, kdy se značka Jawa nedařilo nejlépe uplatnit své modely na trhu, věřím, že s nově připravovaným retro modelem se opět vrátí jak do světa showbyznysu, tak především na české a zahraniční silnice.

Do práce jsem také zařadila stručný životopis Františka Janečka a historii firmy Jawa, aby má práce svým konceptem tvořila kompletní celek.

Prameny a literatura

Archivy

SOA v Praze

fond Zbrojovka Ing. F. Janeček - JAWA (1929-1958)

Archiv NTM v Praze

Složka Ing. F. Janeček, České biografie, písmeno J, 31. 7. 1940, série 27. Biografie Janečka

fond Zbrojovka ing.F.Janeček

výstrižkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček (neuspořádáno)

Czechoslovak Motor-Review, 1955–1957

Archiv Muzea Policie ČR

Složka dokumentů k policejním verzím motocyklů Jawa, poznámky k objednávkám motocyklů z let 1934-1938.

Podnikový archiv Jawa a.s. Týnec nad Sázavou

fond Historie značky Jawa 1920 - 1975, karton č. 1, Nahrávka diktafonového záznamu a písemné vzpomínky pamětníků z roku 1975, pořízené Ing. Jansou.¹⁵⁹

rozhovor s J. Jozífem na téma: Technicko-ekonomické informace v době předválečné, Tvůrčí myšlenky ve výzkumu a vývoji a jejich patentové zajištění, ze dne 13. 3. 1975

rozhovor s Otomanem Fišerem, na téma: O počátcích činnosti Jawy, pořízeno dne 25.3.1975

rozhovor s Jiřím Mrázem, na téma: Zkušenosti, vzpomínky a informace z dlouholeté práce v konstrukci Jawy, pořízené 7. 4. 1975

¹⁵⁹ Záznam byl pořízen s těmito zaměstnanci: Ing. Balcar, Ing. Dr. Bartůněk Emil, Benda Antonín, Bohdan Vladimír, Ing. Bouška F., Ing. Dočkal, Ing. Faltejsek Karel, Fišer Otoman, Ing. Doc. Häckl B., Ing. Husák Pavel, Ing. Jandík J., Mráz Jiří, Ing. Jokl Rudolf, Jozíf Josef, Krása Evžen, náměstek Kraus, Křivka J., Ing. Lange Karel, Los Bohumil, Ing. Maštoký Josef, Mazáková M., Novotný Aleš, Ing. Oppelt, Pilát Zdeněk, Dr. Pivrnec Jan, Pokorný Vojtěch, Ing. Ráfl Jan, Ing. Rajchrt, Ing. Ritschl, Dr. Semerát Zdeněk, Ing. Dr. Schulmann J., Ing. Arslanianová Luisa, Skala A., Ing. Sojka, Souček Jan, Sviták Jan, Toulec Pavel, Ing. Vykoukal Rudolf, Ing. Zahel Jaroslav.

Soukromý rodiny Šípkových z Týnce nad Sázavou

časopisy Jawa doma (1936-1945), Jawa (1938-1945).

Soukromý archiv Luboše Houšky z Týnce nad Sázavou

fotografie, novinové výstřižky, trofeje.

Pamětníci

Jana Dvořáková z Týnce nad Sázavou, rozhovor a elektronická korespondence, 20. – 25. 4. 2012.

Lubomír Houška z Týnce nad Sázavou, rozhovor ze dne 14. dubna 2012.

Použitá periodika

Czechoslovak Motor-Review 1955 – 1957

Jawa 1934 – 1943

Jawa doma 1936 – 1945

Lidové noviny 1929 – 1941

Motor review 1930 – 1935

Literatura

Bartuš J., Jawa Californian. Historie, vývoj, technika, Praha 2011.

Blümlová D. - Rauchová J. a kol., Čas rychlých kol a křidel, aneb, Mezi Laurinem a Kašparem, České Budějovice 2008.

Brabec J., Zásady výnosné obchodní reklamy: na základě amerických studií a zkušeností, Praha 1927.

Čabelová L. - Kryšpínová J. a kol., Dějiny českých médií v datech, Rozhlas, Televize, Mediální právo, Praha 2003.

Dočkal J., Jawa. Údržba a seřizování motocyklů, Praha 2008.

- Folta J. (ed.), Studie o technice v českých zemích. Svazek VII-IX, 1945-1992, Praha 2003.
- Gomola M., Motocykly Jawa, sedmdesátiletá historie, Brno 1999.
- Häckel B., Propagační prostředky, principy tvorby a základní charakteristiky, určeno pro posl. fak. žurnalistiky, Praha 1974.
- Hájková D., Janečkova slévárna v Týnci nad Sázavou v meziválečném období, Sborník vlastivědných prací Podblanicka, 29, 1988, s. 205-218.
- Hájková D., Podnikatel František Janeček. Časopis národního muzea, řada historická 157, 1988, č. 1-2, s. 94-100.
- Ing. Dr. F. Janeček. Rozvoj Zbrojovky Ing. F. Janeček se zřetelem k obecnímu hospodářství v budoucnosti, Týnec nad Sázavou 1938.
- Jawa s. p. Týnec nad Sázavou, Plochodrážní motocykly 898, 893, Týnec nad Sázavou 1990.
- Köplová B. – Kryšpínová J., Vydavatelská činnost společnosti Orbis v kontextu zahraniční politiky meziválečného Československa v letech 1921-1931, in: Sborník Národního muzea v Praze, řada C – Literární historie 55, 2010, s. 9-14.
- Králík J., Jawa můj osud. Příběh Jaroslava Freie, který zachránil Jawu a útekem zachránil sebe, Praha 2010.
- Králík J. - Spremo M., Jawa, Brno 1989.
- Králík J., Věčně mladá Jawa 1929 – 1989, Gottwaldov 1988.
- Lahner J. - Straka M., Motocykly z Divišova. Historie značek ESO a JAWA, Praha 2011.
- Novotný P., JAWA půl století práce a úspěchů, 1978.
- Pavlůsek A., Jawa, Brno 2011.
- Pavlůsek A. - Pavlůsek O., ČZ, Brno 2007.
- Pavlůsek O. – Pavlůsek A., Jawa-ČZ, Brno 2010.
- Povolný D. - Souček V. - Zavadil R., František Janeček motocyklový král. Příběh muže, který dal vzniknout motocyklům Jawa. Praha 2011.
- Procházka H., Automobily Aereo, Jawa, Walter, Wikov, „Z“ 1905 – 1946, Brno 2009.
- Procházka H., Jawa Pérák. Historie, vývoj, technika, sport, Praha 2009.
- Smolka I. (ed.), Studie o technice v českých zemích V-VI, 1918-1945, Praha 1995.

