



ČTVRTLETNÍK SEVEROČESKÉHO MUZEA V LIBERCI

Informační a programové periodikum. K dostání zdarma v síti informačních center a muzeí Libereckého kraje a Euroregionu Nisa. V nákladu 1000 ks vydává Severočeské muzeum v Liberci, příspěvková organizace, Masarykova ul. 11, 460 01 Liberec, <http://www.muzeumb.cz>, muzeumb@muzeumb.cz, tel.: 485 246 111

Pocta kolu aneb 200 let od vynálezu bicyklu

Jiří Křížek, fotografie: Milada Dománková

V letošním roce jsme se v muzeu rozhodli oslavit tak prostou věc, jakou je kolo. Proč, když Severočeské muzeum nemá ve svých sbírkách výjimečné množství cyklistických relikvií? Nuže – důvody byly dva. Liberecko, Jizerské hory a vůbec celý Liberecký kraj jsou pro současné cyklisty velmi oblíbenou destinací, tak proč nepřipomenout 200 let výročí vynálezu, díky kterému lze vlastní silou vůkol polykat kilometry jak pralinky?! Navíc se naskytla možnost spolupráce s nikým jiným než dr. Janem Králíkem, historikem a spisovatelem, který více jak třicet let horlivě dokumentuje dějiny cyklistiky s přímo detektivním přístupem. Veřejná, tj. městská, krajská nebo státní muzea v České republice opatrují ve svých sbírkách naprosté cykloskvrny, které ale leckdy čekají na své přesné určení. Pro naši výstavu se díky jejich ochotě podařilo zapůjčit kousky, které bez přehánění ještě český muzejní svět v tomto kontextu neviděl. Soukromí sběratelé ale nezůstali při přípravě výstavy stranou, protože rovněž uchovávají a objevují unikáty ze všech koutů české, moravské a evropské vlasti i přilehlého zámorí. Jedním z nich je třeba Robert Šterba, kdysi cyklistický závodník a nyní podnikatel, jehož skvostnou sbírku si můžete virtuálně prohlédnout na internetu <http://www.sterba-bike.cz/>. Pohled na originál je však nenahraditelný. Konečný výběr kol jsme proto upravili tak, aby vystavená kolekce



mj. vhodně navázala na stálou expozici historických kol u našich libereckých sousedů v Technickém muzeu bez zbytečných repetičí. Z prvotního výběru jsme tak oželeli takové unikáty, jakými je Kohout (ikona pro domácí vyznavače vysokých kol) nebo Praga – kolo z Brna (sic!), které před 80

lety oplývalo odpruženou vidlicí vpředu i vzadu.

Ve velkém sále Severočeského muzea od konce září do konce ledna spočinulo dvanáct dvoukolových individualit, které znamenaly zásadní přelom ve vývoji bicyklu i velkolepé slepé cesty, které nikam nevedly. Kon-

cepce výstavy se odlišuje od dosavadních výstav s touto tematikou, protože jsme kladli důraz na exkluzivitu a výjimečnost vystavených kol, která často existují pouze v jediném exempláři. Instalace výstavy umožňuje vnímat kola buď v chronologické řadě nebo

Pokračování na straně 2

STRUČNĚ K HISTORII KOLA...

První konstrukci se dvěma koly v jedné stopě vyzkoušel Karl von Drais 12. června **1817**. Draisiny, na nichž jezdec seděl obkročmo a nohama se odrážel od země, se objevily i v Čechách, jejich éra ale trvala jen krátce. Originální draisina vážila cca 25 kg a prodávala se za cenu dvou krav.

První velociped s klikami a pedály na hřídeli předního kola se objevil kolem roku **1865** v Paříži, snad zásluhou Pierra Michauxe nebo Pierra Lallementa nebo bratrů Olivierových, dodnes nevíme jistě. V Čechách si je stavěli zruční kováři a koláři. Tvořil je železný rám a dvě loukoťová kola se železnými obručkami. Říkalo se jim kostitřas.

Celokovová vysoká kola na pryžových obručkách se objevila v roce **1869** ve Francii, takřka současně i v Anglii. V **Čechách** je začal stavět Jan Kohout od zimy **1879/1880**. Čtyři z jeho pěti synů se stali slavnými závodníky. Díky nim se vysokým kolům říkalo „kohoutovky“. Vážily podle velikosti až 15 kg a stály 120 zlatých, tedy tři měsíční platy dobrého řemeslníka.

