

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ



Tereza Nemajerová

Žena a automobil ve druhé polovině 20. století

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. JUDr. PhDr. Jan Štemberk, Ph.D.

Praha 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 26. června 2024

.....
Tereza Nemaierová

Poděkování

Ráda bych upřímně poděkovala doc. JUDr. PhDr. Janu Štemberkovi, Ph.D., za vedení mé bakalářské práce, za jeho ochotu, trpělivost, vstřícnost a cenné rady. Dále děkuji svým nejbližším za jejich neustálou podporu během celého studia.

Abstrakt

Tato bakalářská práce se věnuje významné, avšak často opomíjené oblasti historie motorismu, a to konkrétně roli žen a jejich vztahu k automobilům ve druhé polovině 20. století. Cílem této práce je analyzovat proměny postavení žen ve společnosti a na trhu práce, ke kterým došlo po druhé světové válce, a jejich vliv na automobilový průmysl. Práce se zaměřuje na to, jak ženy postupně přecházely z pasivní role spolujezdkyň k aktivnímu zapojení se do všech aspektů motorismu jako řidičky, konstruktérky a závodnice. Zvláštní pozornost je věnována průkopnicím ženského automobilismu a motorismu. Práce dále analyzuje specifické požadavky žen na design a funkčnost automobilů, jež měly vliv na výrobu těchto vozidel. Na základě dobové literatury a pramenů přináší široký pohled na význam žen v automobilovém průmyslu, jejich přínosy a dopady na technický pokrok a společenské změny.

Klíčová slova: ženy, automobilový průmysl, druhá polovina 20. století, emancipace, genderové role, společenské změny, technický pokrok

Abstract

This bachelor's thesis addresses a significant yet often overlooked area of automotive history, specifically the role of women and their relationship to automobiles in the second half of the 20th century. The aim of this thesis is to analyze the changes in the status of women in society and the labor market that occurred after World War II, and their impact on the automotive industry. The thesis focuses on how women gradually transitioned from passive roles as passengers to active involvement in all aspects of motorism, including as drivers, designers, and racers. Special attention is given to the pioneers of women's automotive and motorist movements. Furthermore, the thesis analyzes the specific requirements of women regarding the design and functionality of automobiles, which influenced the production and marketing of these vehicles. Based on historical documents and contemporary literature, it provides a comprehensive view of the importance of women in the automotive industry, their contributions, and the impacts on technological progress and social changes.

Keywords: women, automotive industry, second half of the 20th century, emancipation, gender roles, social changes, technological progress

Obsah

1	Úvod.....	1
1.1	Historie motorismu a automobilismu	2
1.2	Transformace automobilového průmyslu během druhé světové války a po ní	4
1.3	Automobilismus a jeho proměny ve druhé polovině 20. století	5
2	Ženy ve společnosti a na trhu práce.....	7
2.1	Postavení žen v meziválečném období	7
2.2	Postavení žen ve druhé polovině 20. století.....	7
3	Žena na místě spolujezdce	10
3.1	Společenské vnímání role spolujezdce	10
3.2	Dynamika rodinného a partnerského života	11
4	Žena jako řidička z povolání.....	14
4.1	Překonání genderových bariér	14
4.2	Ergonomie a fyziologie žen řidiček	17
4.3	Pracovní podmínky a výzvy	19
4.4	Profesionální řidička z pozice matky	21
5	Žena jako závodnice	23
5.1	Průkopnice automobilového motoristického sportu	23
5.2	Zájmový kroužek motoristek	25
5.3	I. český automotoklub žen	27
5.4	Eva Rallye, Femina Rallye a Camping-coctail	28
6	Žena a motoristická móda.....	31
6.1	Pronikání sportovních prvků do ženského šatníku	31
6.2	Význam módy pro ženy v motoristickém prostředí.....	32
7	Vliv žen na proměnu automobilu.....	36
7.1	Výrobci aut nemyslí na ženy	36
7.2	Estetické a praktické požadavky	39

8	Závěr	41
	Literatura.....	43
	Seznam obrázků	47

1 Úvod

Ve své bakalářské práci jsem se rozhodla pro téma vztahu žen a automobilů, které je dosud málo prozkoumané a zpracované. Pro analýzu jsem si zvolila období od ukončení druhé světové války až do konce 20. století, jedná se tedy převážně o 2. polovinu 20. století. Můj výběr ovlivnil dostatek dostupného materiálu, a to tištěných motoristických periodik a literatury. Tato práce navazuje na dřívější práce o první polovině 20. století. Hlavními zdroji informací jsou časopisecké články uložené ve fondech Národní knihovny či v Digitální knihovně Kramerius, která spadá pod Národní knihovnu České republiky. Jedná se zejména o časopisy jako *Za volantem*, *Motoristická současnost*, *Svět motorů* a *Vlasta*, které jsou po přihlášení volně k dispozici. Práce rovněž čerpá z dobových příruček a učebnic. Současná literatura je využita k doplnění a rozšíření kontextu o další poznatky.

Nejprve byla práce zasazena do historického kontextu automobilismu 20. století, naznačen jeho vývoj a způsob uvedení do společnosti. Po konzultaci byla práce rozdělena do několika kapitol, které se zaměřují na automobilismus a ženy ve vymezeném období. První kapitola sleduje postavení žen ve společnosti a na trhu práce v době po druhé světové válce, kdy došlo k významným proměnám společnosti, které ovlivnily vnímání role žen. Ve druhé kapitole se zaměřuje na ženy na místě spolujezdce, dále na ženy řidičky z povolání, ženy závodnice a v neposlední řadě na ženskou motoristickou módu a vliv žen na proměnu automobilů.

Ve všech zmíněných kapitolách jsem se snažila zachytit proměny, ke kterým v průběhu druhé poloviny 20. století docházelo.

Otázky zní:

- Jakým způsobem se proměňovala role ženy ve společnosti po druhé světové válce?
- Jaké pracovní příležitosti ženy měly?
- Jakým způsobem se proměňovala role ženy ve spojitosti s automobilem?
- Jaký vliv měly ženské automobilové závodnice společnost?
- Jak se proměňovala móda s příchodem automobilismu?
- Jak se proměňovala konstrukce automobilu s ohledem na rostoucí počet žen řidiček?

Je vhodné objasnit užívanou terminologii, která se v textu objevuje. Práce pracuje s pojmy motorismus a automobilismus. Tyto pojmy spolu úzce souvisí, avšak neznamenají totéž. Motorismus je širší termín, který se vztahuje na všechna motorová vozidla a aktivity

s nimi spojené. Zahrnuje nejen automobily, ale také motocykly, skútry, nákladní vozidla, autobusy, traktory a další stroje poháněné motorem. Motorismus pokrývá celou škálu motorových aktivit, od závodů a rekreačních jízd až po profesionální a komerční použití motorových vozidel. Automobilismus je termín, který patří do podmnožiny motorismu a zaměřuje se výhradně na automobily, tedy osobní a nákladní automobily. Tento termín zahrnuje všechny aspekty spojené s používáním, vlastnictvím, údržbou a řízením automobilů. Automobilismus může zahrnovat jak denní dojíždění a cestování, tak také automobilové závody a různé formy automobilového sportu.

1.1 Historie motorismu a automobilismu

Na našem území byl prvním skutečně jedoucím automobilem parní vůz sestrojený konstruktérem Josefem Božkem, který byl veřejnosti představen roku 1815 v Praze v Českém technickém muzeu. Pokud bychom definovali automobil jako vozidlo, které se pohybuje silou motoru, jenž je v něm zamontován, pak by byl Božkův vůz prvním automobilem ve střední Evropě a druhým na evropské pevnině (mimo Anglii). Prvním automobilem na evropské pevnině by pak byl parní vůz francouzského inženýra Cugnota, který byl sestrojen roku 1769¹. Svazek Ottova slovníku naučného z roku 1909 heslo automobil vymezuje jako samohybné silniční vozidlo s pohonným motorem².

Po zkonstruování vozu Josefem Božkem došlo ve vývoji automobilů k poněkud delší pauze³. Samotný počátek vzniku automobilu bývá spojován s polovinou 80. let 19. století a s německými konstruktéry Carlem Benzem a Gottliebem Daimlerem. Oba vynálezci vytvořili automobily, které se od sebe ovšem lišily. Benz se snažil svůj vynález odlišit tím, že vytvořil nový typ vozidla inspirovaný tříkolkou. Naopak Daimler, vynálezce konzervativnějšího rázu, navázal na tradici tehdejších kočárů, kterým zjednodušeně řečeno odstranil oj⁵.

A zde se dostává ke slovu Benzova žena Bertha Benzová, která výrazně přispěla k úspěchu manželova díla. Nejprve to bylo tím, že Carlovu firmu zachránila před bankrotem, a následně tím, když se rozhodla zdolat první dálkovou jízdu z Mannheimu do Pforzheimu, přičemž trasa měřila 106 km. Nejenže touto cestou upoutala pozornost na automobil, ale i po

¹ HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů. *Motoristická současnost*, 1956, roč. 2, č. 1, s. 8. ISSN 0322-9106.

² Heslo Automobil, *Ottův slovník naučný*, Sv. 28, Praha 1909, s. 68.

³ HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů, s. 8.

⁵ ŠALANDA, Bohuslav a kol. *České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-4507-0. s. 7-8.

jejím absolvování přišla s návrhy na technická vylepšení. Jedním z nich bylo přidání dalšího převodového stupně, který by usnadnil jízdu do kopce⁶.



Obrázek 1 Benzův patentní motorový vůz číslo 3, s nímž Berta Benzová podnikla v srpnu roku 1888 historicky první dálkovou jízdu

Dostupný online: <<https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-patent-motor-car-Model-3-3-hp.xhtml?oid=4379&relId=1001&resultInfoTypeId=172#prevId=106173>>

Náhlý rozmach ve vývoji automobilismu představovalo vynalezení lehkého a výkonného motoru, který by pracoval s dobře skladným palivem o vysoké hřejivosti. Tímto zdrojem hnací síly se stal spalovací motor⁷ – Daimlerův motor, vyrobený roku 1883 v Německu⁸.

Automobil se ale objevil na českých silnicích až roku 1893⁹, kdy za volantem Benzova automobilu „Viktoria“¹⁰ seděl Theodor Liebieg (1872–1939), který je považován za prvního automobilistu v Čechách. A právě tehdy se v českých zemích začal rozvíjet automobilismus¹¹.

Český vynálezce Ing. Dr. František Křižík přispěl k tomuto rozvoji, když sestrojil elektrický automobil s motorem o výkonu 5 KS¹². Využívání výkonu automobilů

⁶ ŽÁKOVÁ, Michaela. První ženy za volantem, Dámský automobilismus na počátku 20. století. Praha: Národní technické muzeum, 2022. ISBN 978-80-7037-365-1. s. 5.

⁷ HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů, s. 9.

⁸ VILET, Jaroslav a kol. Učebnice řidiče z povolání. 2. vyd. Praha: Naše vojsko, 1961. s. 9.

⁹ ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. Automobilismus a česká společnost. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-4757-9. s 17-18.

¹⁰ ŠTEMBERK, Jan. Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století. Praha: Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-1380-2. s. 11.

¹¹ ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. Automobilismus a česká společnost. s. 17-18.

¹² HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů, s. 8.

vyjádřeného v koňských silách (KS) představovalo obchodní strategii, která měla za cíl zaujmout širší společnost prostřednictvím jednoduchého a srozumitelného měřítka výkonu, neboť každý jedinec si dokázal představit sílu jednoho koně¹³.

Prvním čtyřkolovým automobilem se spalovacím motorem na území ČSR a zároveň i prvním automobilem s průmyslovým využitím ve střední Evropě se stal vůz „President“¹⁴. Byl vyroben v Kopřivnici roku 1897¹⁵. Vůz měl horizontální dvouválcový motor Benz s objemem 2,75 l a výkonem 7 KS, umístěným v zadní části vozu připomínající kočár s dřevěnými koly¹⁶. V úvodu učebnice řidiče z povolání je ovšem uvedeno, že vůz měl výkon 5 KS¹⁷, přikláním se tedy k rozmezí 5–7 KS.

Úspěch tohoto vozu, jenž bez potíží ujel 328 km, vedl v roce 1899 továrnu k vytvoření prvního závodního automobilu, jehož rychlost přesahovala 100 km/h. Výkon motoru byl zvýšen na 12 KS a kola byla vybavena gumovými pneumatikami. Koncem století byl opět v Kopřivnici vyroben i první nákladní automobil¹⁸.

Do konce 19. století se automobilová konstrukce podobala konstrukci kočáru. Zpočátku automobil i vypadal spíše jako kočár bez koní, ovšem s motorem uloženým pod sedadly, což vedlo k tomu, že měly automobily vysoko položené těžiště. Až koncem století se motor přesunul „před“ pasažéry, čímž vznikla základní koncepce automobilu¹⁹.

Společnost zprvu automobil nepřijala, tiskem byl líčen jako „d'áblův vynález“. Nic ale netrvá věčně a s nástupem nové generace redaktorů byl přijímán pozitivněji²⁰. V Anglii tomu bylo podobně, i tam byl automobil „d'áblovým vynálezem“, kterým nikdo nechtěl nahradit ušlechtilého koně²¹.

Avšak automobil jako dopravní prostředek rychle vstoupil do veřejného prostoru a krátce po svém vzniku svou přítomností začal ovlivňovat nejen životy osob, které s automobily přímo souvisely²², ale i mnoho aspektů běžného života²³.

1.2 Transformace automobilového průmyslu během druhé světové války a po ní

Druhá světová válka významně ovlivnila i automobilový průmysl. Továrny, ve kterých

¹³ ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. Automobilismus a česká společnost. s. 18.

¹⁴ HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů, s. 9.

¹⁵ VILET, Jaroslav a kol. Učebnice řidiče z povolání. s. 9.

¹⁶ HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů, s. 9.

¹⁷ VILET, Jaroslav a kol. Učebnice řidiče z povolání. s. 9.

¹⁸ HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů, s. 9.

¹⁹ ŠALANDA, Bohuslav a kol. České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu. s. 8.

²⁰ Tamtéž, s. 31.

²¹ KUBA, Adolf. Jak přišli koně pod kapotu. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. s. 25.

²² ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. Automobilismus a česká společnost. s. 48.

²³ ŠALANDA, Bohuslav a kol. České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu. s. 7.

doposud byly vozy vyráběny, změnilo výrobu automobilů na výrobu zbraní, vojenské techniky a zařízení. I výroba civilních aut byla značně omezena. Současně nastaly obtíže se zajištěním pohonných látek, jež vyústily na podzim roku 1939, kdy bylo zahájeno přidělování pohonných hmot a také se začala udělovat povolení k jízdě. K té se v zásadě využívala pouze vozidla sloužící veřejným potřebám obyvatelstva a válečným účelům²⁴.

Řada omezení, která byla zavedena po čas okupace, zůstala v platnost i po osvobození. I poté byl provoz automobilů možný pouze na základě uděleného povolení. Ke zrušení došlo až 1. dubna roku 1949, kdy směla jezdit veškerá evidovaná vozidla. Pro vozidla, která neměla doklad o tom, že slouží ve veřejném zájmu, bylo možné nakupovat benzín pouze na volném trhu a za vyšší ceny²⁵.

