

FENOMÉN JÍZDNÍHO KOLA V ČESKU

Mnoho vynálezů 19. století najdeme už jen v muzeích: parní stroj, telegraf, telefon, vzducholod, brzy i spalovací motor. Dvě kola v jedné stopě – vdčíme za ně německému vynálezci Karlu Draisovi (1785 – 1851) – se naproti tomu zdají být nesmrtelná.

V Československu existovalo až do druhé světové války dvanáct velkých výrobců jízdních kol. Na podzim 1945 byly ale velké firmy znárodněny, po roce 1948 bylo zrušeno veškeré soukromé podnikání. Jízdní kola se sice v několika původních továrnách vyráběla i nadále, avšak dle pravidel centrálního plánování, bez potřebných investic do modernizace. Jízdní kola se vyvážela přednostně na Západ, od Spolkové republiky Německo a Velké Británie po Kanadu. Ve Francii stál automobil Škoda 1000 MB 6800 franků, závodní kolo Favorit F1 Special 1100 franků. V Československu zatím byla kvalitní sportovní kola prakticky nedosažitelná. Přitom se cyklistika těšila velké popularitě díky Závodu

míru. Tento největší cyklistický etapový závod amatérů se stal nejen sportovním svátkem, ale také silným ideologickým nástrojem všude tam, kudy každoročně v květnu vedl: v Československu, NDR i Polsku.

Po roce 1989 se objevili noví výrobci jízdních kol. Dnes v České republice jezdí aktivně na kole více lidí, než je hráčů všech míčových her a hokeje dohromady. Podle průzkumu usedá denně nebo občas na kolo více než 1,5 milionu obyvatel Česka. Poslíček vám na něm přiveze oběd, převezde zásilku na druhý konec města, přes mobilní aplikaci si můžete půjčit sdílené kolo. Podle policejních statistik se v zemi denně „ztratí“ průměrně 14 kol. I to patří do cyklistické mozaiky dneška.

V České republice najdete 4,8 milionu domácností, na každou připadá statisticky 1,23 kola, oproti 0,97 osobního automobilu. A co vy? Volili byste řídítka nebo volant?

Projekt CYCLE UP!

CYCLE UP! je projekt spojující občany, umělce a osoby s rozhodovacími pravomocemi, kteří se zajímají o životní prostředí a cyklistiku s cílem najít kreativní řešení pro více kol v ulicích měst. Rozvíjíme pohled na cyklistiku skrze umění prostřednictvím

rezidenčních programů pro umělce, komunitních workshopů pro občany a konferencí s lokálními aktéry, a zasazujeme se tak o lepší cyklistickou infrastrukturu a přívětivější městský prostor pro cyklisty v Praze, Bratislavě, Tartu, Katovicích a Berlíně.

Poděkování

Za pomoc při přípravě výstavy děkujeme Janu Králíkovi, kurátorovi výstavy, Anně Kociánové, Kateřině Ovesné, Ivo Dvořákovi, Karlu Geroltovi, Martinu Josefu Havlenovi a Jiřímu Uhlířovi.

Zvláštní poděkování patří spolku AutoMat, muzeu DDR Zweirad Museum a Annett a Lutzovi Müller-Hildebrandovým z Müller's Fahrradladen za pomoc s obsahem.