Desetiletí 1880–1890 znamenalo v oboru technickou revoluci. Objevily se nejrůznější typy bezpečníků – kol, z nichž pády méně bolely a jízda byla pohodlnější. Když v roce **1888 patentoval John Dunlop pneumatiku** a rám kola se ustálil na tvaru lichoběžníku, bylo o budoucnosti kola rozhodnuto. Další technické vymoženosti – různé typy brzd, odpružení vidlic, volnoběžka, převody – se objevily do přelomu 19. a 20. století.

V **Čechách** se začala bezpečná (nízká) kola vyrábět od začátku 90. let 19. století. K prvním patřil chebský **Premier (1892)**, pobočka britské firmy Hillman, Herbert and Cooper. K průkopníkům patřili pánové **Laurin a Klement** v Mladé Boleslavi (**1895**). Do první světové války se kola v Čechách stavěla z levných anglických součástek nebo se dovážela, a to i z USA.

Boom nastal ve 20. a 30. letech, kdy v ČSR vznikla řada větších i menších výrobců: kromě **Premieru** to byly **Eska, FKZ, Stadion, Tudor, Tripol, ČZ, Zbrojovka Brno, Velamos, Achilles, Ogar a LAS**. Kola stavěli z polotovarů i drobní mechanici a obchodníci, kteří nakupovali u velkých výrobců a opatrovali je svými štítky. Samostatnou kapitolu tvoří úzká skupina výrobců speciálních závodních kol, kteří jimi ve 30. letech zásobovali jednak prvotřídní závodníky, jednak zákazníky, kteří chtěli to nejlepší. Prim hráli **Antonín Perič, otec a synové Štantejšť (kola Helyett), Bóža Kubricht (kola Falcon), bratři Szekujové** a další. Závodní kola se stavěla vesměs z francouzských a anglických komponentů. Stála až 1200 Kč, šest průměrných týdenních platů.

Od 50. let minulého století se synonymem pro sportovní kolo stal u nás **Favorit**. V provedení pro vrcholové cyklisty představoval světovou špičku a je dnes sběratelsky velmi ceněný.

Současnou českou značkou je **Author**. Kola staví na Tchaj-wanu, jako prakticky všichni světoví výrobci. Vrcholem současnosti jsou kola o hmotnosti cca 6 kg v ceně cca 250 000 Kč. ■



Autoři výstavy:

Jiří Křížek, Jan Králík

Odborná spolupráce:

Luděk Lukuvka, Ivan Rous, Pavel Bříza, Zdeněk Hrabák

Realizace výstavy:

výstavní a prezentační oddělení Severočeského muzea v Liberci

Grafika:

Sam Mikolášek

Jazyková korektura:

Anna Baldová

Exponáty na výstavu zapůjčili:

Bike & Ski sport Liberec, Miloš Bauer, Pavel Bříza, Ondřej Huleš, Jan Králík, Tomáš Lisý, Merida-bike.cz, Městské muzeum Netvořice, Muzeum JUDr. Otakara Kudrny v Netolicích, Muzeum města Ústí nad Labem, Stanislav Cink, Škoda Auto, Štěrba kola, Vlastivědné muzeum v Olomouci

Pokračování ze strany 1

v kontrastech. Třeba hned u vstupu uvítá návštěvníka nejstarší exponát – dřevěná malovaná draisina olomouckého podkováře Schigarta z 20. let 19. století a naproti ní ultralehký karbonový silniční speciál Merida, který si lze vlastnoručně potěškat. Na vlastní oči lze porovnat nejen konstrukci kol, ale i vývoj cyklistického oděvu za posled-

ních 140 let, který není anonymní. Oba komplety z roku 1890 a 1925 patřili otci a synovi Cinkovým z Plzně. Samostatným tématem výstavy je představení souboru originálních cyklistických plakátů z přelomu 19. a 20. století ze sbírek Severočeského muzea (podrobněji vizte článek Zdeňka Hrabáka). Reportáž z výstavy je ke shlédnutí v pořadu České televize Toulavá kamera. ■



Kolo 1817–2017 – obrazový katalog výstavy

Jan Králík, fotografie: Milada Dománková

1820



1820 | Draisina Schigart, Olomouc; zapůjčilo Vlastivědné muzeum v Olomouci | Dopravní prostředek se dvěma koly v jedné stopě se poprvé rozjel silou svalů jezdce 12. června 1817. Tehdy na něm ujel Karl von Drais 13 kilometrů za jednu hodinu. Princip jeho draisiny se šířil Evropou, jak dosvědčuje několik málo dochovaných strojů. Tento výjimečně kompletní a výtvarně pojatý, navíc signovaný stroj je výtvozem olomouckého podkovářského mistra Antona Schigarta (1783–1837).