Po osvobození rostla produkce automobilů velmi pozvolna. V zásadě se rozdělila mezi automobilky Škoda a Tatra (Aero vyrábělo osobní vozidla do roku 1951). V důsledku rozsáhlého poškození byly závody těchto automobilek na konci války – roku 1945 zestátněny. Výroba byla obnovena roku 1946²⁶ a soustředila se na několik osvědčených základních modelů. Produkce se také orientovala na efektivnější provoz nákladních automobilů, zvyšování rychlosti, a to zejména u autobusů, a jejich vybavení topením a větráním²⁷.

1.3 Automobilismus a jeho proměny ve druhé polovině 20. století

Po únoru roku 1948 stát viděl v automobilu buržoasní dopravní prostředek (motocykl byl naopak vnímán jako proletářský), proto byl automobilismus potlačován. Důraz byl kladen především na veřejnou dopravu, na výrobu autobusů a později motocyklů.

Až ve druhé polovině 50. let si stát začal uvědomovat, že se zánikem buržoazie začala vznikat nová početná vrstva „pracujících“, u které se s konsolidací nového společenského systému začal zvyšovat zájem o automobily. Lidé byli ochotni mnohé obětovat, aby si vozidlo mohli pořídit. Bylo potřeba dlouho šetřit, ale automobil si mohl koupit v zásadě každý. Tento zájem ještě více vzrostl v 60. letech, kdy socialistická doba podporovala zpopulárnění motorismu pořádáním soutěží. Výhry v těchto soutěžích byly často předměty, které byly jinak zřídka dostupné, nepatřily k věcem, které by se daly běžně sehnat. Nejvyšší

²⁴ ŠTEMBERK, Jan. Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století. s. 19-20.

²⁵ ŠALANDA, Bohuslav a kol. České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu. s. 19-20.

²⁶ FOLTA, Jaroslav. Studie o technice v českých zemích 1945–1992: díl 2. Praha: Encyklopedický dům, 2003. ISBN 80-86044-22-X. s. 1367.

²⁷ VILET, Jaroslav a kol. Učebnice řidiče z povolání. s. 10.

výhrou býval často motocykl a později i osobní automobil. V té době byly na automobily pořadníky, takže výhra onoho automobilu byla opravdu neuvěřitelná. Díky tomu od přelomu 50. a 60. let vzrostl zájem o automobily natolik, že se produkce domácí výroby nedokázala vyrovnat s poptávkou. V roce 1967 měla každá 30. osoba automobil²⁸.

Motorismus se dočkal podpory od státu v 70. a 80. letech, kdy byl prezentován jako důkaz rostoucí životní úrovně socialistické společnosti. Československo svým počtem motorových vozidel patřilo k roku 1972 k průmyslově vyspělým zemím. Automobilismus byl nejen symbolem moderního způsobu života a společenského úspěchu, ale také ženské emancipace²⁹.

Mládež projevovala větší otevřenost k motorismu i technickým novinkám. V zásadě šlo o to, aby se majitelé domnívali, že je vůz předmětem denní potřeby, který umožňoval rychlou a pohodlnou přepravu, ať již do zaměstnání, či za rekreací, dopravním prostředkem, který podstatně zkracuje čas cesty a tím tak zpříjemňuje život. Vznik automobilismu indikoval stoupající životní úroveň³⁰. Automobil proměňoval všední den, nejen co se týkalo rychlejší a pohodlnější cesty do práce, ale také volného trávení času, kdy si řidiči mohli zajet na výlet ba dokonce dovolenou. Cestovní kanceláře uznávali dva typy rekreace – domácí a zahraniční, motoristé rozlišovali typy tři. Prvním typem odpočinku byl zmíněný odjezd na chatu nebo chalupu. Nebylo třeba téměř žádných příprav. Pobyt ve vzdálenějších oblastech byl druhou možností a třetí byla cesta do zahraničí. Na tu bylo vhodné, aby se vydávali zkušenější řidiči. A před odjezdem probíhaly sáhodlouhé přípravy. Nejen co se týkalo stavu automobilu, balení zavazadel, ale i plánování trasy a navaření a napečení jídla³¹.

Podobně jako tomu bylo v době rozmachu železnic, začala i s rozvojem automobilismu vznikat nová povolání³². Automobilismus s sebou přinesl řadu nových oborů, které byly na jeho rozvoji zcela závislé. Zejména se jednalo o nově zakládané autoopravny, garáže a benzinová čerpadla, opravárenské dílny, mycí linky, odpočívky a motely³³, jež významně ovlivnily pracovní trh – vznikaly nové profese jako řidič, mechanik nebo policejní dozor³⁴.

²⁸ ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. *Automobilismus a česká společnost*. s. 37-38.

²⁹ Tamtéž, s. 38.

³⁰ Příležitost pro automotoklub. *Za volantem*, 1972, č. 2, s. 12. ISSN 1803-0084. s. 12.

³¹ GROSZOVÁ, Sylva. *Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice*. 2. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1979. s. 155-156.

³² ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. *Automobilismus a česká společnost*. s. 9.

³³ ŠTEMBERK, Jan. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*. s. 19.

³⁴ ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. *Automobilismus a česká společnost*. s. 9.

2 Ženy ve společnosti a na trhu práce

2.1 Postavení žen v meziválečném období

Průkopnice za emancipaci žen usilovaly o politickou a občanskou rovnoprávnost. Po skončení první světové války, konkrétně roku 1920, bylo výsledkem tohoto snažení dosažení plného volebního práva i pro ženy v Československu³⁵. Ženy byly rovnoprávné v politickém životě, mohly se aktivně účastnit voleb, stát se poslankyněmi i senátorkami. Rovnoprávnost však postrádaly v životě profesním a soukromém.

Avšak co se týká řidičského průkazu, ten ženy směly získat bez omezení. Mohly se stát řidičkami, a jak již bylo výše zmíněno, měly však omezený přístup k povoláním s řízením spojených – řidičky z povolání, taxi vozy, apod.

Ženy ve světovém měřítku v emancipačním boji v období mezi válkami dosáhly přes všechny obtíže a překážky přece jen pozitivních výsledků. Získaly přístup ke všeobecnému a vyššímu vzdělání a občanská práva. Boje dělnické třídy vedly ke zlepšení sociálních podmínek proletářských zaměstnaných žen, jež se začaly zapojovat do produktivní společenské činnosti a nabývaly politické zkušenosti získané v třídním boji³⁷.

2.2 Postavení žen ve druhé polovině 20. století

Po druhé světové válce, a to zejména po roce 1948, došlo k zapojení žen do pracovního procesu. Především z důvodu vysokých válečných ztrát. Alena Wagnerová však ve své knize uvádí, že vyšší zaměstnanost žen byla úzce spojena s rychle se rozvíjejícím technickým a vědeckým pokrokem, který podporoval dynamický hospodářský rozvoj. Tato skutečnost vytvořila příznivé ekonomické i psychologické podmínky pro zapojení největší rezervy pracovních sil – žen³⁸. Do té doby tvořily hlavní podíl pracovních sil svobodné ženy, vdané začaly pracovat ve větší míře až po skončení druhé světové války. Podíl žen v národním hospodářství od konce 40. let stoupal. Režim chtěl větší zapojení žen, aby jen nepečovaly o rodinu. Také byl třeba další příjem³⁹.

V důsledku války bylo často nezbytné, aby ženy převzaly zaměstnání nebo práci, kterou dříve vykonávali muži odvedení na frontu, přičemž toto převzetí funkcí bylo vnímáno pouze jako dočasné zastoupení. I když toto nucené osamostatnění žen během války přineslo

³⁵ SVOREŇOVÁ-KIRÁLYOVÁ, Blanka. *Žena 20. století ve světě práce*. Praha: ROH, 1968. s. 18.

³⁷ Tamtéž.

³⁸ Tamtéž, s. 26.

³⁹ WAGNEROVÁ, Alena. *Žena za socialismu, Československo 1945-1974 a reflexe vývoje před rokem 1989 a po něm*. Praha: SLON, 2017. ISBN 978-80-7419-252-4. s. 52-53.

určitý emancipační pokrok, mnoho žen si ho uvědomovalo až v okamžiku, když si muži po návratu z války začali přirozeně nárokovat své dřívější role hlav domácností. Tento konflikt kompetencí, který se po válce objevil v mnoha manželstvích, byl vnímán jako problém individuálních vztahů (nešťastných manželství), nikoli jako důsledek změněné sociální situace žen během války a vlivu na jejich emancipaci⁴⁰.

Ženy mimo jiné vykonávaly práci v rodině. Avšak ta se nerealizovala prostřednictvím prodeje pracovní síly na trhu práce, což znamenalo, že žena prací v domácnosti nemohla v industriální společnosti získat svůj vlastní sociální status. V podstatě by se dalo říci, že její role byla určována postavením manžela nebo otce, kteří jej prostřednictvím trhu práce dosahovali⁴¹.

Tempo tohoto nárůstu zaměstnanosti však nebylo zcela rovnoměrné. Nejvýraznější zvýšení zaměstnanosti žen bylo zaznamenáno na počátku padesátých let, konkrétně v letech 1950–1954, s průměrným ročním přírůstkem téměř jednoho procenta. Následná stagnace v dalších letech byla způsobena zejména strukturálními změnami v zemědělství. V roce 1974 patřilo Československo s podílem 47 % zaměstnaných žen mezi země s nejvyšší mírou jejich zaměstnanosti. V Sovětském svazu tvořily ženy v roce 1971 až 51 % z celkového počtu zaměstnaných a v Německé demokratické republice to bylo 48 %. Tyto vysoké podíly žen byly také ovlivněny válečnými ztrátami⁴².

Oproti tomu na Slovensku byla zaměstnanost žen poněkud nižší než v zemích českých. Tento rozdíl lze připisovat odlišné společenské a hospodářské situaci obou států. Po skončení druhé světové války bylo Slovensko na začátku svého průmyslového rozvoje, zatímco české země byly již dlouhodobě považovány za rozvinuté průmyslové státy. V 60. letech však začal podíl zaměstnaných žen na Slovensku stoupat rychleji než v českých zemích⁴³.

Jak již bylo výše zmíněno, ženy představovaly po válce vedle venkovského obyvatelstva jedinou rezervu pracovních sil. Tato mobilizace se odrazila na počtu zaměstnaných žen v letech 1948–1964, kdy vzrostl počet zaměstnaných žen o 750 000, zatímco mužů ve stejném časovém období pouze 79 000, ženy tvořily 90,47 % přírůstku pracovních sil. A s tímto enormním nárůstem zaměstnaných žen se zvýšil i jejich podíl v jednotlivých oborech. Ženy pracovaly v průmyslu, stavebnictví, zemědělství, službách a zdravotnictví, ale také i v dopravě⁴⁴.

⁴⁰ Tamtéž, s. 51.

⁴¹ Tamtéž, s. 49-50.

⁴² Tamtéž, s. 52-54.

⁴³ Tamtéž, s. 54.

⁴⁴ Tamtéž, s. 55.

S industrializací docházelo ke změnám i v sociální sféře. Ženy začínaly získávat právo na práci a vzdělání. Roku 1965 byl vydán zákoník práce, který byl pro české právo významný, protože byl jasný a přehledný. „Ženy mají právo na stejné postavení v pracovním procesu jako muži. Ženám jsou zaručeny pracovní podmínky, které její možnost podílení se na produkčním procesu s ohledem na jejich společenskou funkci v mateřství a při výchově dětí umožňují“⁴⁵. Se vstupem tohoto zákoníku v platnost bylo zrušeno 83 různých zákonů z let 1811–1965⁴⁶. V kapitalistických zemích dostala emancipace žen z hospodářské nutnosti zelenou⁴⁷, ale tento proces probíhal o něco pomaleji než v zemích socialistických. Ženy v řadě socialistických zemí tvořily k roku 1974 téměř polovinu všech zaměstnaných, zatímco v kapitalistických zemích se tento podíl pohyboval pod hranicí 40 % dáno ekonomickou nutností⁴⁸.

Lidé si ovšem stále pokládali otázku, zda má, či nemá být vdaná žena-matka zaměstnána. Příčinou vzniku této diskuze bylo dilema mezi ekonomickou a mateřskou funkcí ženy. Průzkum Státní populační komise z roku 1961 ovšem poukázal na to, že 80 % žen vstupovalo do zaměstnání z jediného důvodu, a to z finančního v tom smyslu, že se chtěly podílet na rodinných výdajích, aby rychleji zvýšily rodinnou životní úroveň, která byla na druhém příjmu závislá⁴⁹.

Tato procenta poukazují na fakt, že každá třetí žena překročila hranice svého domácího kruhu. Národní hospodářství tak přestalo být jednopohlavní a do tradičně mužského světa práce zasáhla vlna pracovníků žen. Rozmanitost průmyslu, rozvoj nových sektorů a snížení tělesné zátěže u určitých pozic umožnily ženám začít působit i v oblastech tradičně vnímaných jako „mužské“, jako byly například chemický průmysl, elektrotechnika, strojírenství atd. Z celkového počtu dělníků a zaměstnanců v SSSR v roce 1963 tvořily ženy 49 %, což činilo 34 300 osob. V Jugoslávii bylo před válkou zaměstnáno 200 000 žen, zatímco v roce 1964 to byl již více než 1 milion žen, 30 % z celkového počtu zaměstnaných⁵⁰.

Společnost potřebovala práci žen, žena potřebovala práci a rodina její příjem. Dvojí příjem v rodině byl stále běžnější a stával se součástí rodinného hospodaření. Pro ženu práce

⁴⁵ Zákon č. 65/1965, základní ustanovení, článek VII

⁴⁶ WAGNEROVÁ, Alena. *Žena za socialismu, Československo 1945-1974 a reflexe vývoje před rokem 1989 a po něm*. s. 45.

⁴⁷ SVOREŇOVÁ-KIRÁLYOVÁ, Blanka. *Žena 20. století ve světě práce*. s. 26-27.

⁴⁸ WAGNEROVÁ, Alena. *Žena za socialismu, Československo 1945-1974 a reflexe vývoje před rokem 1989 a po něm*. s. 49.

⁴⁹ SVOREŇOVÁ-KIRÁLYOVÁ, Blanka. *Žena 20. století ve světě práce*. s. 79.

⁵⁰ Tamtéž, s. 28-32.

nepředstavovala pouze zdroj peněz, ale také určitou svobodu a ekonomickou nezávislost⁵¹. Zaměstnané ženy si začaly uvědomovat svou sílu a možnost stát na vlastních nohou⁵². Nebylo v zásadě podstatné, jaké motivy ženy vedly k tomu, aby pracovaly. Podstatné bylo, že vzorem pro společenské postavení, životní cíle a ideály se stávaly vzdělané a kvalifikované ženy a fakt, že s odbornou kvalifikací mohly zastávat stejné pracovní pozice jako muži⁵³.

