

Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Středisko Ibero-amerických studií

Diplomová práce

**František Alexander Elstner a obraz Ameriky**

**Frantisek Alexander Elstner and His View of America**

Autor práce: Dana Václavková

Akad. rok: 2006/2007

Vedoucí práce: Prof. Dr. Josef Opatrný, CSc

Ráda bych poděkovala za odborné vedení své práce a cenné rady Prof. Dr. Josefu Opatrnému, CSc. Dále mé poděkování patří René Elstnerovi ml. za spolupráci a poskytnutí mnoha cenných informací o životě a aktivitách jeho dědečka, F. A. Elstnera.

Dále chci poděkovat doc. PhDr. Václavu Břicháčkovi a Ing. Jiřímu Holdovi za čas věnovaný vzpomínkám na F. A. Elstnera a členům Svazu skautů a skautek ČR za vydatnou pomoc při hledání pamětníků Elstnera.

Děkuji také pracovníkům Národního technického muzea, především pak vedoucímu archivu PhDr. Janu Hozákovi a Ph.D. Váchovi, kteří mi i přes probíhající rozsáhlou rekonstrukci umožnili nahlédnout do osobního fondu Františka Alexandra Elstnera uloženého v Archivu pro dějiny techniky a průmyslu při NTM.

V neposlední řadě děkuji za všestrannou podporu a pomoc také svému příteli, Lukáši Greplovi.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité prameny a literaturu.

## Obsah

Obsah .....	4
Úvod.....	6
1. Život a cesty Františka Alexandra Elstnera .....	9
1.1 Život F. A. Elstnera.....	9
1.1.1 Dětství a studia.....	9
1.1.2 Pedagogická a osvětová činnost .....	10
1.1.3 Skaut .....	11
1.1.4 Motorista a propagátor motorismu .....	13
1.1.5 Období 2. světové války .....	16
1.1.6 Cestovatel.....	17
1.1.7 Spisovatel a publicista .....	19
1.1.8 Období po roce 1948.....	21
1.2 Dálkové jízdy F. A. Elstnera.....	23
1.2.1 Expedice na Balkán (1932).....	24
1.2.2 Expedice Aerospexor (1933) .....	26
1.2.3 Modrý team Aero (1934) .....	28
1.2.4 Cesta do Anglie a Skotska (1935).....	29
1.2.5 Výprava do USA a Mexika (1936).....	30
1.2.6 Expedice „10 000 km Malou dohodou“ (1937).....	31
1.2.7 Výprava do Jižní Ameriky (1938) .....	31
1.2.8 Aero Minorem k rovníku (1947) .....	32
1.2.9 Cesta po Sovětském svazu (1959) .....	35
1.3. Další menší cesty .....	35
2. Elstnerovy cesty Latinskou Amerikou.....	37
2.1 Spojené státy americké a Mexiko .....	38
2.1.1 Historicko-politicko-ekonomický kontext Elstnerovy cesty (Dobové poměry)38	
2.1.2 Průběh Elstnerovy cesty Mexikem .....	40
2.2 Argentina.....	44
2.2.1 Historicko-politicko-ekonomický kontext Elstnerovy cesty Jižní Amerikou... 45	
2.2.2 Průběh cesty .....	47
2.3 Závěrem k Elstnerovým americkým cestám.....	52
3. F. A. Elstner a jeho současníci.....	54

3.1. František Alexander Elstner – cesty a cestopisné knihy .....	54
3.2 František Čech – Vyšata .....	56
3.2.1 Život Františka Čecha – Vyšaty .....	56
3.2.2 František Vyšata versus František Alexander Elstner .....	57
3.3 Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund .....	59
3.3.1 Život J. Hanzelky a M. Zikmunda .....	59
3.3.2 J. Hanzelka, M. Zikmund a F. A. Elstner .....	62
3.4 Alan Vladislav Forejt .....	64
3.4.1 Stručný životopis Alana V. Forejta .....	64
3.4.2 Cestování a literární tvorba A. V. Forejta a F. A. Elstnera .....	66
3.5 Závěrem .....	69
4. Vzpomínky pamětníků F. A. Elstnera .....	71
Závěr .....	80
Přílohy .....	82
Bibliografie: .....	105
Prameny: .....	105
Sekundární literatura: .....	106

## Úvod

Na počátku 20. století se v Československu začala rozmáhat výroba původních českých automobilů. S tím byl spojen také rozmach motorismu. V souvislosti s propagací automobilismu a především pak také bezpečného silničního provozu byl v té době mezi odbornou i laickou veřejností znám František Alexander Elstner.

Jednalo se o vsutku všestrannou a nevšední osobnost. Vedle motorismu, kterému se věnoval již od mládí, se věnoval také řadě dalších činností. Byl také zapáleným skautem, pedagogem a v neposlední řadě se zapsal do povědomí tehdejší veřejnosti také jako významný cestovatel a sportovec. Obě naposledy zmíněné role spolu u Elstnera úzce souvisely, neboť ve svých dálkových jízdách spojoval poznání cizích zemí se sportovními výkony. Díky tomu si také od svých současníků vysloužil přezdívku „Lovec kilometrů“.

Přestože procestoval Evropu, Afriku, Asii, Severní i Jižní Ameriku, považoval se spíše za sportovce než za cestovatele. Sám také o svých cestách hovoří jako o sportovních výkonech. Jeho prvořadým cílem bylo uspět na poli motorismu a projet naplánovanou trasu ve stanoveném časovém limitu. Touha poznávat nová území, kraje a jejich obyvatele je u Elstnera sice také patrná, ale je až druhořadá a poněkud skrytá za „motorovým opojením“.

Z Elstnerových dalších aktivit nelze pominout jeho literární tvorbu a přednáškovou činnost. Své zážitky z dálkových jízd Elstner později zpracoval do podoby čtivých a čtenářsky přitažlivých cestopisů. Zároveň se snažil aktivně přiblížit život v zemích, které navštívil, široké veřejnosti prostřednictvím přednášek, které sám pořádal. Při nich využíval především „světelných obrazů“, jak je sám nazýval, tj. promítání diapozitivů s fotografiemi z výprav.

Přestože ve své době byl Elstner, spolu se svou první ženou Evou, která jej na jeho cestách dlouhou dobu doprovázela, velmi populární, dnes již není mezi veřejností příliš znám. Pomineme-li občasné zmínky v lokálním denním tisku ohledně úsilí Elstnerova vnuka o připomenutí díla a odkazu svého předka, nalezneme dnes již jen několik málo připomínek této významné osobnosti českého automobilismu.

K tomuto dnešnímu stavu bezpochyby přispěl i nástup komunistického režimu a jeho snahy separovat Elstnera od veřejného života. Elstnerovi již nebylo dovoleno po roce 1947 uskutečnit žádné další výpravy (s výjimkou cesty po Sovětském svazu v roce 1959), vydávat cestopisné ani jiné knihy a nesměl ani pokračovat ve své přednáškové činnosti.

Důvodem negativního postoje režimu vůči Elstnerovi byla jednak jeho činnost ve skautském hnutí a jednak jeho orientace na anglicky a španělsky mluvící země.

Tuto zajímavou osobnost jsem si zvolila za objekt své diplomové práce zejména proto, že přes Elstnerův přínos nejen českému automobilismu, skautingu a propagaci naší země v zahraničí, o něm dosud nebyla zpracována žádná ucelená biografie. Zprávy o jeho životě či činnosti jsou jen kusé a omezují se víceméně pouze na několik krátkých článků.

Ještě za Elstnerova života vyšly jeho medailony ve dvou přehledových pracech. První z nich vznikla v souvislosti s rozvojem českého motorismu. Jedná se o dílo díle Adolfa Tůmy *Postavy našeho motorismu*<sup>1</sup>. Tůma v něm v krátkosti shrnuje Elstnerův dosavadní život a aktivity. Na rozdíl od jiných autorů se však nesoustředí výhradně na Elstnerovy dálkové jízdy, ale věnuje se například také Elstnerovu osobnímu životu či jeho působení ve skautingu.

Druhé dílo vydané ještě před Elstnerovou smrtí pojednávalo o jednotlivých českých cestovatelích. Jeho autorem je Josef Kunský a dílo nese název *Čeští cestovatelé*<sup>2</sup>. Autor v něm v kapitole věnované Elstnerovi velmi stručně shrnuje jak jeho život, tak výpravy, které podnikl. Faktografická část je doplněna také o ukázkou z jedné z Elstnerových knih.

V roce 1976 pak vydal Klub mladých čtenářů v nakladatelství Albatros jako neprodejný tisk v řadě *Profily autorů knih Klubu mladých čtenářů Elstnerův portrét*<sup>3</sup>. Vedle základních životopisných dat článek obsahuje také informace o Elstnerových dálkových jízdách a kompletní přehled jeho literární činnosti.

Z novějších prací je třeba zmínit především práce Miroslava a Jiřího Martínků, kteří zařadili kapitolu o Elstnerovi do dvou svých přehledových publikací. Jednalo se o knihy *Čeští cestovatelé a mořeplavci*<sup>4</sup> a *Kdo byl kdo – naši cestovatelé a geografové*<sup>5</sup>. Obě díla se zaměřují zejména na Elstnerovy dálkové jízdy.

K Elstnerovu stému výročí narození pak vyšel v roce 2002 v časopise *Svět motorů* článek s názvem *Lovec kilometrů*<sup>6</sup>. Také tato stat' se téměř výhradně věnuje Elstnerovým cestám a jeho vztahu k motorismu.

Vedle uvedených prací můžeme o Elstnerovi najít ještě několik zmínek v odborné literatuře zaměřené na historii motorismu. Jedná se především o dílo Karla Jičínského

---

<sup>1</sup> Tůma, A.: *Postavy našeho motorismu*. E. Grégr a syn, Praha 1941.

<sup>2</sup> Kunský, J.: *Čeští cestovatelé* (I. a II. díl). Orbis, Praha 1961.

<sup>3</sup> František A. Elstner. Albatros, Praha 1976.

<sup>4</sup> Martínek, M.; Martínek, J.: *Čeští cestovatelé a mořeplavci*. Albatros, Praha 2006.

<sup>5</sup> Martínek, M.; Martínek, J.: *Kdo byl kdo – naši cestovatelé a geografové*. Libri, Praha 1998.

<sup>6</sup> Zemánek, L.: *Lovec kilometrů* in *Svět motorů* č. 15, roč. 56, rok 2002, str. 26-28.

Automobily Aero<sup>7</sup> a knihu Štěpána Zapadla s názvem Od cinkáče po Rekord<sup>8</sup>. Dále se můžeme se jménem F. A. Elstnera setkat také v publikacích M. Gomoly Automobily Aero<sup>9</sup>, P. Kožíška a J. Králíka L&K – Škoda 1895 – 1995<sup>10</sup> a v díle Století automobilismu<sup>11</sup> vydanému v roce 2001 Brněnskými veletrhy a výstavami.

Vedle uvedené literatury jsem pracovala také přímo s některými díly F. A. Elstnera. Jednalo se především o jeho cestopisné knihy.<sup>12</sup> Analýza těchto děl byla základem především pro kapitolu zabývající se Elstnerovými výpravami na americký kontinent.

Jako k prameni jsem přistupovala také k ročníkové práci M. Prokeše<sup>13</sup> s názvem Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, neboť F. A. Elstner tuto práci osobně redigoval.

Cílem mé práce je především vytvořit ucelenou biografii F. A. Elstnera a zmapovat a popsat Elstnerovy aktivity v celé jejich šíři. Budu se proto v práci zabývat jak jeho činnostmi v oblasti motorismu, automobilového sportu a skautingu, tak jeho literární a žurnalistickou tvorbou. Chtěla bych tak také alespoň rámcově přiblížit Elstnerovy cestovatelské úspěchy. Podrobněji se zaměřím především na jeho dvě cesty z let 1936 a 1938, kdy navštívil americký kontinent.

V rámci práce jsem také kontaktovala některé žijící pamětníky F. A. Elstnera a uskutečnila s nimi několik rozhovorů. Chtěla jsem tím docílit jednak zpřesnění faktografické stránky práce a jednak přiblížení Elstnera jako lidské bytosti se všemi klady i nedostatky.

---

<sup>7</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba. Atelier Kupka, Brno 2001.

<sup>8</sup> Zapadlo, Š.: Od cinkáče po Rekord (Z historie automobilů Aero). Platan, Pardubice 2000.

<sup>9</sup> Gomola, M.: Automobily Aero (aneb Cililink a jeho sestry). AGM CZ, Brno rok neuveden.

<sup>10</sup> Kožíšek, P., Králík J.: L&K – Škoda 1895 – 1995 (II. díl – Let okřídleného šipu). Motorpress, Praha 1995.

<sup>11</sup> Století automobilismu (Automobil v českých zemích). Brněnské veletrhy a výstavy, Brno 2001.

<sup>12</sup> Čerpala jsem především z následujících Elstnerových knih:

Elstner, F. A.: Tango Argentino. Julius Albert, Praha 1940.

Elstner, F. A.: Na jih od Bengazi (Dobrodružství pěti Evropanů a jednoho muže, který jel napříč Saharou v bačkorách). Julius Albert, Praha 1941.

Elstner, F. A.: Evropan se vrací. Julius Albert, Praha 1946.

Elstner, F. A.: Saharou a pralesem. Státní nakladatelství dětské knihy, Praha 1959.

Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa. Státní nakladatelství dětské knihy, Praha 1957.

Elstner, F. A.: Pan Trabant a Bílá slečna (aneb Putování s kloboučkem). Profil, Ostrava 1971.

Elstner, F. A.: Věci z jednoho pokoje. Profil, Ostrava 1966.

<sup>13</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner. Ročníková práce, vedoucí: doc. J. Jouda, Filozofická fakulta Univerzity Palackého, Olomouc 1959/1960.



## **1. Život a cesty Františka Alexandra Elstnera**

### **1.1 Život F. A. Elstnera**

Život Františka Alexandra Elstnera byl složitý a plný nečekaných zvratů, náhod a rozuzlení. Také sám Elstner byl osobností složitou a mnohostrannou s mnoha různými zájmy. Nebylo proto možné popsat všechny jeho aktivity tak, jak šly za sebou ve správné časové souslednosti, aniž bych se vyhnula nepřesnostem či přílišnému zjednodušování nebo naopak matoucímu vršení nejrůznějších faktů, které spojuje pouze časový horizont. Rozhodla jsem se proto, zaměřit se na jednotlivá životní období a oblasti aktivit F. A. Elstnera a pojmut je jako celek. Přesto, že jsem se do jejich sledu snažila vnést určitou logiku, nelze říci, že některá z Elstnerových aktivit je významnější než jiná. Každá z uvedených oblastí měla v Elstnerově životě své místo, i když v různých životních obdobích zpravidla ta či ona činnost převládala.

#### **1.1.1 Dětství a studia**

František Alexandr Elstner se narodil 11. dubna 1902 v Praze na Vinohradech jako jediné dítě Františka a Marie Elstnerových. Rodiče se do Prahy přestěhovali krátce před synovým narozením z nedalekého Brandýsa nad Labem. František Alexandr strávil dětství na Vinohradech, kde jeho rodiče vlastnili činžovní dům a koloniál. Prvních několik let života prožil v košíku pod pultem rodinného obchodu v Mánesově ulici, později mu rodiče najali slečnu na hlídání. Rodiče syna vedli od útlého věku ke vzdělání – už jako malý chlapec měl vychovatelku, která ho učila francouzsky a také, tehdy nezbytné, němčině. Od šesti let pak František Elstner navštěvuje obecnou školu a po jejím absolvování nastupuje na reálné gymnázium na Vinohradech.<sup>14</sup>

Již během studií na gymnáziu se u mladého Elstnera projeví sklony k cestování a dobrodružství. Během prvních let na gymnáziu procestoval Československo. V roce 1919 pak studia přerušil a v pouhých 17-ti letech odjel jako dobrovolník Mezinárodního červeného kříže na Zakarpatskou Ukrajinu, kde se po první světové válce rozmohla epidemie tyfu. František Elstner zde působil jako vedoucí asanační protityfové brigády<sup>15</sup>. Po návratu z Ukrajiny čekalo Elstnera nemilé překvapení – pro nedovolené přerušování

---

<sup>14</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 28. listopadu 2006.

<sup>15</sup> Tůma, A.: Postavy našeho motorismu, str. 136.

studia byl z gymnázia vyloučen. Avšak na základě svých vynikajících studijních výsledků byl na apel Ministerstva školství znovu přijat a mohl studium řádně dokončit.

Po maturitě se mladý Elstner zapsal, v souladu s přáním svého otce, na Právnickou fakultu Univerzity Karlovy. Obor však záhy opustil a přestoupil na Filozofickou fakultu, kde se věnoval studiu filozofie a jazyků. Ani toto studium však nedokončil. Po dvou letech z univerzity odešel a absolvoval pedagogickou přípravu v Ústavu pro výchovu učitelů, po níž mohl působit jako pedagog na obecné škole.

### **1.1.2 Pedagogická a osvětová činnost**

Pedagogickou dráhu Elstner nastoupil v roce 1925. Nejprve učil v Brandýse nad Labem a Staré Boleslavi, později dojížděl také na různé školy v okolí Staré Boleslavi. Poměrně záhy (od roku 1926) však začalo docházet k prvním neshodám mezi Elstnerem a ostatními pedagogy. Jejich příčinou byl na tehdejší dobu nevídaný fakt, že mladý kantor nedochází do školy spořádaným způsobem jako jeho kolegové, ale k dopravě do zaměstnání začal používat motocyklu.