JÍZDNÍ KOLA V ČESKOSLOVENSKU 1948–1989

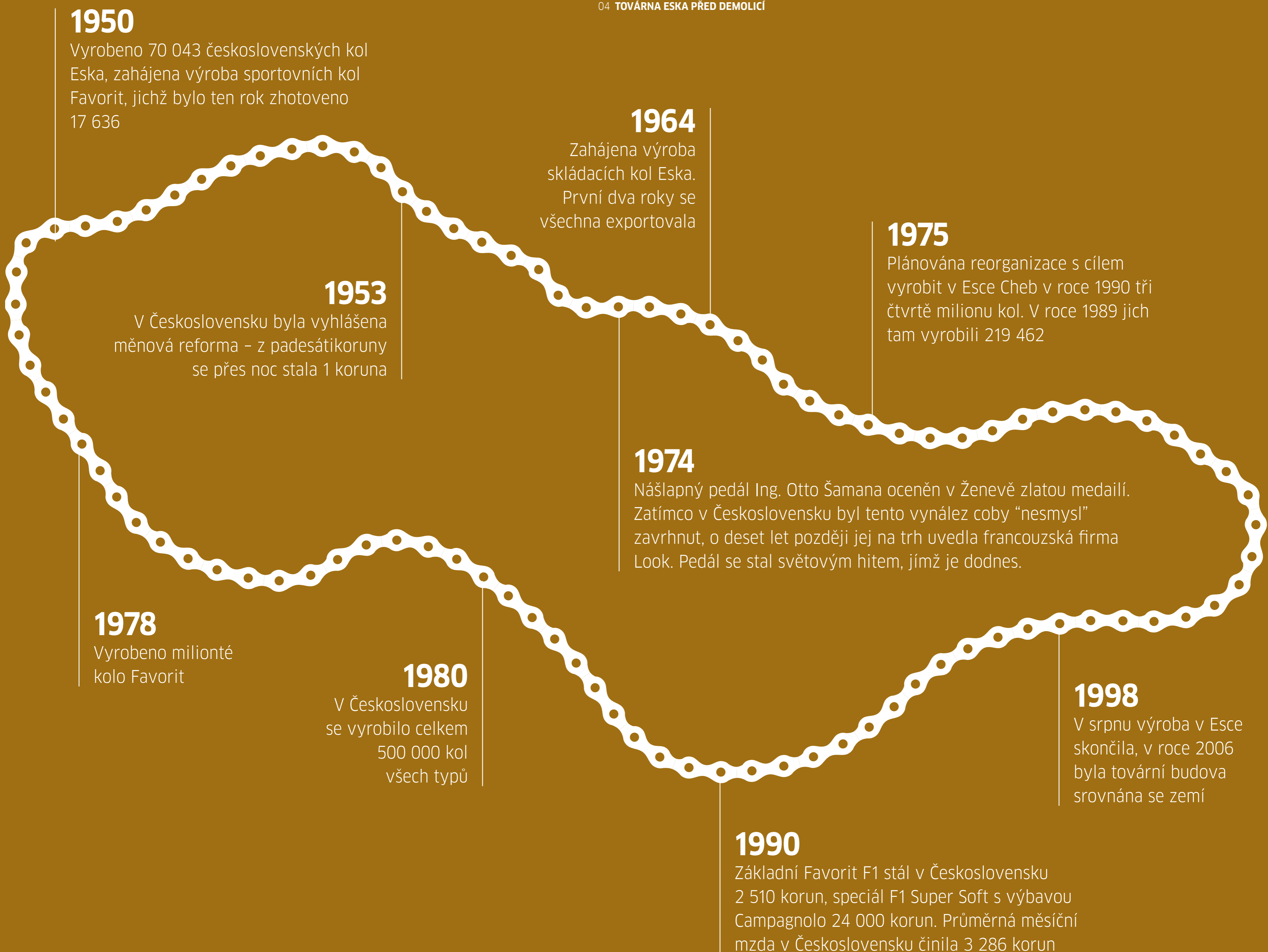
Největší československé továrny na jízdní kola, Premier (zal. 1892) a ESKA (zal. 1911), působily v Chebu. Od počátků výroby do roku 1945 vyjelo z jejich bran 1 495 000 jízdních kol. Po válce se Československo vydalo směrem, který udával Sovětský svaz: průmysl, obchod i bankovníctví byly zestátněny a řízeny z centra v pětiletých cyklech, od průmyslového gigantu po ševcovskou dílnu.

Pětiletý plán měl platnost zákona. Vylučoval, aby bylo možné pružně reagovat na jakýkoli podnět či na změnu. Vedoucími pracovníky se stali komunisté, často bez ohledu na své odborné schopnosti. Například ministr všeobecného průmyslu Karel Poláček byl vyučený soustružník a brankář fotbalového týmu SK Plzeň.