Společným rysem sociálního postavení žen na globální úrovni byly výrazně nižší příjmy z výdělečné činnosti než příjmy mužů. Obvykle tvořily dvě třetiny průměrného mužského výdělku, avšak v některých zemích a sektorech mohly být ještě nižší. I když jedním z faktorů mohla být nižší kvalifikace žen než mužů, zkušenosti naznačují, že existovaly i další okolnosti, které přispívaly k menšímu výdělku žen. Významnou roli hrála koncentrace žen v odvětvích, kde mzdové tarify byly stanoveny nižší než v sektorech dominovaných muži. Toto rozdělení na mužská a ženská povolání má kořeny v historickém dělení, ale v moderním hospodářství by již nemělo být udržováno⁵⁴. Žena na místě spolujezdce

2.3 Společenské vnímání role spolujezdce

Každý řidič rallye, ale i řidič v civilním životě si jistě dokázal vážit pomoci svého spolujezdce. V běžném automobilovém provozu však bývala funkce spolujezdce častokrát opomíjena a nedoceněna. I v motoristických časopisech, kde řidič nacházel množství rad a pokynů k bezpečné jízdě, nebylo na spolujezdce nahlíženo příliš empaticky.

Nejčastěji se v této pozici nacházela žena a k té bylo třeba se chovat zdvořile. Seděla na místě vedle řidiče, které nebylo při havárii zrovna bezpečné⁵⁶.

Automobil vyžadoval pozornost nejen při jízdě, ale i pečlivou přípravu před ní. Řidič si byl vědom, co vše měl před jízdou zkontrolovat, ale mohlo se stát, že na něco nedopatřením zapomněl a tuto kontrolu vynechal. V takových případech přišla na scénu žena. Nemusela být ani řidičkou automobilu, aby dokázala zkontrolovat dohuštění pneumatik, stav kapaliny v ostřikovači, dohlédnout, jestli jsou dveře zavazadlového prostoru i kapota motorového prostoru uzavřeny, prověřit funkčnost světel a očistit skla. Odjezd po dvojité kontrole probíhal v poklidu, bez nervozity a muž tuto pomoc dokázal velmi oceňovat.

⁵¹ Tamtéž, s. 80.

⁵² Tamtéž, s. 27.

⁵³ Tamtéž, s. 81.

⁵⁴ Tamtéž, s. 61.

⁵⁶ Eva řídí, Žena jako spolujezdec. Za volantem, 1969, č. 9, s. 32. ISSN 1803-0084.

Též upravená žena, elegantně a prakticky oblečená přispívala ke klidu řidiče⁵⁷

Ovšem spolujezdkyně, která byla znalá alespoň základních dopravních předpisů, napomáhala řidiči sledovat provoz na silnici. Pomáhala sledovat přednost zprava a řidič se tam nemusel zaobírat, nebo dokonce stresovat s pracným sledováním rozcestníků a tabulí, které ukazovaly směr⁵⁸.

Muž byl za volantem zaměstnán řízením, a proto žádal ženu o drobné úsluhy. Jednalo se o maličkosti jako podání slunečních brýlí či stěrky proti zamlžení. V některých případech šlo o podání něčeho sladkého na zub, zapnutí rádia, sklopení sluneční clony nebo vyvětrání. Tyto činnosti dělaly ze ženy aktivní pasažérku, spolujezdkyni, která pomáhala s výběrem tras. Jejím hlavním úkolem bylo ovšem nastudování si map, aby dokázala pomáhat řidiči v orientaci⁵⁹. Role spolujezdce byla proto velmi komplexní. Nestačilo si pouze sednout na místo spolujezdce, ale jakkoliv napomáhat řidiči v plynulé a bezpečné jízdě.

Ve služebním voze bylo povinností vést záznamy o provozu, nebo alespoň zaznamenávat ty nejdůležitější informace. Postačil k tomu poznámkový sešit malého formátu, který se nechával v přihrádkové skříňce automobilu, kam se zapisovalo datum jízdy, její cíl, stav kilometrů na počátku jízdy, záznam o výdajích za benzín, olej a případné opravy. Výdaje za čisticí prostředky, mytí automobilu a parkování se zapisovaly do zvláštní kolonky. V soukromém automobilu tomu tak nebylo, pokud se však řidiči rozhodli pro tuto variantu, zaznamenávali užitečné a zajímavé údaje, které by se jim v budoucnu mohli hodit, též to mohly být ujeté kilometry, čerpaný benzín nebo opravy. Opět zde sehrával svou roli spolujezdec, neboť vyplňováním šetřil řidiči čas⁶⁰.

V závodech orientačních, které byly ve sledované době oblíbené, bylo úlohou spolujezdce sledování směru cesty, kontroly, a též býval brán jako mechanik při delších závodech. Měl být zarytý motorista, který podle okolností pomáhal řidiči v tom, aby se mohl soustředit na řízení automobilu⁶¹.

2.4 Dynamika rodinného a partnerského života

V mnoha domácnostech existovala jistá rovnoprávnost, co se týkalo rodinného automobilu – muž s ním jezdil a žena vůz myla⁶². Pokud ale byli schopni tuto

⁵⁷ Tamtéž.

⁵⁸ KRÁSA, Pavel. Spolujezdcem snadno a rychle. Za volantem, 1971, č. 7, s. 26. ISSN 1803-0084.

⁵⁹ Eva řídí, Žena jako spolujezdec. s. 32.

⁶⁰ KRÁSA, Pavel. Spolujezdcem snadno a rychle. s. 26.

⁶¹ JUNKOVÁ, Eliška. Má vzpomínka je bugatti. Praha: Olypia, 1972. s. 54.

⁶² JUNKOVÁ, Eliška. Žena ženě, Řídí Alena Havlíková. Za volantem, 1968, č. 4, s. 23. ISSN 1803-0084.

„rovnoprávnost“ překonat a automobil si půjčovali, za předpokladu, že oba byli držiteli řidičského průkazu, bylo vhodné dodržovat jisté zásady. V motoristických časopisech se čtenář setkávali i s praktickými pokyny, aby si i nadále s manželem udržovali dobré rodinné vztahy. Jednou ze zásad bylo předávání si uklizeného automobilu, čistého a v dobrém technickém stavu. Na závazy bylo slušné druhého upozornit, případně ze strany muže i galantní je předem odstranit. Malá rodinná neshoda byla zajisté lepším řešením nežli obdržení úřední obsílky, která informovala vlastníka o tom, že byl vůz zapleten do nějakých nepříjemných událostí⁶³.

Jízda automobilem v častých případech představovala ideální situaci k dořešení nevyřešených sporů, neboť z uzavřeného vozu nebylo při jízdě úniku. V tomto ohledu se jízda automobilem od nynější doby moc neodlišuje. Pozorné ženy si ale uvědomovaly, že jízda automobilem je už natolik stresující činností, že při jízdě raději seděly mlčky. Nekomentovaly ani způsobu jízdy, aby řidiče nezervózňovaly a nezpůsobily tak podle jeho slov dopravní nehodu⁶⁴.

Vyskytovaly se však okamžiky, kdy byl hovor vítaným zpestřením, a to především při dlouhých nebo nočních jízdách. Rozmluvou byla přerušena monotónnost, díky které se nebezpečí náhlého usnutí řidiče za volantem značně zmenšilo. Nejenže žena spolujezdkyně měla za úkol navigovat, ale i bedlivě sledovat jednání řidiče, zda je stále schopen bezpečné jízdy⁶⁵.

U ženských závodů tomu bývalo naopak. Ženy se často ptaly, zda mohou mít na místě spolujezdce svého manžela. Zakázané to nebylo, nicméně si pořadatelé nehodlali vzít případné hádky mezi rodinnými příslušníky na svou odpovědnost. Konec konců tyto soutěže vycházely z předpokladu, že pro ženu bylo nejobtížnější řídit právě v manželově přítomnosti, příliš jí radil a umíral strachem nikoliv o svou manželku, ale o své milované auto. Vlastní manžel směl jezdit jako spolujezdec pouze v případě, že nebude znervózňovat řidičku⁶⁶.

Automobil byl často příčinou sporů, důvodem bývala tehdejší pověra, že žena zabloudí v technice a nikdy nezvládne složitou problematiku řízení auta. Dokonce i takový manžel, pro něhož je výměna kola záležitostí tak složitou a tajuplnou jako věda budoucnosti, soudil, že jeho žena není schopna naučit se řídit. A pokud již byla držitelkou řidičského oprávnění,

⁶³ GRS. Žena ženě, Řídí Alena Havlíková. *Za volantem*, 1968, č. 5, s. 24.

⁶⁴ Eva řídí, Žena jako spolujezdec, s. 32.

⁶⁵ Tamtéž.

⁶⁶ GROSZOVÁ, Sylva. Vyhrály i nad předsudky? *Za volantem*, 1969, č. 6, s. 28. ISSN 1803-0084.

považoval to muž za projev lehkovážnosti oněch zkoušejících, kteří průkazy pro řidiče vydávali⁶⁷.

Rodinný výlet se v okamžiku, kdy žena usedla za volant automobilu, protože konec konců také chtěla řídit, stal pro všechny spolujezdce noční můrou. Nejenže se muž natolik bál, že se určitě zabijí, protože žena něco určitě neudělá, on to i vykřikoval. Rozčílená řidička dělala skutečně všechno pomalu, nebo naopak. Malé děti se bály, ty starší se ovšem radovaly z toho, jak si rodiče v jejich přítomnosti podřívají autoritu, neboť desetiletý syn už chápal, jak funguje provoz automobilu a také to, že se podle tatínka maminka nikdy nenaučí řídit⁶⁸

Tyto problémy nebyly ojedinělé, ba naopak. Vrcholily především v období letních prázdnin, kdy rodiny jezdily na delší dovolenou. Spor začínal manželovým nářkem, že zas bude muset řídit celou noc. V jiných rodinách, v takových, kde muž respektoval ženu jako řidičku, se manželé dokázali střídat⁶⁹

⁶⁷ GROSZOVÁ, Sylva. Eva řídí, Pro opravdovou radost. *Za volantem*, 1969, č. 5, s. 32.

⁶⁸ Tamtéž.

⁶⁹ Tamtéž.

3 Žena jako řidička z povolání

3.1 Překonání genderových bariér

Zdánlivě v tom nebyl žádný rozdíl, řídil-li vůz muž nebo žena. Oba mohli získat řidičský průkaz úspěšným absolvováním autoškoly za předpokladu určitých teoretických znalostí a zručnosti. Jak muž, tak i žena se mohli uplatnit stejně dobře za volantem soukromého vozu i jako řidiči z povolání⁷⁰. Objevovaly se však pochyby, jestli je pouhé složení předepsané zkoušky dostatečné pro případ komplikované situace na silnicích⁷¹. Ženy po druhé světové válce začaly pracovat na pozicích dříve spíše určených pro muže – jako řidičky automobilů, autobusů nebo trolejbusů.

Všeobecně se říkávalo, že řidič z povolání je převážně pesimista. To se však vztahovalo pouze na poměry v podniku a k organizaci dopravy na silnicích. Za jiných okolností býval veselý, zkušený, rád poradil a pomohl, ale především měl jezdil velmi bezpečně. V jiných případech by totiž nebyl schopen na pozici řidiče vydržet. Výjimkou, která potvrzovala pravidlo, byli někteří řidiči nákladňáků sklápěček, kteří se hnali za výkonem. Setkání s nimi nebylo zrovna bezpečné, jezdili totiž tak, jako kdyby jim nezáleželo ani na voze, ani na vlastní rodině. Bohužel tomu tak ve většině případů opravdu bylo, povahově bývali pesimisté a nerváci, takže si rozuměli jen se svými kolegy-závozníky⁷².

Školačce Marianě Kaseové společnost říkávala, že nic neumí a že ničím nebude. Svůj čas trávila v otcově autosprávkárně, kde v montérkách se zvědavostí nahlížela pod kapotu opravovaných automobilů. Vše, co u otce viděla a slyšela, si pamatovala. Roku 1970 se přihlásila do odborné mistrovské školy v Heide-Holsteinu. Mariana byla první ženskou posluchačkou, která získala diplom mistra-automontéra a stala se tak ženskou průkopnicí v tomto mužském řemesle⁷³.

Ani jeden z mužských kolegů včetně učitelů si však neodpustil pochybovačnou poznámku nebo nedůvěřivý pohled, když se ve škole zjevila žena. Stále nebylo běžné, aby žena mohla dělat to co muži. Místo ženy bylo podle nich doma, s vařečkou v ruce. Tvrdili jí, ať si jde chlapce hledat jinde, ať se raději drží u ženských řemesel. To však netušili, že

⁷⁰ VÁCHALOVÁ, Erika. Výrobci aut nemyslí na ženy. Za volantem, 1969, č. 7, s. 30. ISSN 1803-0084.

⁷¹ KLADIVA, J. a Mílada KOLAŘÍKOVÁ, Požadavek: obor – řidič z povolání. Za volantem, 1968, č. 5, s. 12. ISSN 1803-0084.

⁷² PA. Poznáte sami sebe? Za volantem, 1969, č. 3–4, s. 24. ISSN 1803-0084.

⁷³ KADAINKOVÁ, Jiřina. Mistryně nad mistry. Za volantem, 1973, č. 4, s. 30. ISSN 1803-0084.

se stane jednou z necelého tuctu automontérek té doby⁷⁴.

Marianu tím však neodradili, spíše naopak. Tyto narážky Marianu utvrdily v jejím rozhodnutí, nenechala se rozhodit a svou snaživostí a zájmem okolí dokázala, že jí jde pouze o vzdělání. Snažila se získat co nejvíce teoretických i praktických vědomostí, jejím cílem bylo naučit se dobře svářet, spájet, brousit, vrtat ušlechtilé kovy, montovat, zkoušet i „ladit“ motory, především pak dobře rozpoznávat a určovat problémy automobilů.

Stala se nejmladší mistryní – autoopravářkou v NSR, jež se osvědčila v práci jako nejlepší diagnostička a nejsvědomitější zkušební řidička opravovaných aut. Genderové předsudky s úsměvem přešla a potají se smála nedůvěře a skepsi mužských zákazníků⁷⁵.

Další příklad překonání předsudků o ženě, která vykonávala spíše mužskou práci, uvedl pro časopis *Za volantem* Zdeněk Čáslavský, vedoucí Městského dopravního podniku v Pardubicích. Prozradil, že v jejich podniku jezdí dohromady 130 řidičů, z toho 27 žen k roku 1969. Tvrdil, že lidé raději jezdí se ženami na pozici řidiče. Kromě toho na ženy nebyly téměř žádné stížnosti, na muže ano. Ženy se chovaly k lidem mnohem vstřícněji a situace, kdy musely například znovu žádat o zaplacení jízdenky, uměly mnohem lépe zvládat a řešit. Tvrdil, že oproti mužům ženy věnují technice jízdy mnohem více péče⁷⁶.

Ani řidiči si o ženách nedovolili v Pardubicích říct půl špatného slova. Muži je vnímali jako sobě rovné a některé dokonce jako vynikající řidičky. Nejenže byly schopné, ale i vynikaly svou spolehlivostí, některé řidičky dokonce za celá léta neměly jediný pozdní příchod⁷⁷.

První ženy za volantem nákladních automobilů, které bychom mohli označit za řidičky z povolání, se objevovaly na počátku 50. let. Takovou byla i Marie Pohlová, která nastoupila na místo řidičky z povolání v národním podniku Vodohospodářské stavby. Během deseti let, kdy pro podnik pracovala, najezdila v automobilu více než půl milionu kilometrů. Později se stala členkou družstva *Vkus*, kde 31. srpna roku 1974 dosáhla svého miliontého kilometru bez jediné dopravní nehody. Navíc se mohla pyšnit vyznamenáním „Vzorný řidič I. stupně“, které vlastní jen hrstka mužů⁷⁸.

