

Situovaná (auto)mobilita ve venkovském mikroregionu

BOHUSLAV ŠALANDA*

Situated (Auto)mobility in the Rural Microregion

Abstract: The paper examines the assumptions and conditions of (auto)mobility in a rural microregion in eastern Bohemia, specifically in the localities of municipalities of Široký Důl and Trstěnice. In this manner situated mobility becomes an important part of the research. Using this background, the relationships of transport users to mobility, their experiences, ideas and opinions are studied. Knowledge included in the study was obtained through the author's own field research. The overall picture of historical development of motoring would not be complete without rural environment forming specific conditions for this area of practical human activity.

Keywords: conditions of (auto)mobility; experiences; opinions; Široký Důl; Trstěnice

DOI: 10.14712/23363525.2022.21

Finální bilance každého výzkumného projektu obvykle ústí do několika klíčových bodů, bádání se nutně nemůže vyhnout jistě „kaleidoskopičnosti“ a mozaikovitosti, a to včetně prolínání různých časů, jež je charakteristické lidskou pamětí. Automobilismus a mobilita vůbec přinesly významné prostorové inovace nejen ve zkoumaném mikroregionu, jmenovitě zrychlení přesunů obyvatel, dobu trvání a tempo polních prací apod. Motorový provoz se tedy podstatně zvyšoval nejenom v obydlém prostředí vesnic, ale rovněž na polích, nikoliv výhradně v intravilánu, ale též extravilánu. Nezapomeňme přitom akcentovat skutečnost, že šlo dosti často o sezonní práce, takže po jejich vykonání provoz jedné mechanizace utíchal, zatímco vzápětí nastupovala druhá vlna. Máme tu proto co do činění s různými kombinacemi každodenních a sezónních cirkulací. Osobní a nákladní auta stejně tak jako motocykly většinou nebyly v provozu po celý den, neboť jejich vlastníci se nacházeli v pracovním poměru v zemědělství, průmyslu či stavebnictví, popřípadě ve službách.

Souhrnný profil bádání nám ukazuje, že mezi uživateli dopravních prostředků jsou i ve sledované oblasti značné rozdíly. Na jedné straně se setkáváme s aktivním přístupem, podrobnou znalostí značek vozů, jejich parametrů a odpovídající funkčnosti. Na straně druhé se vyskytuje určitá lhostejnost v těchto dnes tak atraktivních záležitostech. Pro některé uživatele je prostě nejdůležitější, když jim jejich „vehikl“ umožňuje kratší nebo delší přesun, nic jiného neřeší.

Jednotliví aktéři motorizace jsou zároveň jejími techniky, dokážou zacházet s různými stroji a technickými zařízeními. Stroje jsou pro ně přitažlivé a líbí se jim, rádi s nimi nakládají. S tím dozajista souvisí neutuchající pracovitost, všestrannost, jakož i schopnost někdy dobrovolné, jindy vynucené improvizace. Zejména automobilismus v širším ohledu

* Doc. PhDr. Bohuslav Šalanda, CSc., Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Pátkova 2137/5, 182 00 Praha 8. E-mail: Bohuslav.Salanda@fhs.cuni.cz

nabízí rovněž estetický prožitek v tom smyslu, že si svůj dopravní prostředek jeho uživatelé oblíbili, rádi v něm jezdí a starají se o něj. Vlastnění mobilních prostředků je ovšem pochopitelně taktéž záležitostí prestižní.

Ve zkoumaném mikroregionu se v nemalém množství vyskytují do značné míry ojetá vozidla, některá i s rokem výroby kolem roku 2000. Tak například jeden ze zpovídaných respondentů (nar. 1968) ze Širokého Dolu vypočítal od roku 1989 následující sestavu mobilních prostředků: Trabant Kombi z roku 1975 po rodičích, dále Škoda 120 a Citroen Xara Picasso. Jeho manželka navíc dojíždí do zaměstnání velmi ojetým autem Peugeot 106. V domácnosti ve stejném domě měla dcera s rodinou ojetou Fabii, které „odešel motor“. Po jejím prodeji si koupila taktéž ojetý vůz z první řady Octavie. Dodejme k tomu, že se tu nepořizují auta na leasing, neboť zdejší obyvatelé neoplývají nijak vysokými platy.