- Souček J., Reklama v Americe, in: Cesta reklamy: Ročenka Noviny 1932, Praha 1932.
- Sutnar M., Co dokáže reklama, Praha 1941.
- Sutnar M., Nové metody zvýšení prodeje a organisace odbytu, Praha 1932.
- Tůma A., Postavy našeho motorismu, Praha 1941.
- Tusar S., Tři roky Reklubu: 1928, 1929, 1930, Praha 1931, s. 12 -35.
- Veselý D., Reklama v období první republiky na příkladu firmy Baťa, Praha 2012.
- Vitvar H. J., Antonín Vitvar. 20 let na Jawě a Nortonu, Praha 2012.
- Vošáhlík J., Přehled motocyklů Jawa, Praha 2009.
- Vošáhlíková P., Dvacátá léta v české reklamě, in: Studie k moderním dějinám. Sborník prací k 70. narozeninám Vlastislava Laciny, Praha 2001, s. 294.
- Vošáhlíková P., Obraz národní minulosti v české reklamě, in: Jiří Mikulec - Miloslav Polívka (edd.), Per seacula ad tempora nostra: Sborník prací k šedesátým narozeninám prof. Jaroslava Pánka, Praha 2007, s. 679-683.
- Vošáhlíková P., Zlaté časy české reklamy, Praha, 1999.

Diplomové práce

- Grmanová Š., Propagace společnosti Baťa, historie a současnost, Diplomová práce, Fakulta multimediálních komunikací, Univerzita Tomáše Bati, Zlín 2007.
- Knollová L., Srovnání právní úpravy nekalé soutěže v ČR a v zahraničí, Diplomová práce, Právnická fakulta, Masarykova universita, Brno 2006.
- Povolný D., Ing. František Janeček, Dr. H. c. 1878 – 1941, jeho život a dílo, Diplomová práce FF UK, Praha 1996.
- Veselý D., Reklama v období první republiky na příkladu firmy Baťa, Diplomová práce, Fakulta národohospodářská, Vysoká škola ekonomická, Praha 2012.

Internetové stránky

http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8Dsk%C3%BD_pr%C5%AFkaz

[http://dspace.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/4591/grmanov%C3%A1_2007_bp.pdf?sequence=1\(30. 3. 2012\)](http://dspace.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/4591/grmanov%C3%A1_2007_bp.pdf?sequence=1(30. 3. 2012))

http://www.youtube.com/results?search_query=jawa+ve+filmu&oq=jawa+ve+filmu&aq=f&aqi=&aql=&gs_nf=1&gs_l=youtube-suggest.3...691.5380.0.5595.15.15.1.0.0.0.77.931.14.14.0 (23. 04. 2012)

https://akela.mendelu.cz/~turcinko/materialy/Prednaska_02.doc (4.4.2012)

www.autokaleidoskop.cz/Historie/Ing-Zdenek-Pilat-predbehl-Porsche/ (9. 4. 2012)

www.jawa-50.cz/clanek/08_historie_jawy_cesta_k_jawe_350-sv.html (10. 4. 2012)

http://www.jawa-50.cz/clanek/03_historie-jawy-labuti-pisen-v-chemitzi-premiera-v-praze.html (17. 4. 2012)

http://www.google.cz/imgres?q=%C5%A1estidenn%C3%AD+jawa&hl=cs&rlz=1C1AVSA_enCZ453CZ453&biw=1038&bih=599&tbnid=XXgBrOO0B5a59M:&imgrefurl=http://www.jawa.eu/firma/80-let-vyroby-motocyklu-jawa/jawa-a-sport.htm&docid=EnWbIyoVIXuBWM&imgurl=http://www.jawa.eu/editor/filestore/Image/sport/1932.jpg&w=313&h=220&ei=wA2UT7H0IIfIswa5_q22BA&zooom=1&iact=hc&vpx=747&vpy=284&dur=4&hovh=176&hovw=250&tx=147&ty=100&sig=107686186714362131869&page=2&tbnh=125&tbnw=167&start=15&ndsp=20&ved=1t:429,r:4,s:15,i:110 (24. 4. 2012)

http://www.vcm-sbirky.cz/zlataprilba/historie_1.html (17. 3. 2012)

cs.wikipedia.org/wiki/Sitotisk (18. 3. 2012)

cs.wikipedia.org/wiki/Svazarm (1. 4. 2012)

en.wikipwdia.org/wiki/Gnome_et_Rhone (8. 4. 2012)

www.francis-barnett.co.uk (8. 4. 2012)

www.nsu.cz (8. 4. 2012)

www.jawamania.info/historie/detail.aspx?historyid=33 (9. 4. 2012)

en.wikipedia.org/wiki/AJS (10. 4. 2012)

en.wikipedia.org/wiki/George_William_Patchett (10. 4. 2012)

en.wikipedia.org/wiki/Terrot (10. 4. 2012)

Jawagallery.net (10. 4. 2012)

www.atoznalosti.cz/index.php/motor.html (10. 4. 2012)

www.eurooldimers.com/cze/historie-clanek/861-nirton.html (10. 4. 2012)

www.vsechny-autoskoly.cz (10. 4. 2012)

www.youtube.com/watch?v=ju2cGyPE02I (11. 4.2012)

jawa-fbi.webnode.cz/nemuzou-chybet-fichtl-basne/ (12. 4. 2012)

cs.wikipedia.org/wiki/Viktror_Ponrepo (13. 4. 2012)

http://fr.wikipedia.org/wiki/L%27Automobile_magazine (18. 4. 2012)

Seznam zkratek

AJS - Albert John Stevens
AKRČS - Autoklub Republiky československé
AMC - Associated Motorcycles
BMW - Bayerische Motoren Werke
BSA - Birmingham Small Arms
ČAZ - Československé automobilové závody
ČKD - Českomoravská – Kolben – Daněk
ČSR - Československá republika
ČSTV – Český svaz tělesné výchovy
ČVUT - České vysoké učení technické v Praze
ČZ - Česká zbrojovka
DKW – Deutsche Kraft Wagen
FF UK - Filozofická fakulta University Karlovy
FIM - International Motorcycling Federation
FJ - František Janeček
FN - Fabrique Nationale de Herstal
Ing. - inženýr
KNM – Knihovna Národního muzea
kol. - kolektiv
ME - Mistrovství Evropy
NSU - Neckar a Sulm
NTM - Národní technické muzeum
OHC - Over Head Camshaft
OHV - Over Head Valves
PA - podnikový archiv

PZO - podnik zahraničního obchodu

ř. z. – říšský zákoník

SA - soukromý archiv

Sb. – sbírka

SKJ – Sportovní klub Jawa

SOA - Státní oblastní archiv

SOkA - Státní okresní archiv

STSČ - Sdružení technických sportů a činností

SV - Side Valves

Svazarm - Svaz pro spolupráci s armádou

TT - Tourist Trophy

Obrazová příloha



Zakladatel značky Jawa Ing. František Janeček.¹⁶⁰

¹⁶⁰ <http://www.stadion-jawetta.deg.cz/index.php?p=3> (18. 4. 2012)



Vila ing. Františka Janečka s dnešním moderně předělaným interiérem.