Skutečnost, že Elstner jezdí do školy na motocyklu, vyvolávala vlnu nevole nejen v jeho nejbližším okolí, ale v celé učitelské obci. V Učitelských novinách vyšel v roce 1932 dokonce článek na toto téma s šokujícím titulkem „Učitel na motocyklu!“<sup>16</sup>. Autor se v něm pohoršuje nad mladým učitelem, „který dojíždí denně před očima svých žáků až před školní budovu na motocyklu! Je třeba dalších slov?“<sup>17</sup>. V pozdějších letech, zejména vlivem Elstnerových cestovatelských úspěchů, kolegové pedagogové svůj radikální postoj poněkud zmírnili a v zásadě mu jeho, z jejich pohledu, „výstřelek“ tolerovali.

Učitelskému povolání se F. A. Elstner věnoval celkem 10 let. V průběhu této doby jej dvakrát dočasně přerušil<sup>18</sup> – nejprve v roce 1933 kvůli dálkové jízdě s názvem *Aerospexor* do Afriky, poté v roce 1934 jako člen Modrého týmu, který směřoval taktéž do Afriky<sup>19</sup>. Dráhu pedagoga definitivně opustil v roce 1935.

Elstnerova pedagogická činnost se však neomezovala pouze na výuku žáků ve školách. Pomineme-li jeho působení ve Skautu, o němž budeme podrobněji hovořit později, je nutné alespoň v krátkosti zmínit také jeho osvětovou činnost. Tak jako mnoho dalších učitelů v té době si i F. A. Elstner přivydělával přednáškami. Nejprve pěšky a nebo

---

<sup>16</sup> Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 17.

<sup>17</sup> Tamtéž.

<sup>18</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 28. listopadu 2006.

<sup>19</sup> Blíže viz Elstnerovy dálkové jízdy.

veřejnou dopravou, později na motocyklu objížděl vesnice a snažil se tamním lidem přiblížit nejrůznější témata. Učitele v těchto aktivitách podporovaly především osvětové sbory, které jim vyplácely deset až patnáct korun za jednu přednášku. Cestování na motocyklu umožnilo Elstnerovi vozit sebou vlastní promítací stroj s lihovou lampou, díky němuž mohl probírané téma přiblížit i obyvatelům vesnic, do nichž ještě nebyl zaveden elektrický proud.

Sám Elstner ke své přednáškové činnosti říká: „Líčil jsem třeba život v Paříži, ve Vídni nebo v Londýně, mluvil o sportu nebo jen o tom, jak se sázejí stromky, o nutnosti spoření nebo o čistotě venkovského dvora. To bylo obzvlášť důležité, protože leckde neměli ani tu dřevěnou budku u hnoje, ...“<sup>20</sup>

S pořádáním přednášek Elstner nepřestal ani poté, co zanechal povolání učitele. Po návratu z každé z dálkových jízd uspořádal přednáškové turné po celém Československu. V doprovodu nejprve své první manželky Evy, později třetí ženy Anny, objížděl česká a slovenská města, líčil zážitky a promítal filmy a fotografie z cest. S přednáškami věnovanými zemím, které procestoval, Elstner nepřestal ani po druhé světové válce, kdy mu již nebylo umožněno vycestovat za hranice republiky (s výjimkou cesty po Sovětském svazu). Pořádání přednášek se věnoval až do roku 1969, kdy musel této aktivitu zanechat.

### **1.1.3 Skaut**

Již na gymnáziu se F. A. Elstner věnoval řadě mimoškolních aktivit. Byl všestranně nadaným sportovcem, věnoval se boxu, horolezectví a v neposlední řadě ho silně oslovil tehdy se rodící skauting. Skautingu se věnoval od svých 17-ti let. Přivedl ho k němu především pobyt na Ukrajině, kam odjel jako dobrovolník Mezinárodního červeného kříže. Přestože skupina, jíž byl Elstner členem, odjela na Zakarpatskou Ukrajinu pomáhat lidem postiženým rychle se šířící epidemií tyfu, často žijícím v neutěšených životních podmínkách, sami její členové žili velmi nuzně. Bydleli jen v lehkých plátěných stanech a jednoduchá jídla si připravovali na přenosných vařičích či přímo na otevřeném ohni.

Tato zkušenost v Elstnerovi zanechala nerasmazatelné stopy a vedla ho k tomu, aby se naučil tábornickým dovednostem a umění přežít v přírodě. Tyto znalosti pak mnohokrát využil i na svých cestách.

---

<sup>20</sup> Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 15.

Ve 20-ti letech byl delegátem za československý skauting na zahraničním kongresu. Jako první Čechoslovák se také účastnil mezinárodní Lesní školy, pořádané v Anglii. Od roku 1923 pak předává vlastní zkušenosti dále a zakládá Lesní školy pro výchovu skautských vedoucích v Československu. Vůbec první školou, kterou u nás Elstner založil a poté i vedl, byla Lesní škola Svazu skautů RČS v Jemčině u Jindřichova Hradce<sup>21</sup>. Zřídil také první Ústřední lesní školu<sup>22</sup> u nás. Vedle toho působí také jako odborný instruktor pro táboření. Na jedné z akcí pořádaných skauty se seznámil také s Evou Růženou Tomešovou, s níž se později (v roce 1925) oženil<sup>23</sup> a která jej doprovázela na většině jeho dálkových cest jako druhý řidič.

Nadšení pro skauting nebylo u Elstnera jen krátkodobou mládickou záležitostí. Skauting a táboření vůbec byl jeho celoživotním koníčkem. Zejména ve 20. a 30. letech 20. století patřil Elstner k nadšeným propagátorům skautingu v našich zemích. Avšak i pozdější době, kdy se již neúčastnil pravidelných schůzí a setkání představitelů skautského hnutí, byl stále v kontaktu s jeho vůdčími osobnostmi. Svědčí o tom mimo jiné i několik Elstnerových dopisů z let 1968 – 1969 adresovaných Rudolfu Plajnerovi. V nich spolu oba muži rozebírají otázku další budoucnosti organizace a možnosti její renesance. Elstner v nich klade důraz především na výchovu mládeže „zbavenou všech formalit“<sup>24</sup>.

Na konci 60. let 20. století soustředil Elstner veškerou svou pozornost na propagaci skautského (respektive junáckého) hnutí mezi širokou veřejností. Navrhl a posléze ve spolupráci s Československou televizí i realizoval dvanáctidílnou sérii filmů pro děti s názvem Škola lesní moudrosti<sup>25</sup>. Vedle toho F. A. Elstner spolupracoval také s televizním studiem Ostrava, vysíláním pro děti a mládež pražského rozhlasu a řadou nakladatelství dětské knihy.

V průběhu roku 1969 Elstner odevzdal k tisku rukopisy tří knih pro děti a mládež. Dvě z nich vydalo v roce 1970 nakladatelství Naše vojsko, třetí pak vyšla v témže roce v nakladatelství Práce v edici Delfin. Elstner k rukopisům v jednom z dopisů Rudolfu

---

<sup>21</sup> Historie českého skautingu slovem a obrazem, str. 6.

<sup>22</sup> Osobní korespondence F. A. Elstnera Rudolfu Plajnerovi, Památník národního písemnictví, č. příručky 36/88, inventární č. 20.

<sup>23</sup> Tůma, A.: Postavy našeho motorismu, str. 145.

<sup>24</sup> Osobní korespondence F. A. Elstnera Rudolfu Plajnerovi, Památník národního písemnictví, č. příručky 36/88, inventární č. 22.

<sup>25</sup> Vysíláno od července 1968.

Plajnerovi říká: „všechny mají náš ideový a myšlenkový směr, i když je nebudou číst jen junáci a skautky“<sup>26</sup>.

Jak jsem již uvedla výše, neomezovala se Elstnerova podpora skautského hnutí pouze na literární činnost. Elstner záhy odhalil moc médií a začal úzce spolupracovat s Československou televizí a českým i slovenským rozhlasem. Pro Československý rozhlas vytvořil vlastivědný seriál Republikou s cestovatelem, který měl dětem pomoci rozvíjet znalosti a poznávat Československo<sup>27</sup>. Pro slovenské radiové vysílání nahrál 26 reportáží „s náměty o správném životě v přírodě a o její ochraně“<sup>28</sup>. K propagaci skautingu prostřednictvím televizních obrazovek Elstner připravil několik samostatných pořadů i několikadílný seriál. Obojí bylo zaměřeno především na rozvoj skautských dovedností.

Přípravou nejrůznějších projektů pro televizi a rozhlas byl Elstner vytížen natolik, že musel zcela zanechat své přednáškové činnosti. Sám k tomu říká: „jen v jednom už nemohu plnit závazky, odmítám s omluvou pozvání na besedy a přednášky, tato činnost, kdysi tak rozsáhlá, mne příliš vyčerpává“<sup>29</sup>.

#### **1.1.4 Motorista a propagátor motorismu**

Stejně jako se většina mladých lidí se zajímá o vše nové, také Elstner se již v mládí nadchnul pro, v té době se nově rodící, motorismus. Jeho druhou velkou vášní pak byl sport. Elstnerovi se podařilo spojit obojí dohromady a s nadšením sobě vlastním začal již jako mladík komentovat nejrůznější sportovní utkání, především však motocyklové a automobilové závody. Stal se nadšeným propagátorem motorismu, působil jako komentátor motoristických akcí a v neposlední řadě také jako rozhlasový hlasatel.

Jako komentátor se Elstner velmi rychle prosadil a brzy komentoval významné sportovní události na poli motorismu. Pro ilustraci uveďme některé z nich. Elstner se tak například stal hlavním komentátorem prvního ročníku velkého závodu cestovních automobilů nazvaného 1000 mil československých, který se konal v roce 1933. Trať z Prahy do Bratislavy a zpět se jela dvakrát a závodu se účastnili závodníci zvučných jmen – Slavíková, Vlčková, Kavalier, Turek, Vlček a další. O tom, že se jednalo o

---

<sup>26</sup> Osobní korespondence F. A. Elstnera Rudolfovi Plajnerovi, Památník národního písemnictví, č. příručky 36/88, inventární č. 26.

<sup>27</sup> Tamtéž.

<sup>28</sup> Tamtéž.

<sup>29</sup> Tamtéž.

vskutku prestižní akci, svědčí také skutečnost, že vítězové obdrželi ceny prezidenta republiky a ministerstva obchodu. Průběh celého závodu v Elstnerově podání poslouchaly u svých rozhlasových přijímačů tisíce příznivců automobilového sportu.<sup>30</sup>

O rok později, tedy v roce 1934, se Elstner stal komentátorem prvního ročníku závodů automobilů na trati: Brandýs nad Orlicí - náměstí, Brandýs nad Orlicí - lázně, Olešná, Rviště, Perná, Brandýs nad Orlicí. Celá trasa měřila 11,4 km<sup>31</sup>. Pro velký úspěch mu byla stejná role svěřena také v následujícím ročníku. Ve třetím ročníku již tuto čest přenechal legendárnímu automobilovému závodníkovi Bohumilu Turkovi.<sup>32</sup>

Současně s komentováním motoristických akcí byl F. A. Elstner již od roku 1920 činný také v oblasti žurnalistiky. Aktivně spolupracoval především s periodiky věnovanými motorismu. Pod značkou FAE proslul zejména autorskými příspěvky do časopisu Motor Revue. Spolupracoval však také s některými dalšími časopisy jako byl například Aerovkář. Dlouhou dobu si Elstner tímto způsobem přivydělával k učitelskému platu. Šířeji se však žurnalistice začal věnovat až od roku 1935, kdy zanechal práce ve školství. V té době Elstnerovi začínají vycházet také první knihy věnované automobilům a motorismu vůbec. Píše jak publikace vysoce odborné, jako je například příručka Aero 30 HP, tak knihy určené pro širší okruh čtenářů. Do druhé kategorie patří například díla ABC motoristy či Šoférovi do kapsy.

Elstnerova činnost v oblasti automobilismu se však neomezuje pouze na řidiče, ale důležitou částí jeho práce bylo také vzdělávání široké veřejnosti a výuka bezpečnosti silničního provozu. Jeho výukový program s názvem Hodinky bezpečnosti seznamoval malé i velké s pravidly chování na silnicích. Pro děti Elstner sám zhotovil barevné obrázky<sup>33</sup> znázorňující různé dopravní situace a pomocí nich se dětem snažil vštípit základní zásady, jak se v provozu vyhnout úrazu.<sup>34</sup> Pro dospělé účastníky silničního provozu Elstner pořádal řadu přednášek. V průběhu druhé světové války musel tuto svou činnost přerušit a znovu se k ní vrátil v padesátých letech, kdy některé jeho přednášky vycházejí také knižně pod názvem Hodinky bezpečnosti.<sup>35</sup>

Elstner však o automobilech nejen píše a přednáší, ale od roku 1926 také sám pořádá a uskutečňuje nejrůznější motoristické podniky. Nejprve na motocyklu značky AJS, který

---

<sup>30</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 56.

<sup>31</sup> Mapka trati viz příloha číslo 4.

<sup>32</sup> Historie brandýského okruhu: <http://www.aero-auto.com/spaa/history.htm> aktuální k 21. březnu 2007.

<sup>33</sup> Viz příloha číslo 5.

<sup>34</sup> Novinové články vztahující se k Hodinkám bezpečnosti se nacházejí v archivu Národního technického muzea, fond 746, č. kartonu nepřiděleno, inv. č. nepřiděleno.

<sup>35</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 28. listopadu 2006.

získal na splátky od redakce časopisu Motor Revue, od roku 1932 pak v automobilech. Elstnerovo první takřikajíc osobní setkání s automobilem umožnila firma Aero, která mu navrhla, aby s jejích automobilem uskutečnil testovací jízdu. Elstnerovi vůz učaroval a začal se učit jezdit. Sám na své řidičské začátky v jednom rozhlasovém rozhovoru vzpomíná takto: „Tak jsem si dodělal zkoušky řidičské a učil jsem se jezdit. Učil jsem se jezdit taky rychle, abychom byli schopni vysokejch průměrů. Já jsem se totiž bál zpočátku jezdit – já se přiznám. Já jsem sportovec, ale přeci jenom ono to jde v tom automobilu hodně rychle.“<sup>36</sup>

Po úspěchu první cesty se Elstner v dalších letech vydává na cesty s železnou pravidelností. Brzy se stal známým a uznávaným dálkovým jezdce a zařadil se tak mezi takové osobnosti československého motorismu, jakými byl například Bohumil Turek, Stanislav Kafuněk, Ela Slavíková nebo Bohumil Holas.

Hospodářskou prosperitu druhé poloviny dvacátých let však v roce 1929 přerušil krach na newyorské burze. První polovina třicátých let tak byla těžce poznamenána celosvětovou hospodářskou krizí. Ta velmi tvrdě zasáhla také rozvíjející se automobilový průmysl a odrazila se i na vztahu společnosti k motorismu. Automobily začaly být vnímány jako nadbytečný luxus. Vláda proto přijala nová opatření - zavedla celou řadu speciálních poplatků (například dlažebné, mostné a mýtné) a přijala zákon číslo 82/32. Ten proslul jako tak zvaný „protiautomobilový zákon“ a silně omezoval veškerou dopravu, včetně autobusové a nákladní.<sup>37</sup>

Elstner se řadil k čelním odpůrcům uvedeného zákona. Snažil se proti této, podle jeho názoru nesmyslné normě, bojovat všemi dostupnými prostředky – pořádal besedy a přednášky, psal články do novin a časopisů a diskutoval s jinými obránci motorismu. „Staneme se obránci motorismu... – říkali jsme si tehdy my mladí, závodníci, novináři a řidiči. Scházeli jsme se, zakládali jsme kluby, a v malém domku se zahrádkou to někdy vyhlíželo jako v doupěti spiklenců. Zrálo v nás pevné rozhodnutí: budeme průkopníky rychlé dopravy! Budu reportérem a dálkovým jezdce, budu jezdit, přednášet a psát!“<sup>38</sup>

Spolu s několika dalšími nadšenci, zapálenými obránci automobilismu, se tak Elstner podílel na založení dvou významných institucí českého motorismu - Ligy československých motoristů a Aero Car Clubu<sup>39</sup>. Aero Car Club byl založen 23. června 1930 a svým členům poskytoval řadu výhod. Nabízel také bohatý společenský život –

---

<sup>36</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 50.

<sup>37</sup> Gomola, M.: Automobily Aero (aneb Cililink a jeho sestry), str. 77.

<sup>38</sup> Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 18.

<sup>39</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 28. listopadu 2006.

přednášky, setkání a klubové plesy. V řadě měst vznikala také oficiální kontaktní místa Aero Car Clubu. Ta zajišťovala poradenství, turistické informace i případnou pomoc motoristům v nouzi.<sup>40</sup>

Jak je z předchozího textu patrné, F. A. Elstner byl na poli motorismu velmi aktivní a činnorodý. Byl nadšeným průkopníkem automobilismu a propagátorem českých vozů v zahraničí. Spolupracoval s řadou periodik, psal odborné publikace a usiloval o zpřístupnění automobilů co nejširšímu okruhu zájemců.

### **1.1.5 Období 2. světové války**

Dobu druhé světové války chtěl Elstner strávit – jak jinak – mezi automobily. Našel si práci v oddělení propagace mladoboleslavské firmy Škoda. Během války se však továrna orientovala především na výrobu zbraní. Elstnerovou náplní práce tak bylo prodávat děla a zachycovat průběh testovacích střel filmovou kamerou. Tato práce se však neslučovala s Elstnerovým přesvědčením, proto firmu v roce 1941 na vlastní žádost opustil<sup>41</sup>.

Po odchodu z automobilky Elstner pracoval jako kameraman pro Lucernafilm. Zde se seznámil mimo jiné s Rudolfem Hrušínským nejstarším, s nímž začal záhy spolupracovat. Dvojice se rychle sžila a natočila spolu řadu filmů. Jeden z nich vždy působil jako kameraman, druhý jako producent filmu.