Podobně jsou mezi řidiči, kteří obdrželi ocenění Kavalír silnic od českého Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu, zastoupeny i ženy. Přesto je pozoruhodné, že

⁷⁴ Tamtéž.

⁷⁵ Tamtéž.

⁷⁶ MINKEWITZOVÁ, Daga. Já se vás na mou duši bál. *Za volantem*, 1969, č. 10, s. 30. ISSN 1803-0084.

⁷⁷ Tamtéž.

⁷⁸ GROSZOVÁ, Sylva. *Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1976. s. 11.

o vzorných řidičkách se veřejně hovořilo a psalo méně než o jejich mužských protějšcích, i když se už tehdy předpokládalo, že ženy-řidičky z povolání řídí automobil perfektně⁷⁹. Tento nedostatek uznání pro ženy odráží hlubší genderové nerovnosti a zdůrazňuje potřebu větší rovnosti v uznávání zásluh bez ohledu na pohlaví.

Irena Hrudková, později Čížková, byla od dětství obklopena automobily, poněvadž oba její rodiče jezdili. Nikoho proto nepřekvapilo, když se v osmnácti letech rozhodla složit řidičskou zkoušku a po jejím úspěšném složení okamžitě začala závodit. V letech 1949 až 1952 patřila Irena k neúspěšnějším československým závodnicím. Roku 1951 se Ireně velmi dařilo v zimní soutěži i v orientační jízdě. Následujícího roku se provdala za Jaromíra Čížka, čímž ukončila svou kariéru coby závodnice. Takový osud tehdy čekal všechny ženy, které se provdaly za závodníky. To ale neznamenalo, že se o motorismus přestaly zajímat. Přes všechnu rovnoprávnost závodník jezdil i nadále i jako mladý otec, zatímco údělem mladé ženy a později matky bylo vaření kašiček, praní plenek a úmorné čekání, zda se manžel vrátí živ a zdrav ze závodů⁸⁰.

Roku 1965 Irena usedla za volant automobilu, když začala pracovat v motorismu. Ona i manžel spolu převzali od Dopravního podniku hlavního města Prahy volhu a začali jezdit jako spokojená dvojice řidičů taxi. Svému automobilu říkali „vydělávátko“. Po 200 000 najetých kilometrech se Jaromír vrátil k aktivnímu sportovnímu motorismu a Irena začala s taxi službou jezdit sama⁸¹.

Práce taxikářky neměla jasně danou pracovní dobu, nýbrž množství ujetých kilometrů. Irena musela měsíčně ujet 2500 km, což nebyla zrovna malá vzdálenost. Jedním časovým omezením se však řídila, po 21. hodině za žádných okolností nevyjížděla mimo město s neznámými nebo podezřele vypadajícími lidmi. Dbala na opatrnost a rozvahu ve sportu a stejně tak i v zaměstnání⁸². K roku 1973 bylo zaměstnáno 3000 řidiček, které řídily taxi⁸³.

⁷⁹ Tamtéž.

⁸⁰ REDAKCE. Malá žena velkého muže. Za volantem, 1972, č. 1, s. 30. ISSN 1803-0084.

⁸¹ Tamtéž.

⁸² Tamtéž.

⁸³ KADAINKOVÁ, Jiřina. Rychlá Alžběta. Za volantem, 1973, č. 8, s. 24. ISSN 1803-0084.

3.2 Ergonomie a fyziologie žen řidiček

Při řízení automobilu je hlavní činností sezení za volantem s omezeným rozsahem pohybu horních a dolních končetin a též limitovanou pohyblivostí hlavy. V anatomické struktuře těla převažuje u ženského těla pánevní část nad hrudní. Pánev má větší sklon, což vede k většímu prohnutí bederní páteře. Přílišná lordóza bederní páteře může způsobit lumbální bolesti, a to zejména při delších jízdách. Bylo důležité se seznámit s různými způsoby cvičení, které mohly být prováděny během zastávek, se kterými bylo dobré při plánování delších jízd počítat kvůli nutnému odpočinku. Svaly páteře se dříve unaví kvůli většímu napětí způsobenému prohnutím bederní páteře. Anatomické uspořádání pánevního dna u žen je odlišné od mužů, což může přinášet rizika pro těhotné ženy nebo ženy s poruchami pánevního dna v podobě větších vibrací a manipulací s těžkými předměty⁸⁴.

Ženy se často tázaly svých gynekologů, ale i lékařů z jiných oborů, zda mohou řídit v jiném stavu – těhotné. Tato informace zajímala nejen řidičky, ale také i podnikatele, zaměstnavatele a v neposlední řadě odboráře. Stále více žen se učilo řídit motorové vozidlo a v mnoha rodinách představoval automobil neodmyslitelný dopravní prostředek každodenního života. Ženský organismus prochází ve 40. týdnu těhotenství podstatnými změnami, které ovlivňují ženskou pohyblivost stejně tak jako vnitřní svět, zájmy, ale i způsob uvažování a jednání v různých situacích. Těhotenský stav zatěžuje ve větší míře organismus a některé orgány. S vývojem a růstem plodu se zvyšují výživové potřeby obou jedinců, a to jak matky, tak nenarozeného dítěte⁸⁵.

Gravidita nebyla nemocí, ani nebyla stavem, kvůli kterému by měl ošetřující lékař navrhnout dopravnímu inspektorátu odnětí řidičského průkazu. S tímto stavem se u některých řidiček projevovaly i časté změny nálad, převážně v počátcích těhotenství. A ačkoli tyto změny byly individuální, bylo třeba neustále myslet na to, že tyto výkyvy mohly snižovat pozornost řidičky a zhoršit tak její způsobilost sledovat silniční provoz a též schopnost rychle reagovat⁸⁶.

Těhotné ženy a vlastně i všichni řidiči obecně zvyšovaly svou bezpečnost po čas jízdy připoutáním se bezpečnostními pásy. Byly velmi důležité i pro ještě nenarozené dítě. To potvrdil výzkum prováděný na univerzitě ve státě Wayne v USA, kde se prováděli pokusy na samicích pavíánů, které shodou okolností mají velmi podobnou anatomii jako člověk. Při

⁸⁴ HADRABOVÁ, Egida. *Žena a automobil*. Praha: ROH, 1977. s. 144-145.

⁸⁵ HUMPOLEC, V. Z. Mohu řídit těhotná? *Zdraví: časopis Československého Červeného kříže*, Praha: Magnet. 1993, č. 1, s. 23. ISSN 0139-5629.

⁸⁶ Tamtéž.

testování docházelo k umělým srážkám v rychlosti okolo 65 km/h. Výsledky byly pozoruhodné, 92 % samic bylo bez následků, bez ublížení plodu díky tříbodovým pásům, pouze 50 % těch, které byly chráněny pánevními pásy. S tímto zjištěním Lékařská komise Výboru pro bezpečnost silničního provozu důrazně doporučovala všem nastávajícím maminkám užívání tříbodových pásů⁸⁷.

Z pohledu fyziologie se rozdíly ve funkci ženského organismu odvozovaly od jeho specifického poslání jako matky. Jeden z nejvíce diskutovaných funkčních rozdílů představovala menší svalová síla, avšak v kontextu dobové éry moderních vozidel to neznamenalo žádné omezení. Ženy byly známy svým rychlým reagováním, což se odráželo v jejich větší obratnosti a zručnosti. Statistiky uvádějí, že ženy byly v tehdejší době o 6 % zručnější než muži. Další významnou charakteristikou žen byl vrozený smysl pro rytmus a plynulé pohyby. Při pohybu dokázaly ženy lépe než muži uvolňovat a povolovat svaly. Z fyziologického hlediska byly ženy dále známy svou vytrvalostí a schopností snášet dlouhodobou námahu. Výraznější funkční rozdíly se projevovaly v různých biologických fázích, jako byla menstruace a klimakterium⁸⁸.

Menstruační cyklus ženy provází prakticky od prvních zkušeností s řízením, a i když s cyklem vstupovaly do zralého řidičského věku, stále to mohlo být těžkou prací. Menses představoval jednu z nejdůležitějších funkcí ženského těla, ale většinou s sebou přinášel pokles odolnosti organismu. Během tohoto období mohl být organismus více náchylný k chladu, který by jindy nepřinesl žádné komplikace, avšak v tomto cyklu mohl vyvolat bolest či dokonce závažné záněty. Nadměrná fyzická aktivita během menstruace taktéž mohla vyústit v akutní záněty zejména v oblasti vaječnicků, které by jindy zůstaly bez povšimnutí⁸⁹. Profesor Heller, člen týmu odborníků, kteří měli a úkol zpracovat objektivní výsledky, doporučoval ženám, aby se v tomto období vyhýbaly delší namáhavé jízdě⁹⁰.

Ženy, které prožívaly tuto periodu s klidem a vyrovnaností, často neměly žádné obtíže, a pokud ano, jednalo se pouze o mírné nepříjemnosti. Naopak ženy, které se s tímto obdobím špatně vyrovnávaly nebo měly labilnější nervovou soustavu či temperament a byly náchylné ke vzteku, mohly zažívat značné potíže. V těchto situacích bylo vhodné vyhledat pomoc lékaře, který ženám mohl nabídnout nejlepší řešení. Pokud lékař ženě předepsal lék, bylo důležité zkontrolovat, zda tento lék nenese jistá rizika, která by mohla ovlivnit schopnost

⁸⁷ GROSZOVÁ, Sylva. *Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice*. s. 93.

⁸⁸ HADRABOVÁ, Egida. *Žena a automobil*. s. 146-147.

⁸⁹ Tamtéž.

⁹⁰ Eva řídí, Horší než muži? *Za volantem*, 1969, č. 6, s. 32. ISSN 1803-0084.

řízení automobilu. Řízení vozidla vyžaduje složitou senzomotorickou koordinaci, a tak bylo důležité vědět, zda by jednotlivé složky léku dokázaly negativně ovlivnit schopnost řízení vozidla. Některé léky mohou po užití mít i vedlejší účinky. Užívání určitých typů léčiv, mohlo ovlivnit mentální schopnosti a projevit se jako ztráta iniciativy, snížení pocitu odpovědnosti nebo zpomalení psychometriky. Tyto změny mohly mít negativní dopad na bezpečnost řízení, ať už přímo působením léku, nebo následnými reakcemi⁹¹.

3.3 Pracovní podmínky a výzvy

Co se týká pracovních podmínek, ty měly stejné jako muži, i když disponovaly odlišnou stavbou těla. Žena si ovšem musela vyvinout jisté prvky, které by jí umožnily co nejlépe hospodařit s fyzickou silou⁹². Doporučovalo se, aby si ženy na větší tělesnou námahu zvykaly postupně, jejím pomalým zvyšováním, aby se jejich tělo mohlo postupně přizpůsobit⁹³. Stroj sám o sobě nebyl určen specificky pro muže či ženy, byl bezpohlavní. Záleželo pouze na tom, zda je řidič schopen vůz ovládat, nebo mu poskytnout ideální podmínky k optimálnímu výkonu⁹⁴.

Každý řidič z povolání, muž i žena, musel být zdravý a mít potřebné fyzické i duševní předpoklady, musel projít náročnou prohlídkou, kde lékaři i psychologovi dokazoval, že je schopen práci řidiče vykonávat. Ti, kteří už zaměstnaní byli, chodili na pravidelné lékařské prohlídky⁹⁵.

V závodní lékařské stanici na závodě ČSAD ve Starém Hradišti v Pardubicích působil lékař, který vykonával vstupní a periodické prohlídky v souladu s vyhláškou Ministerstva zdravotnictví č. 32 z roku 1963. Kritéria prohlídky byla vcelku přísná a bylo vhodné je dodržovat. Bylo nezbytné, aby každý uchazeč splňoval odborné, fyzické i psychologické předpoklady, aby mohl vykonávat tak náročnou práci, při které řidič nese odpovědnost nejen za sebe, ale i za pasažéry. Lékař neměl zájem uchazeče bezdůvodně trápit, pouze se snažil o bezpečnost⁹⁶, přeci jen povolání řidiče s sebou neslo velkou odpovědnost, řidič ve svých rukách držel nejen ekonomicky nákladné stroje, ale často i životy a zdraví lidí⁹⁷.

Na takové prohlídce lékař věnoval pozornost chorobám, které často nevykazovaly viditelné příznaky, takou nemocí je například cukrovka. Horší chorobou byla epilepsie, která

⁹¹ HADRABOVÁ, Egida. *Žena a automobil*. s. 147-148.

⁹² JUNKOVÁ, Eliška. Žena ženě, řídí Alena Havlíková. *Za volantem*, 1968, č. 10, s. 23. ISSN 1803-0084.

⁹³ HADRABOVÁ, Egida. *Žena a automobil*. s. 147.

⁹⁴ JUNKOVÁ, Eliška. Žena ženě, řídí Alena Havlíková. s. 23.

⁹⁵ KREJNÝ, Pavel. I lékaři mají v rukou bezpečnost dopravy. *Za volantem*, 1973, č. 2, s. 2. ISSN 1803-0084.

⁹⁶ Tamtéž.

⁹⁷ VILET, Jaroslav a kol. *Učebnice řidiče z povolání*. s. 5.

se projevovala různými způsoby. Uchazeč trpící epilepsií by ovšem neměl být držitelem řidičského průkazu. Dalšími předpoklady byl dobrý zrak, sluch a barvocit⁹⁸.

Horší zrak neznamenal neschopnost řídit, řidič si pořídil dioptrické brýle. Některé ženy s nimi ovšem měly problém, když si tvrdohlavě namlouvaly, že jim brýle nesluší. Pro tyto parádnice tu existovala další možnost, a to pořízení kontaktních čoček, o nichž bylo dobré poradit se s odborníkem. Od roku 1975 u sebe navíc každý automobilista profesionál s vadou zraku musel mít doklad dokazující, že měl vyšetřen zrak očním lékařem v posledních 10 měsících⁹⁹.

V 60. letech se v Československu začínala věnovat pozornost psychologickým požadavkům při výběru řidičů z povolání. Ačkoli už tehdy bylo psychologické vyšetření dobře rozvinuto např. u Československých drah, byly psychologické poznatky při zjišťování způsobilosti k řízení automobilu využívány méně.

Belgie byla zemí, kde vzniklo prvním pracoviště, které se zabývalo psychologickým výběrem řidičů. Podle tehdejších výsledků řidiči tramvají a autobusů vybraní na základě výsledků z vyšetření jezdili lépe a bezpečněji než řidiči, kteří nebyli psychologicky vybráni¹⁰⁰.

Po druhé světové válce vzniklo v Bruselu Psychotechnické středisko při společnosti Turing Secours, ve kterém byly vyšetřovány i přešetřovány osoby, které se ucházely jak o řidičský průkaz, tak i o místo řidiče z povolání. Toto středisko bylo charakteristické svým kladením důrazu na výchovu a výcvikovou složku dle vlastního výběru. Jeho cíle byly vyjádřeny v následujících bodech¹⁰¹.