1869



1869/70 | Velociped Michaux, Cie Parisienne, Francie; zapůjčila firma Štěrba kola | Jeden z nejjednodušších, přitom nejrozšířenějších vynálezů novodobých dějin jsou dvě kliky s pedály na hřídeli předního kola. Poprvé se objevily v roce 1864 na draisině v Paříži. Dodnes nevíme, kdo byl vynálezcem. Pierre Michaux? Pierre Lallement? Bratři Olivierové? Nejznámějším výrobcem se stal Michaux. Jeho velocipedy patří k nejelegantnějším, ač jen v Paříži působilo více než 30 specializovaných dílen a továren.

1878



1878 | Erlach, Korpitsch (Rakousko); zapůjčilo Muzeum města Ústí nad Labem | Josef Erlach (1830–1885) začal v rakouské obci Korpitsch roku 1878 vyrábět stroje s pohonem zadního kola táhly. Byla to slepá cesta, vzniklo nejvýše 200 kol. Dochovalo se deset erlachů, dva v Čechách. Tento byl identifikován letos v létě.

1884



1884 | The Cheylesmore Club; zapůjčil soukromý sběratel | Coventry Machinists' Co. byla první anglická továrna na velocipedy, která začala v roce 1861 výrobou šicích strojů. Její protagonisté James Starley, William Hillman a George Singer se v letech 1870–1871 rozešli, aby každý založil vlastní velofirmu. Všechny tři pak patřily v oboru k nejlepším. CMC nabízela také tricykly. Tento stál 22 liber 10 šilinků, o 10 liber víc než vysoké kolo – tricykl nebyl pro každého. Navíc se hodil k jízdě na kvalitním povrchu, tehdy nejčastěji k projíždkám honorece v městských parcích. V nábojích předních kol jsou volnoběžky, které zajišťují hladký průjezd při zatáčení, kdy se vnitřní kolo muselo otáčet pomaleji než vnější.

1885



1885 | Kangaroo Dwarf Safety, Anglie; soukromá sbírka | Vysoká kola zaplavila Evropu i USA. Přes své přednosti měla i nectnosti, zejména náchylnost k tzv. hlavánům, pádům přes řídlítko. Eliminovat je měly nejrůznější stavby tzv. bezpečníků, kdy se konstruktéři snažili snížit stavbu stroje a posunout těžiště vzad. Jeden z nejpozoruhodnějších byl klokan – Kangaroo anglické firmy Hillman, Herbert and Cooper. Senzace sezóny 1884 se ukázala jako slepá cesta. Za tři roky bylo Kangaroo s ohledem na zcela nová řešení zapomenutou relikvií.

1886



1886 | Vysoké kolo Barták, Neveklav (Čechy); zapůjčilo Městské muzeum Netvořice | V roce 1869 se ve Francii objevilo první celokovové vysoké kolo s pryžovými obručemi. Rázem odsunulo kostičáky do historie. Největším producentem se stala Anglie, kde v následujících dvaceti letech působilo na 360 výrobců. Na Smíchově u Prahy začala vyrábět „kohoutovky“ strojírna Jana Kohouta v roce 1879. Kohout nebyl sám. Jan Barták z Neveklava postavil několik vysokých kol, přičemž toto představuje světový unikát. Barták vyřešil pohon kola alternativně i rukama od řídlítek systémem pák. Jedinečný je rovněž ukazatel ujetých kilometrů na hřídeli předního kola (viz foto detailu na straně 2). Bartákův vynález pohonu kola všemi končetinami neměl pokračovatele a skončil tímto prototypem.

1887



1887 | Premier safety, Anglie; zapůjčilo Muzeum JUDr. Otakara Kudrny v Netolicích | Firma Hillman, Herbert and Cooper patřila k nejstarším v oboru (založena 1876), v roce 1884 byla největší (500 zaměstnanců). Za čtyři roky (1886–1890) dodali na trh 32 300 vysokých kol, bezpečníků a tricyklů. V roce 1891 otevřela firma pobočku v Chebu, český Premier má kořeny v Coventry. Představený bezpečník je vybaven luxusními doplňky – teleskopickým stojánkem a aretační brzdové páky na madlu řídků, aby se kolo při odstavení nerozjelo. Ojedinělý je i zámek na brzdové páce. Zesponu se do něj nasadila klička, již se vytočil šroub proti řídkům, čímž se páka přitáhla a zabrzdila přední kolo. Potenciální zloděj pak mohl kolo jen unést.

