

**Jan Štemberk – Ivan Jakubec – Bohuslav Šalanda: *Automobilismus a česká společnost*. Praha: Karolinum 2021, 316 s.**

Dlouhodobě působící dvojice autorů Jan Štemberk a Ivan Jakubec se nově spojila s odborníkem na orální historii Bohuslavem Šalandou, aby společně vytvořili rozsáhlou monografii, jejímž tématem se stal automobilismus. Uvedený autorský tandem již v minulosti publikoval několik děl zabývajících se dopravní i další příbuznou problematikou, recenzovaná monografie si však všímá zejména socioekonomických dopadů automobilismu na československou společnost, což jí činí do značné míry unikátní. Drtivá většina předešlých publikací se totiž zaměřovala zejména na technické a technologické aspekty tématu a badatelských aktivit s ním spojených. Jedná se tedy o dlouho očekávané rozšíření současného stavu poznání na základě neobyčejně rozsáhlého množství pramenů a informačních zdrojů. Vzhledem k dopadu aktuální celosvětové pandemie, kdy jsou v důsledku vládních opatření archivy a knihovny víceméně nedostupné, se ukazuje, že autorům zabrala práce na výsledném textu několik předcházejících let. Zaměření monografie lze přitom rozdělit do několika hlavních témat: automobil jako dopravní prostředek; využití automobilu v dopravě, a to jak osobní, tak veřejné; nakonec výše již zmíněné interakce automobilu a společnosti. Předkládaná fakta jsou dále vhodně doplněna množstvím dobových plakátů, které poskytují čtenáři přímý vhled do zkoumaných souvislostí a lepší včítění do textu.

Předešlé století je v lidských dějinách spojeno s několika ničivými konflikty, avšak pro většinu světových společností představovalo také etapu rozsáhlého rozvoje a integrace nových fenoménů do běžného života. Mezi podstatné znaky uplynulé epochy patří vybudování konzumní společnosti, jejímž důsledkem byl vzrůstající apel na uspokojování nejrůznějších potřeb prostřednictvím hmotných i nehmotných statků. Co bylo před několika desítkami let naprostým luxusem, bývá dnes často považováno za naprosto běžné. Tato skutečnost se týkala i využívání motorových vozidel (s. 11 a 13).

Za posledních sto let prošla doprava mnoha podstatnými změnami, největší z nich se ovšem (kromě letectví) nepopíratelně zasáhly automobilismus, a to jak ve vztahu k jeho efektivitě, rozsahu, ekonomičnosti, dostupnosti i celkovému chápání fenoménu přepravy osob a zboží ve společnosti. Pro zajímavost například uvedme, že v prvopočátcích využívání aut převládala víra o jejich hospodárnějším a z tehdejšího pohledu ekologičtějším provozu ve srovnání s koňmi, kteří produkovali fekální odpad znečišťující ulice. To lze dnes jistě pokládat za úsměvné, neboť pohled na „čistotu“ spalovacích motorů doznal podstatných revizí. Rovněž reflektovaná monografie si výše popsaných skutečností všímá a na různých rovinách s nimi pracuje. Tak již v úvodu autoři konstatují, jak se zásadním způsobem se doprava měnila, když právě automobily dokončily dopravní revoluci, jež započala budováním železnice (s. 9). Od počátku monografie začíná být čtenáři zřejmé, jak rozsáhlý multiplikační efekt automobilismus měl a má, co vše změnil a jak působil skutečně na celou společnost. Autoři samozřejmě nepomíjejí ani negativa, která jsou s automobily spojená, což musíme hodnotit pozitivně, protože právě ucelenost pohledu představuje z hlediska definitivního soudu o jakémkoliv jevu naprosto klíčový atribut.

Monografie je logickým způsobem rozdělena do pěti kapitol (bez úvodu a epilogu/závěru): Zrod a počátky motorismu v českých zemích; Automobil a volný čas; Automobil jako dopravní prostředek; Automobil v interakci s okolím; Kulturní stránky automobilismu. Monografie respektuje chronologický postup, když jsou jednotlivé podstatné skutečnosti analyzovány v pořadí od starších po novější. První kapitola v tomto duchu seznamuje čtenáře s postupným vylepšováním konstrukce automobilu, všímá si ovšem i důsledků implementace vozidel pro majitele, stejně tak jako vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu. Pozornost je věnována prezentaci nových modelů prostřednictvím výstav, byť bychom pro tehdejší postup výrobců dnes nejspíš použili termín „public relations“. Jak již bylo dříve uvedeno, monografie má za cíl seznámit čtenáře se společenskými důsledky automobilismu, proto je škoda, že nebyla

analyzována nákladnost pořízení a provozování auta. Na druhou stranu by byl přepočet na současnou hodnotu natolik nepřesný, že by daná implementace do značné míry ztratila vypovídající hodnotu.