První bod – zjišťování nedostatků pro řízení z hlediska psychofyziologického, jehož se týkaly i charakteristiky osobnosti, které dotyčnou osobu mohou predisponovat k bezpečnému, anebo naopak k nebezpečnému řízení. Druhým bodem bylo vybrání uchazečů, kteří měli ty nejlepší předpoklady pro povolání na pozici řidiče, a těm, kteří jej neměli, doporučit povolání jiné, ve kterém by nebylo tak vysoké riziko. Třetí bylo pomáhání řidičům, kteří měli více nehod, kladli si za cíl objasňování příčin a tím zvyšování jejich bezpečnosti. Čtvrtý bod bylo zajišťování prohlubování znalostí dopravních předpisů u řidičů z povolání. Posledním, pátým bodem bylo postupně vytvářet správné morální a sociální

⁹⁸ KREJNÝ, Pavel. I lékaři mají v rukou bezpečnost dopravy. s. 2.

⁹⁹ GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. 2. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1979. s. 69.

¹⁰⁰ HOSKOVEC, Jiří a Jiří ŠTIKAR. Psychologie kontra řidič. Za volantem, 1968, č. 6, s. 2–3. ISSN 1803-0084.

¹⁰¹ Tamtéž.

postoje, které představovaly základ pro bezpečnost dopravy¹⁰².

Psychologové používali pro svůj výzkum řadu zkoušek, které testovaly rozsah zorného pole, koncentraci pozornosti, prostorovou orientaci atd. Pracovali i s některými „charakterovými, temperamentovými a emocionálními“ testy¹⁰³.

Postupem času se psychologickým výběrem zabývalo stále více zemí, jako byla Německá spolková republika, Polsko, od roku 1959 i Rakousko. Sice se pracovní postupy psychologického výběru lišily, avšak většina podstatných aspektů psychologického vyšetření začínala být jednotná. Ukázalo se, že lékařské vyšetření jednoznačně nestačí a spolupráce lékařů s psychology je při výběru nezbytná¹⁰⁴.

Těchto zahraničních zkušeností bylo využito také pro vytvoření co nejúčinnějšího systému zajišťování duševní způsobilosti řidičů v naší republice. Projekčně konstrukční vývojové pracoviště silniční a městské dopravy vybudovalo pojízdnou psychologickou laboratoř, která byla od dubna roku 1968 využívána ke zjišťování psychické způsobilosti k řízení automobilu. Přitom byly využívány psychologické metody, které byly zaměřené na zjišťování osobnostních rysů, rozumových schopností, pozornosti, psychomotorického tempa, praktických i technických schopností a senzomotorických schopností¹⁰⁵.

3.4 Profesionální řidička z pozice matky

I u zkušených řidiček mohl nastat v životě zlom, kdy měly obavy z usednutí za volant. K tomuto pocitu docházelo, jakmile se ženě prvorodičce narodil potomek. Není ovšem náhodou, že si z nemocnice odvážel z nemocnice novorozené děťátko tatínek. Většina maminek s porodem zjistila, že řídí s mnohem menší jistotou a v některých případech i s větším strachem než dříve. Některé se v takových případech potýkaly s hanbou a studem, nedokázaly pochopit, jak mohlo dojít k tomu, že nebyly schopné ovládat automobil¹⁰⁶. Pocit sebezáchovy, který se ženám s narozením dítěte mnohonásobně zvýšil, převyšoval mnohdy i vášně k řízení. Pro matku se stala prioritou péče o dítě, o jeho bezpečnost.

Takovou zkušenost zažila i jediná zkušební jezdce Vožského automobilového závodu v SSSR, mladá maminka Alena Gaňuškinová, jež se otevřeně svěřila novinářům. Dlouho pracovala jako řidička z povolání a v podniku patřila k nejlepším řidičům. Odborníci se shodovali, že disponovala mimořádnými vlohami a nadáním. Ovšem když se jí po čtyřech

¹⁰² Tamtéž.

¹⁰³ Tamtéž.

¹⁰⁴ Tamtéž.

¹⁰⁵ Tamtéž.

¹⁰⁶ GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. s. 94.

letech narodil první syn, zaznamenala změnu ve svém jednání. Uvažovala dokonce, že bude muset změnit pracovní obor, i když byl motorismus od dětství její velkou vášní. Dokázala ovládat osobní, nákladní i stavební stroje, řídila jeřáby i exkavátory, ale najednou jako mávnutím proutku nebyla toho schopná. Ke svému povolání se dokázala vrátit až po uplynutí dvou let, kdy už její syn povyrosl¹⁰⁷.

Lékaři tento stav objasňovali tím, že je plod uvnitř matky perfektně izolován před vnějšími vlivy. Veřejně známé případy o tom dosvědčovaly, kdy i po vážné dopravní havárii dítě přežilo, ačkoli se nepodařilo zachránit jeho matku–řidičku. Po narození dítěte ovšem vyžadovalo ochranu jakožto bezbranné novorozeně závislé na matce. Každá matka si toto uvědomovala a její zvýšený strach představoval jen jiný způsob jejího vyjadřování mateřské lásky¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Tamtéž.

¹⁰⁸ Tamtéž.

4 Žena jako závodnice

4.1 Průkopnice automobilového motoristického sportu

Ačkoli její největší úspěchy připadají na první polovinu 20. století, je důležité ji zmínit nejen pro tuto práci, ale také proto, že byla jednou z nejvýznamnějších postav československého a světového automobilového sportu. V 20. letech 20. století soutěžila ve Velkých cenách a byla známá jako „Královna volantu“. Její kariéra a úspěchy přetrvávají jako inspirace pro mnohé následující generace.

Řeč je o Elišce Junkové, rozené Alžbětě Pospíšilové, jedné z průkopnic ženského automobilového sportu. Její vášeň pro automobilové závody a automobilismus v ní probudil Čeněk Junek, její kolega ze zaměstnání, který se jí velmi líbil. Říkala si – „děvče, máš-li jednou jít po jeho boku, pak se také musíš tělem i duší upsat těm zatraceným motorům“¹⁰⁹. A tak se i stalo, vzali se¹¹⁰.

Poprvé vstoupila Eliška do závodnického světa, když se účastnila závodu jako spolujezdec svého muže Čenka Junka v jejich bugattce. Jednalo se o závod Zbraslav–Jíloviště v roce 1923. Tehdy musel mít každý řidič spolujezdce, jinak by mu hrozilo vyloučení ze závodu. Celá skupina automobilistů a motoristů tak připomínala svými počty spíše rodinu¹¹¹.

¹⁰⁹ JUNKOVÁ, Eliška. Má vzpomínka je bugatti. s. 33.

¹¹⁰ Tamtéž, s. 33.

¹¹¹ Tamtéž, s. 55.



Obrázek 2 Eliška Junková poprvé jako spolujezdec v závodě Zbraslav–Jíloviště 1923

Na místo řidičky-závodnice se Eliška dostala až poté, co si manželé pořídili 3. bugattku, tehdy ji totiž Čeněk začal uznávat za schopnou samostatného závodění a souhlasil, aby závodila, ovšem v jejich první bugattce, která toho měla už hodně za sebou¹¹².

V roce 1924 Eliška nezávodila pouze o první místo, nýbrž o svou čest a i o to, aby umlčela předpotopní názory na ženský sport, obojí si ale obhájila. Eliška vyhrála svůj první závod v kategorii cestovních vozů za podmínek, kdy si žena a muž byli rovni. Když vyhrála druhý závod, uvědomila si, že to nebyla pouhá náhoda¹¹³. Vladimír Kučka, několikanásobný motocyklový vítěz Zbraslavi napsal Elišce po skončení závodu: „Je prostě uchvacující, že jste toho schopna jako žena. Právem vyslovují sportovkyně a ženy vůbec vaše jméno s hrdostí a muži je musí vyslovovat s úctou“¹¹⁴.

¹¹² Tamtéž, s. 64.

¹¹³ Tamtéž, s. 66.

¹¹⁴ Tamtéž, s. 75.

O tom, jak rychle se roznesla pověst o úspěšné ženě a k tomu závodnici, se přesvědčila sama na svém prvním zahraničním závodě ve Španělsku na Velké ceně Evropy roku 1926. Pozvaná byla i delegace pražského autoklubu. Tato trať byla typická tím, že se projíždělo třemi různými obdobími, dole tropickým lijákem, uprostřed mlžnou kaší a nahoře 6 centimetry čerstvého sněhu. Toho roku se závodů účastnilo 191 vozidel, 115 aut, 66 motocyklů a 10 sidecarů z Francie, Švýcarska, Itálie, Belgie, Rakouska, Německa, Anglie, Holandska, Maďarska a Československa. Tehdy se zde Eliška setkala s dalšími ženskými závodnicemi, jejími soupeřkami byly za Německo Lünigová a Stinnesová, za Švýcarsko Reuterová a Messerliová, za Itálii Elsässerová a za Maďarsko von Delmarová. Tři z přihlášených řidiček jely v bugattkách¹¹⁵.



Obrázek 3 Slavná československá automobilová závodnice Eliška Junková, později předsedkyně Dámského odboru AKRČS ve voze Bugatti 35 z roku 1926.

4.2 Zájmový kroužek motoristek

Počátkem 50. let byla na popud časopisu „Motocykl“ při Ústředním výboru odboru závodníků AKRČS založena skupina žen motoristek. Nejaktivnějšími členkami byly pod vedením automobilové závodnice zasloužené mistryně sportu Eliška Junková-Khásová, nejlepší motocyklová závodnice Lída Rutková-Abrahamová, Zdena Boušová a mnoho dalších. Kroužek ovšem roku 1952 zrušil Svaz závodníků¹¹⁶. To ale skupinu motoristek,

¹¹⁵ Tamtéž, s. 81.

¹¹⁶ JUNKOVÁ, Eliška. Eva řídí – Motoristky pojed'te s námi! *Za volantem*, 1969, č. 1, s. 32. ISSN 1803-0084.

kteře byly členkami, neodradilo a usilovaly o obnovu kroužku, neboť počet žen-motoristek prudce stoupal¹¹⁷.

Všechno to začalo, když na konci 60. let Alenou Havlínovou, redaktorku časopisu *Za volantem*, pověřil šéf rubrikou, která měla být jakousi motoristickou kuchařkou pro ženy. Aleny nadřizený jí poradil, ať se obrátí na Elišku Junkovou, která výzvu ke spolupráci s nadšením přijala a pro časopis začala psát sloupek „Žena ženě“¹¹⁸.

Kroužek měl především za úkol soustředit všechny motoristky, hájit jejich zájmy a pomáhat jim, aby se ještě více prosazovaly v motoristickém sportu a také aby nabraly zdravé sebevědomí za volantem. Kroužek se zaměřoval na řešení speciálně ženských obav a starostí, o které do té doby nikdo nejevila zájem. Proto vznikla v kroužku myšlenka doposud nevídaná, uspořádání kondičních jízd pro méně zkušené řidičky¹¹⁹.

Příprava takové akce nebyla ovšem jednoduchá. Bylo třeba zajistit plochu dostatečně velkou pro jízdu řady automobilů, kde by byla vybudovaná zkušební dráha. Dále bylo třeba vyzvat zájemkyně, aby s vozy přijely na vybrané místo, kde by k nim přisedly do vozu zkušenější řidičky, které by jim vysvětlily všechny potřebné informace pro klidnou, bezpečnou a plynulou jízdu¹²⁰.

Seznam zkušených řidiček dávaly dohromady Alena s Eliškou a vybíraly z řad motoristek, automobilových i motocyklových závodnic, učitelek autoškoly, lékařek, právniček a z řad dalších typů zaměstnání¹²¹.

Akce se konala 24. ledna roku 1969 na Letenské pláni, kam dorazilo 30 zájemkyň. V některých automobilech přijelo více řidiček, které se v průběhu za volantem střídaly. V autoškolách si ženy tehdy neměly šanci vyzkoušet zajíždění do garáže nebo vytáčení slalomu popředu a pozadu, proto akce představovala událost, která ženy velmi lákala. Dva vozy autoškoly s instruktory byly k dispozici ženám, které se akce účastnily, ale automobilem nepřijely¹²².

Když se k večeru začalo šestit, přesunuly se účastnice kondičních jízd na dvě hodiny do kavárny Letná, kde jim vrchní uvolnil zadní místnost. Zde bez jakéhokoliv plánování zorganizovaly besedu, při níž se účastnice zapsaly do zájmového kroužku žen. A už v kavárně se hovořilo o tom, že by rády jezdily i v lehčích orientačních soutěžích určených

¹¹⁷ Tamtéž.

¹¹⁸ AKMŽ. Autoklubzen.cz [online]. © 2014 [cit. 2024-06-06]. Dostupné z: <https://autoklubzen.cz/index.php?id=2>

¹¹⁹ JUNKOVÁ, Eliška. Eva řídí – Motoristky pojed'te s námi! s. 32.

¹²⁰ Tamtéž.

¹²¹ AKMŽ. Autoklubzen.cz [online].

¹²² Tamtéž.

pouze pro ženy. Do té doby se jezdily závody smíšené. Od pořadatelů se ale dozvěděly, že zájmový kroužek žádné soutěže pořádat nemůže, a proto vstoupily do Svazu pro spolupráci s armádou (do Svazarmu)¹²³, který je zaregistroval jako svou základní organizaci pod titulem 1. český AMK žen v rekordně krátkém čase, a to již 17. února¹²⁴.

4.3 I. český automotoklub žen

1. český automotoklub žen byl založen jako reakce na rostoucí zájem žen o motorismus a potřebu sdílení jejich zkušeností a podpory v této oblasti, která byla tradičně doménou mužů¹²⁵. Do jeho vzniku roku 1969 neměly motoristky žádnou ženskou organizaci, kde by se mohly scházet¹²⁶. V podstatě k tomu došlo díky redakci časopisu *Za volantem*, který umožnil první schůzku žen-motoristek se zasloužilou mistrýní sportu Eliškou Junkovou. Předsedkyní byla nečekaně zvolena Eliška Junková, místopředsedkyněmi se staly Lída Abrahamová-Rutková a šéfredaktorka časopisu *Za volantem* Alena Havlíková¹²⁷.



Obrázek 4 Členky automotoklubu

¹²³ TROCHTOVÁ, Věra. Rozšiřte si své technické znalosti ve Svazarmu. *Motoristická současnost*, 1955, roč. 1, č. 2, s. 129. ISSN 0322-9106.

¹²⁴ AKMŽ. Autoklubzen.cz [online].

¹²⁵ Tamtéž.

¹²⁶ ILLMAN, Zdeněk. Modrý tým. *Zápisník, časopis Hlavní politické správy československé lidové armády*, 1972, roč. 16, č. 11, s. 20.

¹²⁷ GRS. První český automotoklub žen. *Vlasta*, 1969, roč. 23, č. 12, s. 19. ISSN 0139-6617.

Založení automotoklubu představovalo pro ženy řidičky neskutečně podstatnou událost. Do té doby neexistoval žádný čistě ženský klub. Klub byl pro ženy bezpečné místo, kde se nemusely bát, co si ostatní pomyslí¹²⁸.