1890



1890 | Závodní vysoké kolo, Anglie, neznámý výrobce; zapůjčilo Muzeum města Ústí nad Labem | Pneumatika Johna B. Dunlopa (patentována 23. července 1888) znamenala milník ve vývoji kola. Zpočátku ji přijímali s nedůvěrou a posměšky. Díky širšímu profilu pláště přes 5 cm vypadala oproti úzké pryžové obruči nepatříčně. Prosadila se díky výsledkům prvních závodů v roce 1889, kdy jezdec s kolem na pneumatikách bezpečně zvítězil. Vysoká kola byla už na ústupu, přesto se jich několik s pneumatikami objevilo. Vážila méně než 10 kg a hodila se výhradně na velodromy s kvalitním povrchem. Jejich závody ale brzy zakázali, protože časté defekty nedokonalých pneumatik a následné pády přes řídky končily i smrtí jezdce. Tyto stroje jsou dnes naprosto raritní. Zapůjčilo Muzeum města Ústí nad Labem.

1894



1894 | Germania Model VI, Německo; zapůjčil soukromý sběratel | Když si Václav Klement koupil v květnu 1894 Germanii VI výrobního čísla 30 594, poškodilo se mu středové složení. Poslal kolo k opravě do Ústí nad Labem, pobočce drážďanské firmy Naumann & Seidel. Jeho česky psanou žádost otočili a na rub německy odpověděli, že chce-li s nimi komunikovat, musí tak učinit v jim srozumitelném jazyce. Klement se rozhodl jinak. Spolu s Václavem Laurinem začali kola vyrábět sami. Tímto se počala historie dnešní společnosti Škoda Auto. Vystavenou Germanii VI (výrobní číslo 32 340) postavili přibližně o pět týdnů později než kolo Klementovo. Je to bezpečník na vzduchem plněných pláštích, tehdy obdivované a drahé novince. Naumann & Seidel byl v té době největší německý výrobce. Měl 1 500 zaměstnanců a v roce 1895 vyrobil 20 000 kol. Celkem jich měl na svém kontě už 60 000, první sestavil v roce 1887.

1899



1899 | Laurin & Klement, Slavia 21, Mladá Boleslav; zapůjčila firma Štěrba kola | Mechanik Václav Laurin a knihkupec Václav Klement zahájili v Mladé Boleslavi provoz své dílny na výrobu kol v prosinci 1895. Nebyli u nás první, avšak konkurenci předčili houževnatostí, širokou nabídkou a moderními obchodními praktikami, jimiž hýřil Klement. Toto kolo výrobního čísla 3381 stálo 120 zlatých (tři měsíční platy tovaryše). Pochází z vrcholu produkce, od roku 1900 se továrna věnovala především výrobě motocyklů. Poslední Slavii sestavili v březnu 1905. Z celkové produkce několika tisíc kol jich dnes známe méně než deset.

Cyklistické medaile ze sbírek Severočeského muzea v Libe



1A



1R



2A



4A



4R



5A

1 2. cena klubového závodu na 50 km, Vratislavice 1933, nesignováno, průměr 37 mm, galvanizovaná mosaz | 2 Cena pro vítěze klubového závodu, Chrastava v závodech do vrchu, Kynast 1926, nesignováno, průměr 40 mm, tombak | 5 Cena za 1. místo v putovní soutěži, Rochlice 1926, nesignováno, průměr 37 mm, g



2R



3A



3R



5R



6A



6R

1932, nesignováno, průměr 40 mm, tombak | 3 Cena za 8. místo v závodech do vrchu, Ještěd 1927, nesignováno, průměr 37 mm, bílý kov | 4 Cena za 6. místo galvanizovaný tombak | 6 Zřejmě cena za ujetí 682 kilometrů na kole, 1933, nesignováno, průměr 40 mm, galvanizovaný tombak

1902



1902 | Dursley Pedersen, Anglie; zapůjčil soukromý sběratel | Nahradiť lichoběžníkový rám jízdního kola se pokusil bezpočet konstruktérů. Až na výjimky skončila jejich řešení v propadlišti dějin. Dán Mikael Pedersen v anglickém Dursley našel cestu. V roce 1893 patentoval rám, který vyniká tuhostí a nízkou hmotností, sedlo hammock je nečekaně pohodlné. Později přidal i tříšupňový náboj zadního kola (1903). Pedersen se vyráběly ještě ve 20. letech, na sklonku 70. let jejich stavbu obnovili v Kodani, kde je vyrábějí dodnes.