Socialistická ekonomika se orientovala na vývoz, domácí zákazníci museli na tuzemské výrobky čekat – a mnozí se jich nedočkali. Například v roce 1965 se kompletní produkce Esky (125 000 kol) vyvezla do zahraničí. Připomeňme, že v Československu přitom byla cyklistika mimořádně populární, a to díky Závodu míru.



01 MILIONTÉ KOLO FAVORIT S VEDENÍM Z ŘAD ODBORÁŘŮ, 1978
02 BRUSÍRNA A LEŠTÍRNA SOUČÁSTEK V TOVÁRNĚ ESKA. BEZ ODSÁVÁNÍ, BEZ PRACOVNÍCH OCHRANNÝCH POMŮCEK
03 PROSPEKT NA PRODEJNÍ HIT, POLOVINA 70. LET 20. STOLETÍ
04 TOVÁRNA ESKA PŘED DEMOLICÍ



1949

Vyhrál Jan Veselý (ČSR) a tým Francie. Čechoslováci jeli v roce 1948 na švýcarských kolech Mondia, v roce 1949 na kolech od soukromníka Antonína Periče. Pro socialistický režim v tehdejším Československu nadále politicky nepřijatelné

1955

Poprvé vyhrál Gustav Adolf „Täve“ Schur (NDR). Podruhé zvítězil v roce 1959 a stal se legendou nejen východoněmecké cyklistiky

1957

Československý závodník Jan Veselý vzdal. Než byl poslán domů, nesměl sedět s ostatními u stolu. Našel jediného zastávce, Täveho Schura, jenž po Veselém pojmenoval i svého syna: Jan

1964

Vyhrál Čechoslovák Jan Smolík. Oficiálně bylo ceněno vítězství týmu, veřejnost však oslavovala zejména vítězného jezdce

1969

Čechoslováci se na protest proti okupaci země ze srpna 1968 vzdali pořadatelství i účasti. „Ve víru hysterie proti našim spojencům se podařilo na krátkou dobu poplést poctivé sportovní funkcionáře, vtáhnout do sítě osobitých intrik československé závodníky...“ stojí v monografii Jiřího Černého, Ladislava Sosenky a Jaroslava Staňka o Závodu míru z roku 1987

1986

26. dubna explodovala Černobylská jaderná elektrárna. 6. května startoval závod v zamořeném Kyjevě. Devět týmů ze západní Evropy účast odřeklo, nikoli však týmy ČSSR a NDR

1985

K pořadatelům se přidaly sovětské noviny Pravda. Tři etapy závodu se jely na území SSSR, kam se týmy a doprovody přepravily letecky