Jestliže se pokusíme z hlediska zahrnutého obsahu charakterizovat toto pojednání, najdeme v něm konkrétně i obecně analyzované možnosti a limity motorizace ve zvoleném mikroregionu. Z toho pohledu není od věci hovořit o „situovaném automobilismu“. Zároveň přítomný text dokládá, že při terénním výzkumu se nevyhneme fragmentaci aktivit, které mají samy o sobě většinou lokální kontext. Další víceméně očekávané zjištění spočívá v tom, že dějiny jsou vrstevnaté, což ostatně ve svých výpovědích dokládají i sami respondenti. Jejich paměť se z pochopitelných důvodů dosti často upíná k relativně vzdálené minulosti, k čemuž jsme se snažili v textu přihlédnout.

Závěrečná pointa se vztahuje k vlastnímu, poprvé takto systematicky zpracovanému tématu. Jinak řečeno o mobilitě a automobilitě na vesnici se až na malé výjimky nedozvíme téměř nic v žádné z dostupných publikací. Prezentovaný výzkum navíc ukázal něco z pozoruhodných osobnostních charakteristik a kvalit zpovídaného vzorku obyvatelstva. Vše nasvědčuje tomu, že „venkovan“ je stále dobrý mechanik, ovládá umění údržby strojů všeho druhu, a stává se tak trochu paradoxně jedním z nositelů technického přístupu ke skutečnosti. Ačkoliv obyvatelé nejenom Širokého Dolu nebývají vyučeni v příslušných oborech, jednotlivé odborné práce zvládnou. Ostatně samy shora uvedené hlasy respondentů svědčí o jejich značném vědění v klíčových oblastech mobility a záviděníhodné kompetenci v mnoha náročných sférách životní praxe.

Historicko-sociologické a etnografické studium (auto)mobility na vesnici není v současném společenskovědním bádání příliš ukotvené. Celkový obraz historického rozvoje mobility či motorismu by nebyl úplný bez venkovského prostředí, které vytvářelo pro tuto oblast praktické lidské činnosti specifické podmínky. Zkušenost se stroji různého typu postupně získávala také na vesnici jasnější obrysy. Mobilita v obecném smyslu znamená určitý proces akcelerace, zrychlení v rámci lokalit, šířeji pak v prostoru mikroregionu i vznik delších tras. O slovo se na tomto poli hlásí nejenom historická sociologie materiální kultury, ale také dějiny techniky se zaměřením na její kulturní a sociální funkci. Kdyby bývalo došlo k rozsáhlejšímu výzkumu (auto)mobility před dvaceti nebo třiceti lety, byla by k dispozici širší základna „svědků“, obecně řečeno přímých účastníků postupné mechanizace vesnice. Taková situace ovšem patří k výzkumným limitům jakéhokoliv historicky laděného projektu a je třeba se s ní smířit.

Předložená stať je založena na poznatcích, faktech a zkušenostech získaných terénním výzkumem. V době koronavirové mohl být bohužel tento výzkum provozován jen za psacím stolem – ke spojení s respondenty „v terénu“ docházelo telefonicky. K tomu se hodí poznamenat, že daný terén osobně velmi dobře znám, vím například přesně, kde kdo bydlí

apod. O místních zvyklostech kolem (auto)mobility jsem již ostatně nejednou pojednal.¹ Rovněž ve všech přechozích případech jsem preferoval specializované bádání v lokalitě východočeské obce Široký Důl, vzdálené 6 km od Poličky a 16 km od Litomyšle. Pokud jde o počet obyvatel, ten v obci kolísal, tak třeba v roce 1991 zde žilo 358 lidí, zatímco v roce 2018 jich bylo 420.