1937



1937 | Helyett/Štantejský, model 1937, Francie/Československo; zapůjčil soukromý sběratel | Firmu založili v roce 1919 bratři Picardové v Sully-sur-Loire, značku zvolili podle hrdinky opery Maxime Bouchera Sličná Helyett. Jejich kola patřila k vrcholům závodních modelů. Proto si je vyhlédl Ludvík Štantejský, spolu s Antonínem Peričem nejlepší předválečný stavitel závodních kol u nás. Štantejský kupoval tzv. garnitury, z nichž letoval rámy a kompletoval kola. Toto výrobní číslo 5695 je pravděpodobně osmnácté v pořadí, které složil. Když byly v roce 1937 povoleny na Tour de France přehazovačky, zvolil Helyett model Super Champion. Převodník má 45 zubů, vzadu jsou kolečka s 15, 17 a 19 zuby. Firma sponzorovala tým profesionálů. V roce 1962 vyhrál Jacques Anquetil na Helyettu svou třetí Tour. Téhož roku koupil firmu Griffon.

1954



1954 | Favorit F 1, Rokycany; zapůjčila firma Štěrba kola | Výroba jízdních kol měla v předválečném Československu bohatou tradici. Kromě několika velkých továren (Premier, Eska, Achilles, FKZ, Stadion, Tripol, Tudor, ČZ, Zbrojovka, Velamos) zde působily stovky drobných mechaniků. Po násilném znárodnění v roce 1948 skončila malovýroba závodních kol. Situaci vyřešilo rozhodnutí zavést výrobu sportovních kol ve spojených rokycanských továrnách Tripol a Tudor. Po různých peripetiích zde v roce 1950 vyrobili prvních 15 kol Favorit F 1 pro družstvo startující v závodech Praha–Varšava. Tak začal zdejší specializovaný program. Vystavený Favorit F 1 s přehazovačkou Union a původními galuskami je model, na němž tehdy startovala československá reprezentace. Kola z Rokycan se po celou dobu výroby mohla měřit s nejlepší západoevropskou konkurencí.

2008



2008 | Handbike; zapůjčil Miloš Bauer | Snaha lidí s postižením pohybovat se rychleji než na klasickém vozíku se naplnila na sklonku 80. let tzv. handbiky. Cestovní modely váží 20 kg brzy doplnily závodní speciály, které dnes váží pod 10 kg. Jezdec soupažně uvádí stroj do pohybu, ovládání brzd, přehazovačky a přesmykače je na madlech. Handbiky jsou silniční, trekové i horské, samozřejmě rekreační, dnes se nabízejí i elektrohandbiky. Nejrůznější sportovní disciplíny reguluje World Handcycling Federation. Světová cyklistická organizace UCI pořádá mistrovství světa v „ruční“ cyklistice, závodí se i na paralympiádách. Problém handbiků spočívá v ceně – ty špičkové z karbonu jsou stejně drahé jako nejdražší kola.

2017



2017 | Merida Scultura Superlite LTD; zapůjčila společnost Merida-bike.cz | Dnes dvě největší továrny Merida a Giant určují trendy a vývoj kola. Vystavená Merida Scultura Superlite LTD je nejlehčí kolo na světě a při uvedení na trh stálo 359 990 Kč – cena za jeden kilogram je 18x vyšší než cena za kilogram vozu Rolls Royce Silver Ghost. Model Merida Reacto III sedlali jezdci týmu Bahrain Merida (včetně Ondřeje Cínka) na letošní Tour de France..



Létající medvěd a Stará dáma

Jiří Křížek, fotografie: archiv SM



Nepoučený návštěvník výstavy nazvané Kolo 1817–2017 asi hned nepochopí, proč je zde ústředním exponátem jakési velké červené auto. Kurátoři výstavy, zanořeni v patriotickém zápalu do dějin cyklistiky, chtěli tímto připomenout vícero souvislostí než jen dvě stovky let od narození draisiny, pramáti všech kol.