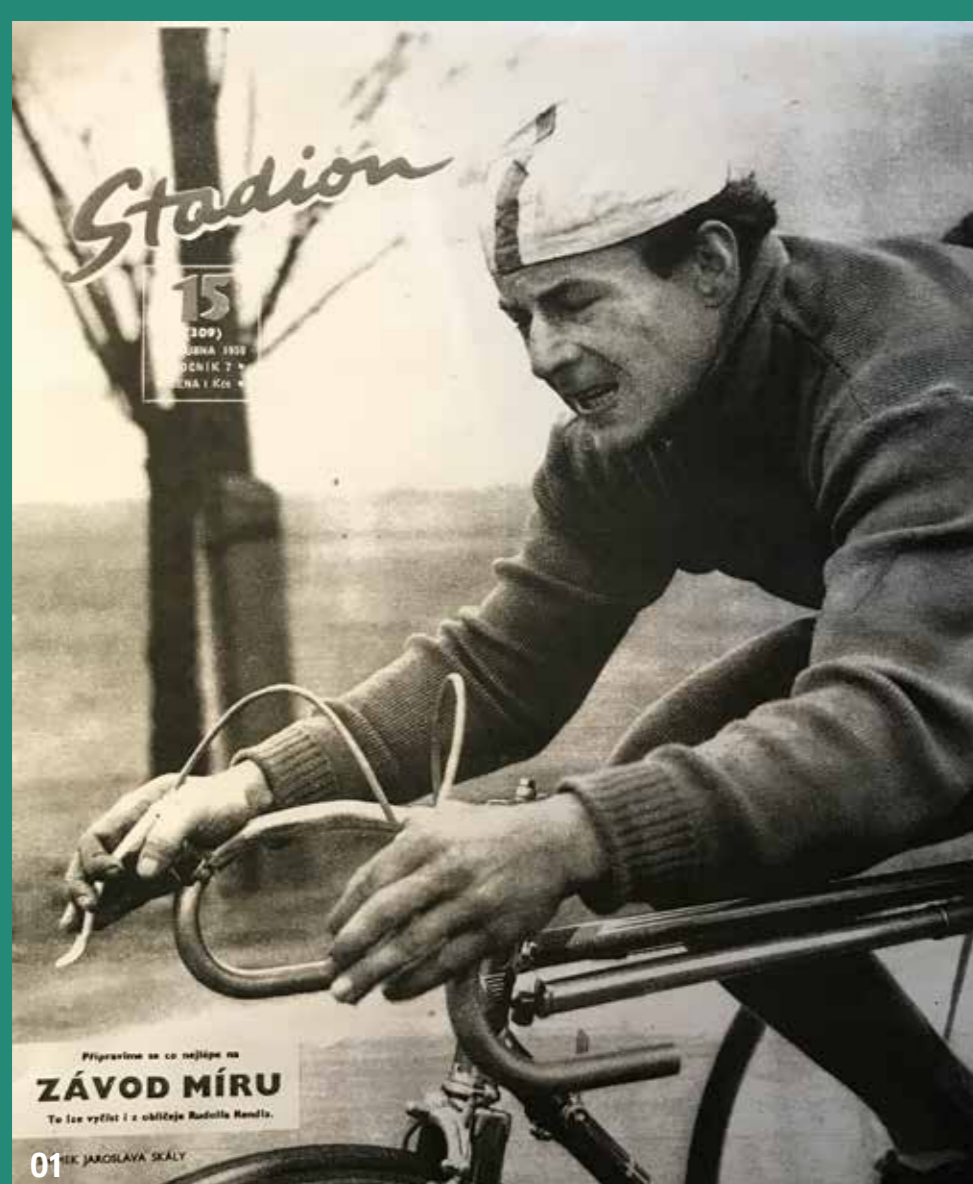
1993

Závod se konal jen na území České republiky

2006

Poslední ročník Závodu míru. V jeho historii vyhráli čeští či českoslovenští jezdci celkem sedmkrát, němečtí závodníci pak sedmnáctkrát

- 01 RUDOLF RENDL NA TITULNÍ STRANĚ ČASOPISU STADION. JEHO KOLO FAVORIT Z TOHOTO ROKU JE JEDNÍM Z EXPONÁTŮ TĚTO VÝSTAVY
- 02 VI. ROČNÍK ZÁVODU MÍRU ČÍTAL 12 ETAP A MĚŘIL 2231 KM. POPRVÉ VYHRÁLO DRUŽSTVO NDR. V JEDNOTLIVCÍCH SI PRVENSTVÍ VYDOBIL DÁN CHRISTIAN PEDERSEN, NA TŘETÍM MÍSTĚ SKONČIL GUSTAV ADOLF „TÄVE“ SCHUR
- 03 GUSTAV „TÄVE“ ADOLF SCHUR V ALBU OSOBNOSTÍ ZÁVODU MÍRU. PRVNÍ AUTOGRAM Z ROKU 1962, DRUHÝ PO 56 LETECH...
- 04 MECHANIK MAĎARSKÉHO TÝMU SIVKA, KOLO DIAMANT MAĎARSKÉHO ZÁVODNÍKA JÁNOŠE JUSZKÓ A MECHANIK ČESKOSLOVENSKÉHO TÝMU FRANTIŠEK HAŠEK, ZÁVOD MÍRU 1962



ZÁVOD MÍRU

V roce 1948 zaštitily redakce novin Rudé právo (Československo) a Glos/Trybuna (Polsko) nový, mezinárodní cyklistický závod mezi Prahou a Varšavou. Ten dostal v roce 1950 název Závod míru. O dva roky později se k pořadatelům přidal východoněmecký deník Neues Deutschland.