Několik místních „lidových historiků“ dovede v kostce vykládat o mobilitě a své svědectví dokládá dosti přesnými letopočty. Nikdo z nich si pochopitelně nepsal osobní kroniku ani poznámky o minulých technických vymoženostech. Jejich nadmíru dobrá paměť přesto, nebo právě proto představuje zásadní zdroj mých informací. Dále jsem se za stejným účelem pohyboval také v přilehlých okolních obcích – v Lubné, Zrnětíně, Dolním Újezdě, v Sádce a v neposlední řadě v Trstěnicích.

Jak jsem již několikrát zmiňoval, výprava za pamětníky do zvolených lokalit v minulém roce není možná kvůli nákaze koronavirem. Proto rovněž všechna další bádání v terénu za účelem studia (auto)mobility v Širokém Dole zatím probíhají prostřednictvím mobilního telefonu a magnetofonu.

Dne 27. 5. 2019 jsem vedl osobní rozhovor s bývalým starostou Širokého Dolu Václavem Vopařilem (nar. 1958). Respondent vypovídal, že jeden z větších hospodářů v Širokém Dole neměl automobil – vlastnil motocykl skútr: „Ten otec Bobše, ten už potom měl tisícovku (pozn. MB 1000). Tady až tak novejš aut nebylo. To měli potom ty stovky, dyž byly ty chlapy mladý. Jinak se všechno kupovaly ty starší auta. [To bylo v sedmdesátých a osmdesátých letech?] To se asi nejvíc rozvíjel automobilismus. Do toho roku nebylo skoro žádný auto v obci. [Na Kopci nějaké jaké auto bylo?] Tam měl Oktávku ten Vomáčka, a pak ten Teleckej měl Oktávku takovou zelenou.“

Václav Vopařil měl čínorodého otce, který proslul i jako kapelník. Uvedl k tomu: „Otec měl skútra a měl stopadesátku zetku. A dlouho. Pak až si koupil Trabanta kombi. Někdo si trabanta pochvaloval. Byl levnější, byl za 30 000 Kčs. Copak mu zbejvalo.“ Nejvíce bylo podle něj škodovek – Škoda 100 a Škoda MB 1000, prý si ale jako „kluci“ kupovali i starší Oktávie.²

V neposlední řadě k využívání vozidel respondent podotkl: „Auta sloužily většinou za nákupem nebo návštěvou přízně. Vono to bylo výletní auto. Ve všední den na to nebyl ani čas. V zimě se vůbec málo jezdilo, v létě na vesnici byla práce, že jo.“

Zajímavé jsou rovněž Vopařilovy postřehy ohledně koupě automobilů po roce 1989: „Tak to začalo po revoluci eště, nejdřív to bylo stejný, pak se začaly auta tahat z venku. Tak ty devadesátky Renaulti byly oblíbený. (...) Já sem si tenkrát koupil Forda Escorta z osmdesátýho pátýho. Ten měl hodně najeto. Pak sem měl Escorta novějšího z devadesát prvního. Já se držím fordů, furt mám to samý. Teď mám Fokuse. Forda sem koupil v bazaru

¹ Viz Šalanda, Bohuslav [2019]. Historická sociologie mobility ve venkovském mikroregionu. *Historická sociologie* 11 (1): 129–138. Dále srov. kapitulu „Podmínky (auto)mobility ve venkovském prostředí“ [Šalanda – Štemberk 2019: 178–187]. V neposlední řadě kapitola „Sonda do české automobility 20. a 21. století“ [Štemberk – Jakubec – Šalanda 2020: 269–292].

² Viz Jan Tuček [2009: 19–23]. Dále srov. Marián Šuman-Hreblay [2015: 95]. První prototyp vozu Spartak s dvoudveřovou karoserií a zaoblenou záďí byl dokončen roku 1953. Posléze byl stroje pojmenován jako Škoda 440, motoricky výkonnější byl model Š 445. Octavia Super byla velmi oblíbeným automobilem, přičemž název Octavia znamenal osmý typ ve vývojové řadě předchozích vozů značky Popular. V roce 1959 stála Octavia na poukaz 28 500 Kčs, omezené množství aut se dalo koupit i volně, ale za vyšší cenu. Od roku 1961 se na zadních blatnících objevila malá „křídélka“. Zvýšil se též výkon motoru na 40 k, takže vůz dosahoval rychlosti i 115 km/hod. při spotřebě 8 litrů benzínu na 100 km. Octavia Combi bylo vozidlo pro vybrané řemeslníky.