Druhá kapitola si všímá osobnější stránky problematiky. Automobil nebyl pouze prostředkem využívaným k výrobě či dopravě průmyslových tovarů, ale sloužil také pro účely zábavy a uvolnění. Tato problematika bývá v monografiích zabývajících se dopravou zanedbávána nejčastěji. Skutečnost, že si motorista mohl do auta nechat namontovat elektrické hodiny za 296 Kčs nebo zapalovač cigaret za méně než desetinu ceny hodin, velmi názorně vystihuje posun (s. 85), který za poslední dekady nastal. Dnes představují hodiny v drtivé většině aut standardní součást vybavení, naopak „kuřácký balíček“ lze získat za příplatek v řádu stovek i tisíců (záleží na značce automobilu). Volný čas strávený za volantem byl na začátku minulého století spojen s kluby majitelů automobilů, kteří se tímto způsobem organizovali, což je opět fenomén, jenž v současnosti již není zcela běžný. O to zajímavěji vypadá uvažování o civilních vozech jako prostředku pro případnou obranu státu, jímž se svého času zabýval „Branný sbor československých motoristů“, do kterého se tehdy hlásili i čeští Němci. Jak je ze samotného názvu klubu zřejmé, jednalo se o spolek, kam mohl vstoupit také majitel motocyklu, v příslušné kapitole jsou proto volnočasové aktivity řešeny i z perspektivy motorek. Pravděpodobně nejpodstatnější pro budoucí vývoj motoristických volnočasových aktivit měla spolupráce „Klubu československých turistů“ a motoristů. Nešlo už tedy pouze o chůzi krajinou, ale také na možnost dostat se rychleji do blízkosti turisticky zajímavého místa.

Následující kapitola se zaměřuje na samotnou automobilovou dopravu, přičemž si všímá i dnes tolik diskutovaného tématu elektromobility. V historickém kontextu se elektrická auta objevují již od počátku motorismu, vlastně první auto, které jeden z nejznámějších automobilových inženýrů Ferdinand Porsche vyvinul, bylo čistě elektrické Porsche P1 z roku 1898. Počínaje prvními elektrickými auty se přes tehdejší představitele hybridních automobilů kapitola soustředí také na technologický vývoj a podněty,

kteří měly na zlepšení technické stránky motorismu největší podíl. V příslušných pasážích je podrobně řešena motorizace dopravy, náklady s tím spojené i počet tehdy vyrobených a funkčních automobilů. Z ekonomického hlediska se jedná o naprosto klíčovou součást recenzovaného textu, v jehož rámci se prolínají analýzy preferencí jednotlivců stejně tak jako zájmů vlády. Například již zmíněná hromadná doprava byla esenciální složkou zlepšení mobility pracovníků a rozvoje urbanizace, respektive možnosti výstavby větších měst bez obavy, že by zaměstnanci nestihli dojet na pracoviště a z práce se zase vrátit.

Na předcházející kapitolu navazuje následující část naprosto plynule další problematikou. Jak již bylo v úvodu recenze konstatováno, monografie nemá za cíl nekriticky glorifikovat dopravu jako takovou, zejména pak motorismus. Klade si mimo jiné za cíl podnítit debatu rovněž o negativních externalitách, které jsou dnes hlavně s automobilismem spojeny. Tomu se věnují zejména podkapitoly „Vliv motorismu na okolní prostředí“ a „Dopravní nehody“, které si rozhodně zaslouhují vyzdvihnout. Objektivní zkoumání nepříznivých vlivů spojených se zkoumanými jevy představuje nedílnou součástí zodpovědného vědeckého přístupu.

Pátá kapitola se věnuje přímo společenské problematice, totiž vnímání řidiče a řidičky společností. Je nanejvýš zajímavé se podívat na první automobily působící vzhledem k dnešním měřítkům dosti subtilním dojmem jako na symbol maskulinity, nicméně tehdejší pohled byl logický. Před vynálezem elektrického startéru bylo už pouhé uvedení motoru do chodu fyzicky náročné, navíc existovala i nezanedbatelná možnost, že startovací klika motoru mohla při nesprávném zacházení zlomit motoristovi ruku. Ženské emancipační snahy byly v oblasti automobilismu naplněny až po druhé světové válce, kdy ostatně dochází k celkovému zrovnoprávnění práce. Následně je v této kapitole řešen vztah automobilové dopravy a její módní, případně též umělecké komponenty (pro zajímavost zmiňme, že teprve až v roce 2019 bylo italským soudem rozhodnuto, že auto je možno považovat za umění, jednalo se konkrétně o vůz Ferrari 250 GTO).