Také v průběhu války udržoval Elstner spolupráci s rozhlasem. Díky tomu se znovu setkal se svým spolužákem z reálky Járou Kohoutem. Toto setkání bylo významné pro obě strany – Kohoutovi se úspěšně podařilo obhájit se před komisí Radiojournalu a Elstner našel později v divadle Járy Kohouta nové zaměstnání. Jára Kohout toto setkání líčí ve své vzpomínkové knize Hop sem, hop tam následujícím způsobem: „Odmítl jsem vystupovat v politických skečích, které napadaly hrubě Spojence. Zato mě přestali zvat do rádia vůbec... 24. listopadu 1941 jsem opět stál před komisí v Radiojournalu, kterou tvořili Prokop Pěkný, Opluštil, dr. František Kožík, režisér Vasmuť, nějaký Sonnenabend a Frank Elstner, cestovatel po Africe. Vyvázl jsem z jejich spárů, vymluvil jsem se, že by mi lidé přestali chodit do divadla a že by 150 mých zaměstnanců bídně zahynulo hlady. Elstnera jsem později ... angažoval jako jednoho z tajemníků ...“<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Gomola, M.: Automobily Aero (aneb Cililink a jeho sestry), str. 52.

<sup>41</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 11. března 2007.

<sup>42</sup> Kohout, J.: Hop sem, hop tam, str. 151.



Že Elstner nebyl žádný svatoušek a spolupráce s ním se neobešla bez potíží, přiznává Kohout hned vzápětí: „Elstner ... byl velice ochotný. Jednou jsem před ním jen tak mimochodem řekl: 'Potřeboval bych novou ledničku, stará nefunguje...'. Druhý den ji čipera tajemník přivezl na dvoukoláku. Doprovázel ho pan Popper, stydlivě skrývající žlutou hvězdu na saku, majitel jako nové ledničky. Měl jít za týden do Veletržního paláce a zbavoval se majetku. Řádně jsem mu zaplatil. Ale tajemnický gaunýrek mě měl do konce války v hrsti. Aspoň jednou do měsíce chtěl dovolenou, dva tři dny, jednou dokonce týden. Když jsem se zdráhal, říkával úsměvně: 'Járo, musíš dát tajemníčkovi volno. Koupil jsi ledničku vod žida. Vzadu byla nálepka, že ji náckové už zabavili. Kdyby se to někdo dověděl, gestapo by se jistě opýtalo: Ách, táto, tatíčku, kde jsi vzal ledničku?'“<sup>43</sup>

Dobu do konce války strávil Elstner v divadle Jára Kohouta. Záhy po jejím skončení se však znovu vrací k cestování a začíná plánovat novou expedici. Realizovat se mu ji podařilo na podzim 1947. Před uskutečněním cesty žil nějaký čas v Paříži, kde se živil jako dopisovatel Mladé fronty a díky dokonalé znalosti francouzštiny zastával nějaký čas funkci tiskového mluvčího světoznámé firmy Dior. V roce 1947 se však vrací zpátky do Československa a dokončuje poslední přípravy na další propagační jízdu Afrikou.

### **1.1.6 Cestovatel**

I když F. A. Elstner proslul především jako cestovatel a dálkový jezdec, na počátku jeho cestovatelské kariéry stála tak trochu náhoda či shoda okolností. Jako komentátor různých motoristických akcí a soutěží objížděl Elstner celé Čechy. Akce však nejen komentoval, ale také o nich psal do motoristického časopisu *Motor Revue*, jehož byl pravidelný dopisovatel. A byl to právě tento časopis, kdo Elstnerovi umožnil pořídit si motocykl. Redakce časopisu se roku 1926 rozhodla zapůjčit Elstnerovi částku (v té době nemalou) nezbytnou k pořízení nového sportovního motocyklu, aby se mohl snáze dopravovat na jednotlivé akce. Redakce proto zaslala Elstnerovi následující nabídku:

*„Milý příteli!*

*Jste pilným dopisovatelem našeho listu. Víme, že Vaše dnešní povolání nedovoluje, abyste si opatřil motorové vozidlo. Proto jsme se rozhodli, že Vám*

---

<sup>43</sup> Tamtéž.

*zapůjčíme obnos nutný pro nákup sportovního motocyklu, a dluh nám splatíte pravidelnými literárními příspěvky. Když chcete psát pro motoristy, musíte jezdit!*

*S pozdravem a přáním dalekých kilometrů*

*redakce časopisu MOTOR REVUE“<sup>44</sup>*

Elstner návrh přijal a za vypůjčené peníze si koupil motocykl značky JSA. Motocykl pak využíval jak k návštěvám motoristických soutěží, tak k prvním větším jízdám. Za svou vůbec první dálkovou jízdu označoval Elstner výlet, k němuž se s manželkou impulzivně rozhodli jednoho jarního dopoledne. Vyjeli ze Staré Boleslavi do Jičína, dále přes Hradec Králové, Vamberk, Žamberk až do Mohelnice, kde jim došel benzín. Zachránili je až dva muži, kteří jim dali benzín na cestu domů<sup>45</sup>.

Manželé Elstnerovi s motocyklem podnikli také několik cest po Evropě. Poprvé se za hranice vydali již v roce 1926, kdy se rozhodli procestovat jih Evropy. Jižní Evropa jim učarovala natolik, že se sem v následujících letech vrátili ještě několikrát.<sup>46</sup>

Od roku 1926, kdy poprvé řídil motocykl, do roku 1932, kdy se vypravil na svou první dálkovou automobilovou jízdu, vystřídal Elstner několik různých motocyklů, nashromáždil řadu zkušeností a najel tisíce kilometrů v Itálii, Německu i v náročném alpském terénu. Díky intenzivní činnosti v oblasti propagace motorismu i těmto praktickým dovednostem se stal mezi veřejností poměrně známou osobností. Zaujal také firmu Aero, která Elstnerovi nabídla stát se řidičem propagační a testovací jízdy jejich nového vozu Aero 500. Elstner toto své první setkání s vozem Aero popsal v jednom rozhlasovém rozhovoru takto: „Jak jsme tak ve Staré Boleslavi bydleli ... najednou tam zabrzdil takový malinký vozíček a z toho vystoupili lidé a představili se, že jsou z Vysočan z továrny Aero. A že se těm jejich vozíčkům kdekdo směje ... takže chtěli, abych v tom vozíčku udělal nějakou cestu a o té cestě do novin něco napsal. ... Že prý mi aerovnku půjčí a hned mi ji tam nechali. ... Tak jsem si dodělal zkoušky řidičské a učil jsem se jezdit.“<sup>47</sup>

Pro Elstnera bylo toto setkání s automobilem takřikajíc osudové. Po úspěšném návratu ze své první dálkové jízdy vyrážel „lovit kilometry“ každoročně. Seriál jeho cest přerušila až druhá světová válka. V letech 1932 až 1935 podnikl čtyři expedice s vozy Aero, v roce 1936 pak přesedl do automobilu značky Škoda. Ke značce Aero se však po skončení

<sup>44</sup> Elster, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 12.

<sup>45</sup> Elster, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 18 – 19.

<sup>46</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 12.

<sup>47</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 49 – 50.

války znovu vrátil. Všechny jeho cesty měly především prověřit možnosti automobilů a jejich odolnost v náročném terénu. Nezanedbatelnou roli však hrála také propagace vozů v zemích, jimiž cestovatel projížděl.

Cíl expedic většinou alespoň rámcově zadala firma a Elstner pak na základě jejího požadavku navrhl trasu. Firma pak Elstnerovi zapůjčila automobil, s nímž měl cestu podniknout. Veškeré další náklady si hradil cestovatel sám, a to včetně benzínu. V pozdějších letech si již mohl dovolit nastřádat pouze část peněz a zbylé náklady uhradil z autorského honoráře za knihy, popisující průběh některé z jeho cest.<sup>48</sup> Z počátku to však nebylo možné. V jedné ze svých knih Elstner popisuje, jak museli s manželkou společnými silami našetřit nemalou částku, aby mohli uskutečnit první dálkovou jízdu. Eva Elstnerová dokonce obcházela pražské obchody a nabízela jim k prodeji pravý včelí med<sup>49</sup>.

Přestože navštívil Afriku, Asii, Severní i Jižní Ameriku považoval F. A. Elstner sám sebe spíše za sportovce než cestovatele. O svých cestách také sám hovořil jako o sportovních výkonech. Jeho prvořadým cílem bylo otestovat možnosti vozu a projet plánovanou trasu ve stanoveném časovém limitu, nikoliv poznávat nová území, kraje a jejich obyvatele. To činil až navrch a jakoby mimochodem.

F. A. Elstner udržoval živé kontakty také s dalšími světoběžníky a cestovateli. U Elstnerů doma nebo na chalupě v Kersku se tak často scházela různorodá společnost. Nejednou sem zavítali například cestovatelé Engliš či Pařízek nebo malíř Erik Kaiser, s nímž Elstnerovi po válce po odchodu německého obyvatelstva dokonce krátce sdíleli zámeček Diana na česko-německém pomezí.<sup>50</sup>

### **1.1.7 Spisovatel a publicista**

Dá se říci, že psaní nejrůznějších článků, povídek a knih bylo Elstnerovou celoživotní vášní. Již od roku 1920 začíná pravidelně psát články, zprávy a noticky z motoristických akcí, povídky a někdy i rozpustilé verše a vtipy do časopisu Motor Revue. S redakcí tohoto časopisu spolupracoval téměř po celý svůj život. Na základě úspěšné externí spolupráce se stal členem redakční rady. Elstner se však neomezoval pouze na tisk pro

---

<sup>48</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 11. března 2007.

<sup>49</sup> Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 21 – 22.

<sup>50</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 28. listopadu 2006.

motoristy. Psal nejrůznější články do celé řady periodik. Po válce se stal dokonce pařížským dopisovatelem Mladé fronty.

Jako nadšený propagátor motorismu psal Elstner také nejrůznější příručky a odborné knihy pro motoristy. První z nich vyšla již v roce 1931 a měla název Šoférovi do kapsy<sup>51</sup>. O tom, že již tato Elstnerova prvotina v oblasti odborné literatury slavila značný úspěch, svědčí i to, že záhy vyšla také v němčině. Tento úspěch Elstnera povzbudil k další tvorbě. V roce 1932 proto vychází Zlatá kniha motorismu<sup>52</sup> a příručka pro motoristy Správkárna v kapse. O rok později následuje ABC motoristy<sup>53</sup> a v roce 1934 instruktážní kniha pro majitele jednoválců a dvouválců s názvem Aero, malý vůz na velké cesty<sup>54</sup>. Poslední Elstnerovou odbornou knihou byla opět instrukční příručka k vozům Aero 30 HP<sup>55</sup>, která vyšla v roce 1935.<sup>56</sup>

V pozdějších letech se Elstner k tématu automobilů a motorismu ve svých knihách ještě vrátil, avšak již nebyly určeny odborné veřejnosti, ale dětem. Do této kategorie spadají knihy Motorové opojení<sup>57</sup> vydané v roce 1966 a kniha s titulem Automobily včera, dnes a zítra<sup>58</sup>, která vyšla v roce 1969.

Spíše úsměvnou součástí Elstnerovy literární tvorby jsou snahy o psaní dramát. K dramatické tvorbě se uchýlil v období druhé světové války, když působil v divadle Jára Kohouta. Toto prostředí jej inspirovalo například k napsání hry Panoš Jan.<sup>59</sup>

Důležitou součástí Elstnerovy tvorby jsou cestopisy, zachycující zážitky a zkušenosti z jeho dálkových jízd. Celkem jich napsal jedenáct<sup>60</sup>. Většina cestopisů je určena pro dospělé čtenáře, několik jich však autor přizpůsobil i mladšímu obecenstvu. Některé knihy tak zachycují stejnou expedici, avšak jsou určeny odlišnému okruhu čtenářů. Do této kategorie patří například cestopis Saharou a pralesem vydaný v roce 1956 Státním nakladatelstvím dětské knihy, který je určen pro menší čtenáře, a kniha Lovci kilometrů, kterou Elstner napsal pro dospělé. Obě knihy zachycují výpravu s názvem Aero Minorem k rovníku, kterou Elstner podnikl spolu se svou třetí ženou Annou a synem Reném v roce 1947.

---

<sup>51</sup> Elstner, F. A.: Šoférovi do kapsy. B. Kočí, Praha 1931.

<sup>52</sup> Elstner, F. A.: Zlatá kniha motorismu. Československý autoklub, Praha 1932.

<sup>53</sup> Elstner, F. A.: ABC motoristy. B. Kočí, Praha 1933.

<sup>54</sup> Elstner, F. A.: Aer, malý vůz na velké cesty. František Řivnáč, Praha 1934.

<sup>55</sup> Elstner, F. A.: Aero 30 HP. Melantrich, Praha 1935.

<sup>56</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 52.

<sup>57</sup> Elstner, F. A.: Motorové opojení. Státní nakladatelství dětské knihy, Praha 1966.

<sup>58</sup> Elstner, F. A.: Automobily včera, dnes a zítra. Albatros, Praha 1969.

<sup>59</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 11. března 2007.

<sup>60</sup> Kompletní seznam Elstnerových děl včetně žánrů je uveden v příloze číslo 2.

Psaní cestopisů se Elstner věnoval až od 40. let 20. století, to znamená až s poměrně značným časovým odstupem od uskutečnění cest. Jako první vyšel v roce 1940 cestopis *Tango Argentino*, v němž se Elstner vrací ke své cestě Jižní Amerikou. Většina jeho cestopisných knih však vznikla až po roce 1948, kdy mu již nebylo povoleno vycestovat ze země. Elstner tak ve svých knihách jakoby znovu prožívá cesty vzdálenými zeměmi, jejich plánování i triumfální návraty do vlasti. Díky Elstnerovu vypravěčskému umění se jeho cestopisy těšily velké čtenářské oblibě a řada z nich byla vydávána opakovaně.

Velmi rozsáhlou část Elstnerovy literární činnosti tvoří knihy určené nejmladším čtenářům. Dětské tvorbě se ve větší míře věnuje až od konce 50. let a plně se na ni soustředí v letech 60. Je to období, kdy je již Elstnerovi zřejmé, že nebude moci uskutečnit žádné další cestovatelské záměry, vyprchala z něj nostalgie po vzdálených krajích typická pro cestopisy 40. a 50. let a plně se soustředí na práci pro skautské hnutí. V této době Elstner odevzdává do tisku i dva rukopisy ročně, usiluje o opakované vydání dříve napsaných knih a píše scénáře k řadě televizních seriálů pro děti. Společným jmenovatelem všech těchto jeho aktivit je snaha o obnovu skautského hnutí a šíření skautských hodnot.

Ve volných chvílích se Elstner věnoval svému soukromému koníčku – studoval nejruznější dostupnou literaturu věnovanou jeho oblíbené historické postavě, Kryštofu Kolumbovi<sup>61</sup>. Elstner jej velmi obdivoval a dokonce o něm rozepsal velmi obsáhlou knihu. Přestože ji nestihl nikdy dokončit, dokázal o svém idolu napsat více než dvě stě stran.

### **1.1.8 Období po roce 1948**

Po nedobrovolném ukončení aktivní cestovatelské kariéry v roce 1948 nastává pro Elstnera těžká doba. Usiluje o povolení dalších cest, avšak všechny jeho žádosti jsou (často bez udání důvodu) zamítnuty. Navíc se již nemůže vrátit ke své původní profesi, to je učitelství, a několik let pracuje jako dělník na stavbách socialismu.<sup>62</sup> Pro Elstnera je toto období poznamenáno frustrací a depresemi. Není schopen ani literární tvorby, ani pořádat dříve tak oblíbené přednášky.

---

<sup>61</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 11. března 2007.

<sup>62</sup> Materiály k výstavě o F. A. Elstnerovi, konané ve Vlastivědném muzeu v Nymburku v období od 15. 9. do 11. 12. 2006.

„Zpátky do života“ se vrací až v roce 1956. V té době znovu nachází ztracený elán a začíná znovu psát a přednášet. Navazuje na předválečný cyklus cestopisných přednášek založených na zkušenostech a zážitcích z vlastních dálkových jízd. V oblasti literární tvorby se soustřeďuje téměř výhradně na dětské knihy. Zpočátku přepracovává dva ze svých cestopisů do podoby vhodné pro děti<sup>63</sup>. Později se věnuje především psaní knih, podporujících skautské myšlenky a ideály, a vnikají také různé knížky praktických dovedností. Dá se říci, že snahy o podporu skautského a junáckého hnutí (ať už nepřímo formou psaní knih či přímé podpory v podobě tvorby rozhlasových a televizních pořadů) tvořily v této době hlavní část Elstnerovy činnosti.

Zcela opominout však nemůžeme ani jeho opětovné snahy na poli motorismu. V 50. letech 20. století se vrací k přednáškám o bezpečnosti silničního provozu a znovu zavádí tzv. Hodinky bezpečnosti. V této době se již soustředil především na nejmenší účastníky silničního provozu. Za pomoci vlastnoručně vyrobených nákresů, obrázků a značek se snažil děti varovat před možnými nebezpečími, která na ně mohou na silnici číhat.<sup>64</sup>

Souběžně s těmito aktivitami však Elstner nepřestává usilovat o uskutečnění dalších dálkových jízd. Jeho prosby jsou vyslyšeny v roce 1959, kdy mu úřady povolily propagační cestu Sovětským svazem. Cesta se zdařila a nakrátko Elstnera opět vynesla na výsluní. Pro Elstnera také znamenala příslib lepších časů. Záhy po návratu ze Sovětského svazu začíná plánovat další expedici, tentokrát již poslední, jíž chtěl završit svou cestovatelskou kariéru. Ovšem tentokrát se mu již žádnou další dálkovou jízdou prosadit nepodařilo.