v Mejtě (Vysokém Mýtě – pozn. BŠ). Nějak mně pad’ do voka a bylo to nejšťastnější. Tenkrát se prodal každé vrak. Taky sem za něj šedesát tisíc dal. To byly chutě po západních autech, velkéj hlad.“

Václav Vopařil nastoupil do funkce starosty po Oldřichu Jílkovi (nar. 1939) v roce 1998. Do konce roku 2007 vykonávali v Širokém Dole starostové svou funkci mimo hlavní povolání. Od doby svého zaměstnání v údržbě Masokombinátu Polička se stal vyčleněným funkcionářem, a tak se mohl naplno věnovat náročným investičním akcím – zejména kanalizaci s čističkou odpadních vod. Právě obecní kanalizace přinesla další modernizaci obce. S Vopařilovou érou souvisí celkově intenzivnější investiční politika, konkrétně výstavba místních sítí, oprava hasičské zbrojnice, zřízení sběrného dvora a vytváření stavebních parcel. Ve volbách roku 2018 byl ovšem starostou zvolen Pavel Krejsa a jeho předchůdce zůstává v zastupitelstvu.

Předpoklady pro dynamický růst má zmíněná obec vytvořeny díky fabrice místního starousedlíka Karla Flídra, který zasadil do panoramatu obce čtyři výrobní haly. Z malé firmy, založené roku 1993, se brzo stala společnost s ručením omezeným, specializovaná na kovoobrábění a zámečnictví. V krátké době se uvedená firma stala zákaznický orientovanou a svou činnost rozšířila o další předměty podnikání, například distribuci hadic a výrobu zemědělské a požární techniky. V posledních letech byla nabídka rozšířena o výrobu plastů, zastoupenou různými výlisky pro automobilový a strojírenský průmysl. Podnik spolupracuje rovněž se zahraničím, výrobky a polotovary dopravuje k zákazníkům dokonce vlastními kamiony. Je zajímavé, že díky pracovníkům z blízkého a vzdálenějšího okolí se v obci objevila před třemi lety automatická benzinová pumpa. Každopádně vykazují Flídrovy firmy v mnoha ohledech vysoké standardy.

Poslední mikrovýzkum v Širokém Dole se konal na dálku, telefonicky v květnu 2022 o tom, zda došlo k nějakým změnám ohledně automobilů. Po předchozí domluvě s vrchním činitelem hasičů v obci Jakubem Paulíčkem (nar. 1987) z místní části Kopec padl dotaz na to, jakým autům dává přednost: „Dávám přednost především autům, na který jsou relativně dostupný náhradní díly. Takže v tuhle chvíli prostě to jsou škodovky, takže máme vlastně dvě škodovky, Škodu Fabii a Oktávii. A vzhledem k tomu, kolik těch aut vlastně je a kolik jich bude do budoucna, tak to je auto, který z hlediska náhradních dílů je určitě nejdostupnější. I se to relativně snadno opravuje pořád. Takže zatím asi škodovkám.“

Dále Jakub Paulíček informoval o tom, že na tachometru uvedený průměrný nájezd jeho shora uvedených ojetých vozů je 100 000 kilometrů. Na místě byla i otázka, *Kde auta získal, zda je má z bazaru*: „Z bazaru nemám ani jedno auto, určitě mám vobě dvě na inzerát. Ani jedno není přes bazar, určitě ne. Koukal sem se, hledal sem to a pořídil sem. Určitě u obou aut se našly nějaký chyby, který se opravily, a pak fungujou bez problému.“