(vlastní fotografie z roku 2012)





Pohled na podnik F. Janečka v bývalé restauraci Zelená Liška v Praze, rok 1929.¹⁶¹

¹⁶¹http://www.jawa-50.cz/clanek/03_historie-jawy-labuti-pisen-v-chemitzi-premiera-v-praze.html (17. 4. 2012)



Luboš Houška

SA Luboše Houšky, fotografie ze závodu v Rusku.





Finďlový star 7. Zlaté přilby, rok 1935.¹⁶²

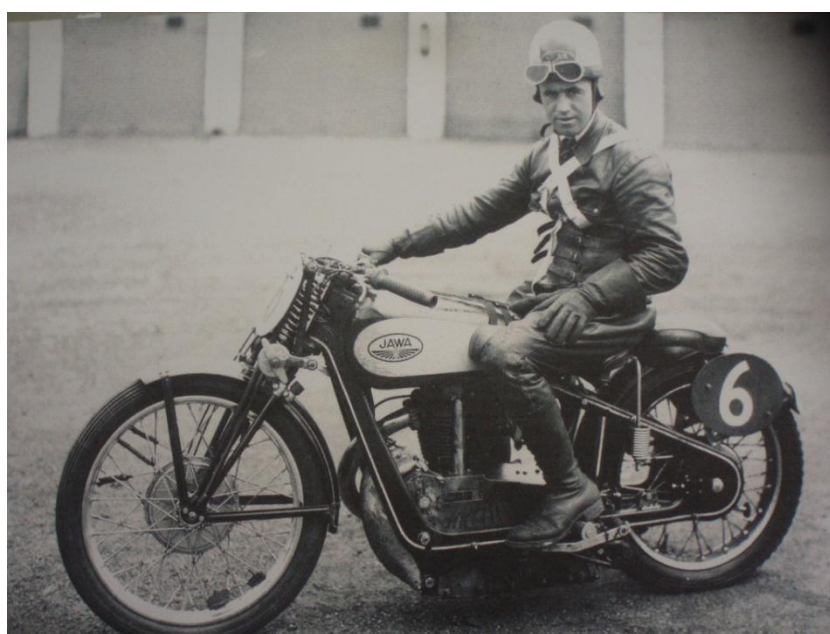


Pohled na závodistiště Zlaté přilby z tribuny, rok 1933.¹⁶³

¹⁶²http://www.vcm-sbirky.cz/zlataprilba/historie_1.html (15. 3. 2012)



První sestava našeho Trophy týmu na Šestidenní s Jawou 500 z roku 1932 (A. Vitvar, J. Kaiser, F. Brand).¹⁶⁴



Legendární František Brand s Jawou 500 na Tourist trophy 1932.

Archiv NTM Neuspořádaný výstřižkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

¹⁶³http://www.vcm-sbirky.cz/zlataprilba/historie_1.html (17. 3. 2012)

¹⁶⁴http://www.google.cz/imgres?q=%C5%A1estidenn%C3%AD+jawa&hl=cs&rlz=1C1AVSA_enCZ453CZ453&biw=1038&bih=599&tbm=isch&tbnid=XXgBrOO0B5a59M:&imgrefurl=http://www.jawa.eu/firma/80-let-vyroby-motocyklu-jawa/jawa-a-sport.htm&docid=EnWbIyoVIXuBWM&imgurl=http://www.jawa.eu/editor/filestore/Image/sport/1932.jpg&w=313&h=220&ei=wA2UT7H0IIfIswa5_q22BA&zoom=1&iact=hc&vpx=747&vpy=284&dur=4&hovh=176&hovw=250&tx=147&ty=100&sig=107686186714362131869&page=2&tbnh=125&tbnw=167&start=15&ndsp=20&ved=1t:429,r:4,s:15,i:110



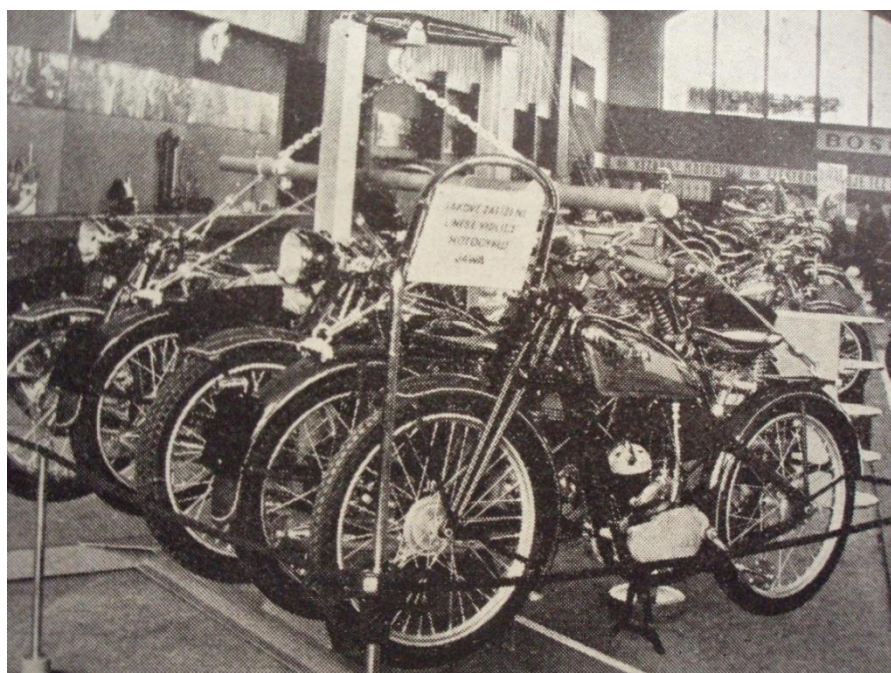
Pohled na stánek z PVV 1939.

Archiv NTM neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



Ukázky konstrukcí, na nichž se prezentoval motocykl Jawa.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



JAWA doma

ČASOPIS PRO ZAMĚSTNANCE ZBROJOVKY INČ-F-JANEČEK

Ročník IV.

Květen 1939.

Číslo 2.