Po několika letech marných pokusů se Elstner vzdal vysněné desáté zahraniční cesty a tak trochu na protest podnikl několik cest po Česku a Slovensku. V roce 1962 podniká cestu severní Moravou a Slezskem. Poté se vydává na „dálkovou jízdu“ z Ostravy do Aše.<sup>65</sup> Přestože již není Elstnerovi umožněno cestovat, zůstává až do konce života aktivní. Až do své smrti v září 1974 je literárně činný, vystupuje také v českém i slovenském rozhlase a spolupracuje s Československou televizí.

---

<sup>63</sup> Jedná se o knihy Saharou a pralesem (vydáno v roce 1956) a S kamerou a za volantem třemi díly světa (vydáno v roce 1957).

<sup>64</sup> Konkrétní ukázky Elstnerových pomůcek k Hodinkám bezpečnosti jsou uvedeny v příloze číslo 5.

<sup>65</sup> Z osobního rozhovoru s René Elstnerem, vnukem F. A. Elstnera, ze dne 28. listopadu 2006.

## 1.2 Dálkové jízdy F. A. Elstnera

Své první dálkové jízdy podnikal F. A. Elstner nikoli v automobilech, ale na motocyklech. Jak jsem již uvedla výše, první motocykl Elstner získal v roce 1926 na splátky od redakce časopisu Motor Revue, do něhož pravidelně přispíval. Ještě v téže roce se Elstner na svém motocyklu vydal na cestu po jižní Evropě. Takovýchto expedicí podnikl v následujících letech ještě několik. Všechny směřovaly na jih Evropy a především pak do Itálie<sup>66</sup>.

Elstnera však proslavily především jeho automobilové výpravy. Ty podnikal od roku 1932 a jejich cílem byla především propagace československého automobilového průmyslu v zahraničí. Dvacátá a třicátá léta 20. století s sebou totiž přinesla prudký rozvoj motorismu ve světě i u nás. V Československu v té době vznikala řada vozů renomovaných značek. Firmy jako Aero, Škoda, Tatra, Praga či Walter byly dobře známy i za hranicemi země. Avšak již před uskutečněním své první dálkové jízdy byl František Alexandr Elstner známý jako nadšený automobilista a propagátor motorismu mezi odbornou i laickou veřejností.

Pro Elstnera a jeho cestovatelské záměry měla klíčový význam nabídka firmy Aero, aby otestoval nový typ malého automobilu této společnosti<sup>67</sup>. F. A. Elstner měl vyzkoušet, jak nové Aero 500 obstojí především v náročném terénu. Podle toho byla zvolena také trasa testovací jízdy. Výprava vyrazila z Prahy, přes rakouské Alpy pak zamířila do Jugoslávie a Sarajeva. Test automobilu skončil úspěšně – navzdory své velikosti dokázal vůz bez problémů obstát i v nelehkém horském terénu a na nepříliš kvalitních balkánských silnicích.

Po úspěchu první jízdy pokračovala spolupráce F. A. Elstnera s firmou Aero nepřetržitě až do roku 1935. S vozy značky Aero Elstner podnikl celkem pět výprav. V pozdějších letech pak Elstner přešel k vozům značky Škoda. S těmito automobily podnikl další čtyři cesty. Celkem podnikl F. A. Elstner v letech 1932 až 1959 devět dálkových jízd. Jejich stručný přehled je uveden v následující tabulce.

---

<sup>66</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 12.

<sup>67</sup> František A. Elstner, str. 1.

Tabulka č. 1: Přehled velkých cest F. A. Elstnera

Přehled velkých cest F. A. Elstnera			
Rok	Trasa	Délka v km	Typ vozu
1932	Rakousko, Jugoslávie, Maďarsko	3 700 km	Aero 500
1933	Itálie, Libye, Tunis, Alžír, Maroko, Španělsko, Francie	14 000 km	3 vozy Aero 662
1934	Francie, Alžír, Maroko, Španělsko	17 600 km	4 vozy Aero 1000
1935	Anglie, Skotsko	7 500 km	Aero 30
1936	USA, Mexiko	25 000 km	Škoda Popular
1937	Slovinsko, Chorvatsko, Srbsko, Rumunsko, Ukrajina, Slovensko	10 000 km	Škoda Rapid
1938	Uruguay, Argentina	36000 km	Škoda 1101
1947	Afrikou přes Saharu ke Guinejskému zálivu a zpět	13 110 km	Aero Minor
1959	Sovětský svaz	12 000 km	Škoda Octavia

Zdroj: převzato z článku věnovanému 100 výročí narození F. A. Elstnera v časopise Svět motorů, č. 15, roč. 56, rok 2002, str. 26-28.

Elstnera na téměř všech jeho dálkových jízdách doprovázela manželka Eva Růžena Elstnerová. Často přímo v roli spolujezdce a druhého řidiče. Výjimkou jsou pouze poslední dvě cesty – expedice Aero Minorem k rovníku (1947), kterou F. A. Elstner podnikl se svou třetí ženou Annou, a cesta Sovětským svazem (1959), na niž se vydal v doprovodu Jana Fialy. Eva Růžena Elstnerová byla v záznamech o dálkových cestách vedena jako dálkový jezdec stejně jako její manžel.

Sám Elstner o ní v knize Tango Argentino píše: „Někteří lidé říkají, že je manželství trestem za vzájemnou důvěru. Mám s tím lepší zkušenosti. Moje žena byla druhým řidičem, pilotem a kameramanem našich sedmi dalekých jízd a projeli jsme tak Afrikou, Evropou, Severní, Střední a Jižní Amerikou. Když neřídila vůz, měla na klíně psací stroj a psala palubní deník. Když se nebavila s prezidenty autoklubů a váženými vyslanci, opékala maso na ohni. Když nepřijímala kytice růží, filmovala indiánské děti a když jsem spal, spravovala pneumatiky. Je to nejlepší přítel, jakého mám. Proto jí někdy neříkám ani „moje drahá“, ani „milostivá paní“, ale stručně česky Pepíku.<sup>68</sup>“

### **1.2.1 Expedice na Balkán (1932)**

První velkou cestu uskutečnil F. A. Elstner v červenci 1932 spolu se svou ženou Evou Elstnerovou a Vratislavem Židlickým. Jak jsem již uvedla výše, podnět k realizaci výpravy pocházel od společnosti Aero, která chtěla provést zatěžkávací zkoušku svého nejnovějšího vozu Aero 500. Testovacím jezdcem se měl stát právě F. A. Elstner, který

<sup>68</sup> Elstner, F., A.: Tango Argentino, str. 13-14.



v té době podnikl již řadu dálkových jízd na motocyklu. Vedle předchozích zkušeností s dálkovými jízdami hrál při hledání vhodného řidiče zajisté roli také fakt, že Elstner patřil již od dvacátých let k předním průkopníkům motorismu v Československu, účastnil se řady besed a přednášek a jako takový byl už ve třiceti letech osobou známou poměrně široké veřejnosti. Tyto a dost možná i další faktory, jako je např. znalost cizích jazyků či některé osobnostní předpoklady, firma Aero zajisté zvažila než Elstnerovi svou nabídku předložila.

Firma tedy výpravě poskytla záštitu a automobil, avšak veškeré ostatní náklady hradili manželé Elstnerovi z vlastních prostředků<sup>69</sup>. Právě z důvodu spolufinancování cesty byl k účasti na výpravě přizván přítel F. A. Elstnera student Vratislav Židlický.

Expedice se uskutečnila v červenci 1932 a směřovala na Balkán. Trojice jezdců ji podnikla ve voze Aero 500. Jednalo se o automobil s jednoválcovým motorem, spotřebou kolem 6 l/100km a maximální rychlostí 70 km/hod<sup>70</sup>. Cesta trvala 21 dní, během nichž F. A. Elstner se svými společníky urazil 3 700 km. To znamená, že vůz urazil v průměru asi 176 km denně. Na dnešní poměry to asi není nic výjimečného, ale musíme si uvědomit, že na počátku 30. let byl motorismus ještě v počátcích a také maximální konstrukční rychlost vozu byla několikanásobně nižší, než je tomu u dnešních automobilů. Expedici také výrazně zpomalovaly značně vysoké teploty, jež v červenci na Balkáně a v jihovýchodní Evropě panují.

Nelze opomenout ani skutečnost, že trasa cesty vedla po v té době nejhorších silnicích v Evropě. Podle samotného Elstnera byl jedním z nejtěžších úseků cesty přejezd přes Alpy<sup>71</sup>, kdy musela posádka z vozu dokonce vystoupit, aby automobil obtížné stoupání zvládl. Vůz pak řídili dva z členů posádky zvenčí za pomoci dlouhých větví, jimiž mačkali plyn a spojku. V knize S kamerou a za volantem třemi díly světa Elstner popisuje tuto část cesty následovně: Židlický „... vyšel do lesa a uřízl tam dvě dlouhé, pevné hole. Tu silnější jsme přidrátovali k šlapce spojky, tu slabší k plynu. Tímto zařízením se umožnilo řízení na dálku. Šel jsem pěšky po jedné straně vozu, vypínal spojku a přidával plyn. Manželka šlapala z druhé strany držela volant.“<sup>72</sup>

Zanedbatelný není ani fakt, že s kompletní posádkou i zavazadly automobil vážil bezmála 700 kg, přičemž hmotnost samotného vozu činila pouze 460 kg.

---

<sup>69</sup> Zemánek, L.: Lovec kilometrů in Svět motorů č. 15, roč. 56, rok 2002, str. 26.

<sup>70</sup> Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 20.

<sup>71</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 14.

<sup>72</sup> Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa, str. 23.

I přes všechny obtíže a náročnost terénu automobil i jezdcí v nelehké zkoušce obstáli. Společnost Aero byla s Elstnerovým výkonem dokonce natolik spokojena, že mu vůz darovala. Pro samotného Elstnera znamenala tato výprava určitý zlom – přivedla ho k myšlence opustit dráhu pedagoga a plně se věnovat cestování a motorismu.

### **1.2.2 Expedice Aerospexor (1933)**

Po úspěchu první cesty se firma Aero rozhodla ve spolupráci s F. A. Elstnerem nadále pokračovat. Na uskutečnění druhé expedice se obě strany dohodly ihned po návratu cestovatelů z první cesty. Ještě ve druhé polovině roku 1932 tedy začíná Elstner spolu se Západočeským autoklubem s přípravami další výpravy<sup>73</sup>. Ta byla tentokrát pojata o něco velkolepěji. Továrna Elstnerovi zprostředkovala setkání s panem Petříčkem, plzeňským zástupcem firmy Aero, který se měl výpravy zúčastnit také. Prostřednictvím Petříčka se pak podařilo oslovit dalšího účastníka výpravy, magistra Doubka. Spolu s Elstnerem a jeho ženou Evou se tedy nakonec expedice účastnil také Petříček, Jaroslav Doubek a dále Suda a Lobosický.<sup>74</sup>

Na cestu se tedy vydaly tři automobily značky Aero 662. Jejich barvy – červená, bílá a modrá – symbolizovaly národní barvy Československa. V modrém voze cestovali manželé Elstnerovi, v červeném Petříček a Suda a v bílém lékárník Doubek a Lobosický. Vedoucím expedice se stal Jaroslav Doubek, a to zejména díky bohatým zkušenostem z dálkových automobilových jízd po Asii a Africe, které uskutečnil v předchozích letech.<sup>75</sup>

Posledním důležitým rozhodnutím, které bylo před startem výpravy třeba učinit, bylo zvolit název výpravy. Po dlouhých úvahách bylo rozhodnuto, že výprava ponese název AEROSPEXOR. Toto, možná trochu podivné, označení v sobě skrývalo název výstižný, avšak pro výpravu příliš dlouhý – Aero, sportovní expedice Orientem<sup>76</sup>.

Skupina tří automobilů tedy vyrazila z Plzně 11. února 1933. Jako první vyjel bílý vůz, za ním následovalo modré Aero a výpravu uzavíral automobil červené barvy. Toto pořadí vozů bylo stanoveno ještě před startem výpravy a po celou cestu se přísně dbalo na jeho dodržování. Z Prahy cestovatelé zamířili přes Itálii na Sicílii, odkud pokračovali lodí přes Maltu do Tripolisu v Libyi. Libye byla v té době okupována italským vojskem, proto

---

<sup>73</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 15.

<sup>74</sup> Gomola, M.: Automobily Aero (aneb Cililink a jeho sestry), str. 52.

<sup>75</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 114.

<sup>76</sup> Některé z fotografií pořízených v průběhu expedice jsou uvedeny v příloze číslo 7.

výpravu v Africe přivítal italský maršál Badoglio. Ten také ještě před odjezdem výpravy z Tripolisu rozeslal telegraficky zprávu o jejich cestě všem italským posádkám v poušti. Jeho souhlas s expedicí byl pro její uskutečnění nezbytný, bez maršálova souhlasu by výprava nemohla italským územím projet.<sup>77</sup>

Na italském velitelství v Tripolisu cestovatelé obdrželi také podrobnější mapu území. Nešlo však o mapu, jak ji známe dnes, ale o ručně kreslený plánec hlavních opěrných bodů a spojnic mezi nimi. Sám Elstner k této otázce později v jednom dokumentu řekl: „Vždyť nebyly ani mapy, to potom teprve když začaly létat ty fotografující družice, tak byla pořízena první mapa Libye. Tenkrát nebyly ani družice, ani nafta na Mesauri, byly jen automobily a naše veliká, neobyčejná touha dostat se každý den o těch pár set kilometrů dál.“<sup>78</sup>

Z Tripolisu expedice vyrazila 20. února a zamířila přes Libyjskou poušť do Murzúku. Většina trasy vedla nehostinným pouštním terénem, v němž se výprava orientovala pouze podle kamenných mohyl vystupujících z nekonečného moře písku. Malé vozy se však navzdory pochybnostem místních posádek dokázaly osvědčit i v těchto podmínkách a 25. února výprava úspěšně dorazila do Murzúku.

Zpáteční cestu do Tripolisu cestovatelé zdolali, navzdory písečné bouři, která trvala celých 10 hodin, stejně rychle jako první část trasy – do Tripolisu přijeli 2. března. V Tripolisu je již netrpělivě očekával guvernér, maršál Bodoglio. Cestovatelé mu sdělili podrobné zprávy o terénu a posádkách a poděkovali za veškerou pomoc. Když chtěli zaplatit za prokázané služby pouštních posádek, guvernér se proti tomu ohradil. Výpravě tak zůstal rozpočet téměř nedotčený. Rozhodli se proto výpravu prodloužit a zamířili na francouzské území do Tunisu, Alžíru a Maroka. Přes španělské Maroko a napříč jihozápadní Evropou se pak cestovatelé vrátili do Plzně, odkud před šesti týdny vyrazili. Do cíle expedice s velkou slávou dorazila 25. března 1933. Pro červený a bílý vůz cesta skončila již v Plzni, modré Aero pokračovalo až do Prahy před budovu Autoklubu, kde je čekal další uvítací výbor.<sup>79</sup>

Cestu dlouhou 14 000 km cestovatelé zdolali za 42 dní. To je jistě úctyhodný výkon, zvláště vezmeme-li v úvahu náročný terén a vysoké teploty (v létě až 70°C), které cestovatele sužovaly. I v těchto obtížných podmínkách urazila expedice denně v průměru přibližně 450 km (nepočítáme-li dny strávené na lodi či odpočinkem).

---

<sup>77</sup> Zapadlo, Š.: Od cinkáče po Rekord (Z historie automobilů Aero), str. 52 – 53.

<sup>78</sup> František Alexandr Elstner - Lovec kilometrů, z cyklu Cesty za poznáním. Redakce filmových programů ČT Brno, rok neuveden.

<sup>79</sup> Elstner, F. A.: Na jih od Bengazi, str. 153 – 157.

Zkušenosti z cesty Elstner shrnul v knize Na jih od Bengazi s podtitulem Dobrodružství pěti Evropanů a jednoho muže, který jel napříč Saharou v bačkorách. Podtitul cestopis získal díky Sudovi, který se s ostatními účastníky expedice vsadil, že pokud by podlehl mořské nemoci, přejeje přes poušť v bačkorách. Sázku, jak jinak, prohrál.

### **1.2.3 Modrý team Aero (1934)**

Stejně jako v předchozích letech také v roce 1934 se F. A. Elstner rozhodl podniknout dálkovou jízdu. Tato expedice se však všem předchozím vymykala svým složením – kromě F. A. Elstnera, kterému připadla funkce vedoucího výpravy, a V. Kavaliera, který byl mechanikem, se jí účastnily samé ženy. Nápad uspořádat expedici tohoto nevídaného složení se zrodil v hlavě přední československé závodnice Elišky Junkové. Elstner to v rozhovoru pro Československou televizi popsal takto: „to byla doba před válkou, kdy u nás byl v plném květu motorový sport žen. My měli řadu výborných závodnic, které jezdily na takových těch různých městských okruzích a tak dále, a ovšem královnou byla paní Eliška Junková. Totiž ta přišla a říkala mé ženě a mně – poslyšte uspořádejte podobnou výpravu, ale ať sedí za volanty ženy, naše dobré závodnice. Tak se to provedlo, jelo šest žen, jely čtyři Aerovky.“<sup>80</sup>

Výpravy se tedy zúčastnilo šest žen, členek pražského Aero Car Clubu: Ela Slavíková, Helga Martenová, Zdenka Veselá, Ežka Kavalierová, Věra Vlčková a Eva Elstnerová. Celkem výpravu tvořily čtyři automobily Aero 1000. Všechny vozy měly modrou barvu, která symbolizovala naději.

Z Prahy automobily vyrazily 24. února 1934. Start expedice provedla sama Eliška Junková. Z Prahy vozy zamířily přes Německo, do Francie. V Marseille se cestovatelé nalodili na parník Lanovisia směřující do Alžíru. Nevídaná expedice plnila přední stránky novin všude, kudy projížděla a africký kontinent nebyl výjimkou. Ryze ženská expedice byla něčím nevídaným<sup>81</sup>.