V neposlední řadě byl dotaz položen na mobilní prostředky ostatních obyvatel Širokého Dolu, horní části obce zvané Kopec: „Většina lidí má dvě vozidla, protože ta dostupnost do tý Poličky není úplně optimální, takže naprostá většina těch lidí prostě, která tam někde pracuje, to vozidlo potřebuje. Naprostá výjimka prostě lidi, který pracujou ve firmě Flídr, eště můžou jezdit na kole. Ale sou tam samozřejmě lidi, který pracujou ve firmě Flídr a jezďej si tam stejně autem, protože von ten Kopec nemusí bejt pro někoho příjemnej. To auto je skoro nutnost. Ale sou tam důchodci, který třeba dvěma vozidlama nedisponujou, je jich naprostý minimum. Většina rodin má dvě, to prostě jinak nejde.“

Výrazný aktér Martin Bureš (nar. 1982) z místní části obce zvané Rovina podotknul: „Je pravda, že v obci se ten trend těch dvou aut snad v každé rodině. Tady v Širokém Dole je hodně lidí, který mají dvě auta a myslím, že je to určitě zapříčiněno tím, že musej dojíždět do toho zaměstnání, když tady v Širokém Dole máme školku, obchod, všechno. Rozhodně v obci ty dvě auta v tej rodině je takovej standard. (...) Co se týká značek aut. Já teda už mám třetí auto po sobě značku Volkswagen a co tady v okolí převažujou škodovky. Škoda Fabie, starší lidi si teda koupěj novou Fabii a vydrží jim prostě dvacet let a užívaj to stále. Mladší lidi, třeba za mě si koupím šest let starej Volkswagen. Většinou snažím se to točit po těch čtyřech pěti letech. Dyž už bych měl do toho třeba více, tak ho rači prodám a pár tisíc přidám a koupím si prostě zase něco mladšího.“

Pamětníci ve zkoumaném mikroregionu většinou na pozadí svých narácí o rozvoji mobility postihují i tehdejší, někdy též současný způsob života. Pro komparaci se „Široc-kem“ se hodí situace v obci Trstěnice, kterou dne 17. 4. 2019 výstižně vysvětlil místní rodák Ing. Václav Pittner (nar. 1936). Na otázku, kolik žilo v roce 1989 obyvatel v obci, zmíněný respondent uvedl: „Takže mohla mít takových osum set padesát. Dneska nákejch šest set padesát. Takže když to trochu vydělíme, tak to je nák na jedno auto pět obyvatel. To by tak vycházelo. Kdyby všechny ta auta vyjely na tu naši silnici, tak ji ucpou. (...) Po tý devadesátce tam byl takovej nástup právě z těch z dovozu. To byl tehdy prostě takovej náraz... Řekli sme těch padesát, voni se už náký vyměňovaly, vono to je problém. Já bych to tam řeč' takových šedesát pět, sedumdesát. (...) Takle tady byl hlavní přírustek mezi devadesát a dva tisíce z toho autobazaru. Většinou pocházely z dovozu. Byla to strašně taková móda mít cizí auto. Tehdy po tom devadesátým to bylo strašně móda mít cizí auto. Kolik těch aut eště jezdí dneska z tý várky, kerá začla po tom devadesátým.“

Obec Trstěnice se ovšem v některých ohledech vymyká z vlastního regionu, neboť se nacházela na okraji německého osídlení. Zmíněný respondent podal následující charakteristiku: „Takle, Trstěnice je trošičku zvláštní tím, že sousední obce byly německý. To znamená – Trstěnice byla česká, dokola byly všechno německý obce. Takže vona měla trošku problém s tím, že byla taková nějaká, po tý hospodářský stránce malinko v tý mechanizaci pozadu. Třeba za sousední tehdy německou obcí Karle, kde už v době války bylo takových deset čtrnáct traktorů, z nichž nejsilnější byl Land Bulldog a ta dvacítká. A ty druhý to bylo většinou malý Deutz a tak dále o výkonu 15 koní a podobně. V tý době v Trstěnici nebyl eště žádný traktor. Ty německý obce pravděpodobně po tý hospodářský stránce vydělávaly na tom, že tady byly napojený na ty Svitavy, na důležitou železniční trať Praha–Brno. A tak se tam prostě hospodářsky rozvíjely nebo měly možnost prodat ty svý výrobky asi za lepší cenu. Logicky za německý okupace tehdy došlo k tomu, že se uměle shodil kurz naší koruny jedna ku deseti v neprospěch naší koruny. Takže to hrálo takovou roli, že prostě v naší obci český finanční prostředky nebyly, to je jedna věc. Druhá věc je logicky, že byly tydlety věci přísně vobhospodařovaný.“