Foto:
Jilek a Paul

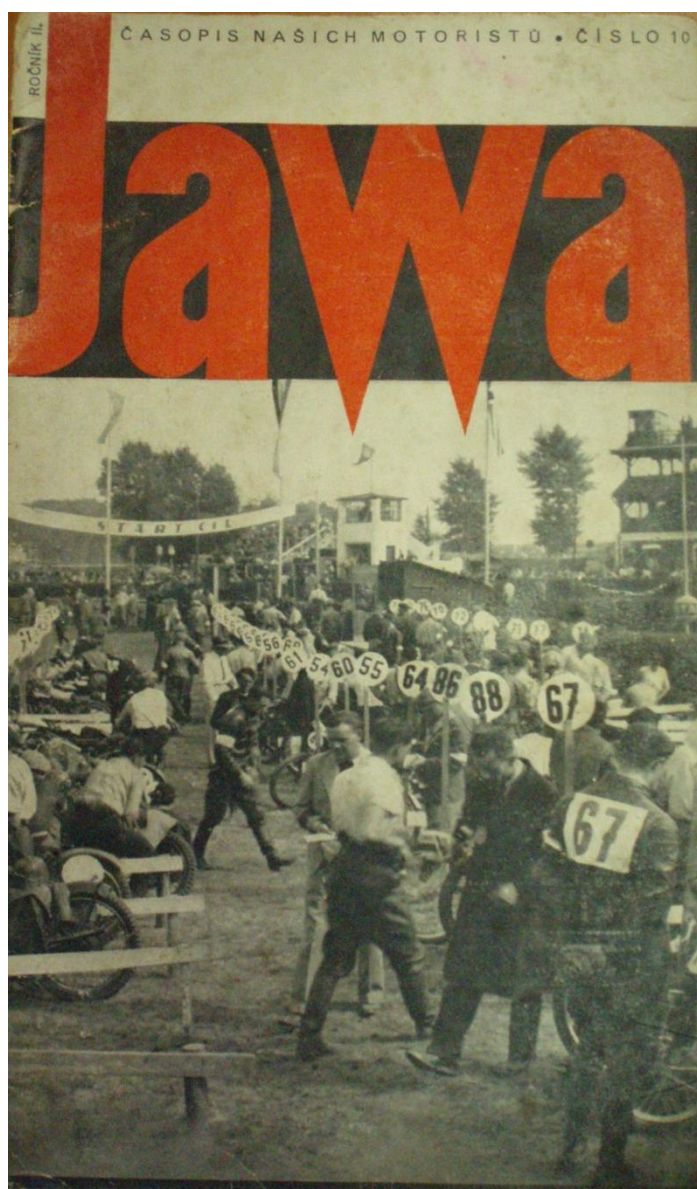
JAWA
PRAHA

NA II. VÝSTAVĚ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI

v pražském Autoklubu předvedla naše firma svoji službu bezpečnosti ukázkami precísní výroby doplněné názornými fotografiemi, vystavenými v architektonicky vtipně řešeném stánku, jehož snímek zde přinášíme.

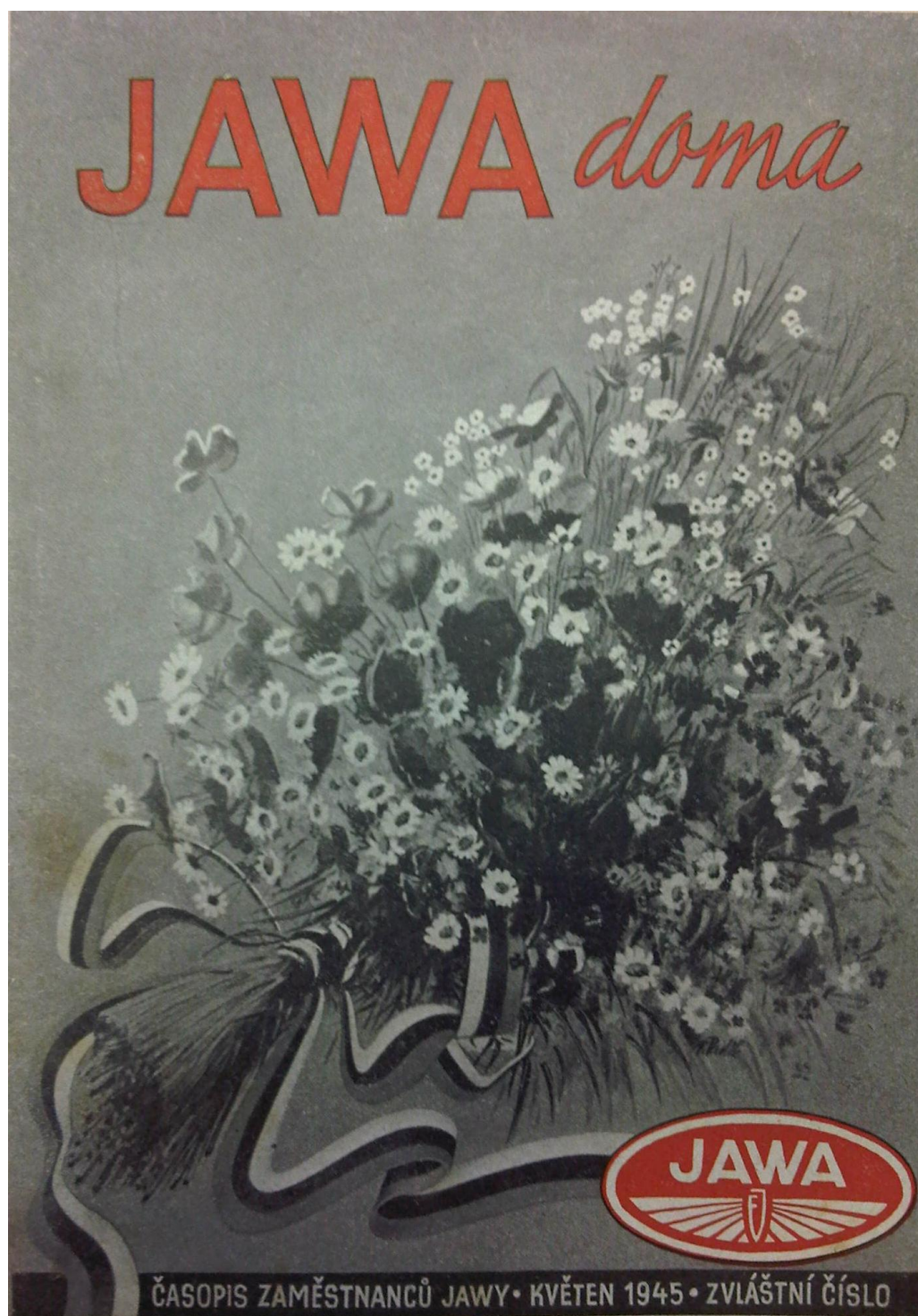
Ukázka titulní strany časopisu Jawa doma.

SA rodiny Šípkových z Týnce nad Sázavou.