Příběh začíná při vstupu do velké sálu, kde se vám nad hlavou vznáší kolo Germania VI z roku 1894 německé firmy Naumann & Seidel. Přesně toto kolo si v květnu téhož roku pořídil jistý knihkupec z Mladé Boleslavi, kterému se však záhy stroj porouchal. Filiálce firmy v Ústí nad Labem proto slušně napsal: „Dnes zaslal jsem na ctěnou adresu Vaši drahou (tj. železnici) 1 kolo Germania 6, u níž pohnulo se hnací ozubené kolo a to tak, že nejde rovně, nýbrž řetěz se každou chvíli vysmekne. Spolu se mi i zdá, že dolejší část rámu, kde trubky u klik ústí směrem k ozubenému kolu, je prohnutá. Prosím vše rychle laskavě upravit a mne zpět zaslati. V úctě Václav Klement.“ V ústecké pobočce si s česky psanou reklamací příliš hlavu nelá-

mali a arogantně německy odepsali: „Chcete-li od nás odpověď, žádáme Vaše sdělení v nám srozumitelném jazyce.“ Jistý pan Foerster, pisatel odpovědi, se asi do konce svého života nedozvěděl, co způsobil. Knihkupec Klement (1868–1938), povahou cholerik a bouřlivák, se neskutečně naštvál, a to tak, že kromě milovaných knih se rozhodl věnovat ještě více milované cyklistice. S již vychladlou hlavou začal sondovat vhodné spolčníky pro novou firmu na výrobu vlastních kol. V Turnově tou dobou již fungovala prodejna a strojírna Josefa Krause, která montovala kola z dovážených komponentů a ve které pracoval mladý zámečník Václav Laurin (1865–1930), rodák z nedalekého Kamení u Pěnčína. Slovo dalo slovo a koncem září 1895 požádali oba spolčníci městskou radu v Mladé Boleslavi o schválení stavby malé strojnické dílny. S dvěma dělníky, jedním učněm a ručně (!) poháněnými obráběcími stroji to byl víc než tuhý rozjezd firmy. Původní budova továrny již neexistuje, ale co se dochovalo, byt velmi vzácně, jsou kola Slavia, která se zde rodila. Jedno z asi



Václav Laurin (1865–1930), rodák z Kamení u Pěnčína

deseti na světě dochovaných je k vidění ve velkém sále a druhé v sousedním Technickém muzeu v areálu bývalého LVT. Takže můžeme směle prohlásit, že aktuálně je k vidění nejvíce dochovaných kol Laurin & Klement pohromadě právě v Liberci! Doufejme, že nejen cyklistické vášně mezi Němci a Čechy definitivně skončily (v muzeu), protože Germanii a Slavii to ve výstavním sále společně sluší.

Nyní ve vyprávění poskočme o sto dvacet let dále, protože našinec jistě ví, co se dělo s dotyčnou mladoboleslavskou továrnou na velocipedy, následně motocykly a automobily. Vedle olympijských her a mistrovství světa ve fotbale je i přes všechny dopingové skandály nejsledovanější sportovní událostí planety Tour de France. V loňském roce se automobilka Škoda, která je oficiální partner tohoto cyklistického závodu od roku 2003, rozhodla pochlubit novým modelem Kodiaq (česky kodiak – pod-

druh medvěda hnědého žijícího na jižní Aljašce). Prototyp automobilu byl sice připraven, ale továrna chtěla udržet jeho vzhled v tajnosti, protože jeho světová premiéra měla přijít až v září. Jak v pohádce Jana Wericha Koloběžka první se nakonec v závěrečné etapě zjevil „oděně-neoděně“ 21. července 2016 na slavném pařížském bulváru Champs-Élysées červený medvěd s průmyslovou kamufláží. Za volantem zvláštního vozu, polepeného 14 tisíci optickými fazetami, nebyl nikdo menší než Stephen Roche, vítěz na „Staré dámě“ (famiální přezdívka Tour de France) v roce 1987. Když všecka sláva skončila, putoval červený Kodiaq do sbírek Automuzea Škoda, odkud jsme si ho půjčili na naši výstavu. Abychom tohoto jeden a půl tunového „drobečka“ dostali přes schodiště a vratnici, naučili jsme medvěda pomocí autojeřábu létat, a to jen díky skvělému panu Kabelákovi a jeho firmě Antonkar. ■



Germanii VI to začalo: „vysocelegantní, lehký cestovní model“ z katalogu z roku 1894

Kolo a plakát

Zdeněk Hrabák, fotografie: Milada Dománková

Na přelomu 19. a 20. století, v době spjaté s masovým šířením technických novinek, došlo na poli umělecké reklamy k mimořádně šťastnému setkání kola a plakátu. Zatímco ještě v 80. letech 19. století si jak plakát, tak i velociped samotný svou podobu teprve hledaly, v letech devadesátých se situace výrazně změnila. Kolo díky technickým zlepšením dospělo v plnohodnotný dopravní prostředek a plakát se etabloval jako univerzální propagační médium, když doslova zaplavil bulváry a ulice velkoměst.