Zájem o členství měly ženy všech věkových kategorií. Jednou z nejmladších zájemkyň byla 19letá řidička, která bydlela na Moravě, a i přestože bydlela daleko, chtěla dojíždět na klubové srazy. Členkami se nechtěly stát pouze vyježděné řidičky, ale i ženy, které nedávno složily řidičskou zkoušku¹²⁹.

Členky se scházely každý týden na schůzkách, na kterých sestavovaly program na další týden. Plánovaly sportovní podniky, výcvik, sdělovaly si navzájem své zkušenosti z práce, vyměňovaly si rady a tipy, konaly se odborné a zdravotnické přednášky.

S rostoucím počtem členek se klub také pustil do pořádání vlastních akcí a soutěží, jako byla například mototuristická soutěž „Continental rallye“, která se konala v Brně ve spolupráci s místními i zahraničními partnery.

Ačkoliv byl klub založen v Československu, měl mezinárodní rozměr, účastnil se akcí organizovaných Women's International Motorcycle Association (WIMA) a jeho členky se zapojovaly do mezinárodních soutěží a setkání¹³⁰.

Založení prvního čistě ženského automotoklubu inspirovalo i další místa v republice k tomu, aby i tam měly ženy klub, ve kterém by se mohly scházet. Příkladem může být 1. moravský automotoklub žen v Kroměříži, jehož předsedkyní byla paní Jaroslava Doláková¹³¹.

4.4 Eva Rallye, Femina Rallye a Camping-coctail

První ženská soutěž pořádaná I. českým automotoklubem žen nesla název Eva-Rallye. Ve své podstatě není závodem rallye, název závodu se roku 1973 změnil na mototuristickou soutěž Eva¹³². Měla start i cíl v autoškole v pražských Jinonicích. Účastnit se mohly jak zkušené řidičky, tak i řidičky začátečnice. Jediným omezením byl počet účastnic, ten byl limitován číslem 100¹³³.

Trat' v průměru měřila 160 km a jezdilo se rychlostí 40–45 km/h. Závod měl účastnice otestovat v orientaci s mapou, v silničním provozu a v manévrování s vozidlem¹³⁴. Eva-

¹²⁸ Jezdíte rády autem? *Za volantem*, 1971, č. 1, s. 31. ISSN 1803-0084.

¹²⁹ Eva řídí, Z vašich dopisů. *Za volantem*, 1969, č. 7, s. 32. ISSN 1803-0084.

¹³⁰ AKMŽ. Autoklubzen.cz [online].

¹³¹ AFT. Ženy nezůstanou pozadu. *Za volantem*, 1971, č. 12, s. 29. ISSN 1803-0084.

¹³² BS. Auto-motoklub žen. *Svět motorů*, 1973, č. 10, s. 4. ISSN 0039-7016.

¹³³ AH. Řidičky na start. *Rudé právo*, 1972, roč. 52-53, č. 71, s. 8. ISSN 0032-6569.

¹³⁴ Tamtéž.

Rallye nebylo pouze o soutěžení jako takovém, pořadatelky se snažily docílit toho, aby se účastníci bavili¹³⁵.

První ročník závodu roku 1989, kterého se zúčastnilo 70 řidiček, v půl desáté odstartovala již zmíněná Eliška Junková¹³⁶. Všechny posádky, které závod dokončily, obdržely čestný diplom a upomínkový odznak, vítězka získala pohár a dalších 10 účastnic hodnotné ceny. Tím ale akce nekončila, po závodě čekal na účastníky zábavný program, počínaje besedou s legendární závodnicí Eliškou Junkovou a následně pokračoval tancem, samozřejmě s celovečerní dámskou volenkou¹³⁷.

Eva-Rallye však nebyla jedinou soutěží určenou pro ženy. V Holicích probíhala každoročně v létě soutěž Femina Rallye, o které se říkávalo, že je jednou z těch obtížných a příliš sportovní¹³⁸. Zúčastnit se opět mohla kterákoliv žena, která vlastnila řidičský průkaz a jejím spolujezdcem mohl být dokonce i muž¹³⁹. S přibývajícím závodů a rostoucím počtem vášnivých řidiček se moc často nestávalo, aby si takovou událost nechaly ujít. Pořadatelé Femina Rallye pečlivě vybírali trať pro závod. Mezi hlavní kritéria patřila její zajímavost. Vybírali tak, aby při jízdě řidičky ukázaly svou zručnost tak ráznou, že na ní při ukázkových jízdách neuspěli někteří muži¹⁴⁰.

Závod v Holicích byl vskutku náročný nejen co se týká fyzických, ale i časových dovedností, trval totiž celý den. Závodnice se potýkaly se zkouškou akcelerace, která byla při mototuristických soutěžích neobvyklá, ženy v Holicích ji nicméně zvládaly bravurně. Další zvláštností tohoto závodu bylo rozjíždění vozu do kopce. Řidičky dostaly slepou mapu určenou pro první dopolední etapu soutěže a ve druhé etapě jely podle slovního itineráře¹⁴¹.

Zatímco závod v Holicích byl skutečně sportovní akcí, další závod v Táboře s názvem Camping-coctail, ten uspořádaly ženy v Táboře ještě před tím, než založily vlastní ženský klub PAL 110, společně s redakcí Světa motorů¹⁴², byl pro ženy spíše o zábavě a dobré náladě. Zde byla motoristická soutěž naprosto originální záležitostí. Každá účastnice obdržela heslo o pěti písmenech, z něhož každé písmeno symbolizovalo počáteční písmeno obce, kterou musela závodnice projet. Bylo však na každé z nich, jakou trasu si zvolí, šlo o

¹³⁵ GROSZOVÁ, Sylva. Čistě dámská záležitost aneb sedmdesátka proti osmdesátce. *Za volantem*, 1970, č. 6, s. 30. ISSN 1803-0084.

¹³⁶ Tamtéž.

¹³⁷ KAČER, Pavel. FEMINA RALLYE. *Vlasta*, 1967, roč. 21, č. 20, s. 2. ISSN 0139-6617.

¹³⁸ SL. Rallye Holice. *Za volantem*, 1969, č. 8, s. 30-31. ISSN 1803-0084.

¹³⁹ KAČER, Pavel. FEMINA RALLYE. s. 2.

¹⁴⁰ SL. Rallye Holice. s. 30-31.

¹⁴¹ Tamtéž.

¹⁴² MACHÁČKOVÁ, Věra. V tradici bojovnic z Tábora. *Vlasta*, 1970, roč. 24, č. 31, s. 15. ISSN 0139-6617.

rychlou orientaci a úvahu. Důležité bylo pouze projet všech 5 obcí a konečný čas¹⁴³. Mimo závod bylo v Táboře odpolední zábavou vaření pro muže.

Akce toho měly spoustu společného. Při všech závodech byly na trati tajné kontroly, které dohlížely na dodržování dopravních předpisů. Všechny akce si za cíl pokládaly v zásadě to samé, pobavit, ale přitom přispět ke zvýšení sebevědomí a zručnosti žen za volantem¹⁴⁴.

¹⁴³ GRS. Příležitost pro řidičky. *Vlasta*, 1969, roč. 23, č. 29, s. 2. ISSN 0139-6617.

¹⁴⁴ Tamtéž.

5 Žena a motoristická móda

5.1 Pronikání sportovních prvků do ženského šatníku

Sportovní prvky se začaly objevovat v dámské módě již dříve, kdy se ženy věnovaly například jezdeckví či plavání, později šermu, bruslení nebo pálkovým a raketovým hřm. Sport vřak byl dlouho vnímán jako doména pro ženy z vyšřích společenských vrstev. Do řirřích společenských kruhů se sport začal integrovat až ve druhé polovině 19. století, a to především díky národnímu emancipačnímu hnutí a jeho rostoucím požadavkům na morální a fyzickou zdatnost žen. Opravdovou módní revoluci ve sportovním i každodenním oblékání žen způsobil až rozvoj cyklistiky v poslední čtvrtině 19. století. Jízda na klasickém kole byla pro ženy v dlouhých řirřkých řatech nepohodlná a často i nebezpečná, což vedlo k nezbytné změně v odívání. Roku 1896 byla patentována speciální sukňe s řirřkým rozparkem doplněná ve spodní vrstvě přiléhavými kalhotami pánského řtrihu namísto spodničky, sukňe nesla název Beinkleiderrock. Další změnu představovalo odložení korzetů, ve kterých se ženy nemohly hýbat a též nemohly dýchat¹⁴⁷.



Obrázek 5 Automobilová móda na počátku 20. století

¹⁴⁷ ŽÁKOVÁ, Michaela. První ženy za volantem, Dámský automobilismus na počátku 20. století. s. 43-44.

Ženské kalhoty se objevily až na sklonku 19. století. V počátku se ovšem nesetkaly s příliš velkou popularitou. Pokud je žena zařadila do svého šatníku, bývalo to zpravidla proto, že byly praktické a potřebovaly je. U disciplín, jako jsou jezdeckví, tenis či krasobruslení, ženy stále raději volily šaty. Z tohoto důvodu se kalhoty před první světovou válkou neuchytily ani v ženském automobilismu. Až později byly vnímány jako naprosto nezbytný praktický kousek, ale také jako nástroj ženské emancipace¹⁴⁸.

Automobilová móda byla formována s ohledem na charakter prvních automobilů. Zpočátku se jezdilo v otevřených vozech (voiturettách), což bylo pro cestující značně nekomfortní, protože byli vystaveni rozmarům počasí. Defekty byly rovněž na pořadu dne, a proto byl automobilismus ve svých počátcích považován za fyzicky i psychicky velmi náročný a špinavý sport¹⁴⁹.

5.2 Význam módy pro ženy v motoristickém prostředí

Lidé dbali nejen na krásu vozidla, ale i na to, co si oblékli, přičemž oděv a výbava měly ladit s automobilem a odpovídat novému dopravnímu stylu¹⁵⁰.

A ačkoli to vypadá banálně, oděv představoval podstatný předpoklad pro bezpečnou jízdu¹⁵¹, šaty, plášť, klobouk a střevíce rozhodovaly o tom, jak řidička pojedje a jak bezpečná její jízda bude¹⁵². Když si žena oblékla něco, co jí nesedělo, v čem si nepřipadala dobře, a navíc jí to ani neslušelo, podstatně to zhoršilo její náladu a ta ovlivnila její jednání. Dobrá nálada podporovala aktivitu a napomáhala snižovat únavu. Špatná nálada naopak přispívala k nevhodnému jednání, které snižovalo pozornost a ve většině případů bylo příčinou frustrace a konfliktů. Tyto jevy se velice nepříznivě promítaly i v situačním psychickém stavu a připravenosti ke konkrétní jízdě¹⁵³.

Elegance, pohodlí a funkčnost, to byly hlavní požadavky. Elegance a móda jsou ovšem odlišné věci. Nosit šaty podle poslední módy neznamena zaručenou eleganci. K užívání poslední módy je důležité si napřed stoupnout před zrcadlo a velice sebekriticky zhodnotit, zda se pro nás poslední módní návrh hodí, či zda použijeme pouze některé jeho prvky. Další důležitým bodem je nestát se otrokyní módy, ta by měla sloužit jako pouhá inspirace. To samé platí i o barvách, střihu a materiálech. Pro oblečení do automobilu je důležitá také

¹⁴⁸ Tamtéž, s. 45.

¹⁴⁹ Tamtéž.

¹⁵⁰ ŠALANDA, Bohuslav a kol. České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu. s. 8.

¹⁵¹ HADRABOVÁ, Egida. Žena a automobil. s. 161.

¹⁵² GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. s. 76.

¹⁵³ HADRABOVÁ, Egida. Žena a automobil. s. 161-162.

jakost. Podstatou je vystupovat z auta ve stejném stavu, jako se do něj nasedalo, tedy aby se z nažehleného oblečení nestalo zmačkané¹⁵⁴.

Od elegance si nelze odmyslet pořádek. Denní péče o oblečení je nutností a kolem automobilů dvojnásob. Někdy se člověk ani nenaděje a při příliš blízkém kontaktu s automobilem se ušpiní. Tato nemilá situace se často vyskytuje v každodenním životě řidičů. Běžně je nutné parkovat vozidlo těsně vedle druhého, což může zvyšovat riziko ušpinění se a zanesení špíny z karosérie na oděv. Při nasedání do vozidla je pak důležité zamezit přenosu špíny. Stejně jako se dbá na kontrolu technického stavu vozidla před jízdou, měla by být věnována pozornost i stavu oděvu. Chybějící knoflík či špinavé boty nesouvisí s přirozeností ani ležérností, ale působí jako nepořádek¹⁵⁵. Ženám se proto doporučovalo vozit v autě staré rukavičky, popřípadě pracovní plášť nebo montérky, aby za volantem vypadaly stále čisté a upraveně¹⁵⁶.

Dalším požadavkem, kterému by měl odpovídat autošatník, je pohodlí. Každý oděv, ve kterém řidič usedne do automobilu, by měl poskytovat volnost pohybu, tím se zvyšuje řidičův optimismus a dobrý pocit z úspěšně absolvované jízdy. Prodyšné prádlo se schopností vsakovat pot je podmínkou dobrého pocitu z jízdy v každém ročním období. V létě by měl oděv být vzdušný a v zimě z teplých materiálů. Škracení nebo praskavé zvuky povoleného švu často zkazily řidiči náladu. Nejenže nepadnoucí oděv řidiče rozptyloval, ale pokud byl těsný, omezoval jeho krevní oběh a ztěžoval dýchání¹⁵⁷. Nedostatečné prokrvení mozku se pak rychleji projevovalo pomalejšími reakcemi a spolu s vypětím a námahou na řízení motorového vozidla vyvolávalo velice brzy po usednutí do vozidla zvýšený pocit únavy a nechuti k další činnosti. Škrťící bokovka a gumy způsobovaly nejen problémy s krevním oběhem, ale často měly na svědomí křečové žíly¹⁵⁸. Štíhlý dívčí pas mohl být na obdiv na společenských akcích nebo módních přehlídkách, nikoli za volantem¹⁵⁹. U bot tomu bylo dost podobně, příliš těsné boty také tlačily na žíly a kromě toho bránily prstům ve volném pohybu. Základní podmínkou pro snadné obsluhování pedálů byla bezpochybně vhodná a pohodlná obuv. Při jakékoli potíži, například s tlakem, měl řidič zastavit automobil na nejbližším odpočívadle či jiném vhodném místě a vyřešit to i za cenu újmy na estetice. Nejrychlejším a nejefektivnějším řešením bylo přezutí a převléknutí se. Náhradní oblečení

¹⁵⁴ Tamtéž.

¹⁵⁵ Tamtéž, s. 163.

¹⁵⁶ GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. s. 73.

¹⁵⁷ HADRABOVÁ, Egida. Žena a automobil. s. 164.

¹⁵⁸ Tamtéž.

¹⁵⁹ GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. s. 71.

většina lidí vozila stále, ne všem se například řídilo dobře a bezpečně ve vysokých podpatcích¹⁶⁰.

Funkčnost, poslední požadavek pro pohodlnou jízdu, znamená, že vzor, střih i materiál, z kterého si řidič pořizoval oblečení, musí nejen padnout jeho postavě a věku, ale také musí odpovídat požadovanému účelu. Muselo splňovat podmínky pohodlí a elegance, zkrátka to muselo být oblečení, ve kterém se řidič cítil jako doma. Jenom tak mohl řidič zvládnout kritické okamžiky za volantem s dobrým pocitem a uspokojením¹⁶¹.