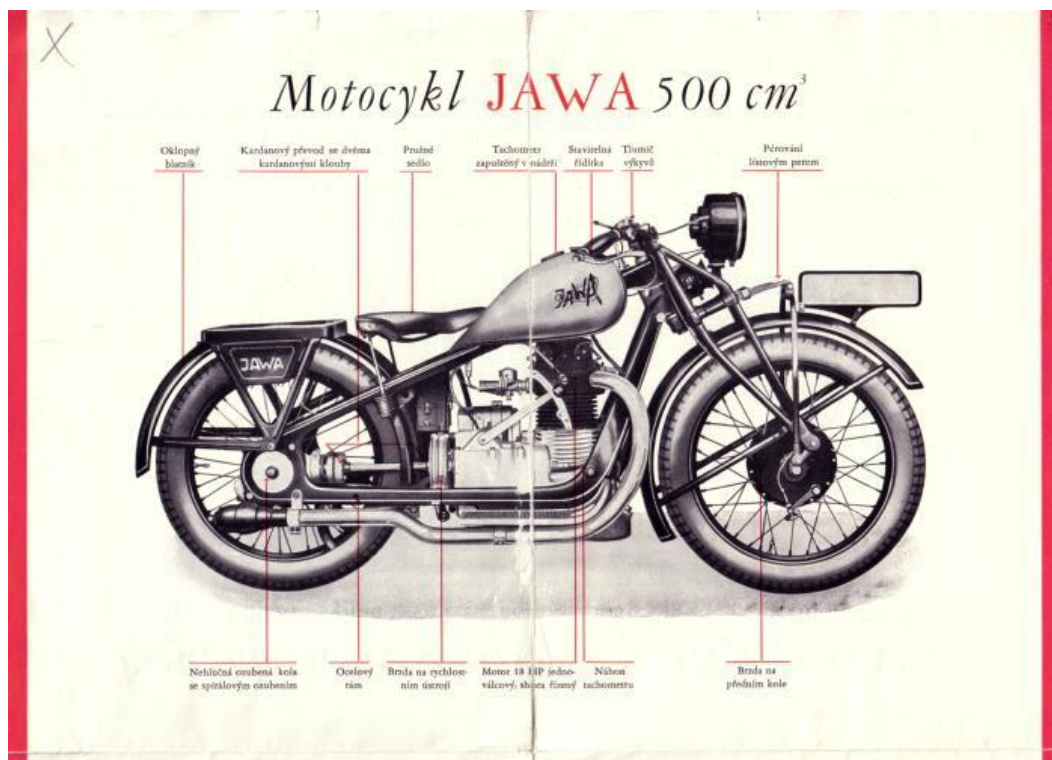
Ukázka titulní strany časopisu Jawa.

SA rodiny Šípkových z Týnce nad Sázavou.



Titulní strana časopisu Jawa doma, prvního čísla vydaného po válce s obrazem Václava Pavlíka.

SA rodiny Šípkových z Týnce nad Sázavou.



Propagační letáky Jawa 500 z roku 1929.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.


Oddělte tento korezp. lístek a vyžádejte si další podrobnosti o motocyklu JAWA

Ať již hledáte motocykl pro pohodlné výlety, při kterých chcete se kochati krásou míjející krajiny, nebo sportovní stroj, na kterém žádáte velikou rychlost a naprostou spolehlivost,

motocykl JAWA

Vás plně uspokojí. Jeho pevná a dokonalá stavba, poměrně malá spotřeba pohonných látek a naprostá spolehlivost učiní z něho pro Vás přítele, na kterého se můžete spolehnouti a který vždy dovede vykonati službu od něho žádanou.

A jeho neposlední výhodou je ladný tvar a elegantní zjev, který Vám bude každý záviděti.



MOTOCYKL JAWA
obsahu 500 cm³ s dvojitým lisovaným ocelovým rámem a kardanovým převodem.

Vyrábí:
ZBROJOVKA ING. F. JANEČEK
 PRAHA-NUSLE II. TELEFONY: 514-51, 514-52

JAWA

175 ccm

TECHNICKÝ POPIS MOTOCYKLU JAWA 175 ccm

JAWA 175 ccm, «JIDOVÝ TYP»: Rám ocelový, dvojitý, vlastní poháněná konstrukce. Vidlice ocelová, sestředěná párem, spojené vlastní řízení. Motor systém Villiers, dvoudobý. Obojstranná válce 175 ccm, výkon 8 k. Seismická hlava s lehkého kovu. Zapalování magnetem v sestředěné. Rychlostní skříně má tři rychlosti. Možní startér. Spojka jednodobá. Světla se společného dynamo v sestředěné vlastní konstrukce. Dynamo výkon 35 wattů a jeji uplatněno tak, že i při nízkých otáčkách je světla velmi intenzivní. Aerodynamický reflektor, celochromovaný se 2 žárovkami; hlavní žárovka dvojitá (světla) a přípravné tlumení se žilkou. Pravidelně ležící povodňový. Chlazení vzduch i sekundární jsou silné jako u stroje 200 ccm. Tlumidí řízení. Obojstranné výhledové. Váha motocyklu celkem 80 kg. Rychlost 85 km/hod. Spotřeba 2-2½ l směsí benzínu s olejem na 100 km. Pneumatiky 25X3 angl. palce. Účinné brzdy na obou kolech. Nádrž sedlová, chromovaná, přes 10 litrů. — Den výfuky, ležící chromovaná.

JAWA 175 ccm, «STANDARD-SPECIAL»: Rám ocelový, dvojitý, vlastní poháněná konstrukce. Vidlice ocelová s sestředěné párem, spojené vlastní řízení. Motor systém Villiers, dvoudobý. Obojstranné válce 175 ccm, výkon 8 k. Seismická hlava s lehkého kovu. Zapalování magnetem v sestředěné. Rychlostní skříně má tři rychlosti. Možní startér. Spojka jednodobá. Světla se společného dynamo v sestředěné vlastní konstrukce. Dynamo výkon 35 wattů a jeji uplatněno tak, že i při nízkých otáčkách je světla velmi intenzivní. Aerodynamický reflektor, celochromovaný se 2 žárovkami; hlavní žárovka dvojitá (světla) a přípravné tlumení se žilkou. Pravidelně ležící povodňový. Chlazení vzduch i sekundární jsou silné jako u stroje 200 ccm. Tlumidí řízení. Obojstranné výhledové. Váha motocyklu celkem 80 kg. Rychlost 85 km/hod. Spotřeba 2-2½ l směsí benzínu s olejem na 100 km. Pneumatiky 25X3 angl. palce. Velké účinné brzdy na obou kolech jako u stroje 200 ccm. Nádrž sedlová, chromovaná, přes 10 l.

Propagační letáky Jawa 175 a 250.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

JAWA

250 ccm

TECHNICKÝ POPIS MOTOCYKLU JAWA 250 ccm

Rám a vidlice téže konstrukce jako u modelu 175 ccm, ovšem zesílené. Motor dvojitá dvojitá vlastní konstrukce a vnitřním vylučovacího pohánu Dr. Schützleho, činné se dvojitou dvojitou vylučovací a vylučovací výkonu. Píst a pístový deska jeji s lehkého kovu, stejně jako seismická hlava, ležící ležící. Výkon 9,5 k. Rychlostní skříně se 3 rychlostmi. Možní startér se zapalovacími koly. Světla se společného dynamo v sestředěné, vlastní konstrukce, je tak intenzivní (35 wattů), že činní jeji se své snáze a bezpečno. Aerodynamický reflektor, celochromovaný, se 2 žárovkami; hlavní žárovka dvojitá (světla) a přípravné tlumení se žilkou. Nádržka sedlová, chromovaná, obojstranné přes 10 l. Luxusní v správné tlumidí řízení. Obojstranné výhledové. Rychlost 95-100 km/hod. Spotřeba 2-2½ l směsí na 100 km. Brzdy na obou kolech s velkými bubny. Pravidelně ležící se povodňový. Váha 95 kg.