Moderní poválečné dějiny obce a mikroregionu se tu v souvislostech automobilní i jiné mobility podávají v jakési motorizační zkratce: „Takže do českých rukou asi nebyla šance prostě dostat tydlety mechanizační prostředky. První traktory se tady vobjevily až po válce, dalo by se říct, že byly tři. Byly to dva Bulldoky, jedna pětadvacítká, jedna pětatřicítka, a pak nějakej Deutz asi třicítka, což byly tak nějak překoupený z tý německý oblasti. Když byli vysídlený Němci, tak se dostaly sem do Trstěnice. No potom poměrně brzo v tom roce čtyřicet sedm, eště čtyřicet vosum vlastně se koupily... Moment, musím to spočítat: čtyry

nový traktory Zetory pětadvacet a jedna Škodovka třicítka. [To bylo ještě v rámci soukromého sektoru?] To bylo v rámci soukroma v tom roce čtyřicet sedm, mám dojem, že ten poslední Zetor byl ještě koupenej v roce čtyřicet osm. A to bylo poměrně dost traktorů na poměry naší obce. A potom s tím byly problémy. Při výkupu strojů se bojovalo vo to, jestli ty stroje vstanou v obci, nebo budou v rámci vokresu přerozdělený. Podle zápisu z jednání tehdy družstva a místního národního výboru a tak dále byl prostě strašnej tlak, aby se dva Zetory z Trstěnice přesunuly do ňáký obce. Ale prostě, všechny orgány se postavily za to, že to sou, že byly koupený hospodářema v naší vesnici, takže tady musej vostat. No a ten boj byl docela takovej, bych řek' tvrdej. Takže to byly příkazy: Zejtra bude traktor přistaven před okresní národní výbor a jestli tam nebude, tak si pro předsedu přídem a tak dále. Ale nakonec se to ňáko uhájilo mimo tu Škodovku třicítka, kerá teda šla do tehdy vznikající estéesky (Strojní traktorové stanice – pozn. tazatele). No a estě – estéeska byla v Litomyšli. V Litomyšli, a třicítka jako nejsilnější traktor šel tam. Ty vostatní vostaly tady a sloužily. Dalo by se říct, že ty pětadvacítky, že sloužily do takovýho roku šedesát pět, šedesát osm. Jo, ta modernizace samozřejmě. Ta organizace byla taková, že estéeska měla ve vesnici tři střediska, kerý vobhospodařovaly, zhruba, dejme tomu tak dva tisíce hektarů. Ty střediska vznikaly podle toho, jak kde vznikalo družstvo. Takže hlavně pracovaly pro družstvo i pro soukromníky. A ty měly tak zhruba dvanáct čtrnáct traktorů. No a ty všechny nový traktory šly do tý estéesky, do zemědělských družstev jako nový traktory. Potom šly už ojedinele. A to bylo až do roku padesát devět, kdy bylo rozhodnuto, že ty jejich střediska se rozprodají družstvům. A to se rozprodaly družstvu někdy roku padesát devět, šedesát.“