Z Alžíru se výprava vydala do saharské oázy Bu Saada, odtud se po dvou dnech vrací zpět do výchozího bodu. Odtud Modrý team pokračuje na západ do Oranu a překračuje hranice Maroka. Poté F. A. Elstner jakožto vedoucí výpravy rozhodl, že vozy překročí

---

<sup>80</sup> Z filmu František Alexandr Elstner - Lovec kilometrů, z cyklu Cesty za poznáním (druhý díl).

<sup>81</sup> Fotografie, několik novinových článků a vybrané materiály týkající se Modrého týmu jsou uvedeny v příloze číslo 8.

pohoří Vysoký Atlas v jeho nejvyšším místě, průsmyku Fisintez. Dále výprava pokračuje přes poušť do Tarudantu, poté projíždějí Agadirem, Casablancou a Rabatem do Ceuty.<sup>82</sup> V Ceute se celý tým nalodil k cestě na druhou stranu Gibraltaru do španělského přístavu Algecirasu. Odtud vozy pokračovaly napříč Španělskem, dále do jižní Francie a Německa.

Zpátky do Plzně se cestovatelé vrátili po šesti týdnech v pátek 6. dubna 1934 kolem poledne. Vívaly je tu tisíce lidí v čele se zástupci města Plzně a předsedkyní dámského odboru Západočeského autoklubu Ligy československých automobilistů. Po prvním bouřlivém uvítání čeká Modrý team druhé neméně nadšené v Praze.<sup>83</sup> Na okraji Prahy již na tým čekají členové Aero Car Clubu, kteří je doprovázejí až před budovu Autoklubu.

Další oslavy úspěchu především ženské části výpravy následovala dva dny po ukončení expedice v neděli 8. dubna. Všichni členové výpravy se i se svými vozy účastnili slavnostní projížďky Prahou zakončenou na výstavišti, kde se právě konala mezinárodní výstava automobilů, na níž byly automobily Modrého teamu v závěrečné fázi vystaveny.<sup>84</sup>

#### **1.2.4 Cesta do Anglie a Skotska (1935)**

V roce 1935 zamířili manželé Elstnerovi do Anglie. Přestože v této době již jízdy na kratší vzdálenosti nebudily takový rozruch jako dříve, stále ještě stály v popředí zájmu médií. Tato výprava však přitahovala pozornost i svým nezvyklým složením. Spolu s F. A. Elstnerem a jeho manželkou cestoval také publicista a vedoucí propagace firmy Aero Miloslav Hloch spolu se svou partnerkou (jednou z prvních žen – motocyklistek) M. Sedlákovou a fotografem Alexandrem Paulem<sup>85</sup>.

Hlavním cílem výpravy byla, stejně jako v předchozích případech, především propagace vozu. V tomto případě se jednalo o automobil Aero 30. Cestovatelé proto navštěvovali především anglické autokluby, automobilky a redakce<sup>86</sup>. Nové Aero 30 slavilo v Anglii velký úspěch. Kladně jej hodnotili i ve Skotsku, kde vozu dokonce vystavili certifikát nejúspěšnějšího malého automobilu<sup>87</sup>.

---

<sup>82</sup> Podle filmu Šest žen hledá Afriku.

<sup>83</sup> Podle filmu Šest žen hledá Afriku.

<sup>84</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 117 – 120.

<sup>85</sup> Tamtéž, str. 122.

<sup>86</sup> Kunský, J.: Čeští cestovatelé, II. díl, str. 444.

<sup>87</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 122.

Vedle toho F. A. Elstner využil cesty do Anglie, proslulé jako kolébka skautingu, i k dalšímu účelu. Chtěl získat zkušenosti s uspořádáním a vedením místních tábornických organizací a poznatky pak aplikovat doma v Československu<sup>88</sup>.

Trasa výpravy začínala v Praze a dále vedla přes Německo a Belgie do Doveru. Poté pokračovala přes Londýn a Birmingham do Skotska k jezeru Loch Ness, kde se cestovatelé na dva dny zastavili. Poté zamířili přes Glasgow a Londýn do Doveru a dále přes Holandsko a Německo do Prahy<sup>89</sup>. Celkem ujela pětice cestovatelů během 40 dní 7 500 km. Fotografie pořízené v průběhu cesty pak manželé Elstnerovi využili i při pořádání souboru přednášek o tábornictví a skautingu.

### **1.2.5 Výprava do USA a Mexika (1936)**

Začátkem roku 1936 se Elstnerovi rozhodli navštívit Severní Ameriku. Chtěli projet územím Spojených států amerických až do Mexika a zpátky. Za celou výpravou bylo přání Evy Elstnerové alespoň jedenkrát v životě vidět na vlastní oči Popocatepetl. F. A. Elstner se rozhodl vyhovět přání své ženy a zároveň je spojit s vlastním snem – podniknout rekordní jízdu, která by délkou i rychlostí předčila vše, co kdo dosud podstoupil. Celou akci Elstnerovi nazvali Sto dní v malém voze.<sup>90</sup>

Při přípravě cesty F. A. Elstner spolupracoval s automobilkou Škoda. Ta mu také poskytla vůz Škoda Popular. Automobilka nechala všechny důležité součásti vozu zaplombovat. Podmínkou firmy bylo, že tyto součásti nesmí být v průběhu cesty opravovány ani měněny. Firma tak chtěla prokázat, že automobil je schopen absolvovat takto obtížnou cestu bez jakýchkoliv servisních zásahů.

Na cestu se manželé Elstnerovi vydali v únoru 1936. Z Prahy dojeli do Hamburku, kde se nalodili na zaoceánskou loď, která je dovezla až do New Yorku. Z New Yorku se cestovatelé vydali napříč Spojenými státy do Texasu, kde překročili mexickou hranici, objeli Mexiko a vrátili se přes celé Spojené státy zpět do New Yorku. Cestování po pohodlných amerických silnicích se obešlo bez vážnějších zdržení. Potíže nastávají až v Mexiku, kde jsou vozovky v nepříliš dobrém stavu. Většinu času tu vůz poskakuje po hrubých kamenitých cestách. Přesto Elstnerovi ujeli po severoamerickém kontinentu téměř 25 000 km v průběhu 47 dní.

---

<sup>88</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 21.

<sup>89</sup> Podrobnější plán cesty viz příloha č. 1.

<sup>90</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 22.

Celkem (včetně cesty lodí a odpočinku) strávili Elstnerovi na cestách po Severní Americe 98 dní. Před budovu pražského Autoklubu tak dojeli o dva dny dříve, než bylo stanoveno. Pro továrnu to znamenalo skvělou reklamu, kterou ještě podpořilo osvědčení technické komise AKRČs, která automobil po skončení jízdy oficiálně prohlédla. Konstatovala, že motor je i po 25 000 km v bezvadném stavu.<sup>91</sup>

Elstner tak zaznamenal další významný úspěch na poli motorismu. Ihned ale začal s plánováním nové dálkové jízdy, opět ve spolupráci s firmou Škoda.

### **1.2.6 Expedice „10 000 km Malou dohodou“ (1937)**

V pořadí šestá dálková jízda F. A. Elstnera vedla opět do jihovýchodní Evropy. Elstnerovým spolujezdcem byla i tentokrát jeho žena Eva. Cílem výpravy bylo pořízení filmového materiálu pro tvorbu barevného dokumentárního filmu o jihovýchodě Evropy<sup>92</sup>.

Pro tuto cestu si Elstnerovi zvolili automobil Škoda Rapid. Výchozím bodem byla i tentokrát Praha. Odtud oba cestovatelé zamířili přes Francii a Itálii do Slovinska, Chorvatska, Srbska, Rumunska, na Ukrajinu a poté přes Slovensko zpět do Prahy. Celkem trasa měřila 10 000 km a odtud se odvíjí i název celé výpravy.

### **1.2.7 Výprava do Jižní Ameriky (1938)**

V červenci 1938 se Elstnerovi opět vydali na cesty. Tentokrát byla jejich cílem Argentina. K jízdě si Elstner zvolil automobil značky Škoda 1101. Značka Škoda se v této části Jižní Ameriky těšila značné oblibě, proto měla i tato Elstnerova jízda, stejně jako většina předchozích cest, sloužit především k propagačním účelům a napomoci tak boji firmy s konkurencí.

Expedice tedy vyrazila z Prahy, odkud se dvojice cestovatelů vydala do Janova. Z Janova se Elstnerovi přeplavili lodí do uruguayského Montevidea a dále již pokračovali po vlastní ose do Buenos Aires, hlavního města Argentiny. Elstnerovi využili pomoci místního Autoklubu při hledání vhodného spolujezdce. Autoklub jim doporučil Františka Lhotu, který již v Argentině žil několik let a dobře znal místní poměry. Buenosaireský Autoklub cestovatelům také pomohl naplánovat trasu cesty. Ta měla vést z Buenos Aires

---

<sup>91</sup> Kožíšek, P., Králík J.: L&K – Škoda 1895 – 1995 (II. díl – Let okřídleného šípu), str. 58.

<sup>92</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 24.

do Gran Chaca, dále až k hranici s Bolívií, kolem východních svahů And a odtud zpátky do středu země<sup>93</sup>.

Zásluhou Františka Lhoty se cestovatelům sice podařilo poněkud odchýlit od původně plánované trasy a sjet z oficiálních silnic, ale přesto se Elstnerovým podařilo dosahovat vysokých denních průměrů, co se týkalo počtu ujetých kilometrů. Celkem Elstnerovi urazili během této dálkové jízdy automobilem, lodí či letadlem 36 000 km.<sup>94</sup>

Konec Elstnerovy jízdy Argentinou nepříjemně poznamenaly události kolem Mnichovské dohody. Na zpáteční cestě vedli oba cestovatelé doslova boj s časem – automobil i s většinou věcí nechali v Bordeaux a posledním vlakem se vrátili zpátky do Československa. Sérii Elstnerových dálkových jízd pak na několik let přerušila druhá světová válka.

### **1.2.8 Aero Minorem k rovníku (1947)**

Po skončení druhé světové války chtěl Elstner opět navázat na své předválečné úspěchy. Začíná proto plánovat novou expedici. Stejně jako v případě předválečných cest měla i tato expedice sloužit především k propagaci československého automobilového průmyslu v zahraničí. Pro hospodářství Československa bylo v poválečných letech velmi důležité obnovení válkou zpřetrhaných vazeb, ale i navázání nových obchodních kontaktů. O významu obchodně propagačních jízd do zahraničí svědčí i skutečnost, že téhož roku jako F. A. Elstner se s tímtéž cílem vydali za hranice i jedni z nejslavnějších českých cestovatelů – dvojice Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund.

Po dlouhém a pečlivém plánování bylo rozhodnuto, že Elstnerova výprava vyrazí z Prahy na konci října roku 1947 a jejím cílem bude Afrika. K cestě si Elstner vybral opět vůz značky Aero. Tentokrát se jednalo o sériově vyráběný automobil Aero Minor, který však podstoupil určité speciální úpravy. Továrna do vozu přidala některé komponenty (například speciální protiprachové filtry) nezbytné pro dlouhou jízdu pouští. Elstnerovými spolujezdcí tentokrát byla jeho třetí žena Anna a syn René z prvního manželství.

Vedle prezentace československé výroby bylo Elstnerovým záměrem pokusit se v rekordním čase zdolat cestu z Prahy přes Saharu do Guinejského zálivu a zpět<sup>95</sup>. Den i přesný čas odjezdu stanovil Ústřední sportovní výbor Autoklubu republiky

---

<sup>93</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 25.

<sup>94</sup> Martínek, M.; Martínek, J.: Kdo byl kdo – naši cestovatelé a geografové, str. 134 – 136.

<sup>95</sup> Materiály k výstavě o F. A. Elstnerovi, konané ve Vlastivědném muzeu v Nymburku v období od 15. 9. do 11. 12. 2006.



Československé, a to na 28. října 1947. Celková délka tratě činila 13 110 km a Elstner ji chtěl zdolat za 65 dní.

Výprava tedy vyrazila z Prahy 28. října 1947 ve 12,00 hodiny a zamířila přes Německo do Paříže a Marseille. V Marseille se cestovatelé i s automobilem nalodili na parník Ville D'Oran, který je převezl z Evropy do Alžíru<sup>96</sup>. Z Alžíru Elstnerovi pokračovali směrem na Coton. Museli tedy zdolat cestu dlouhou téměř 4 800 km, z níž pouze 700 km tvořily běžně sjízděné silnice. Zbýlých 4 100 km představovala volná pouštní krajina nebo tzv. pisty, což byly stezky vyjeté v poušti.

S největšími obtížemi se výprava setkala na trati mezi městy Colomb Béchar a Gao. Během války byl totiž téměř zcela zničen systém „pouštní navigace“ tvořený orientačními bójemi. To vedlo také mimo jiné k omezení osobní dopravy v dané lokalitě. Osobní automobily mohly projet pouští pouze v doprovodu Generální transsaharské společnosti, která zajišťovala zásobování a obchodní spojení mezi severem a jihem Sahary. Elstnerovi tedy byli nuceni přidat se také ke konvoji. Ještě před samotnou cestou však museli s Generální transsaharskou společností uzavřít smlouvu o ochraně a zaplatit poplatky s tím spojené<sup>97</sup>. Tyto nečekané výdaje však silně poznamenaly omezený rozpočet výpravy.

Dalším problémem se ukázala být dostupnost pohonných hmot. Sama Generální transsaharská společnost nebyla schopna plně pokrýt své potřeby, o to horší pak byla situace pro soukromé cestovatele. Kvůli nedostatku benzínu uvázl dokonce celý konvoj uprostřed cesty mezi Ain Sefra a Béni Unife.

Přes všechny obtíže nakonec Elstnerovi Saharu zdárně překročili a ve městě Gao se odpojili od konvoje a pokračovali dále přes Dahomej do Cotonou. Do Cotonou výprava dorazila 9. prosince a po jednodenním odpočinku se i přes vážné horečnaté onemocnění Anny Elstnerové vydává na zpáteční cestu. Z Cotonou expedice vyráží dne 11. prosince. Do Gao dorazili o tři dny později, to je 14. prosince.

Aby nemuseli ztrácet drahocenný čas jízdou v konvoji, uzavřel Elstner v Gao smlouvu o vzájemné ochraně s francouzským obchodníkem Duvivierem<sup>98</sup>. Ústně se však dohodli poušt' přejít každý sám, neboť Duvivierův vůz nemohl Elstnerovi stačit. Dne 17. prosince projíždí výprava stanicí Bidon 5 a Alžíru dosahuje dne 22. prosince 1947. Cestu

---

<sup>96</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 27 – 30.

<sup>97</sup> Tamtéž, str. 30.

<sup>98</sup> Tamtéž, str. 32.

z Cotonou do Alžíru se Elstnerovým podařilo zdolat za přesně za 11 dní 6 hodin a 15 minut. Průměrně tedy museli ujet 426 km denně<sup>99</sup>.

V Alžíru již na cestovatele čekají novináři a zástupci autoklubu. Ve stejném duchu se nesl také program následujícího dne. Ten stráví na tiskových konferencích, recepcích a zakončí jej slavnostní večeří na konzulátu. O den později již se Elstnerovi nalodili na loď směřující do Evropy. Z přístavu Marseille pak zamířili přímou cestou do Prahy, kam úspěšně dorazili 31. prosince 1947 v poledne.

V Praze již byli cestovatelé netrpělivě očekáváni. Autoklub jim dokonce připravil velkolepé přivítání v podobě kolony automobilů, která Elstnerovi čekala před Prahou a provázela je až před budovu Autoklubu. Expedice se vůbec po celou cestu těšila velkému zájmu domácích i zahraničních médií. O průběhu celé cesty, včetně její africké části, pravidelně informoval Československý rozhlas i tuzemský denní tisk. Nejruznější zprávy a zajímavosti z cesty se objevovaly také ve francouzském či německém tisku.

Výprava budila pozornost zejména díky skutečnosti, že dokázala poprvé projet napříč Afrikou přes Saharu až ke Guinejskému zálivu, a to v přesně dodržovaných časových limitech. Na zpáteční cestě navíc výprava vytvořila rychlostní rekord na této trase Saharou<sup>100</sup>. Podrobný přehled vzdáleností, které museli Elstnerovi zdolat, uvádí následující tabulka.

Tabulka č. 2: Sportovní přehled dálkové jízdy Aero Minorem k rovníku

<b>Sportovní přehled jízdy</b>	
Délka afrického úseku	9 700 km
Délka evropského úseku	3 410 km
Délka trati Cotonou – Alžír	4 797 km
Délka trati Cotonou – Praha	6 207 km
Délka trati tam	6 903 km
Délka trati zpět	6 207 km
<b>Celková délka trati</b>	<b>13 110 km</b>

Zdroj: Elstner, F. A.: Saharou a pralesem, str. 351.

<sup>99</sup> Elstner, F. A.: Saharou a pralesem, str. 336.

<sup>100</sup> Zemánek, L.: Lovec kilometrů in Svět motorů č. 15, roč. 56, rok 2002, str. 26.

### **1.2.9 Cesta po Sovětském svazu (1959)**

Po návratu z cesty po Africe v roce 1947 začal Elstner okamžitě plánovat další dálkovou jízdu. Cesta měla směřovat opět do Afriky. Tentokrát však chtěl Elstner projet přes nejzápadnější část Sahary. Plánovaná trasa vedla přes africká měst Rio de Oro a Ifni do Dakaru<sup>101</sup>. Cestu se však nepodařilo realizovat. Elstner se však nechtěl vzdát a opakovaně žádal o povolení dalších výprav, např. cesty Praha – Peking – Praha<sup>102</sup>. Avšak tato ani další plánované zahraniční cesty nebyly Elstnerovi povoleny.