Mladé automobilistky si oblíbily jízdu s rozpuštěnými vlasy až po ramena, popřípadě níže. I vlasy značně ovlivňovaly bezpečnost. A i když rozevláté vlasy vypadaly roztomile, často rozptylovaly protijedoucí řidiče, čímž mohly způsobit dopravní nehodu. Stačilo, aby neseprnuté vlasy vletěly řidiče do obličeje a hnedle reflexivně pohazovala hlavou, nebo dokonce na okamžik pustila volant, aby si vlasy odhrukla. Proto se řidičkám doporučoval kratší střih vlasů nebo pevně seprnuté účesy¹⁶².

V praxi automobil v období léta sloužil od rána do večera k přepravě do práce a zpět, někdy na větší nákup a odpoledne byl využíván k rekreaci, k výletům, za účelem sportu a zábavou. Oblečení do auta odpovídalo zájmům řidiče. Pokud se neměl kde převléknout, usedal ráno za volant již v pracovním úboru. Ovšem jedinci, kteří tuto možnost měli, na tom byli lépe, nejen co se týkalo jejich zdraví, ale díky převlékání šetřili své oblečení, měli možnost se provětrat a regenerovat. Co se týká vhodné obuvi, řidička měla volit takovou, která pevně držela na noze, aby se při obsluhování pedálů nerozptylovala hledáním pantoflí¹⁶³.

Pro letní období bylo vhodné nosit prosté šaty, sukni a lehký svetr anebo halenku pro případ chladnějšího počasí¹⁶⁴. Pravděpodobně po nemilé zkušenosti s úzkou sukni, kdy se ženám při prudkém pohybu roztrhla, přišly řidičky švadlenky na trh se sukni s rozparky, ba dokonce se zipem¹⁶⁵. Kalhotový kostým nosily jen ženy, kterým to jejich postava dovolila. Ve voze měl mít každý řidič i nepromokavý plášť spolu s nepromokavým šátkem pro případ, že by se vyskytla porucha za nepříznivého počasí¹⁶⁶.

V zimním období řidičky volily teplejší oblečení, šaty s dlouhým rukávem, silnější

¹⁶⁰ HADRABOVÁ, Egida. Žena a automobil. s. 164.

¹⁶¹ Tamtéž, s. 165.

¹⁶² GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. s. 67.

¹⁶³ HADRABOVÁ, Egida. Žena a automobil. s. 166.

¹⁶⁴ Tamtéž.

¹⁶⁵ GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. s. 70.

¹⁶⁶ HADRABOVÁ, Egida. Žena a automobil. s. 166.

sukni a svetr nebo blejzr, popřípadě polokošili nebo kalhotový kostýmek¹⁶⁷. Nosily též i rukavice, které byly důležité hlavně pro osoby s nízkým krevním tlakem a velmi zimomřivé. Zkřehlé a namrzlé ruce ztrácely citlivost, která je pro řízení automobilu klíčová. Topení bylo méně výkonné a v mrazech příliš teplo nebývalo¹⁶⁸. Takové teplovodní topení např. u automobilu Škoda 440 a 445 nestačilo při nižších vnějších teplotách (−5 °C) vyhřát vnitřek automobilu tak, aby skýtal maximální pohodlí v zimním období¹⁶⁹. Kromě toho byl kontakt s namrzlými kovovými částmi nepříjemný. Rukavice zabraňovaly kůži lepit se na kov¹⁷⁰. Kožichy nebo zimníky se ve většině případů ukládaly v příslušných obalech do zavazadlového prostoru automobilu, aby interiér automobilu nepůsobil jako skladiště. Taktéž bylo důležité zvolit vhodnou obuv, vysoké holínky s vysokým podpatkem bránily pohybu nohy v ovládání pedálů a též se s nimi nohy rychleji unavily. Pro lepší ochranu nohou a větší pohodlí v chladných dnech řidičky volily do bot vlněné ponožky¹⁷¹.

Pro jarní a podzimní období tomu není jinak. Pokaždé by řidička měla mít pohodlné a prodyšné oblečení s vhodnou obuví¹⁷².

Není od věci zmínit bezpečnost pásy, které sice zvyšovaly bezpečnost při jízdě, ale také mačkaly šaty. V časopisu *Za volantem* doporučovali ženám oblékat nemačkové materiály a pás potáhnout měkkým, snadno pracím potahem¹⁷³.

¹⁶⁷ Tamtéž, s. 167.

¹⁶⁸ GROSZOVÁ, Sylva. *Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice*. s. 72.

¹⁶⁹ Udělejte si sami, Co se topením u starších typů Škoda. *Za volantem*, 1970, č. 1, s. 18. ISSN 1803-0084.

¹⁷⁰ GROSZOVÁ, Sylva. *Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice*. s. 72.

¹⁷¹ HADRABOVÁ, Egida. *Žena a automobil*. s. 167-168.

¹⁷² Tamtéž, s. 168.

¹⁷³ Eva řídí, *Žena jako spolujezdec*. s. 32.

6 Vliv žen na proměnu automobilu

6.1 Výrobci aut nemyslí na ženy

Při výrobě automobilu a zařizování jeho interiéru počítala většina výrobců s postavou průměrného urostlého muže. Mezi výškou řidiče a řidičky nemusel být žádný velký rozdíl a přece se jí hůře řídilo. Důležité byly proporce, délka nohou a paží, poměr dolních končetin a horní části těla¹⁷⁴.

Association Peugeot-Renault ve Francii zkoumala přehled výšky mužů a žen v různých zemích, studovala vlivy národnosti, věku, pohlaví a sociálně kulturního původu na metrické údaje budoucích uživatelů aut s požadavky na bezpečnost, pohodlí a komfort interiéru vozu. Svým výzkumem došla k závěru, že rozdíl výšky průměrné ženy a muže za stejných podmínek je asi 11 až 12 centimetrů. V Československu bylo sledováno 561 sportovců a 971 sportovkyň ve věku 25 let. Průměrní muži měřili 173,9 cm a ženy 162,1 cm¹⁷⁵.

V praxi konstruktéři neuvažovali o rozdílné anatomii žen a mužů. Sedadlo, volant, pedály a opěradlo byly navzájem v takovém vztahu, že se ženská postava musela přizpůsobit jim, ačkoliv by to mělo být přesně naopak. Spousta žen seděla za volantem ve zkroucené nebo křečovitě poloze a sledovala vozovku těsně nad volantem, v horších případech pod jeho horní příčkou. Sedadla totiž byla pevná, nešla nastvovat. Tehdy si muži toto nepřírozené sezení žen za volantem vysvětlovali jejich strachem, čímž ženám křivdili¹⁷⁶.

První na to přišli zahraniční konstruktéři, kteří začali přizpůsobovat interiér automobilu ženám milionářů. Taková auta byla považovaná za speciální vozy pro ženy, též tomu odpovídala i cena, která se odvíjela od majetku manžela. Ve výbavě se nacházelo otočné sedadlo, které umožňovalo ladné vystoupení z automobilu, pokud měla dítě, tak i zabudovaný vkusný nočníček, popřípadě misku na žrádlo pro psa, upevněné na ložiskách tlumících vlivy jízdy¹⁷⁷.

Prvotní starostí řidiček v běžných automobilech byla úprava sedadla. Novější auta měla sedadla posuvná dopředu i dozadu, díky čemuž si mohla žena nastavit vhodnou vzdálenost od pedálů. U menších vozidel bylo dosažení pohodlí řidičky na úkor spolujezdců sedících vzadu. Avšak možnost podélného posouvání sedadel řidičkám často nestačilo,

¹⁷⁴ GROSZOVÁ, Sylva. Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice. s. 41-42.

¹⁷⁵ Tamtéž, s. 42.

¹⁷⁶ Tamtéž, s. 45.

¹⁷⁷ Tamtéž.

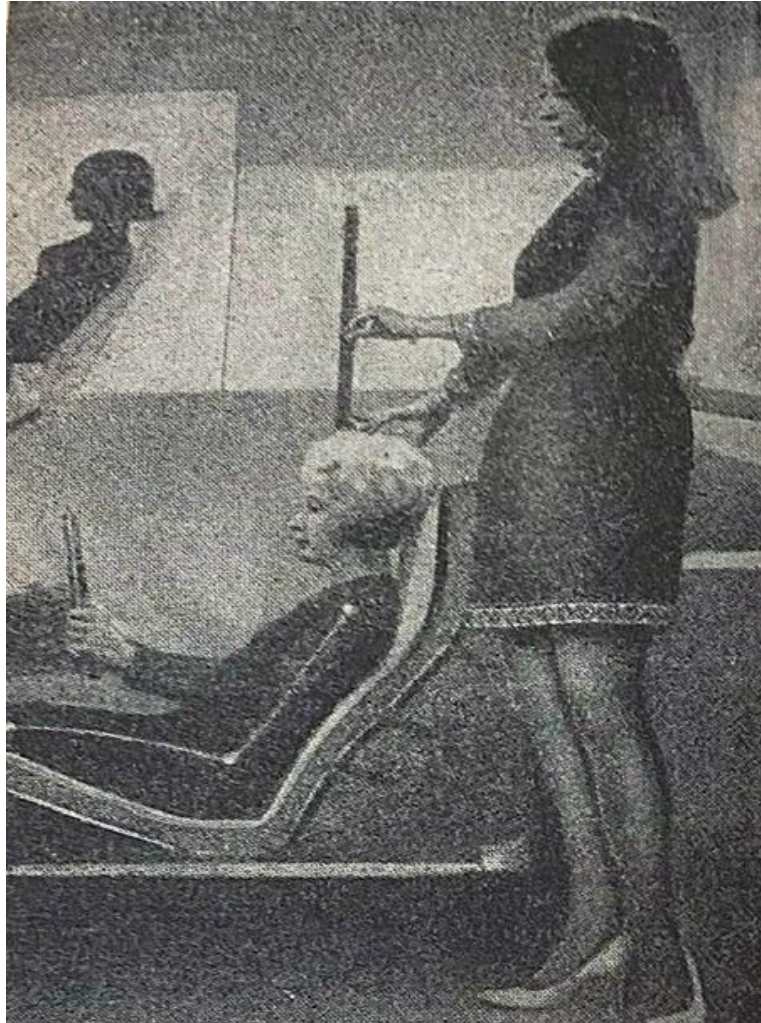
potřebovaly by mnohdy sedadlo zvýšit, aby viděly na volant a měly dobrý výhled z vozu. U některých starších typů vozidel se volant nacházel v tak nepřírozeném úhlu, že dokonce dřel do stehů¹⁷⁸.

Pokud žena jezdila sama, nestřídala se s jiným řidičem v automobilu, vyplatilo se sedadlo upravit natrvalo. Dlouhá spodní část sedadla řidičky nepříjemně dřela a tiskla nohu pod kolenem, naopak krátká sedačka ženu nedostatečně podpírala. Obě tyto varianty unavovaly nohy, uváděly je do strnulého stavu a ztrácely s nimi citlivost a potřebnou pohyblivost. Podobně to bylo s nataženými a pokrčenými pažemi¹⁷⁹.

Další nesnáz pro řidičku představovala řadicí páka, která se nacházela na podlaze, takže na ni nedosáhla. Málokterá průměrně vysoká řidička dosáhla u vozu značky Škoda zařadit trojku, aniž by se musela sesouvat ze sedadla. Z tohoto důvodu se některé vyhýbaly používání bezpečnostních pásů, které jim znemožňovaly řazení i používání vzdálenějších spínačů na přístrojové desce. Podobně řidičky zápolily s pákou ruční brzdy, která se dala ovládat pouze při dostatku velké fyzické síly, kterou ženy obvykle neměly.

¹⁷⁸ Tamtéž, s. 45-46.

¹⁷⁹ Tamtéž, s. 47.



Obrázek 6 Madelin R. Pajasová předvádí se sekretářkou Dorotky Caplinovou, která měří pouze 146 cm, že i malé ženy mohou řídit pohodlně

Vliv žen na vybavování interiéru automobilu byl minimální. Řešením bylo přijetí toho, co muži shledávali za vhodné. Madelin Pajasová byla zaměstnaná u Forda od roku 1963 na pozici, kde bylo třeba velmi zodpovědného člověka. Pracovala jako inženýrka-návrhářka automobilů. A dříve, než se spustila výroba vozu nového, vždy se k tomu vyjádřila. Zaměřovala se na věci, na nimž ženám obecně záleželo, jednalo se v první řadě o pohodlí a snadnou obsluhu automobilu. Díky tomu, že sama byla žena, věděla, kde tkví ony nedostatky. I ona se potýkala s jednou z potíží, a sice měla problém dosáhnout na pedály¹⁸⁰.

Ženy si dále stěžovaly na barvy samotného automobilu, v některých případech působily nevkusně, což bylo nepříjemné, když si ženy zakládaly na eleganci, co se týkalo oděvu. S usednutím do vozu toužily po pocitu jako v útulném bytě. Potýkaly se

¹⁸⁰ Žena, která navrhuje auta. Za volantem, 1969, č. 8, s. 30. ISSN 1803-0084.

i s neprakticky umístěnými páčkami nebo knoflíky, které sloužily k obsluze různých zařízení¹⁸¹

6.2 Estetické a praktické požadavky

Čtenářky časopisu *Za volantem* psaly do redakce dopisy se svými připomínkami. Jednalo se o maličkosti. Ve sluneční cloně pro spolujezdce i pro řidiče postrádaly zrcátko, dnes již běžné. Další maličkostí byla nepřítomnost vhodného místa pro odložení kabelky, většinou si ji ženy odkládaly na zadní sedadla, odkud padala při jakémkoliv prudkém zabrzdění. Vyřešily by to přidáním prostého háčku do interiéru automobilu na zavěšení kabelky, ten by ovšem ale mohl ohrozit vnitřní bezpečnost ve voze. Řešením bylo pouze umístění kabelky do prostoru mezi předními sedadly nebo na odkládací desku či do kapes na dveřích. Praktickým požadavkem bylo přidání gumových popruhů do zavazadlového prostoru nebo jiný držák na větší nákupy k zamezení volného pohybu zboží¹⁸².

Zavazadlový prostor také neunikl kritice, ženy měly obtíž tento prostor vůbec otevřít. U mnoha vozů bylo nutné jednou rukou přidržovat víko kufru a druhou nakládat. A to představovalo další problém, ženy často neměly dostatek sil uzdvihnout zavazadla jednou rukou¹⁸³.

Byla to žena, která upozornila na to, že automobilu chybí spolehlivý bod, za který by se dal vůz odtáhnout v případě poruchy¹⁸⁴.

Redakce časopisu *ADAC-Motorwelt* dokonce rozdělila stížnosti žen do několika kategorií. První kategorie obsahovala především stížnosti, které poukazovaly na to, co nejen ztěžovalo jízdu ženám, ale i ohrožovalo bezpečnost na silnici. Řidičky průměrné postavy se téměř jednohlasně shodly, že se jim ve voze (většiny značek) sedělo nepohodlně. Špatný výhled jim neumožňoval dostatečný rozhled na dopravní situaci, nevhodně umístěné pedály jim zas omezovaly rychlé reakce. Všechny tyto výše zmíněné nedostatky či dokonce závady způsobovaly, že se žena mnohem dříve unavila a tím byla její jízda nebezpečná¹⁸⁵.