Trasa závodu propojovala Prahu, Varšavu a Berlín. Šlo o největší amatérský etapový závod, který měl vynikající organizační i sportovní úroveň. Současně se stal výkladní skříní socialistického sportu tehdejších režimů pořadatelství zemí. Když například v roce 1957 nejlepší československý závodník Jan Veselý závod pro bolesti zad vzdal, stejně jako kolega Jan Kubr, jenž byl po operaci žil, jejich kariéra skončila. Byli prohlášeni za zrádce dělnické třídy a sabotéry míru. Oba následně pracovali jako řidiči nákladních vozidel. „Dobrovolně“ povinná účast školních dětí i zaměstnanců v cíli etap byla proti tomu jen marginální.

V Československu se Závod míru zasloužil o rozvoj výroby domácích sportovních kol Favorit. Ideologicky bylo totiž nepřipustné, aby socialističtí sportovci jezdili na kapitalistických kolech.



1945

Zestátnění nejstarší saské firmy na výrobu jízdních kol značky Diamant se sídlem v Chemnitz, brzy přejmenovaném na Karl-Marx-Stadt, kde se kola vyrábějí dodnes. Firma nesla po zestátnění název Národní podnik (VEB) Elite-Diamantwerke.

1950

Diamant vyrábí 300 000 kol a Mifa 100 000 kol ročně. Vyrábí se pouze dva základní modely – jednotný dámský a jednotný pánský model (Einheitsmodel Damen, Einheitsmodel Herren).

1955

První kola Diamant pro Závod míru. Východoněmecký závodník Täve Schur (*1931) na nich v letech 1958 a 1959 vyhrál silniční mistrovství světa, sedmkrát se stal mistrem NDR. Silniční i dráhová závodní kola byla raritou a převážně se exportovala.

1960

Nabídka modelů jízdních kol se rozšiřuje, ale velká část produkce směřuje do zahraničí. Dětská kola nejsou dostupná vůbec a většina dětí se tak učila jezdit ve stoje na dámských kolech velikosti 24 palců.

1946

Obnovena výroba kol značky Mifa (Mitteldeutsche Fahrradwerke) v Sangerhausenu, i tuto firmu potkalo zestátnění. Továrna se stala největším výrobcem kol v Německé demokratické republice.

1990

Národní podnik VEB Elite-Diamantwerke vyrobil za svou existenci osm milionů kol

1970

Pro běžného občana je kolo velmi drahou záležitostí. Jízdní kolo zn. Diamant stálo 645 východoněmeckých marek, zatímco běžná mzda se pohybovala mezi 500 a 600 markami.

1984

Vyrobena desetimiliontější kolo Mifa

1986

Na jednoho obyvatele NDR připadá 0,6 kola

1988

Tým dráhařů NDR vyhrál na mistrovství světa zlatou medaili na karbonových kolech, vyvíjených ve východoněmeckém Institutu pro výzkum a vývoj sportovního náčiní (Institut für Forschung und Entwicklung von Sport Geräten, FES)

JÍZDNÍ KOLA V NĚMECKÉ DEMOKRATICKÉ REPUBLICCE 1949–1990

Již před vznikem Německé demokratické republiky vyráběly na jejím budoucím území jízdní kola dva podniky: od roku 1885 Diamant v Saské Kamenici (Chemnitz) a od roku 1907 Mitteldeutsche Fahrradwerke (MIFA) v Sangerhausenu v Sasku-Anhaltsku.

Když v roce 1949 vznikla Německá demokratická republika, vydala se obdobným směrem jako Československo. Produkce jízdních kol v podnicích Diamant a MIFA, které byly zestátněny, sice pokračovala, ale byla určována sovětskou správou a velká část výroby směřovala jako důležitý zdroj devizových prostředků na export.

Nová kola a často ani náhradní díly nebylo možné běžně koupit, proto si řada lidí a zejména mládež svá kola stavěla sama ze starých součástek, převážně z kol vyrobených v období 30. - 50. let.