Výtvarná kvalita reklamy na kolo, stejně tak jako na všechny ostatní výrobky, přímo souvisela s množstvím finančních prostředků, jež byl zadavatel ochoten anebo schopen investovat. Ve většině případů byly zakázky svěřovány spíše průměrným reklamním grafikům, spolupracovníkům, resp. zaměstnancům litografických a tiskařských firem, kteří neměli právo svá díla signovat a jejich plakáty jsou tedy z hlediska autorského určení „anonymní“. Výjimkou nejsou ani tzv. bianko plakáty, kde zobrazení výrobku buď chybí zcela nebo je značně všeobecné. Vlastní reklamní sdělení pak spočívalo pouze v dotisku textu. Přesto v nezměrném množství plakátů s cyklistickou tematikou nalezneme díla od umělců zvukných jmen, jejichž tvorba psala dějiny žánru. Z nich se kromě Julie Chéreta cyklistickým plakátům věnoval například Alfons Mucha či Henri de Toulouse-Lautrec.

S postupným pronikáním kola do běžného života se v reklamě souběžně ustálily základní tematické okruhy: kolo coby určitý výrobek, příslušenství (zde nejčastěji pneumatiky), událos-

ti – závody, přehlídky, cirkus a ostatní, kde kolo samotné nebylo předmětem reklamy, nýbrž jen doplňkem jiného obrazového plánu. Úměrně tomu se lišily požadavky na provedení. U konkrétních modelů byl větší důraz kladen na věrnost technického zobrazení, je muž vévodil dobře čitelný název kola na štítku, u jiných plakátů pak šlo spíše o kompozici mající za úkol navodit nejčastěji idylickou, jindy zas rozvernou či sportovní atmosféru.

Tím, na koho však tvůrci plakátů ve skutečnosti sázeli, byla skoro vždy žena – jednou elegantní dáma oblečená módně anebo i ve sportovním, podruhé nadpozemská bytost v průsvitné říze, neznámá také frivolní kokeš v nedbalkách rozehrávající škádlivé variace. Její přítomnost, ať již byla sama nebo v pánské společnosti, navíc naznačovala, že jízda na kole je fyzicky nenáročnou a jednoduchou činností, kterou zvládne každý, zejména muži, na které byla reklama zacílena přednostně. V porovnání s ženami bylo na plakátech mužů méně, měli však v řadě případů nezastupitelnou roli odvozenou od povolání a aktivit, které žena v této době zastávat a vykonávat nemohla.

Pro cyklistický plakát je příznačná jeho formátová různorodost zahrnující velikosti od malých vývěsek až po obří billboardy. Nejčastěji se lze setkat s plakáty středních a menších rozměrů, které se většinou uplatnily jako interiérová reklama u lokálních distributorů a v obchodech prodejců kol. Zpočátku se jednalo o plakáty vytištěné na tužším papíru chromolitografickou metodou, kterou brzy nahradila pro venkovní výlep vhodnější víceba-



Rudge, Jean de Paléologue (PAL), 1898, litografie, 146 × 109 cm, Imp. Paul Dupont, Paříž, Francie, inv. č. PI154

revná litografie umožňující zároveň tisk velkých formátů.

Již od počátku 20. století, s rozšířením sběratelství plakátů, docházelo v důsledku velkého množství a rozmanitosti materiálu ke specializaci, když se jednotliví sběratelé začali zaměřovat pouze na určitý obor. Cyklistický plakát patřil k těm nejoblíbenějším, neboť byl relativně dostupný a vzhledem ke svému charakteru umožňoval velkou variabilitu při budování jednotlivých, převážně soukromých sbírek. Do sbírek muzeí různého typu se cyklistický plakát dostával víceméně náhodně, a to buď v rámci většího, různorodého celku plakátů nebo jednotlivě jako příležitostné akvizice, kterými byly ve většině případů tisky věnované zdarma samotnými tiskárnami a litografickými ústavy. Nespornou výhodou oproti soukromým sbírkám bylo to, že plakáty byly získávány prakticky nové, nevýhodou pak nahodilost vý-

běru nesoucí s sebou velký kvalitativní a tematický rozptyl.