Stejně závažné pak byly připomínky, které se týkaly interiéru vozu a jeho bezpečnosti. Vše, co nějakým způsobem odvádělo řidičovu pozornost bylo nebezpečné. To se týkalo i ostrých rohů, které ženám trhaly punčochy, nebo dokonce oděv¹⁸⁶.

¹⁸¹ Tamtéž.

¹⁸² VÁCHALOVÁ, Erika. Výrobci aut nemyslí na ženy. s. 30.

¹⁸³ Tamtéž.

¹⁸⁴ Tamtéž.

¹⁸⁵ Tamtéž.

¹⁸⁶ Tamtéž.

Osmadvacetiletá Uršula Bartlinová pracovala v jedné z největších evropských automobilek, kde se zabývala výzkumem zaměřeným na výběr nátěrů karoserie jak po technické stránce, tak i barevné. Tvrdila, že ženy vybíraly barvu rodinného vozu a muži se starali o technickou stránku automobilu. Bylo tomu tak často na úkor vyšších výdajů za výkonnější vůz. Výběr barvy tak představoval pro ženu záplatu peněženky¹⁸⁷.

¹⁸⁷ Žena hovoří k barvě karosérie. Za volantem, 1973, č. 8, s. 25. ISSN 1803-0084.

7 Závěr

Tato bakalářská práce se věnovala roli žen a společenským pohledům na ženu v automobilovém průmyslu ve druhé polovině 20. století, tedy v období, které bylo charakterizováno vybranými společenskými změnami a technologickým pokrokem. Cílem práce bylo analyzovat, jak se měnilo postavení žen v automobilovém prostředí a jak se tyto změny odrážely na společenském vnímání.

Jedním z hlavních zjištění práce je, že období po druhé světové válce představovalo významný moment v historii ženské emancipace, a to i v oblasti automobilismu. Válečné konflikty přinutily ženy převzít pracovní role, které byly dříve vyhrazeny mužům, a to včetně řízení a údržby automobilů. Po válce se mnoho žen rozhodlo setrvat v těchto pozicích, což vedlo k jejich postupné integraci do automobilového průmyslu, kde působily jako řidičky, mechaničky, konstruktérky, a dokonce i jako závodnice. Tento trend byl podpořen širšími společenskými změnami, které směřovaly k rovnoprávnosti pohlaví a zvýšené účasti žen na trhu práce.

Dalším významným aspektem, který tato práce zkoumala, byl samotný vztah žen k automobilům. Zatímco v první polovině 20. století byly ženy často vnímány jako pasivní spolujezdkyně, ve druhé polovině století se jejich role dramaticky změnila. Ženy se staly aktivními účastnicemi motorismu, což zahrnovalo nejen řízení, ale i účast v automobilových závodech a klubech. Tato změna byla z velké části umožněna technickým pokrokem, který vedl k výrobě automobilů lépe přizpůsobeným ženám, včetně zlepšené ergonomie a bezpečnostních prvků.

Práce také zdůraznila význam průkopnic ženského automobilismu, které svými úspěchy a odvahou inspirovaly další generace žen. Tyto změny musely často překonávat silné genderové bariéry a předsudky, které je omezovaly v jejich úsilí dosáhnout rovnoprávnosti. Jejich úspěchy nejenže změnily vnímání žen v motoristickém světě, ale také přispěly k širšímu přijetí žen ve všech technických a inženýrských oborech.

S příchodem automobilismu se ženská móda výrazně proměnila, kladla důraz na praktičnost, bezpečnost a eleganci. Původně ženy nosily šaty i při řízení, ale postupem času se staly nezbytnými kalhoty, symbolizující emancipaci. Automobilová móda zahrnovala klobouky, pláště a obuv přizpůsobené jízdě, přičemž tyto oděvy musely ladit s vozem a odpovídat novému stylu dopravy. Sportovní prvky začaly pronikat do ženského šatníku, což vedlo k revoluci každodenního oblékání žen a postupné změně vnímání ženské role ve společnosti.

Vliv žen na automobilový průmysl nebyl omezen pouze na jejich účast z pozice řidiček nebo mechaniček. Ženy jako spotřebitelky měly specifické požadavky na design a funkčnost automobilů, což vedlo výrobce k tomu, aby přizpůsobily své produkty jejich potřebám. Tento vliv zahrnoval například vývoj pohodlnějších a bezpečnějších vozidel, která byla lépe přizpůsobena jejich fyziologickým potřebám. Tímto způsobem ženy aktivně ovlivňovaly konstrukci automobilů, což mělo dlouhodobý dopad na celý průmysl.

Lze říci, že ženy sehrály mnohem významnější roli v automobilovém průmyslu, než se jim často uznává. Nejenže byly důležitou součástí tohoto odvětví, ale také aktivně přispívaly k jeho rozvoji a formování. Tato práce přispívá k hlubšímu pochopení významu žen v motorismu a ukazuje, že jejich příběhy a přínosy by měly být nedílnou součástí historie automobilismu.

Na závěr je třeba zdůraznit, že zkoumání historie automobilismu z perspektivy žen přináší nové poznatky, které mohou obohatit naše chápání technického pokroku a společenských změn.

Věřím, že budoucí generace budou pokračovat v dokumentování a uznávání přínosů žen v technických oborech a že historie automobilismu bude zahrnovat všechny aspekty tohoto fascinujícího a dynamického odvětví.

Literatura

Tištěné knihy a učebnice

FOLTA, Jaroslav. *Studie o technice v českých zemích 1945–1992: díl 2*. Praha: Encyklopedický dům, 2003. ISBN 80-86044-22-X.

GROSZOVÁ, Sylva. *Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice*. 2. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1979.

GROSZOVÁ, Sylva. *Za volantem žena aneb breviář řidičky-začátečnice*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1976.

HADRABOVÁ, Egida. *Žena a automobil*. Praha: ROH, 1977.

JUNKOVÁ, Eliška. *Má vzpomínka je bugatti*. Praha: Olypia, 1972.

KUBA, Adolf. *Jak přišli koně pod kapotu*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

OTTO, Jan. *Ottův slovník naučný*. Sv. 28. Praha, 1909.

SVOREŇOVÁ-KIRÁLYOVÁ, Blanka. *Žena 20. století ve světě práce*. Praha: ROH, 1968.

ŠALANDA, Bohuslav a kol. *České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-4507-0.

ŠTEMBERK Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA. *Automobilismus a česká společnost*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-4757-9.

ŠTEMBERK, Jan. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-1380-2.

VILET, Jaroslav a kol. *Učebnice řidiče z povolání*. 2. vyd. Praha: Naše vojsko, 1961.

WAGNEROVÁ, Alena. *Žena za socialismu, Československo 1945-1974 a reflexe vývoje před rokem 1989 a po něm*. Praha: SLON, 2017. ISBN 978-80-7419-252-4.

ŽÁKOVÁ, Michaela. *První ženy za volantem, Dámský automobilismus na počátku 20. století*. Praha: Národní technické muzeum, 2022. ISBN 978-80-7037-365-1.

Tištěná periodika

AFT. Ženy nezůstanou pozadu. *Za volantem*, 1971, č. 12, s. 29. ISSN 1803-0084.

AH. Řidičky na start. *Rudé právo*, 1972, roč. 52–53, č. 71, s. 8. ISSN 0032-6569.

BS. Auto-motoklub žen. *Svět motorů*, 1973, č. 10, s. 4. ISSN 0039-7016.

- Eva řídí, Horší než muži? *Za volantem*, 1969, č. 6, s. 32. ISSN 1803-0084.
- Eva řídí, Z vašich dopisů. *Za volantem*, 1969, č. 7, s. 32. ISSN 1803-0084.
- Eva řídí, Žena jako spolujezdec. *Za volantem*, 1969, č. 9, s. 32. ISSN 1803-0084.
- GROSZOVÁ, Sylva. Čistě dámská záležitost aneb sedmdesátka proti osmdesátce. *Za volantem*, 1970, č. 6, s. 30. ISSN 1803-0084.
- GROSZOVÁ, Sylva. Eva řídí, Pro opravdovou radost. *Za volantem*, 1969, č. 5, s. 32. ISSN 1803-0084.
- GROSZOVÁ, Sylva. Vyhrály i nad předsudky? *Za volantem*, 1969, č. 6, s. 28. ISSN 1803-0084.
- GRS. První český automotoklub žen. *Vlasta*, 1969, roč. 23, č. 12, s. 19. ISSN 0139-6617.
- GRS. Příležitost pro řidičky. *Vlasta*, 1969, roč. 23, č. 29, s. 2. ISSN 0139-6617.
- GRS. Žena ženě, Řídí Alena Havlíková. *Za volantem*, 1968, č. 5, s. 24. ISSN 1803-0084.
- HANZELKA, Boleslav. Čím přispěla naše technika k světovému vývoji automobilů. *Motoristická současnost*, 1956, roč. 2, č. 1, s. 8-9. ISSN 0322-9106.
- HOSKOVEC, Jiří a Jiří ŠTIKAR. Psychologie kontra řidič. *Za volantem*, 1968, č. 6, s. 2-3. ISSN 1803-0084.
- HUMPOLEC, V. Z. Mohu řídit těhotná? *Zdraví: časopis Československého Červeného kříže*, Praha: Magnet. 1993, č. 1, s. 23. ISSN 0139-5629.
- ILLMAN, Zdeněk. Modrý tým. *Zápisník, časopis Hlavní politické správy československé lidové armády*, 1972, roč. 16, č. 11, s. 20.
- JARUŠEK, Oldřich. Motoristům o velké ceně. *Rovnost*, 1958, roč. 73, č. 202, s. 8. ISSN 0862-7967.
- Jezdíte rády autem? *Za volantem*, 1971, č. 1, s. 31. ISSN 1803-0084.
- JUNKOVÁ, Eliška. Eva řídí – Motoristky pojed'te s námi! *Za volantem*, 1969, č. 1, s. 32. ISSN 1803-0084.
- JUNKOVÁ, Eliška. Žena ženě, řídí Alena Havlíková. *Za volantem*, 1968, č. 10, s. 23. ISSN 1803-0084.
- JUNKOVÁ, Eliška. Žena ženě, Řídí Alena Havlíková. *Za volantem*, 1968, č. 4, s. 23. ISSN 1803-0084.

- KAČER, Pavel. FEMINA RALLYE. *Vlasta*, 1967, roč. 21, č. 20, s. 2. ISSN 0139-6617.
- KADAINKOVÁ, Jiřina. Mistryně nad mistry. *Za volantem*, 1973, č. 4, s. 30. ISSN 1803-0084.
- KADAINKOVÁ, Jiřina. Rychlá Alžběta. *Za volantem*, 1973, č. 8, s. 24. ISSN 1803-0084.
- KADAINKOVÁ, Jiřina. Štafetu převzala Lída. *Za volantem*, 1982, č. 2, s. 30–31. ISSN 1803-0084.
- KLADIVA, J. a Milada KOLAŘÍKOVÁ, Požadavek: obor – řidič z povolání. *Za volantem*, 1968, č. 5, s. 12. ISSN 1803-0084.
- KRÁSA, Pavel. Spolujezdcem snadno a rychle. *Za volantem*, 1971, č. 7, s. 26. ISSN 1803-0084.
- KREJNÝ, Pavel. I lékaři mají v rukou bezpečnost dopravy. *Za volantem*, 1973, č. 2, s. 2. ISSN 1803-0084.
- KUBA, Adolf. Ženy na motocyklu. *Vlasta*, 1953, roč. 7, č. 41, s. 16. ISSN 0139-6617.
- MACHÁČKOVÁ, Věra. V tradici bojovnic z Tábora. *Vlasta*, 1970, roč. 24, č. 31, s. 15. ISSN 0139-6617.
- MINKEWITZOVÁ, Daga. Já se vás na mou duši bál. *Za volantem*, 1969, č. 10, s. 30. ISSN 1803-0084.
- Mohu řídit těhotná? *Československý červený kříž*, 1993, roč. 41, č. 1, s. 23. ISSN 0139-5629.
- PA. Poznáte sami sebe? *Za volantem*, 1969, č. 3–4, s. 24. ISSN 1803-0084.
- PETROVÁ, Věra. Jediná z Československa. *Vlasta*, 1969, roč. 23, č. 34, s. 23. ISSN 0139-6617.
- Příležitost pro automotoklub. *Za volantem*, 1972, č. 2, s. 12. ISSN 1803-0084.
- REDAKCE. Malá žena velkého muže. *Za volantem*, 1972, č. 1, s. 30. ISSN 1803-0084.
- SL. Rallye Holice. *Za volantem*, 1969, č. 8, s. 30–31. ISSN 1803-0084.
- SLAVÍČEK, Vladimír. První start našich motocyklistů v SSSR. *Svět motorů*, 1954, roč. 17, č. 44, s. 13. ISSN 0039-7016.
- TROCHTOVÁ, Věra. Rozšiřte si své technické znalosti ve Svazarmu. *Motoristická současnost*, 1955, roč. 1, č. 2, s. 129. ISSN 0322-9106.

Udělejte si sami, Co se topením u starších typů Škoda. *Za volantem*, 1970, č. 1, s. 18. ISSN 1803-0084.

VÁCHALOVÁ, Erika. Výrobci aut nemyslí na ženy. *Za volantem*, 1969, č. 7, s. 30. ISSN 1803-0084.

VELEK, Josef. Kdo chodí na střechnu. *Mladý svět*, 1969, roč. 11, č. 35, s. 10. ISSN 0323-2042.

Žena hovoří k barvě karosérie. *Za volantem*, 1973, č. 8, s. 25. ISSN 1803-0084.

Žena, která navrhuje auta. *Za volantem*, 1969, č. 8, s. 30. ISSN 1803-0084.

Webový zdroj:

AKMŽ. *Autoklubzen.cz* [online]. © 2014 [cit. 2024-06-06]. Dostupné z: <https://autoklubzen.cz/index.php?id=2>

MERCEDEZ-BENZ. Benz patent motor car. *Mercedes-benz-publisarchive.com* [online]. © 2024 [cit. 2024-06-06]. Dostupné z: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-patent-motor-car-Model-3-3-hp.xhtml?oid=4379&relId=1001&resultInfoTypeId=172#prevId=106173>

Zákon:

Zákon č. 65/1965 Sb., zákoník práce.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Benzův patentní motorový vůz číslo 3, s nímž Berta Benzová podnikla v srpnu roku 1888 historicky první dálkovou jízdu.....	3
Obrázek 2 Eliška Junková poprvé jako spolujezdec v závodě Zbraslav–Jíloviště 1923	24
Obrázek 3 Slavná československá automobilová závodnice Eliška Junková, později předsedkyně Dámského odboru AKRČs ve voze Bugatti 35 z roku 1926.....	25
Obrázek 4 Členky automotoklubu	27
Obrázek 5 Automobilová móda na počátku 20. století.....	31
Obrázek 6 Madelin R. Pajasová předvádí se sekretářkou Dorotky Caplinovou, která měří pouze 146 cm, že i malé ženy mohou řídit pohodlně	38