Přesto bylo až do 70. let jízdní kolo pro mnoho lidí hlavním dopravním prostředkem, ať už při cestách na nákup, do práce nebo do školy. Cyklostezky přitom v NDR neexistovaly, cyklisté využívali silnice nebo zemědělské cesty a výstavba sítě cyklostezek začala až po zániku NDR v 90. letech.



- 01 REKLAMA MIFA A DIAMANT 1962
- 02 PRVNÍ SAMONOSNÝ KARBONOVÝ RÁM BYL VE FESU ZKONSTRUOVÁN V ROCE 1985. PŘEDSTAVOVAL SVĚTOVOU ŠPIČKU V OBORU
- 03 PŘÍKLAD EXPORTNÍHO JÍZDNÍHO KOLA MÓVE (MODEL 120) S DVOJITOU HORNÍ RÁMOVOU TRUBKOU, KATALOGOVÁ ILUSTRACE Z ROKU 1958
- 04 REKLAMA MIFA 1971
- 05 REKLAMA NA KOLA RŮZNÝCH ZNAČEK, 1963

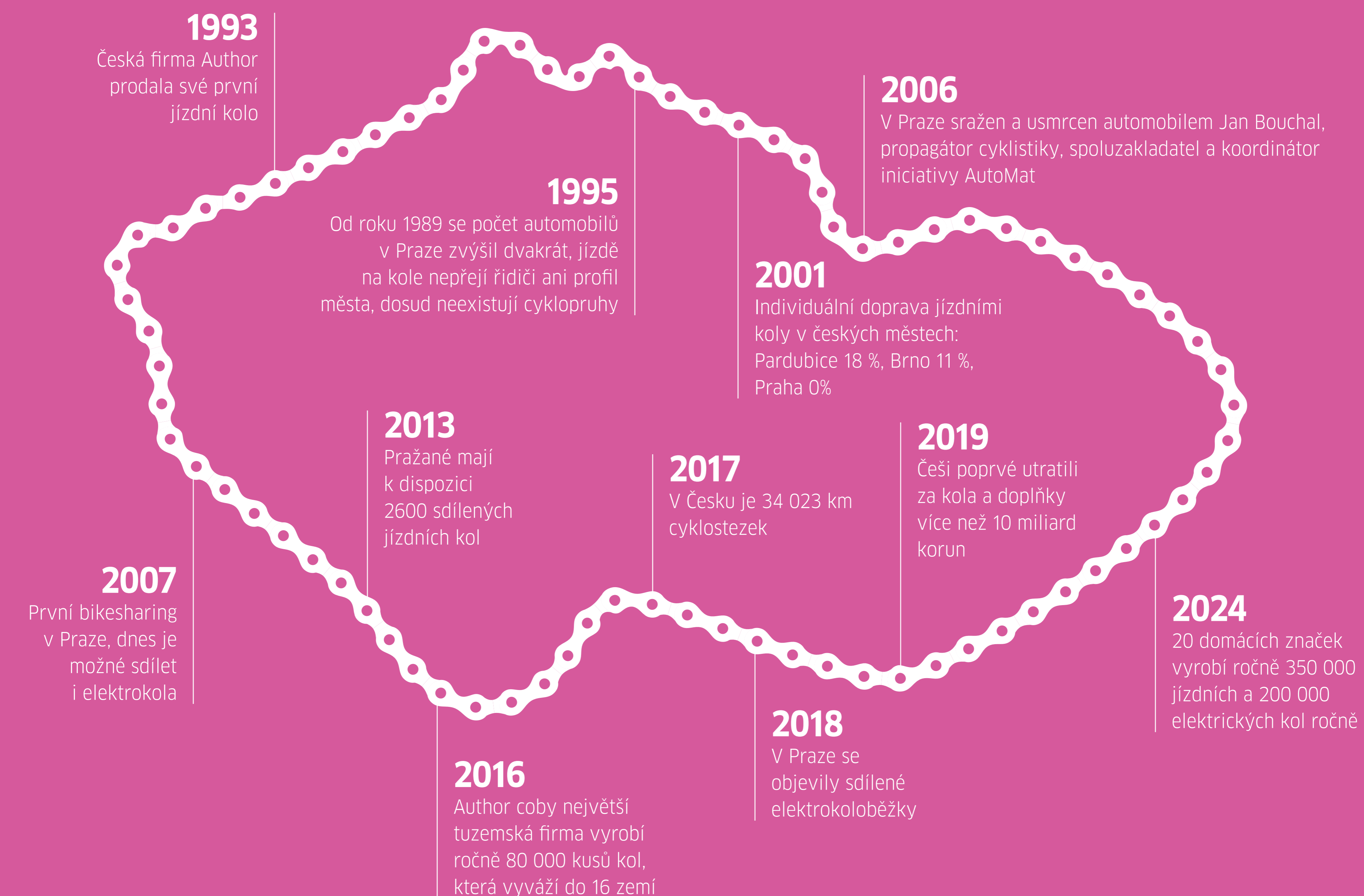
JÍZDNÍ KOLA V ČESKÉ REPUBLICE 1993–2024

Po sametové revoluci v roce 1989 prošla Praha proměnou městské infrastruktury, která odrážela širší společenské změny v zemi. Počet aut v ulicích výrazně rostl a s ním i dopravní zácpy a znečištění ovzduší. Ulice města patřily v prvních letech postkomunistické Prahy téměř výhradně automobilům. Již brzy nicméně vznikaly první občanské iniciativy a zájmové skupiny, jako například AutoMat, které prosazovaly rozvoj cyklistické infrastruktury a svébytné cyklistické kultury.

V průběhu nultých let 21. století v Praze postupně vznikaly vyhrazené cyklistické pruhy a ve větší míře i cyklostezky vedoucí klidnými částmi města i za jeho hranice. Začaly se objevovat také sdílená kola, cyklistické spolky a komunity, a konaly se první cyklojízdy upozorňující na místo jízdniho kola v ulicích.

V Praze má jízdni kolo maximálně pouze dvouprocentní podíl na všech vykonaných cestách. Přestože se počet cyklistů od roku 2019 zvýšil a každý druhý dospělý Pražan nyní jezdí na kole alespoň jednou měsíčně, celkové využití kola zůstává výrazně nižší než v jiných evropských městech. (zdroj: Cycling Transport in Prague – Rathouský and Mervart, 2023)