JAWA

350 ccm

TECHNICKÝ POPIS MOTOCYKLŮ JAWA 350 ccm (Snímek představuje stroj 350 ccm OHV)

JAWA 350 - OHV má ventily shora (OHV), kompresní poměr 6:1, výkon 13 ks, ventilová pera dvojitá se srovnávacími vodítky, svačovací systém - bateriové Bosch, váha 122 kg, rychlost 115 km/hod. Odstupní údoje jako na stroji 350 SV.

JAWA 350 - SV má ventily ze strany (SV), kompresní poměr 5:1, výkon 11 ks, ventilová pera dvojitá, zcela srovnávací, svačovací systém - bateriové Müller aneb za příplatek Kč 300.— dynamobateriové Bosch. Váha 125 kg, Rychlost 100 km/hod.

Vidlice a rám lisované z ocele, mohutné v lehké. Účinné tlumiče nárazů. Motor robustní, zvládně. Hlava válce umětelná, s lehké slitiny. Tlumič sábrů na klikovém hřídeli. Opěrná ložiska válečková. Sady

nově Amal, dvojitospřítokový. Maséni olejové pumpou s vidličkovou kontrolou. Klikový a rozvodový hřídel na klikových ložiskách. Motor lze spustit i při vybité baterii. Světla Müller nebo Bosch. Elektrická hvozdka. Rychlostní skříň se 4 rychlostmi. Vlečná kola se stábrm sábrů, kalena a brožena. Možní řazení dodá se podle plánu za příplatek. Spojka vialobemlová s tlumičem sábrů. Motor s rychlostní skříni tvoří z se samoblok, umožňuje srovnávací přesně sábrm rychlostní sábrm a snadné naplnění primárního řetězu. Primární řetěz, srovnávací, hábě v sláji. Sekundární je krytem chráněn před znečištěním. Řídítka a celochromovaná s tlumičem řazení a 2 otočnými rukovětmi. Zadní dílnička odělná s močím západem. Servisová nádrž na deního tvaru, chromovaná. Pneumatiky 30x3.25. Velká pasokhivě brzdý na obou kolech. Spotřeba 3-3½ l benzínu a 300 gr oleje na 100 km.

Propagační letáky Jawa 350 z roku 1937.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

JAWA 350

Cena Kč 6.950,-

Jest pozoruhodné, jakých překvapujících sportovních úspěchů dobyt tento stroj dříve, nežli se továrna rozhodla uvést jej na trh. Úspěchy Jahanovy na 1000 km motocyklové soutěži i na všech evropských plochých drahách před nejvýspějšími mezinárodní konkurenci, zlaté medaile Vitvara a Dualla na mezinárodní testovní soutěži v Německu, řada vítěství na domácích závodech dokazují, že nová Hiatopadesátka jest při nejméněm rovnocenným strojem všem vedoucím cizím značkám. Anglická a německá odborná kritika označila konstrukci 350ky jako jednu z nejpokrokovějších a její lisovaný rám ocenila jako jednu z nejlepších konstrukcí vůbec. Rovněž spojení motoru s rychlostní skříni, t. zv. samoblok, spojující výhody monobloku a oddělené rychlostní skříni, jest velmi šťastným a výhodným řešením. Při této příležitosti chceme zde opravitit mýlný názor mnohých, že továrna k soukřím zhotovuje zvlášť speciální stroje. Každá serioasă vedená motocyklová továrna musí své nové modely vyzkoušet důkladně sama dříve, nežli je uvede na trh a nasmí, snad z úsporných důvodů, přenechati vyzkoušení leprve svým zákazníkům. Pro továrna Jawa byla tedy účast na soukřímých a závodech vítanou příležitostí k vyzkoušení nové 350ky. Všechny součástky na soukřímých strojích i motorech byly úplně stejné a ze stejného materiálu, jako jsou nyní vyráběny pro serioasă motocykly. Pausa výkonu motoru byl zvlášť známými prostředky, t. j. zvětšením komprese, vyleštěním kanálů a kompresního prostoru, rozvadem; tím značně zvětšeno i namáhání celého stroje, čímž jen byly zhoršeny skutečné podmínky. Absolvují-li tyto stroje s tak rozhodným úspěchem a ze těžkých podmínek všechny domácí i zahraniční soutěže a závody, má-li kromě toho každý stroj sjeto ještě přes 30.000 km na různých silnicích a motory 100hodinovou nepřetržitou zkoušku na brzdu při plném zatížení, můžeme směle tvrdit, že po stejné rok tvorbě těchto zkoušek, přichází na trh stroj skutečně důkladně vyzkoušený a jedinečným hodnot.

ARCHIV
OBOROVÁ DOKUMENTACE 019.119.5



Reklamní fotografie na motocyklové závody

(časopis Jawa z roku 1934)



Reklamní fotografie na Jawu 250.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



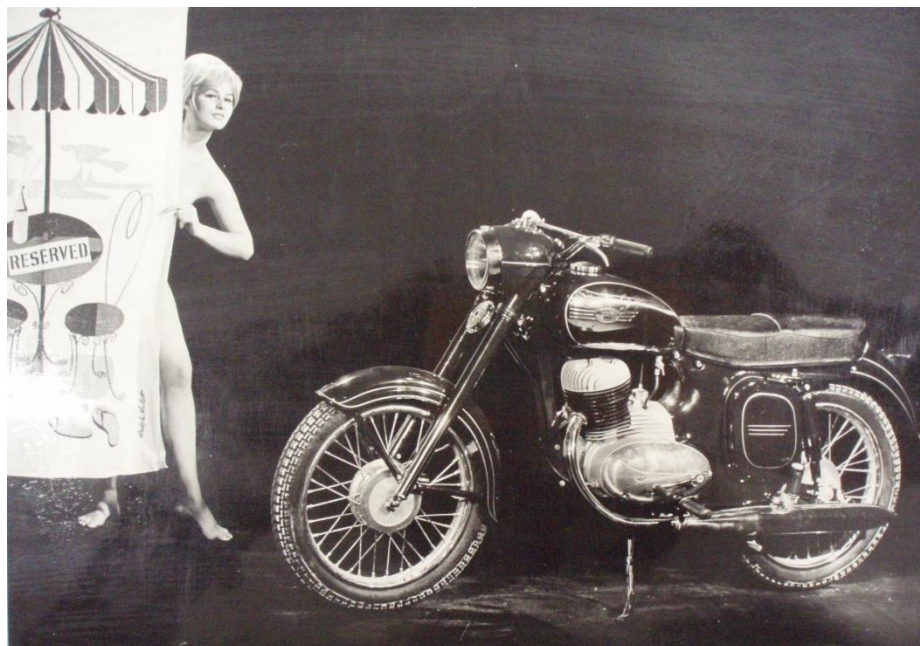
Reklamní fotografie na Jawu 350.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