Ke změně dochází až v roce 1959, kdy mu bylo umožněno podniknout propagační cestu do Sovětského svazu. Cesta se uskutečnila ještě na podzim téhož roku, a to v rámci stoletého výročí značky Škoda. Záštitu výpravě poskytl Svaz česko-sovětského přátelství a sám Elstner se jí účastní jako reportér Světa sovětů<sup>103</sup>. Elstnerovým spolujezdcem a fotografem v jedné osobě byl Jan Fiala.

Cestovatelé vyrazili z Prahy a směřovali přes Varšavu a Brest do Moskvy. Odtud pak dále pokračovali do Artěku, odtud se lodí přeplavili do Soči. Na zpáteční cestě vedla jejich trasa přes Bukurešť, Budapešť a Bratislavu zpátky do Prahy. Celkem urazili v průběhu 60 dní 14000 km. V průběhu cesty se oba jezdci účastnili tiskových konferencí v redakcích sovětských novin, zavítali také na přednášku v Moskvě a byly s nimi nahrávány také rozhovory pro místní rozhlasové stanice.

Domů cestovatelé přivezli několik dokumentárních filmů o životě v Sovětském svazu určených pro Československou televizi, barevný dokument pro Elstnerovy přednášky a v neposlední řadě také asi 3300 negativů k fotografiím.

### **1.3. Další menší cesty**

Výprava do Sovětského svazu v Elstnerovi vzkřísila nové naděje. Ihned po návratu se vrhl na plánování nových cest do ciziny. V tomto směru jsou pro něj ale následující roky zklamáním, neboť žádné z jeho žádostí o povolení další dálkové jízdy již nebylo vyhověno.

Nicméně Elstner se nevzdává a v roce 1960 podniká u nás do té doby nevídanou akci. Spolu s Janem Fialou připravili prázdniny pro dva chlapce – vítěze dětské televizní

---

<sup>101</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 36.

<sup>102</sup> Materiály k výstavě o F. A. Elstnerovi, konané ve Vlastivědném muzeu v Nymburku v období od 15. 9. do 11. 12. 2006.

<sup>103</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 34.

soutěže, která byly speciálně za tímto účelem zorganizována<sup>104</sup>. Tito měli společně s Elstnerem podniknout cestu po území Československa. Vedle nich se výpravy účastnil také Elstnerův vnuk René. V průběhu dvou měsíců spolu pětice projela napříč republikou od Šumavy až k Tatrám. Navštívili při tom významná města a místa tehdejšího Československa a urazili přibližně 2600 km. K jízdě cestovatelé použili opět vozu Škoda – Octavia, s nímž úspěšně dokončili jízdu Sovětským svazem.

Již před uskutečněním celé akce měl Elstner přislíbeno Státním nakladatelstvím dětské knihy vydání knihy, zachycující tuto cestu. Kniha vyšla v roce 1964 pod názvem Tři kluci + km.

Po té, co mu v roce 1961 nebylo umožněno uskutečnit poslední desátou dálkovou jízdu do střední Asie, jíž chtěl zakončit svou aktivní cestovatelskou činnost, podnikl roku 1962 F. A. Elstner alespoň – z jeho pohledu protestní – cestu po severní Moravě a Ostravsku. Zážitky z tohoto posledního Elstnerova cestovatelského podniku jsou zachyceny v knize Pan Trabant a bílá slečna.

---

<sup>104</sup> Tamtéž, str. 36 – 37.

## 2. Elstnerovy cesty Latinskou Amerikou

F. A. Elstner se na americký kontinent vydal celkem dvakrát. Poprvé v roce 1936, kdy spolu se svou manželkou Evou podnikl cestu napříč Spojenými státy americkými a Mexikem. Znovu se do Ameriky vrátil v roce 1938. Tentokrát se však zaměřil na její jižní část, konkrétně na Argentinu. Díky tomu, že navštívil Severní i Jižní Ameriku v tak krátkém časovém odstupu, mohl Elstner značně zasvěceně srovnat životní podmínky v obou částech kontinentu.

I přes značné rozdíly můžeme u obou amerických cest najít určité, byť možná jen náhodné či nezamýšlené, společné rysy. K oběma cestám po Americe Elstner použil vozů značky Škoda. Automobily této značky byly ve třicátých letech v Americe známy a především na jihoamerickém subkontinentu velmi oblíbeny. Vedení firmy se proto rozhodlo využít spolupráce s, v té době již známým, cestovatelem Elstnerem k další propagaci svých výrobků v této oblasti.

Elstnerovy americké cesty byly také v porovnání s ostatními dálkovými jízdami, které podnikl, bezkonkurenčně nejdelší. Co do počtu ujetých kilometrů přesahují všechny předcházející Elstnerovy podniky téměř o sto procent. V případě cesty Jižní Amerikou je to dokonce ještě více.

V obou případech Elstner cesty detailně naplánoval (jak bylo ostatně jeho zvykem). Zážitky z obou cest také později vylíčil v cestopisech. Jako první vydal v roce 1940 nakladatel Julius Albert Elstnerův cestopis zachycující vzpomínky na Jižní Ameriku pod názvem *Tango Argentino*. O šest let později, tj. v roce 1946, vyšla u stejného nakladatelství také kniha *Evropan se vrací*, v níž Elstner líčí své dojmy z cesty napříč Severní Amerikou.

Z obou cest na americký kontinent zůstala Elstnerovi řada upomínek v podobě suvenýrů, stovek fotografií a mnoha metrů filmového materiálu. O tom, že tyto výpravy v něm zanechaly nerasmazitelné dojmy, svědčí také skutečnost, že Elstner mnoho příhod z amerického kontinentu zmiňuje nejen v cestopisech věnovaných přímo těmto cestám, ale i v celé řadě dalších knih, novinových a časopiseckých článků a filmových či rozhlasových dokumentů<sup>105</sup>. Dojmy z druhé cesty Amerikou však v Elstnerových vzpomínkách zastínil počátek druhé světové války. Výpravu do Jižní Ameriky Elstner

---

<sup>105</sup> Elstner se americkým cestám věnuje například ve filmovém dokumentu *František Alexander Elstner - Lovec kilometrů* z cyklu *Cesty za poznáním*, vyrobeném Redakcí filmových programů ČT Brno v 70. letech, nebo v cestopisných knihách *Věci z jednoho pokoje*, *Profil*, Praha 1966 či *S kamerou a za volantem třemi díly světa*, SNDK, Praha 1957.

vždy spojoval s hrozbou války a překotnou cestou z jihoamerického subkontinentu zpátky do Československa v předvečer vyhlášení války.

## **2.1 Spojené státy americké a Mexiko**

Vzhledem z zaměření svého studijního oboru se budu soustředit především na mexickou část Elstnerovy severoamerické cesty. Nicméně zcela nepominu ani cestu Spojenými státy americkými a Elstnerovy dojmy z ní.

### **2.1.1 Historicko-politicko-ekonomický kontext Elstnerovy cesty (Dobové poměry)**

Konec 19. a počátek 20. století znamenaly pro Mexiko celou řadu změn. Za tzv. porfiriátu, tj. vlády prezidenta Porfiria Díaze y Costilly v poslední třetině 19. století a prvním desetiletí 20. století, dochází k modernizaci celé společnosti v duchu pozitivizmu a jeho idejí. Prudce se rozvíjí průmysl, buduje se železniční a telegrafní síť<sup>106</sup>. Počátkem 20. století se však začínají objevovat první kritické hlasy na adresu Díazovy vlády, které postupně nabývaly na síle a vyvrcholily propuknutím mexické revoluce v roce 1910<sup>107</sup>.

Revoluční vření ukončila až tzv. Ústava z Querétara přijatá v roce 1917. Její přijetí pro Mexiko znamenalo řadu zásadních změn v sociální, ekonomické i politické sféře. Nejzásadnějšími změnami, kterými Ústava navazovala na myšlenky revoluce, však bylo především přijetí pozemkové reformy a znárodnění nerostného bohatství země. Oba tyto body byly postupně realizovány v průběhu následujících desetiletí, a to i přes kritické ohlasy ze strany zahraničních společností a latifundistů, jichž se změny dotkly především.<sup>108</sup>

Avšak ani po skončení revoluce nenastal v zemi klid. Silné daňové zatížení, zničené komunikace a železnice, rozvrácené hospodářství, především zemědělská produkce – to vše sužovalo mexickou společnost na přelomu dvacátých let. Situace v Mexiku se ještě zhoršila v roce 1920, kdy prožívaly hospodářskou krizi také Spojené státy americké, s nimiž byla mexická ekonomika úzce spjata, a Mexiko tak přišlo o největšího odběratele

---

<sup>106</sup> Opatrný, J.: Objevitelé, dobyvatelé, osadníci, str. 196.

<sup>107</sup> Opatrný, J.: Amerika v proměnách staletí, str. 335.

<sup>108</sup> Opatrný, J.: Mexiko, str. 143.

svých produktů. Nadále také přetrvávaly spory s americkými společnostmi, které vznikly v důsledku nacionalizace nerostných surovin Mexika.<sup>109</sup>

Průtahy v realizaci pozemkové reformy stávající vlády vedly v dubnu roku 1920 k vojenskému převratu, který vedl generál Álvaro Obregón. Obregón se chopil moci a začal s uskutečňováním některých bodů Ústavy z Querétara. To však vyvolalo odpor v církevních kruzích, které nesouhlasily se záměry vlády. Církev totiž od počátku odmítala uznat Ústavu, zejména tezi týkající se konfiskace církevního majetku.<sup>110</sup>

Nevraživost mezi oběma stranami, to znamená mezi církví a vládou, vyvrcholila v roce 1927, kdy došlo k tzv. povstání kristerů, v zápětí následovanému diplomatickým konfliktem s Vatikánem. Oba spory – uvnitř země i na mezistátní úrovni s Vatikánem – byly ukončeny po dlouhých rokováních dohodou v roce 1929. Ke smíru obou stran výrazně přispělo zapojení diplomatů Spojených států amerických, kteří mírovou dohodu zprostředkovali.<sup>111</sup>

Konec dvacátých let v Mexiku byl poznamenán také krachem na newyorské burze v říjnu roku 1929. Hospodářská krize ve Spojených státech zasáhla i mexický export, ovšem její dopady na hospodářství Mexika nebyly tak fatální jako na ekonomiky některých jiných latinskoamerických zemí. Důsledky „černého pátku“ měly vliv především na obyvatelstvo mexických měst. Vláda se proto snažila zavádět opatření na podporu zaměstnanosti, a to především prostřednictvím zásahů do pracovního práva a vydáním zemědělského zákona.<sup>112</sup>

Dalším významným mezníkem v soudobých dějinách Mexika byly prezidentské volby v roce 1934, v nichž zvítězil levicově orientovaný kandidát Lázaro Cárdenas. Ten po dobu svého působení v čele země zavedl řadu změn. Především urychlil pozemkovou reformu, dále prosadil několik sociálních zákonů a v neposlední řadě pak podpořil rozvoj průmyslové výroby v zemi. Zřejmě nejradikálnějším Cárdenasovým krokem bylo znárodnění ropných společností, k němuž došlo v roce 1938. Toto rozhodnutí vyvolalo vlnu odporu především ve Spojených státech a následující vleklý konflikt mezi oběma zeměmi ukončil až Cárdenasův nástupce Manuel Avila Camacho v roce 1941.<sup>113</sup>

---

<sup>109</sup> Polišínský, J.: Dějiny Latinské Ameriky, str. 444 – 448.

<sup>110</sup> Tamtéž, str. 448 – 449.

<sup>111</sup> Kašpar, O.: Dějiny Mexika, str. 249 – 250.

<sup>112</sup> Opatrný, J.: Mexiko, str. 147 – 148.

<sup>113</sup> Opatrný, J.: Amerika v proměnách staletí, str. 335 – 336.

Přes obtíže, s nimiž se Mexiko ve třicátých letech potýkalo, byla země politicky i ekonomicky stabilní. Autorská trojice Chalupa, Vilímková, Vilímek dokonce hovoří o Mexiku třicátých let jako o nejdemokratičtější zemi Latinské Ameriky<sup>114</sup>.

### **2.1.2 Průběh Elstnerovy cesty Mexikem**

Jak jsem již uvedla dříve, prvotní nápad navštívit Severní Ameriku pocházel od Evy Elstnerové. Když totiž manželé o Silvestru roku 1935 zvažovali, kterou zemi společně navštíví v následujícím roce, vyjádřila Eva Elstnerová svou dlouholetou touhu vidět Popocatepetl. F. A. Elstner na tento rozhovor často vzpomínal a zaznamenal jej dokonce i v knize *Věci z jednoho pokoje a cestopise Evropan se vrací*. Píše v nich:

*„„Vždycky si na Nový rok slibujeme velkou cestu...“*

*„Máš nějaké přání?“*

*„Chtěla bych vidět horu s nevyslovitelným jménem...“ ...*

*„Slyšela jsem kdysi slovo Popocatepetl. To je sopka nebo slovní hříčka?“*

*„Slovní hříčka...“*

*„Pojedeme tam?“*

*„Je to daleko, mnoho mil po moři a mnoho mil po pevnině, podívej se na mapu!““<sup>115</sup>*

Podobně o této události hovoří také v dokumentárním filmu s názvem *František Alexander Elstner - Lovec kilometrů* z cyklu *Cesty za poznáním*, který natočila brněnská televize na počátku sedmdesátých let:

*„My jsme se podívali i do Mexika, já po něm nesmírně toužil. Ale hlavním důvodem bylo neustálé přání mé ženy. Ona mi nedala pokoj a říkala, že chce vidět jednu v životě Popocatepetl. Tak ho viděla. Ovšem tam jsme se mohli dostat po pevnině jako automobilisté jedině přes severní Ameriku.“<sup>116</sup>*

---

<sup>114</sup> Chalupa, P., Vilímková, O., Vilímek, V.: *Minulost a přítomnost Mexika a Peru*, str. 80.

<sup>115</sup> F. A. Elstner: *Evropan se vrací*, str. 21 – 22; F. A. Elstner: *Věci z jednoho pokoje*, str. 7.

<sup>116</sup> František Alexander Elstner - *Lovec kilometrů*, z cyklu *Cesty za poznáním*, 2. díl. Redakce filmových programů ČT Brno, rok neuveden.



Při plánování cesty pak k manželčinu snu přidal také svůj vlastní. Tím byla rekordní jízda, která měla svou délkou i rychlostí překonat veškeré předcházející motoristické úspěchy Elstnera i jiných dálkových jezdců. Pro tuto v našich podmínkách po všech stránkách výjimečnou cestu Elstnerovi zvolili název Sto dní v malém voze.<sup>117</sup> Toto označení výpravu poměrně přesně vystihovalo. Elstnerovi totiž zamýšleli v průběhu sta dní doplout do USA, projet napříč Spojenými státy až do Mexika, objet mexické území, znovu přejet skrze USA a odtud se lodí dopravit zpět do Evropy. Celá tato cesta, včetně plavby lodí a cesty po Evropě, neměla přesáhnout stanovený časový limit.

Hned počátkem roku 1936 tedy Elstnerovi začali s přípravou cesty. Spolupráci jim nabídla také firma Škoda, která se rozhodla využít expedice k otestování propagaci svého nového vozu Škoda Popular. Automobilka chtěla, aby Elstnerovi vůz předvedli severoamerickému trhu a otestovali jej na nezpevněných mexických silnicích. Z toho důvodu se také firma rozhodla zaplombovat všechny důležité části automobilu. Tyto části vozu pak nesměly být po celou cestu opravovány ani vyměněny.<sup>118</sup>

Po relativně krátkém období příprav a shánění potřebných povolení a viz vyrazili Elstnerovi na počátku února 1936 na cestu. Ovšem už na evropských silnicích potkaly výpravu první obtíže. V Německu cestou do Hamburku několikrát uvázl plně naložený Popular ve sněhových závějích. Posádka si pak musela vlastními silami odklízet napadaný sníh z cesty.<sup>119</sup>

Cesta přes Drážďany a Berlín do Hamburku trvala díky nepřízní počasí více než patnáct hodin. Avšak i přes tyto komplikace se jezdcům podařilo přijet do hamburského přístavu včas a nalodit se na zaoceánskou loď směřující do New Yorku. Také cesta lodí byla kvůli deštivému počasí a častým bouřím značně nepohodlná. Došlo dokonce k několika nehodám, včetně jednoho smrtelného úrazu. Elstnerovi, stejně jako asi všichni ostatní cestující parníku, proto 6. března 1936 s úlevou stanuli na pevnině.<sup>120</sup>

Po přistání podstoupili oba cestovatelé krátkou celní prohlídku a poté je již zástupce Americké automobilové asociace<sup>121</sup> doprovodil do hotelu Picadilly, kde se Elstnerovi po dobu svého krátkého pobytu v New Yorku ubytovali. Americká automobilová asociace poskytla Elstnerovým veškeré dostupné zázemí. Vybavila je několika mapami, plány a řadou prospektů a zprostředkovala jim také schůzku na Bureau of motor Vehicles státu

---

<sup>117</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 22.

<sup>118</sup> Tamtéž.

<sup>119</sup> Tamtéž.

<sup>120</sup> F. A. Elstner: Evropan se vrací, str. 24.

<sup>121</sup> American Automobile Association, zkr. AAA.

New York, kde se museli s jedním z inspektorů dohodnout na termínu přezkoušení řidičských schopností<sup>122</sup>. Evropský mezinárodní řidičský průkaz totiž ve Spojených státech neplatil, neboť hustota evropského silničního provozu nebyla naprosto srovnatelná s americkými podmínkami. Podle některých Elstnerových údajů<sup>123</sup> bylo ve druhé polovině třicátých let 20. století v USA v provozu asi třicet milionů automobilů.