Přestože pražská cyklistická infrastruktura zaznamenala výrazný rozvoj, je stále co zlepšovat, pokud jde o bezpečnost cyklistů. 59 % Pražanů tvrdí, že by kolo používali k pravidelným cestám častěji, pokud by to bylo bezpečnější. (Výzkum cyklistické dopravy, MEDIAN, 2021). Síť cyklostezek po celém městě se rozšiřuje, ale jejich rozmístění je nerovnoměrné, takže často chybí bezpečná trasa do cíle cesty.



JÍZDNÍ KOLO V ŽIVOTĚ LIDÍ V NDR

Radwandern – ein Erlebnis mit Diamant- und MiFa-Fahrrädern!



VEB MIFA-Werk Sangerhausen
VEB Fahrradwerk Elite-Diamant Karl-Marx-Stadt

Foto: DDR-Fahrrad Wiki

Pro většinu obyvatel NDR bylo jízdní kolo nejdůležitějším dopravním prostředkem až do 70. let 20. století:

„Například moji rodiče jeli na kole z Haldenslebenu v Altmarku do přírodního divadla v pohoří Harz, což je 94 km. Moje tchýně zase jezdila na kole minimálně jednou za měsíc na návštěvu příbuzných do 20 km vzdálené vesnice. A její kolo bylo i po tak dlouhé době stále v dobrém stavu,“

říká Dieter Scholtz z DDR-Zweirad Museum

„Na vesnici jezdila každá babička s konvicí na mléko na řídítkách. Kolo bylo přepravním prostředkem. Taky ve městě se na řídítka zavěšovaly nákupní tašky, a kola tak sloužila pro převoz nákupu. Na druhou stranu jen málo lidí jezdilo na kole na výlety,“ vzpomíná Annett Hildebrand z cykloobchodu Müller's Fahrradladen v Drážďanech

REKLAMA NA JÍZDNÍ KOLO ZN. MIFA A DIAMANT, 1963

ER · SIE · ES

FAHREN **MIFA**

Erfolgversprechend für alle! Durch gewonnene Erkenntnisse in der zurückliegenden Zeit baut **MIFA** heute ein Programm von Qualität. Alle Erzeugnisse tragen das Gütezeichen „Q“. Und die Entwicklung geht weiter...