Reklamní fotografie na Jawu 250.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



Reklamní fotografie na Jawu 250.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



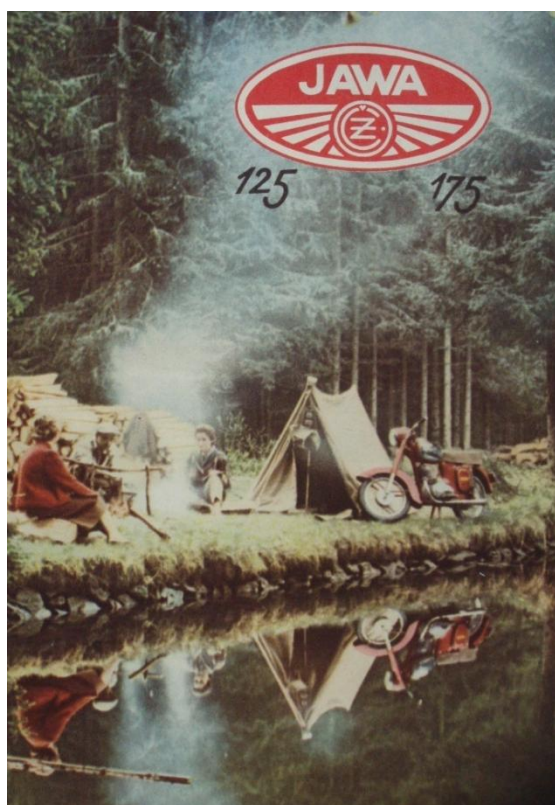
Reklamní fotografie na Jawu-ČZ 250.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



Reklamní leták Jawa-ČZ 350.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



Reklamní leták na kubatury 125 a 175 Jawa-ČZ.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



*Fotografie z titulní strany časopisu Czechoslovak Motor Review.
Archiv NTM dosud neuspořádaný fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.*

Č. 996 z r. 1938.
odd. 45.



Osvědčení

o způsobilosti ^{vozidla} typu k jízdě.

Osvědčuje se tímto, že ^{vozidlo} typ níže podepsaný jest způsobilý k jízdě na základě výsledku zkoušky, provedené ve smyslu § 6, odst. 3 zákona ze dne 26. března 1935 č. 81 Sb. z. a n. o jízdě motorovými vozidly

dne 8. března 1938.

1. Jméno a stanoviště (bydliště) výrobce strojového spodku (chassis):

Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha - Nusle II.

2. Kategorie (§ 68 vládního nařízení ze dne 19. října 1935 č. 203 Sb. z. a n.) a druh (§ 1 zákona o jízdě motorovými vozidly) motorového vozidla:

I. kategorie - motorové kolo.

3. Pojmenování typu: J 175 - učební stroj.

Osvědčení o způsobilosti k jízdě pro motocykl Jawa 175 s dvojitým řízením, technická část, str. 1.

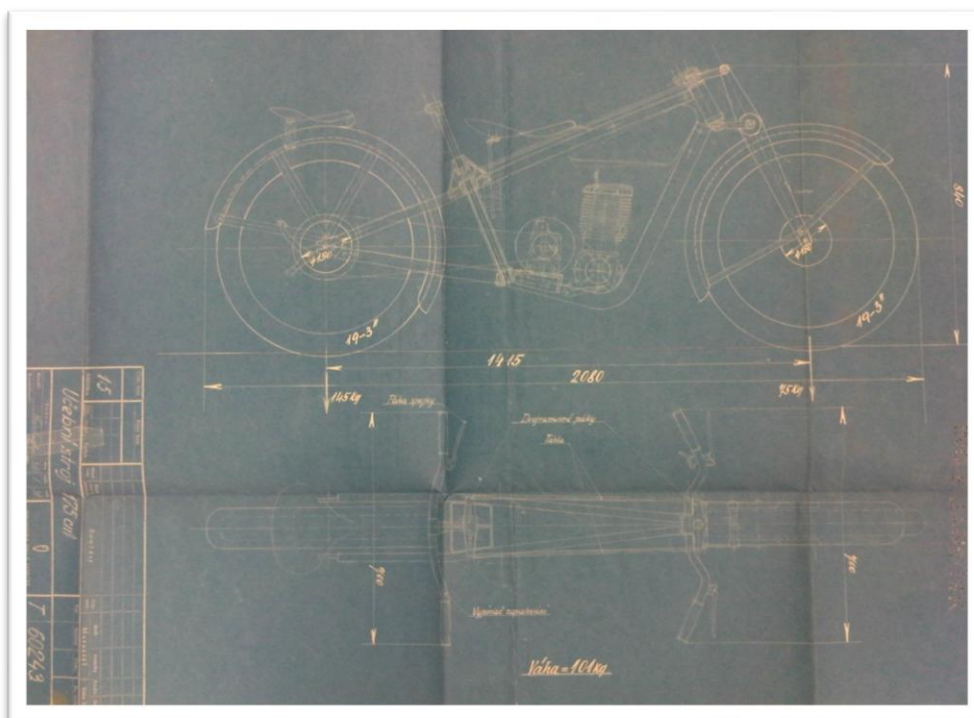
Archiv NTM neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.

4. Technický popis typu

a) Povšechný popis vozidla	Motorové kolo s motorem umístěným ve střední části lisovaného rámu a dvojitým řízením.
b) zdroj síly (motor spalovací, parní, elektrický) a druh motoru (motor nízkotlaký, vysokotlaký — s udáním kompresního poměru — motor dvojdobý, čtyřdobý, motor elektrický seriový nebo derivační)	Stojatý, dvoutaktní, jednoválcový, spalovací, nízkotlaký motor. Kompresní poměr 1 : 6.7
c) nejvyšší užitečný výkon motoru na brzdě v koňských silách a jemu odpovídající počet otáček za minutu	6.5 k .s. při 4000 otáčkách za minutu.
d) u spalovacích a parních motorů počet válců motoru, zdvih v milimetrech, vrtání válců v milimetrech a u spalovacích motorů i obsah válců v litrech	Jeden válec. Vrtání : 57.2 mm; zdvih : 67 mm. Obsah válce : 0.172 litru.
e) u spalovacích motorů popis zapalovacího a chladicího zařízení, u parních motorů popis parního kotle, u elektrických popis akumulátorové baterie	Magnetoelektrické zapalování setrvačnickovou magnetkou. Chlazení válce vzduchem podporované žebry.
f) popis převodu síly od motoru na hnací kola vozidla (na př. pohon hřídelem, pohon řetězový, třecí, elektrický, hydraulický) a číselné poměry převodu	Pohon řetězový na zadní kolo; rychlostní skřín se třemi rychlostmi do předu a volným během. Číselný poměr převodu 1 : 6.25 /v průměrném záběru./
g) popis brzdového zařízení, obsahující údaj o počtu brzděných kol a adhezní váze na ně připadající, o hlavních rozměrech brzdového zařízení a poměr jeho převodu, popis řídicího ústrojí a poměr jeho převodu	1 ruční brzda na přední kolo. Ø brzd. bubnu 150 mm; adhezní váha 75 kg /při zatížení dvěma osobami./ 1 nožní brzda na zadní kolo. Ø brzd. bubnu 150 mm; adhezní váha 145 kg /při zatížení dvěma osobami./ Poměr převodu 1 : 36 / na čelist./ Řízení řídkovou vidlicí ovládané dvěma řídky za sebou spojenými.
h) u motorových vozidel, jichž vlastní váha a největší přípustné zatížení, převyšuje 3500 kg, a u autobusů popis zařízení, které zamezuje sjetí nazpět	-----
i) 1. největší délka vozidla	2080 mm
2. největší šířka	700 mm
3. největší výška	840 mm
4. světlá výška vozidla nad zemí	-- mm
5. rozvor (vzdálenost náprav)	1415 mm
6. rozchod kol	-- mm vpředu, -- mm vzadu
7. poloměr nejmenšího oblouku, který mohou vnější kola vozidla projeti	3 m