Zemědělský inženýr Josef Pittner dovedl vhodně sumarizovat průběh dějin mikroregionu a technické vývojové trendy na venkově. Vysvětlil rovněž situaci rozvíjející se mechanizace a narůstající mobility: „No a potom teda v těch šedesátých letech bych řek', že to byl takovej, no prostě smršť mechanizace, nejen traktorů, ale i ostatních strojů, kombajnů a tak dále, která prostě rozjela bych řek' mechanizaci zemědělské výroby už na nějaký solidní úrovni...“ Nikoho samozřejmě nepřekvapí, že ruční práce v zemědělství se v šedesátých letech postupně vytrácely společně s koňskými potahy. Traktor měl ve všech ohledech důležitou praktickou funkci, jak o tom Josef Pittner dále referuje: „První traktor Major tu byl v roce šedesát jedna. Dyž sem přišel do družstva, už tehdy celoobecního. No jejich výhody: Samozřejmě pro velkovýrobu tehdejší byl slabej traktor. Ale začaly se, nic jinýho nebylo, tak přišly a tu svou práci udělaly. Pak to teda byly ty Supry, to byly traktory bych řek' těžší, pro orbu a pro tydlety věci a pro dopravu. No a nesmíme zapomenout na sovětský dětáky pásový, kerý prostě byly rozhodující pro orbu a přípravu půdy v těch šedesátých letech. Další problém, kerej tady byl, bylo přestování brambor. Dneska se to zdá taky neuvěřitelný. No neuvěřitelný, nejen sklídit, ale část jich estě přebrat. A rozvýst. Ale rozběhl se v tom první bramborovej kombajn.“

Stejný informátor podává výstižní obraz vývoje automobility po roce 1989: „Až teprve ty bazary, na autobazarech se rozjelo potom osmdesátým devátým, to se dovážely ze zahraničí vozy. Takže z těch sto dvaceti dneska, ten stav bych řek', že to je možná víc než polovička starších, starší zachovalý. No, ty nový vozy se už opečujou, to se spíš dojezdí. V roce devadesát tady bylo padesát aut, bych vodhad'. Vesnice měla takových osmset padesát obyvatel, dneska má ňákejch šest set padesát. Takže dyž to trochu vydělíme, tak to je ňák na jedno auto pět obyvatel, to by tak vycházelo. Kdyby všechny ty auta vyjely na tu naši silnici, tak ji ucpou. (...) Po tý devadesátce tam byl takovej nástup těch vojetejch

z dovozu. To byl tehdy prostě takovej náraz. Řekli sme těch padesát, voni se už ňáký vyměňovaly, vono to je problém. Takle, tady byl hlavní přírůstek mezi devadesát a dva tisíce z toho autobazaru. Většinou pocházely z dovozu. Byla to strašně taková móda mít cizí auto. Kolik těch aut eště dneska jezdí z tý várky, kerá začala po tom devadesátým.“

Při jakýchkoliv úvahách o motorizaci vesnického života si nelze nepovšimnout kontrastu mezi koňskou a kravskou silou a nástupem strojů, motorů a podobných „vynálezů“, což se vždy týká většiny venkova i dalších menších lokálních společenství. Za bernou minci v tomto ohledu lze bez obav vzít slova osvědčeného znalce vlastní lokality Josefa Pittnera: „Kolik těch záhumenkových krav bylo. Každá rodina družstevní měla záhumenkovou krávu, to nešlo, ta živila. ňáký to mlíko se prodávalo. No potom ještě ty koně. Tak těch koňů za soukroma tady bylo, záleží, jak se to počítá, ale dalo by se říct asi čtyřicet pět sedláků, vysloveně říkám sedláků, protože to byli sedláci, to nebyli farmáři. [To bylo tak nad devět hektarů?] To bylo víc, nad patnáct. Byly tady dva nebo tři případy chalupníků, že měl koně. Že měl teda možná pět hektarů a k tomu už měl ňákou práci další. Tady bylo, když to tak vemem, ňákejch devadesát dva, devadesát pět koní. Za soukroma před družstvem, takže tady bylo ňákejch těch devadesát pět koní. Neuvěřitelnej počet. Těch hodně koní, teď neřeknu kolik, bylo do roku padesát devět. Protože to první družstvo začalo na ňákejch sto padesáti hektarech a toho roku padesát osum mělo necelých čtyři sta. A to už v tom padesátým devátým najednou přišel do družstva celej ten zbytek pět set hektarů. A ty všechny hospodáři do tej doby měli koně. Takže do tej doby mohlo bejt hospodářů polovička. Kdybych řek', že jich bylo dvacet, tak to bylo padesát koní. To družstvo mělo dost koní, možná deset dvanáct mohlo mít. Tak těch šedesát dva koní mohlo bejt do roku padesát devět. Pak začalo prudce ubejvat v těch šedesátejch letech. Takže bych řek', v roce šedesát pět... Poslední pár u jézedů končí ke konci šedesátých let. Voni to používali napřed na takový věci, jako třeba svoz mlíka. Takový ňáký už doplňkový věci. Samozřejmě, takle – neobnovovali se. Já ještě mám někde fotku z jézedé, že tam byly hřibata. Ale to se už jako nechovalo další. Potom se prodalo dost koní lesům a kam eště mohli jít. Ta paměť strašně selhává. Potom se něco prodalo soukromníkoj kolem, že třeba potřeboval nebo něco. Samozřejmě, že ňáký šli na jatka, ale nejsem to schopnej takle říct. Ty soukromníci tu obnovu nedělali, většina koní měla svý stáří. Říkám: Ty mladý k lesům to šlo... [Podle vašeho názoru, kolik let se ten kůň dožil?] Tady pamatuju jako kluk, že sme říkali, že byli koně taky plnoletý. Ale nejsem odborník na koně, takže v tomhle vám nemůžu říct. Ale vopravdu, prakticky, použití, no těch dvacet let je maximum. To už potom dosluhovali, když nastupovalo družstvo, to už nikdo neinvestoval.“