Obsah monografie dopĺňujú specifické sondy do podoby motorizmu, respektíve charakteru automobilizmu v ruzných územných celkoch. Ačkoli se jistě jedná o zajímavou a důležitou součást knihy, musíme upozornit na to, že na rozdíl od zbytku díla naráží závěrečný Epilog na problémy spojené s orální historií, což nijak nesnižuje danou kapitolu ani pojetí monografie jako celku, pouze by bylo třeba k faktům přistupovat s větší obezřetností, než z informací vycházejících z materiálů těžených z archivu nebo jiných zdrojů. Lidské vzpomínky nemohou být nikdy zcela objektivní.

Celkově však lze monografii autorského kolektivu Jan Štemberk, Ivan Jakubec a Bohuslav Šalanda zhodnotit nanejvýš kladně. Jediné dva návrhy na vylepšení publikace pro její případné druhé vydání spočívají v doporučení zavést odkazy pod čarou i v případě legislativních dokumentů a nabídnout rozsáhlejší analýzy, včetně podrobnější práce s daty. Daná doporučení jsou však zcela subjektivní a jejich podstata vychází z ekonomického profesního zaměření autora recenze.

Jakub Drábek

DOI: 10.14712/23363525.2021.11

**Lenka J. Budilová – Thomas Hylland Eriksen – Gunnar Haaland – Miroslav Hroch – Marek Jakoubek. *Etnické skupiny, hranice a identity*. Praha: Centrum pro studium demokracie a kultury (CDK), 2020, 156 s.**

*Etnické skupiny, hranice a identity* je dielom nórsko-českého kolektívu autorov a už podľa letného pohľadu sa dá očakávať, že vyplní medzeru v knižnici nielen študentov antropológie, etnológie, sociológie či príbuzných vied, ale tiež sa zaradí do rozsahom skôr skromného počtu pôvodných diel českých odborníkov k otázkam identity a etnicity. Táto početom strán útlá publikácia je rozsiahla svojím tématickým záberom: venuje sa historickému prehľadu štúdia etnicity, premenám konceptu etnickej identity v období 20. storočia, historicko-lingvistickému pohľadu na termíny spojené s etnicitou, a to všetko na báze kľúčového diela o etnicite a etnických

skupinách – *Ethnic Groups and Boundaries* (1969), vydané kolektívom škandinávskych autorov pod vedením Fredrika Bartha. Publikácia je koncipovaná ako zbierka, v ktorej nájdeme rozhovor, eseje, štúdie i polemiku.

Na začiatok je treba vypíchnúť, že *Etnické skupiny, hranice a identity* je dielom pozoruhodného kolektívu autorov českých, aj zahraničných. Okrem antropologicky mladej generácie Lenky J. Budilovej sú to nórski sociálni antropológovia Gunnar Haaland a Thomas Hylland Eriksen, ako aj český antropológ Marek Jakoubek a historik Miroslav Hroch. Pre každého z autorov je pritom téma etnicity a identity bytostne blízka. Zatiaľ, čo je historik Miroslav Hroch odborníkom na nacionalizmus a historický vývoj národnostných hnutí, bádateľský záujem Mareka Jakoubka (a tiež Lenky J. Budilovej) sa zameriava predovšetkým na česko-bulharskú krajanskú problematiku a výskum rómskych skupín v stredoeurópskom kultúrnom priestore. Gunnar Haaland podnikol terénne výskumy v Afrike (Sudán, Etiópia) a Ázii (Čína, Nepál, Bangladéš), pričom jeho hlavnými bádateľskými záujmami boli otázky etnických vzťahov a sociokultúrnej evolúcie. V okruhu akademického záujmu Thomasa Hyllanda Eriksena sú témy nacionalizmu, etnicity a multikulturalizmu, ktorým sa venoval počas svojho výskumu na Mauríciu a Trinidadu.

Ústredným ukotvením diskusie prezentovanej v tejto publikácii je dielo s iste nie náhodou podobným názvom, *Ethnic Groups and Boundaries*, editora Fredrika Bartha. Dielo vydané pred pol storočím (v roku 1969) sa nikdy nedočkalo svojho českého alebo slovenského vydania. Ide pritom o jednu z kľúčových antropologických prác 20. storočia a zásadné dielo k problematike etnicity. Vzhľadom k tejto skutočnosti je o to vzácnejšie, že súčasťou knihy *Etnické skupiny, hranice a identity* je aj rozhovor s Gunnarom Haalandom o vzniku a odkazu tejto významnej publikácie (na ktorej sa pred pol storočím podieľal). Haaland veľmi citlivo popisuje okolnosti jej vzniku – publikácia bola založená na príspevkoch prednesených počas antropologickej konferencie v nórskom Bergene v roku 1967 – ako aj prekvapivé závery, ku ktorým sa účastníci konferencie prepracovali. Podrobne, ale