Poté, co oba manželé úspěšně složili řidičské zkoušky (shodou okolností u českého krajana jménem Vocel), opustili New York a vydali se na jih k řece Mississippi. Odtud pak pokračovali do státu Texas až k hraniční řece Rio Grande del Norte, kde překročili mexické státní hranice. Stalo se tak v pohraničním městečku Laredo-Nuevo Laredo.

Za hranicemi Spojených států skončily všechny asfaltové silnice a s nimi i vysoké denní průměry ujetých kilometrů. Mexické silnice se nacházely v o poznání horším stavu, často se jednalo jen o hrubé kamenité cesty či ještě hůře o koleje vyjeté v prachu. V roce 1936, kdy Mexiko navštívili Elstnerovi, ještě nebyla dokončena ani hlavní silnice do Mexico City.

Z Lareda manželé Elstnerovi zamířili do Monterrey, odtud pak pokračovali, jak Elstner říká, „romantickým Mexikem“<sup>124</sup> tolik nepodobným ruchem a modernismem Spojených států do Mexico City. Cestu z Lareda do hlavního města dlouhou 1230 km přesto cestovatelé dokázali zvládnout za pouhé čtyři dny. Projížděli přitom povětšinou poklidnými vesnicemi, v nichž se život odvíjel stejně jako před desítkami let. Krátce se zastavili také v malém koloniálním městě Victoria.<sup>125</sup>

Po odjezdu z Victoria Elstnerovi čekal poslední a nejnáročnější úsek cesty před Mexico City. Necelých dvacet kilometrů za městečkem se v březnu 1936 začínala stavět nová asfaltová silnice, díky čemuž se následující 850kilometrový úsek cesty nacházel v různých stádiích rozpracovanosti. Tato skutečnost cestovatelům značně zkomplikovala průjezd danou trasou. Nejnáročnějším úsekem se pak ukázala být horská cesta mezi Tamazunchalou a Jacalou. K nelehkému terénu osídlenému pouze domorodým obyvatelstvem se navíc přidružilo ještě jiné nebezpečí – jezdci byli nuceni projet s Popularem skrze poměrně rozsáhlý lesní požár. Podle domorodců jsou sice takové

---

<sup>122</sup> F. A. Elstner: *Evropan se vrací*, str. 26 – 45.

<sup>123</sup> F. A. Elstner: *S kamerou a za volantem třemi díly světa*, str. 177.

<sup>124</sup> František Alexander Elstner - *Lovec kilometrů*, z cyklu *Cesty za poznáním*, 2. díl. Redakce filmových programů ČT Brno, rok neúveden.

<sup>125</sup> F. A. Elstner: *Evropan se vrací*, str. 154 – 170.

požáry vzniklé v důsledku vypalování lesních porostů v rámci jejich přeměny na zemědělskou půdu běžné, ovšem s Čechy nevyklými těmito poměrům značně otřásly.<sup>126</sup>

Na další cestě do Mexico City došlo vlivem nepříznivého počasí ještě k dalším zdržením. Nejprve museli Elstnerovi několik hodin čekat, než dělníci odklidí ze silnice kamennou lavinu, která se sesunula z okolních hor. Večer téhož dne se pod Popularem utrhla měkký břeh a Eva Elstnerová ve snaze podložit zadní kola, aby se vůz zcela nezřítíl ze srázu dolů, utrpěla zlomeninu žebra. Protože se však Elstnerovi právě nacházeli uprostřed neobydlené oblasti, kde tudíž nebyla dostupná žádná zdravotní péče, musela Eva Elstnerová s tímto bolestivým zraněním cestovat několik hodin k nejbližšímu osadě. Ve vesnici s názvem Ixmiquilpan asi 160 kilometrů od Mexico City Elstnerovi přenocovali. Z počátku je sice místní obyvatelé nechtěli do osady vůbec vpustit, ale nakonec jim přece jen dovolili přenocovat v místním hotelu. Až druhý den, když přijeli do Mexiko City, se cestovatelé dověděli, že ve vesnici, kde přenocovali, byla vyhlášena karanténa kvůli výskytu nebezpečné žluté zimnice.<sup>127</sup>

Do hlavního města mexické federace Elstnerovi dorazili 27. března 1936. Odtud pak pokračovali dále k jihu, až k 18. stupni severní šířky do států Puebla a Oaxaca. Cestou navštívili většinu významných předkolumbovských památek v dané oblasti, spatřili mimo jiné např. Teotihuacan či Texcoco. Z jihu země se pak cestovatelé vrátili zpátky do hlavního města a dále pokračovali stejnou cestou, kterou přijeli.<sup>128</sup> Přes města Victoria a Monterrey směřovali zpátky do Lareda na mexicko-americké hranici. Na území Spojených států amerických zamířili proti proudu řeky Rio Grande del Norte do Nového Mexika, dále pak napříč Arizonou až na pobřeží Kalifornie. Krátce pobýli v San Diegu, Lon Angeles, San Franciscu, Salt Lake City a Chicagu.<sup>129</sup>

Přestože prvotním Elstnerovým cílem bylo ujet denně co nejvíce kilometrů a dosáhnout tak osobního cestovního rekordu, nečinil tak takřikajíc za každou cenu. Vždy si spolu s manželkou dokázal najít čas na pozorování místních zvyklostí, pamětihodností i života obyvatel. Na svých cestách se nevyhýbal ani pohostinství prostých domorodých osad a odlehlých estancí. Filmy a fotografie, které při Elstnerových cestách vznikly, jsou tak svědectvím skutečného života navštívených zemí. Elstner se stejným zaujetím sleduje ruch amerických velkoměst i poklidný, někdy až monotónní život drobných osad v mexických horách daleko od centra země.

---

<sup>126</sup> Tamtéž, str. 170 – 185.

<sup>127</sup> Tamtéž, str. 204 – 226.

<sup>128</sup> Tamtéž, str. 227 – 311.

<sup>129</sup> Kunský, J.: Čeští cestovatelé, 2. díl, str. 444.

Americký kontinent cestovatelé opustili na zaoceánské lodi plující z New Yorku do francouzského přístavního města Bordeaux. Z Francie pak vrátili do Československa oklikou přes Španělsko. Navštívili Madrid a Barcelonu a poté pokračovali přes Lyon a Norimberk zpátky do cíle své rekordní jízdy – do Prahy.<sup>130</sup>

Přes všechny těžkosti ujeli manželé Elstnerovi po americkém kontinentě přibližně 25000 km. Tuto vzdálenost cestovatelé překonali během 47 dní jízdy. Zbylý čas strávili cestováním na lodi, případně v cíli jednotlivých etap.<sup>131</sup> To znamená, že jezdci museli denně urazit v průměru asi 530 km. Celkově cesta trvala 98 dní a Elstnerovi tak svou rekordní jízdu zakončili o celé dva dny dříve, než bylo původně dohodnuto. Před budovou pražského Autoklubu, která byla cílem jejich výpravy, na oba jezdce čekalo bouřlivé přivítání.<sup>132</sup>

Spokojen byl nejen F. A. Elstner, jemuž se splnil sen o motoristickém rekordu, ale i firma Škoda. Pro ni znamenal Elstnerův úspěch skvělou reklamou v podobě mnoha novinových a časopiseckých článků v odborných i laických periodikách, kterou navíc podpořilo i osvědčení Autoklubu republiky Československé (AKRČs). Komise AKRČs vůz převzala a provedla oficiální prohlídku, jejímž výsledkem bylo zjištění, že motor automobilu je i po 25000 km v dokonalém stavu a zcela bez závad. Jedinými úpravami, které Elstner v průběhu cesty provedl byla výměna benzinových a olejových filtrů.<sup>133</sup>

Firmě se tak skutečně podařilo dokázat, že jejich automobil je schopen absolvovat cestu po nekvalitních mexických silnicích i obtížným horským terénem bez jakýchkoliv servisních zásahů. O tom, že si tento automobil získal mezi motoristy uznání, svědčí i fakt, že poté, co podstoupil prohlídku AKRČs, byl vůz vystaven i na pražském autosalonu.

## 2.2 Argentina

Na americký kontinent se manželé Elstnerovi vrátili opět v roce 1938, to je dva roky po uskutečnění rekordní jízdy po Spojených státech amerických a Mexiku. Tentokrát však zaměřili do jeho jižní části.

---

<sup>130</sup> Materiály k výstavě o F. A. Elstnerovi, konané ve Vlastivědném muzeu v Nymburku v období od 15. 9. do 11. 12. 2006.

<sup>131</sup> Kozíšek, P., Králík J.: L&K – Škoda 1895 – 1995 (II. díl – Let okřídleného šípu), str. 58.

<sup>132</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 24.

<sup>133</sup> Kozíšek, P., Králík J.: L&K – Škoda 1895 – 1995 (II. díl – Let okřídleného šípu), str. 58.

Cesta do Jižní Ameriky byla vůbec nejdelší dálkovou jízdou, kterou František Alexander Elstner podnikl. Elstner spolu se svou ženou Evou a Franciskem Lhotou, Čechem žijícím v Buenos Aires, procestovali v průběhu tří měsíců nejen Argentinu, ale krátce zavítali také na území Bolívie.

### **2.2.1 Historicko-politicko-ekonomický kontext Elstnerovy cesty Jižní Amerikou**

Na počátku 20. století vrcholila v Argentině hospodářská konjunktura, která započala již v 60. letech 19. století. Hospodářský růst trvajícím až do první světové války do Argentiny přilákal statisíce imigrantů z Evropy. Ovšem distribuce původního obyvatelstva, stejně jako nově příchozích, nebyla v zemi rovnoměrná. Imigranti se nejčastěji usazovali ve velkých rozvinutých městech, zatímco v okrajových částech země populace spíše stagnovala. Podobně tomu bylo i s ekonomickou vyspělostí – zatímco jádrové oblasti, především Buenos Aires, byly hospodářsky srovnatelné s vyspělými státy západní Evropy, zbytek Argentiny této úrovně nedosahoval.<sup>134</sup>

V období první světové války se Argentina stala jedním z největších světových exportérů zemědělských výrobků. Argentinské produkty směřovaly především do zemí západní Evropy. Argentina těžila po dobu první světové války ze své pozice neutrálního státu a zásobovala svými produkty obě zneprátelené strany. Naopak do Argentiny se ve velkém přivážely stroje na stavbu železnic a infrastruktury.<sup>135</sup> Od roku 1914 se ve větší míře rozvíjel také zpracovatelský průmysl. Jednalo se především o zpracování železa, výrobu oceli, automobilů, elektrických přístrojů a oděvů.<sup>136</sup>

Na počátku dvacátých let Argentina pokračovala v trendu hospodářského růstu, bylo však již zřejmé, že pro udržení tohoto trendu je třeba přijmout řadu ekonomických, sociálních i politických reforem. V hospodářské oblasti vystřídal Velkou Británii Spojené státy americké, které nyní ve velkém investovaly do rozvoje argentinského průmyslu.

Argentinské politické scéně dominoval po celá dvacátá léta vliv Radikálního občanského svazu, jehož hlavním představitelem se stal Hipólito Yrigoyen. Yrigoyen zvítězil v prezidentských volbách v roce 1916 a po dobu jeho vlády bylo přijato několik sociálních zákonů na podporu dělníků pracujících v zemědělství a nájemců půdy.

---

<sup>134</sup> Chalupa, J.: Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile, str. 165 – 167.

<sup>135</sup> Tamtéž, str. 167 – 168.

<sup>136</sup> Vávra, J.: Argentina (Vývoj ke krizi na začátku 21. století, z ekonomického, sociálního a politického hlediska), str. 7.

V důsledku této poněkud příliš štědré politiky se však země dostala do dluhů. Přesto byl Hipólito Yrigoyen v roce 1928 po krátkém přerušení znovu zvolen do funkce prezidenta.

Argentinská politická scéna však již v této době nebyla jednotná. Proti Yrigoyenovi stála celá řada odpůrců, kteří s jeho politikou nesouhlasili. Vedle toho existovaly také jisté obavy, že se Yrigoyen pokusí zavést v zemi diktaturu.<sup>137</sup>

Konec dvacátých let poznamenala také světová hospodářská krize. Ta měla pro Argentinu dalekosáhlé důsledky. Vedla ke kolapsu argentinského exportu a s tím související masovou nezaměstnanost. V zemi okamžitě začala zvedat vlna nespokojenosti. Yrigoyenova vláda vyhocenou situaci nezvládala a v roce 1930 byl Yrigoyen svržen pravicově orientovanou koalicí v čele s José Felixem Uriburou.<sup>138</sup>

Civilní vláda byla v zemi znovu nastolena začátkem roku 1932. Její hlavní snahou bylo obnovit obchodní vztahy s Velkou Británií. V roce 1933 spolu obě země uzavřely dohodu, která upravovala vývozní a celní vztahy Argentiny a Británie. Smlouva vyvolala silnou kritiku z řad opozice, ale i přes odpor některých skupin byla dohoda v roce 1935 potvrzena a prodloužena.<sup>139</sup>

Druhá světová válka znamenala pro Argentinu v oblasti domácí politiky především rozdělení veřejnosti na příznivce a odpůrce Německa.<sup>140</sup> Na úrovni zahraniční diplomacie si však uchovala svou neutralitu až do konce válečného konfliktu, a to i přes silný tlak především ze strany Spojených států amerických. I po útoku na Pearl Harbor v roce 1942 Argentina odmítla přerušit vztahy s Německem a Japonskem. Namísto toho se argentinský průmysl přeorientoval na produkci pro válčící země. Od roku 1940 vláda preferovala těžký průmysl a investice do něj.<sup>141</sup>

Významnou roli v ekonomice země hraje také její neutralita. Ta dovoluje Argentině znovu rozvinout export. Vedle výrobků zaměřených na potřeby armád dodávala Argentina oběma znepráteleným stranám také zemědělské produkty. To přinášelo státní pokladně nemalé zisky.<sup>142</sup>

---

<sup>137</sup> Chalupa, J.: Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile, str. 171 – 181.

<sup>138</sup> Polišínský, J.: Dějiny Latinské Ameriky, str. 461 – 462.

<sup>139</sup> Tamtéž, str. 467 – 470.

<sup>140</sup> Chalupa, J.: Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile, str. 191.

<sup>141</sup> Vávra, J.: Argentina (Vývoj ke krizi na začátku 21. století, z ekonomického, sociálního a politického hlediska), str. 8.

<sup>142</sup> Opatrný, J.: Amerika v proměnách staletí, str. 39 – 40.

### **2.2.2 Průběh cesty**

Druhá cesta manželů Elstnerových na americký kontinent vyžadovala větší a zdouhavější přípravy než tomu bylo u té první. Vedle běžných cestovních příprav bylo třeba získat víza a spojit se s argentinským autoklubem v Buenos Aires, který měl cestovatelům pomoci zorientovat se v místních poměrech. Argentinská silniční a železniční síť totiž v polovině třicátých let ještě nebyla příliš rozvinutá a většina silnic vhodných k jízdě automobilů se nacházela pouze ve větších městech. Mimo města automobily vyjížděly spíše výjimečně.

Při přípravě této, v pořadí již sedmé dálkové jízdy, F. A. Elstnera znovu oslovila firma Škoda. Vedení automobilky se rozhodlo navázat na předchozí spolupráci a navrhlo cestovateli zapůjčení vozu Škoda 1101 výměnou za propagaci značky i svého nového vozu na jihoamerickém subkontinentu. Nicméně je třeba podotknout, že automobily Škoda byly před druhou světovou válkou v Argentině dobře známou a poměrně rozšířenou značkou. Vůz proto v Argentině nevzbuzoval zdaleka tak velký rozruch jako tomu bylo ve Spojených státech a Mexiku o dva roky dříve.<sup>143</sup>

Po zařizení všech nezbytností tedy manželé Elstnerovi vyrazili v červenci roku 1938 „lovit kilometry“ do Jižní Ameriky. Expedice, stejně jako ve většině předchozích případů, odstartovala z Prahy od budovy Autoklubu republiky československé, poté zamířila do Janova. V Janově se Elstnerovi i s vozem nalodili na zaoceánský parník Augustus směřující přes brazilský Santos do Buenos Aires.<sup>144</sup> Na moři strávili cestovatelé osmáct dní. Plavba byla krátce přerušena pouze v africkém Dakaru a Santosu v Brazílii. Narozdíl od předchozí plavby na americký kontinent přálo tentokrát Elstnerovým počasí a plavba byla po celou dobu poklidná.<sup>145</sup>

Po přistání lodi v Buenos Aires se Elstnerovi ve městě několik dní nedobrovolně zdrželi, neboť jejich automobil i s veškerým vybavením uvázl v přístavní celnici. K urychlení jeho odbavení nepomohly ani intervence ze strany argentinského autoklubu a zastoupení firmy Škoda. Po dobu nucené přestávky provázeli manžele Elstnerovi po Buenos Aires krajan František Salák. V té době se také cestovatelé spojili s Argentinským autoklubem - Automóvil Club Argentino, který je vybavil doporučujícími dopisy, navrhnul nejlepší možnou trasu cesty a vypracoval itinerář cesty.<sup>146</sup>

---

<sup>143</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 25.

<sup>144</sup> Materiály k výstavě o F. A. Elstnerovi, konané ve Vlastivědném muzeu v Nymburku v období od 15. 9. do 11. 12. 2006.

<sup>145</sup> F. A. Elstner: Tango Argentino, str. 40 – 45.

<sup>146</sup> Tamtéž, str. 47 – 51.