INDUSTRIEVERBAND DER DDR
IFA
FAHRRADREUGBAU DER DDR

VEB MIFA-Werk Sangerhausen
DDR - 47 Sangerhausen

Foto: DDR-Fahrrad Wiki

REKLAMA NA JÍZDNÍ KOLO ZN. MIFA, 1970

Tips zum Tandem-Selbstbau



Das Interesse an Tandem-Fahrrädern hat in den letzten Jahren vor allem bei jungen Leuten spürbar zugenommen, wie das Radfahren überhaupt aus sportlichen und damit gesundheitlichen Gründen (wenn auch nicht gerade im Stadtverkehr im Dunst der Autoabgase) immer mehr Anhänger findet.

So bilden sich vielerorts Radwandersport-Sektionen, von denen sich einige die Aufgabe gestellt haben, das Tandemfahren noch populärer zu machen. Eine davon ist die BSG Empor Berlin-Pankow, Sektion Radwandersport, die reiche Erfahrungen im Tandem-Selbstbau besitzt. Da wir als Redaktion immer wieder Anfragen nach Empfehlungen zum Bau von Tandem-Fahrrädern erhalten, haben wir die Sportfreunde der genannten Sektion gebeten, ihre Erfahrungen über unsere Zeitschrift allen Interessenten zukommen zu lassen.

114 practica 3/86

TIPY, JAK SI SÁM SESTAVIT TANDEMŮVÉ KOLO

Foto: DDR-Fahrrad Wiki



KATALOG ZÁSILKOVÉHO OBCHODU KONSUM, 1963

Foto: DDR-Fahrrad Wiki



DVA CYKLISTÉ, LIPSKO, 1955

Foto: SLOB / Německá fotobanka, Rosching, Roger & Rosching, Reiser & Gahr, Fahrrad Wiki

Dětská kola téměř neexistovala, a tak se většina dětí učila jezdit ve stoje na dámských kolech. Těch několik dětských kol, která byla k dispozici, patřila ke skutečným pokladům:

„Já jsem se například naučila jezdit na kole až v 10 letech, a to na 28palcovém kole s tzv. labutím krkem. Mohla jsem jezdit jen ve stoje, na sedlo jsem totiž nedosáhla. Později, když mi bylo 14 let, jsem dostala kolo velikosti 26 palců a jezdila jsem na něm do školy. Teprve když mi bylo 20 jsem si mohla koupit sportovní kolo Diamant se šesti převody,“ říká Annett Hildebrand.

„Na naší dovolené v Durynsku v roce 1986 jsme v malém železářství náhodou narazili na dětské kolo. Protože taková skoro nikde nebyla, koupili jsme ho, částečně rozebrali a uložili do trabantu vedle nás děti a našich dovolenkových zavazadel,“ říká Christian Scholtz z DDR-Zweirad Museum

„Na kole jsem se naučil jezdit už v 6 letech, protože mi můj táta přestavěl staré dětské kolo, které bylo tak akorát pro mou výšku. Ve 14 letech jsem si sestavil vlastní kolo, a protože mi jednou za čas někdo daroval nějakou součástku na kolo, mohl jsem si ho sám opravovat. S kamarádem jsme taky sestavili tandemové kolo,“ uvádí Lutz Müller-Hildebrand z cykloobchodu Müller's Fahrradladen v Drážďanech

ERFURT 1. 4. 1988 - TRÍDA ZE ŠKOLY V OKRESE ERFURT NAVŠTÍVILA BĚHEM PIONÝRSKÉHO ODPOLEDNE MÍSTNÍ ZEMĚDĚLSKÉ DRUŽSTVO. PAUZA A ODPOČINEK NA POLI.



Foto: SLOB / Německá fotobanka, Komter na DDR-Fahrrad Wiki