Jak vidět, vysvětlivky Josefa Pittnera k mobilitě a automobilitě nesměřují jen k devadesátým letům 20. století, nýbrž i k předchozí epoše. Důležité jsou i postřehy o nástupu modernizace poté, co skončily koňská, popřípadě kravská síla. Respondent vykládal poměrně široce.

Ze shora uvedeného vyplývá, že (auto)mobilita na vesnici není k nalezení v žádných velkých knihách, ani nebyla zachycena v příslušných archivních pramenech. Lokální paměť ohledně rozvoje dopravy tak někdy díky shodě respondentských okolností získává pevnější kontury, jindy se zase musíme spokojit jen s matnými obrysy.³ Určitě dopravní

³ Týká se to také překotného dovozu automobilů ze Západu, jak bylo nastíněno v kapitole „Automobilismus na přelomu 20. a 21. století“ [Štemberk – Jakubec – Šalanda 2020: 269–292].

prostředky vnášely a nadále vnášejí do života nové impulsy – ožívují různé životní situace specifickými detaily. Z pochopitelných důvodů nastává po roce 1989 prudký rozkvět (auto) mobility nejen ve městě, nýbrž i na vesnici. Snad se nám přitom podařilo náležitě zachytit i odpovídající kontext, jakkoliv se nelze zcela vyhnout jisté „motorizační zkratce“. Obecně historicko-sociologicky a zároveň etnograficky řečeno – ruční práce se v šedesátých letech 20. století postupně vytrácí společně s koňskými potahy. Nově tak řadu praktických funkcí přebírá traktor, zatímco automobilismus a mobilita vůbec přináší značné prostorové inovace, ať již v pozitivním, nebo negativním smyslu.

Poděkování

Vydáno za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI II České století motorismu (DG18P02OVV051), který v letech 2018–2022 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a Technické muzeum v Brně.

Literatura

- Šalanda, Bohuslav – Štemberk, Jan a kol. [2019]. *České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu*. Praha: Karolinum.
- Šalanda, Bohuslav [2008]. *Česká vesnice Široký Důl*. Kolín: Nezávislé centrum pro studium politiky.
- Štemberk, Jan – Jakubec, Ivan – Šalanda, Bohuslav [2020]. *Automobilismus a česká společnost*. Praha: Karolinum.
- Šuman-Hreblay, Marián [2015]. *Dvě století českých automobilů*. Brno: CPress.
- Tuček, Jan [2009]. *Auta východního bloku*. Praha: Grada.

Bohuslav Šalanda působí na Pracovišti historické sociologie Fakulty humanitních studií Univerzity Karlovy v Praze. Odborně se zabývá mimo jiné sociologickými a etnologickými výzkumy lokálních společenství, v poslední době zaměřenými na studium (auto)mobility.