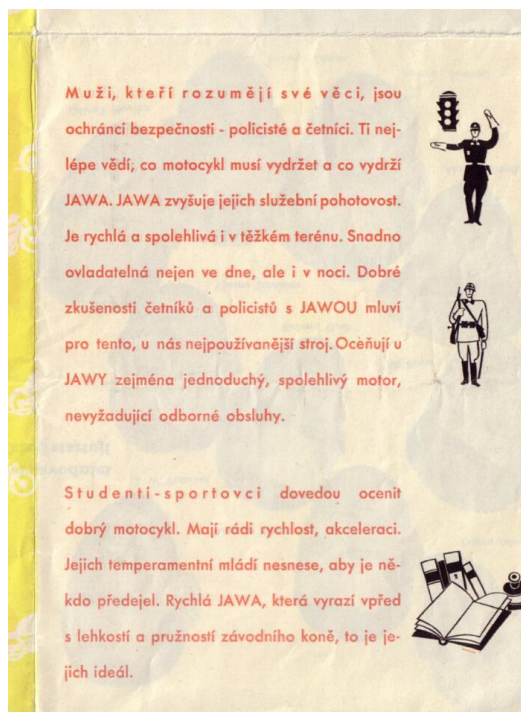
Osvědčení o způsobilosti k jízdě pro motocykl Jawa 175 s dvojitým řízením, technická část, str.2.

Archiv NTM neuspořádaný výstřížkový fond Zbrojovka Ing. F. Janeček.



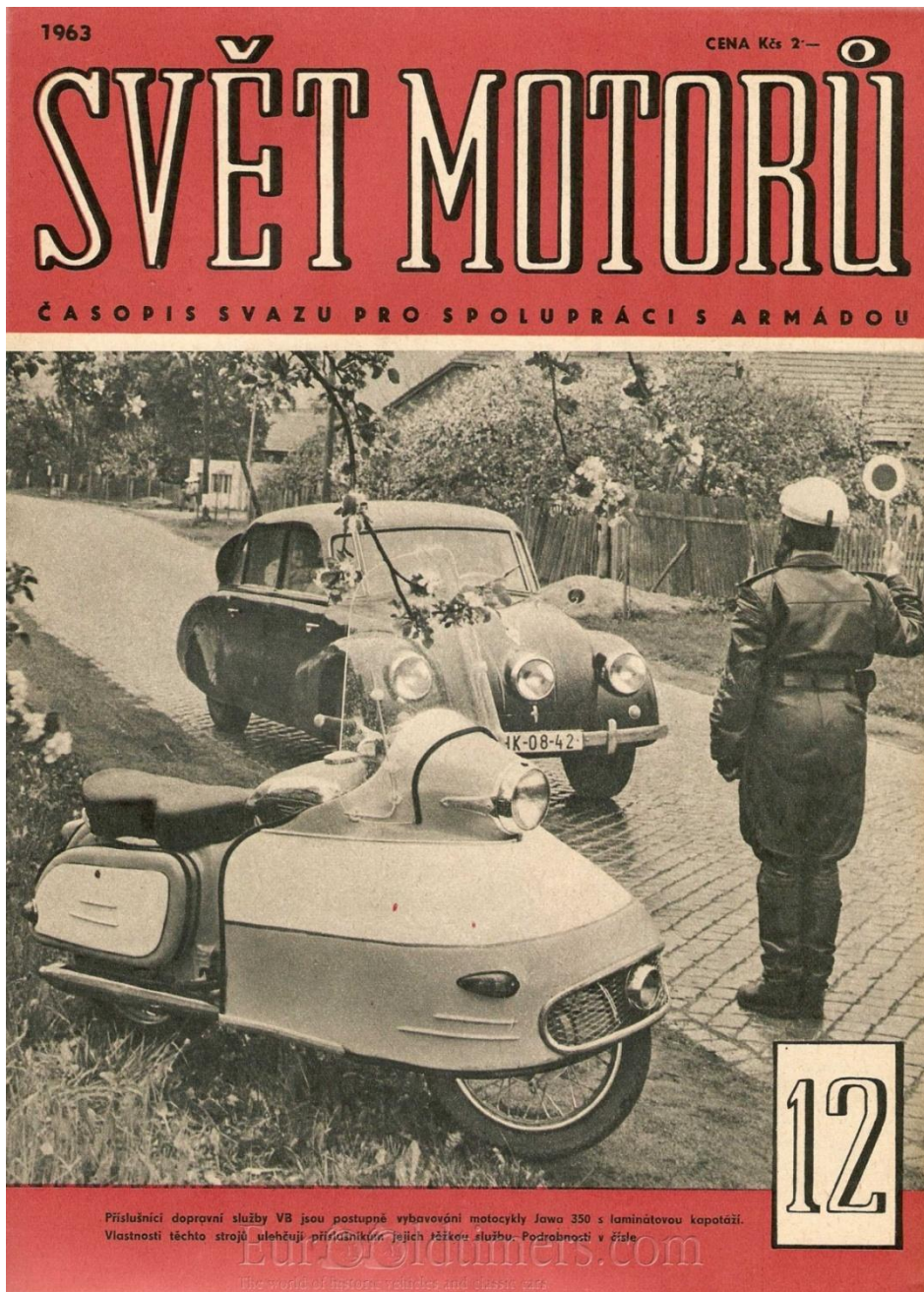
Výkres přiložený k osvědčení pro Jawu 175 s dvojitým řízením.

Archiv NTM neuspořádaný výstřižkový fond.



Pochvalný leták na policejní motocykly Jawa.

Archiv NTM dosud neuspořádaný fond.



Policejní motocykl Jawa 350 s karosérií.

(ze sbírek Policejního muzea v Praze)