Kolekce téměř padesáti dobových plakátů s cyklistickou tematikou ve sbírkách Severočeského muzea je natolik reprezentativní, aby žánr dostatečně představila, nicméně, vzhledem k době svého vzniku na přelomu 19. a 20. století, trpí výše zmíněnými nedostatky. Většina obsažených plakátů nevybočuje z běžného průměru a jejich hodnota je spíše historická než umělecká. Přesto i zde lze nalézt několik málo děl, jež byla v době Severočeského průmyslového muzea prokazatelně zakoupena jako doklad mimořádně kvalitní uměleckořemeslné tvorby v oblasti plakátu. Absenci prosulých cyklistických plakátů Alfonse Muchy a Henriho Toulouse-Lautreca zastupují plakáty neméně slavných „klasiků“, ve Francii naturalizovaného výtvarníka rumunského původu Jeana de Paléologue a Eugéna Grasseta, významného dekorativního malíře a grafika. Ve výčtu autorů nelze opomenout ani Edmunda Edela, jehož tvorba byla ve své době vzorem moderního německého plakátu. Jean de Paléologue vytvořil pod uměleckou značkou PAL několik cyklistických plakátů, z nichž je vedle plakátu na kola „Falcon“ nejznámější plakát pro britského výrobce kol „Rudge“ (PI154) ve Francii distribuovaných pod obchodní značkou „Déesse“ („Bohyně“). Praktický banální námět se zhostil



Sportpark Friedenau, Edmund Edel, kolem roku 1900, litografie, 70 × 93 cm, Hollerbaum & Schmidt (?), Berlín, Německo, inv. č. PI309

vsutku bravurně, s vtípem sobě vlastním – na pozadí siluety města Paříže pozvedává skoro nahá nymfa kolo před obdivnými zraky davu. Promyšlená kompozice s kolem v horní části na světlém pozadí je nadčasová a pouze oblé, jemně rozostřené tvary ženské postavy dávají tušit, že jsme v období secese. Nepoměrně stylověji pojal plakát na kola Eugène Grasset (PI240), když vlastní předmět reklamy upozadil na úkor univerzálního média, ženy, v kombinaci s dekorativními prvky, avšak bez přebujelého ornamentu. Tento plakát lze beze zbytku považovat za umělecké dílo, ve kterém se pod rouškou secese snoubí záliba autora ve středověkém dekoru s reminiscencí na anglické prerafaelity. Naštěstí, přes značný „umělecký“ dojem a vložené ambice, se však plakát na kola se znakem čtyřlístku jako reklama nijak výrazně neprosadil. Mnohem vřeleji byl přijat plakát Edmunda Edela propagující cyklistický závod „Oster-Rennen“ ve Sportovním parku Fridenau v Berlíně (PI309). Jeho moderní, vizuálně nekomplikovaný styl v tlumené kontrastní barevnosti bravurně evokuje rychlost, soutěžení a námahu. Velmi zajímavým a poměrně nezvyklým prvkem plakátu je závodník tmavé pleti, jenž zde byl pragmaticky „použit“ z důvodu vyvážení barevné kompozice.

Specifickou a poměrně vzácnou skupinu na pomezí cyklistických a cirkusových plakátů tvoří reklama na sólová či skupinová vystoupení akrobatů na kolech. Ve sbírkách Severočeského muzea se takové plakáty dochovaly pouze dva (PI855 a PI858), ale i ty velmi dobře ilustrují odlišné pojetí plakátu kladoucí oproti standardní reklamě na kola větší důraz na akci s maximální snahou o zachycení dynamiky pohybu protagonistů.

Odhlédnuto od skutečnosti, že v současné době je cyklistický plakát více než kdykoliv jindy žádaným sběratelským artiklem, zůstává především cenným dokladem hlubokých a zásadních změn ve společnosti konce 19. století. Žena se stále více emancipuje a společnost si ve větší míře zvyká na nový fenomén, volný čas, který s sebou přináší prostor pro zábavu mužů i žen. A právě kolo, jak je patrné z dobových plakátů, toho bylo nejen účastno, ale na obojím se velkou měrou zároveň podílelo. ■

VPRAVO: Tourbillon-Troupe, Anonym, kolem roku 1900, litografie, 145×97 cm, F. v. Perbandt und Co, Berlín, Německo, inv. č. PI855

DOLE: Cycles et automobiles, Eugène Grasset, před rokem 1897, litografie, 109×148 cm, Imp. Vaugirard, Paříž, Francie, inv. č. PI240





KOLO

1817—2017

Výstava ve velkém sále
Severočeského muzea
28. 9. 2017 — 31. 1. 2018



SEVEROČESKÉ MUZEUM

STERBA

MERIDA



Liberecký kraj