Autoklub Elstnerovým také doporučil vhodného spolujezdce, který se vyznal ve zdejších poměrech. Byl jím krajan František Lhota, který však už téměř třicet let žil v Argentině. Lhota sice vlastnil kožešnický obchod v Buenos Aires, ale jeho velkou vášní bylo cestování.<sup>147</sup> Rozhodl se proto i přes odpor své ženy podniknout výpravu spolu s oběma českými cestovateli. Jeho připojení k výpravě však mělo poněkud kuriózní podobu. F. A. Elstner ho v cestopise Tango Argentino zachytil následujícím způsobem:

*„„Dej pozor! Někdo na nás mává!“*

*U levého okraje široké avenidy, u dvou velkých ranců, stojí señor Lhota. ...*

*„Bože můj, nemáme místo! Ví to vaše seňora?“*

*„Neví, amigo, hlídala jako pes! Jedu rovnou z dílny, jen v těchto šatech, claro!*

*Výzbroj mi schoval pajzán, tamhle ve vile....“*

*„Tak jsme tři, Pepíku!“ povídám zoufale a šlapu na startér. Ještě chvíli váhám. ...*

*„Kamaráde, nevím, kdy a jak se vrátíme! Bude to možná zlá cesta, nebezpečná, jedete na svou odpovědnost! Zkusíte jako zvíře!“*

*„Sí, sí, to já právě chci! Vamos, compañero!“ Usmál se jako dítě, kterému dali dávno ztracenou hračku.“<sup>148</sup>*

První úsek cesty z Buenos Aires do Córdoby dlouhý osm set kilometrů zdolala trojice cestovatelů v průběhu jediného dne. Touto částí trati totiž vedla kvalitní asfaltová silnice. Ovšem několik kilometrů za Córdobou byla nucena výprava zpomalit, neboť stav silnice se výrazně zhoršil. Podle trasy naplánované buenosaireským autoklubem měli cestovatelé směřovat na Gran Chacho, dále až k Bolivijským hranicím a poté se jejich trať stáčela k jihu k Andám a zpátky na východ do Buenos Aires.<sup>149</sup> Z Córdoby tedy měla výprava pokračovat přes La Cumbre, La Rioju, Catamarcu Concepción a Monteros do Tucumánu. Avšak Francisko Lhota se s názorem Autoklubu neztotožnil a s příslibem zkrácení cesty vedl Elstnerovi přes Salinas Grandes do Santiaga de Estero a především na své oblíbené Gran Chaco.<sup>150</sup>

Ovšem nejenže trasa navržená señorem Lhotou nebyla kratší než ona původní, doporučená Argentinským autoklubem, ale byla také pro automobil téměř nesjízdná.

<sup>147</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 25.

<sup>148</sup> F. A. Elstner: Tango Argentino, str. 64.

<sup>149</sup> Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner, str. 25.

<sup>150</sup> F. A. Elstner: Tango Argentino, str. 82.



Výprava projížděla pustými neobydlenými rovinami Salinas Grandes po prašné cestě plné děr a výmolů. Denní průměry ujetých kilometrů se radikálně snížily a sen o rekordní jízdě se Elstnerovi pomalu začal rozplývat.<sup>151</sup> Na okraji Gran Chaca museli cestovatelé zpomalit ještě více – najeli s Popularem na balvan skrytý pod vysokou vrstvou prachu a srážka zanechala na voze nepříjemné následky. Nárazem se utrhł výfuk a poničily tlumiče. Automobil tak mohl jet pouze nejnižší možnou rychlostí a v pravidelných intervalech bylo třeba hasit jiskry vylétávající ze zničeného výfuku.<sup>152</sup>

Po několika hodinách pomalé noční jízdy vůz uvázne v úzké strži definitivně. Z nouze Elstnerovi a jeho společníkům pomohl soudce z nedalekého městečka Lavallo a jeho dva společníci, kteří byli upozorněni na světla a nezvyklé zvuky ozývající se pustiny. Pomocí las a koní automobil vyprostili a doprovodili cestovatele do osady. V Lavallo strávila trojice noc. Místní kovář jim také druhý den opravil výfuk a krátce po poledni se Popular se svou posádkou vydává na další cestu. Elstner se rozhodl využít nabídky projíždějícího kamionu, aby v jeho doprovodu překonal deset kilometrů nepřístupným terénem, které jej dělily od oficiální silnice. Po šesti kilometrech však Elstner s vozem zapadl definitivně a zbylé čtyři kilometry jej kamion vleče na řetězu za sebou. Tato drsná jízda zanechala na automobilu další následky v podobě nefunkčních brzd, zničeného pláště a ohnutého nosníku karoserie.<sup>153</sup>

Následujícího dne, to je 17. srpna 1938, po čtyřech dnech jízdy, dorazila výprava do Concepciónu. Zde nechal Elstner v dílně dalšího českého přistěhovalce J. Pavelky opravit ulomený výfuk a nefunkční brzdy a omýt motor vozu. Celá servisní prohlídka včetně nezbytných oprav trvala na zdejší poměry velmi krátce. Během několika málo hodin byl automobil připraven k další jízdě. Cestovatelé tak mohli ještě téhož dne před polednem opustit Concepción, aby mohli navečer dorazit do Tucumánu.<sup>154</sup>

V Tucumánu chtěli Elstnerovi doplnit zásoby a v místní bance vybrat peníze na další etapu cesty. Do Tucumánu sice trojice Čechů dorazila přesně podle plánu, ale jejich záměry nebylo možné uskutečnit. Veškeré obchody, banky i úřady byly zavřené a město žilo fiestou. Na konec slavností však cestovatelé nemohli čekat, neboť dvoudenní zdržení by nebylo možné v příštích dnech žádným způsobem dohnat. Proto si jen v krátkosti prohlédli vyzdobené město a pokračovali v další cestě.

---

<sup>151</sup> Tamtéž, str. 83 – 87.

<sup>152</sup> Tamtéž, str. 98 – 100.

<sup>153</sup> Tamtéž, str. 105 – 116.

<sup>154</sup> Tamtéž, str. 128 – 136.

Následující den výprava projížděla zalesněnou krajinou plnou mělkých strží zatopených vodou. Přes náročnost cesty zvládal Popular terén bez větších obtíží a v pozdních nočních hodinách dorazila trojice cestovatelů do lázeňského města Rosario de la Frontera. Ve městě se Elstnerovi se seňorem Lhotou zdrželi jen natolik, aby druhý den navštívili místní horké prameny a v Rosariu a jeho okolí natočili dva dokumentární filmy. Ty pak spolu s dalším filmovým materiálem, který pořídili v průběhu cesty, zaslali letecky do Rochestru ve Spojených státech amerických. Činili tak pravidelně, neboť ve vlhkém argentinském podnebí by mohlo snadno dojít ke zničení filmů.<sup>155</sup>

Z Rosaria de la Frontera trojice pokračovala dále na sever do Salty, kam dospěli 19. srpna 1938. Krajina na rozhraní Gran Chaca a úpatí And cestovatele okouzila natolik, že se rozhodli zde strávit jeden celý den. Vyhrazený čas Elstnerovi věnovali návštěvě okolních statků. Avšak ani krása zdejší přírody nezdržela cestovatele déle než dvacet čtyři hodin. Dalšího dne v brzkých ranních hodinách již seděli v Popularu a směřovali do Jujuy.

Tam již na Elstnerovi čekala pošta z domova, především očekávaný dopis od rodičů a syna. Elstnerovi v Jujuy však dostihly i méně šťastné zprávy. Druhý dopis obsahoval informace o stále reálnější hrozbě války v Evropě.<sup>156</sup> Pod vlivem těchto zpráv se cestovatelé rozhodli svou návštěvu Argentiny zkrátit. Ještě dva dny budou směřovat na sever k hranicím Bolívie a pak se stočí zpátky na jih a co nejdříve se vrátí do Buenos Aires.

Přesně podle plánu dorazila trojice cestovatelů do městečka La Quiaca na argentinsko-bolivijské hranici. Trasu zpáteční cesty naplánoval F. A. Elstner přes městečka Perico del Carmen, Pampa Blanca a Campo Santo.<sup>157</sup> Dále pokračovali podle kompasu přímo na východ přes Chaco. Když však ani po několika hodinách nenarazili na žádné známky osídlení ani silnice, stočil F. A. Elstner automobil na jihozápad. Zde narazil po několikahodinové jízdě na prašnou cestu. Avšak po pár kilometrech jízdy cestovatele znovu opustilo štěstí – definitivně došel olej, ani benzínu již mnoho nezbývá a stav zásob, především vody, je také tristní. Señor Lhota proto zanechal manžele Elstnerovi u vozu a sám se od výpravy odděluje, aby přivedl pomoc. Než ji však stačil nalézt, pomohl zbývajícím dvěma cestovatelům projíždějící nákladní automobil. Ten Popular dotáhnul do

---

<sup>155</sup> Tamtéž, str. 136 – 150.

<sup>156</sup> Tamtéž, str. 155 – 167.

<sup>157</sup> Tamtéž, str. 177 – 183.

nejbližší osady, kde Elstner v rychlosti doplnil chybějící palivo a olej a vyrazil zpátky hledat Franciska Lhotu.

Nalezl jej vyčerpaného a žíznivého na okraji cesty. Seňor Lhoty dokázal v noci bez jakékoli pomoci dojít neschůdným terénem až k železnici mezi Rosariem de la Frontera a Jujuy vzdálené asi 10 km. Na dráze si u dělníků vyprosil plechovku oleje. Když jej Elstner našel, ušel už Lhota asi 18 kilometrů. Byl sice na pokraji sil, ale stále pokračoval vpřed s myšlenkou zachránit oba uvázlé cestovatele.<sup>158</sup>

Na druhý den ráno po oné noční příhodě již všichni tři, manželé Elstnerovi i seňor Lhota, opět seděli v Popularu a směřovali zpátky k jihu. Přenocovali v malé osadě Palo Labrado. Zde se cestovatelé rozhodli zdržet a strávit celý den jízdou na koních místním hornatým krajem. Ovšem i v idylické krajině je dostihlo radiové vysílání, které všem posluchačům oznamuje, že v Evropě již brzy začne válka. Trojice se proto bez váhání vydala nejkratší cestou do Buenos Aires, aby Elstnerovi mohli co nejdříve odplout do vlasti.

Do Buenos Aires cestovatelé dorazili téměř bez zastávek. Vedle hrozby války je k tomu vedla také choroba, která postihla Evu Elstnerovou. Kvůli vážnému horečnatému onemocnění musela být cestovatelka jeden týden hospitalizována v buenosaireské nemocnici. Po propuštění Evy Elstnerové z léčení se manželé Elstnerovi krátce rozloučili s Franciskem Lhotou a vydali se na cestu domů.<sup>159</sup>

V Buenos Aires nastoupili oba cestovatelé na parník směřující do Bordeaux s mezipřistáním v Montevideu. Zaoceánský parník Massilia vezl do Evropy pouze osm cestujících. Již tato část cesty byla silně poznamenána nejistotou a strachem z válečného ohrožení. V případě, že by válka vypukla po dobu plavby, nemohla by loď pokračovat po své trase a museli by přistát v Dakaru či severním Atlantiku. Ještě z lodi si cestovatelé telegraficky objednali letenky na poslední let Air France z Paříže do Prahy. Rezervace byla sice společností potvrzena, ovšem telegram, který cestovatelům zaslala, jim na klidu nepřidal.<sup>160</sup> Stálo v něm:

*„Místa zajištěna, odklad nemožný, odlet nejistý – stop.“<sup>161</sup>*

---

<sup>158</sup> Tamtéž, str. 191 – 199.

<sup>159</sup> Tamtéž, str. 201 – 207.

<sup>160</sup> Tamtéž, str. 211 – 214.

<sup>161</sup> Tamtéž, str. 214.

V Bordeaux měli cestovatelé na přestup z lodi do posledního vlaku do Paříže pouhých dvacet minut. Berou si s sebou proto jen několik nejnnutnějších drobností a v rychlosti opouští parník. Automobil i se zbytkem zavazadel zůstal v přístavu. V Paříži se pak Elstnerovým podařilo včas nastoupit na palubu posledního letadla, které ještě mělo povolení vzlétnout.<sup>162</sup>

V cíli této Elstnerovy rekordní jízdy tentokrát nečekal žádný uvítací výbor. Do Prahy cestovatelé přijeli doslova v předvečer vypuknutí války. Jejich automobil byl demonstrativně vystaven na pařížském Autosalonu v Grand Palais. Toho roku byl tento automobil jediným vystaveným vozem v jinak prázdném oddělení Československé republiky.<sup>163</sup>

Přes všechny obtíže způsobené náročným terénem a nezvyklým podnebím, dokázali manželé Elstnerovi udržet vysoké denní průměry ujetých kilometrů. Jejich kontrolu prováděl i pražský Autoklub, kterému se cestovatelé pravidelně telegraficky hlásili z cíle jednotlivých etap cesty – to je z Tucumánu, Rosaria de la Frontera, Jujuy a Córdoby. Celkem ujeli Elstnerovi po jihoamerickém kontinentu asi 6650 km, včetně cesty po Evropě, lodí po moři a letadlem na zpáteční cestě překonali v průběhu necelých tří měsíců více než 36 000 km.<sup>164</sup>

### **2.3 Závěrem k Elstnerovým americkým cestám**

Elstnera americký kontinent, především pak jeho španělsky hovořící část, uchvátil a bylo jeho velkou touhou jej ještě alespoň jednou navštívit. Toto jeho přání se však nikdy nesplnilo. Po druhé světové válce mu bylo umožněno podniknout ještě jednu, poslední, dálkovou jízdu Afrikou, ale všechny další plánované mimoevropské cesty se již nesetkaly s pochopením vůdčích představitelů režimu. Elstner se proto do dalekých krajin, které navštívil, vracel alespoň ve vzpomínkách při psaní cestopisných knih a přípravě a prezentaci přednášek o daných zemích.

Jeho vyprávění uchvátilo některé posluchače natolik, že když se v roce 1947 pořádalo skautské Jamboree ve Francii, pokusila se skupina českých nadšenců nalézt Elstnerův

---

<sup>162</sup> Tamtéž, str. 214 – 215.

<sup>163</sup> Kuský, J.: Čeští cestovatelé, 2. díl, str. 444.

<sup>164</sup> Elstner, F. A.: Tango Argentino, str. 218.

vůz, který byl cestovatel nucen v roce 1938 zanechat v Paříži. Z jejich pátrání, bohužel, vyplynulo, že automobil byl během války zničen německými vojáky.<sup>165</sup>

---

<sup>165</sup> Z osobního rozhovoru s Jiřím Holdem ze dne 17. 8. 2007.

### **3. F. A. Elstner a jeho současníci**

František Alexander Elstner se od svých současníků v mnoha směrech odlišoval, ale v mnoha ohledech s nimi měl také mnoho společného. V následujících řádcích se pokusím tyto shody, případně odlišnosti, postihnout a popsat. Protože však jde o téma poměrně široké, bylo nutné stanovit hlavní oblasti, na něž se v následující srovnávací analýze zaměřím. Jedná se o tyto body:

- způsob cestování,
- způsob psaní knih,
- způsob zachycení reality v jednotlivých dílech.

Přičemž první bod zahrnuje vedle dopravních prostředků užívaných k výpravám také finanční krytí cest, impulsy, které vedly jednotlivé osoby k cestování a časový rozsah expedic.

U bodu číslo dvě se budu zabývat dobou v níž díla vznikala, tzn. jestli je ten který cestovatel tvořil již v průběhu výprav či po jejich skončení. Zda si autor psal na cestách poznámky, ať už deníkovou nebo nějakou jinou formou, a zaměřím se také na výslednou podobu literárních děl.

Třetí bod obsahuje jak samotné zobrazení skutečnosti, tak výběr toho, na co se ten který cestovatel ve svém díle zaměřil. To znamená, zda si všímá politicko-sociálních problémů dané země, kulturních odlišností a zvyklostí a podobně, nebo zda naopak některý z těchto aspektů zcela opomíjí. Zatímco první dva body vycházejí především ze sekundární literatury věnované výpravám jednotlivých osobností, třetí bod stojí především na rozboru literárních děl jednotlivých cestovatelů.

Než přistoupím k samotnému rozboru cestopisných děl a jejich vzájemnému srovnávání, nastíním v krátkosti ještě životní osudy dotyčných cestovatelů. Nejprve bych však ještě ráda v krátkosti shrnula, jakým stylem cestoval a psal svá cestopisná díla František Alexander Elstner, který je hlavním objektem mého zkoumání.

#### **3.1. František Alexander Elstner – cesty a cestopisné knihy**

F. A. Elstner své cesty podnikal v automobilech. Zpočátku spolupracoval s firmou Aero, později uzavřel dohodu s automobilkou Škoda. Zmíněné firmy Elstnerovi poskytly

vozy, aby provedl jejich zatěžkávací zkoušku a přispěl k propagaci jejich značky v zahraničí. Všechny ostatní náklady expedice Elstner hradil ze svého platu a později také z autorských honorářů za své knihy. Elstnerovou snahou bylo podnikat rekordní jízdy a tomu byl podřízen časový plán cest. Přestože na svých cestách navštívil řadu exotických míst, jeho hlavním cílem bylo vždy dosahovat vysokých denních průměrů ujetých kilometrů.

Své výpravy Elstner vždy pečlivě plánoval. Poté, co stanovil trasu a cíl cesty, věnoval se studiu literatury zaměřené na historii a kulturu míst, která měl v úmyslu navštívit. Často také rozšiřoval a zdokonaloval své jazykové kompetence. Například když uvažoval o cestě do Jižní Ameriky, začal se učit španělskému jazyku, aby dokázal sám komunikovat s místními obyvateli a nebyl závislý na pomoci tlumočnicka.

V průběhu expedice si Elstner vedl „palubní deník“, jak jej sám nazýval. Jednalo se o krátké heslovité poznámky o městech, zemích, počtu ujetých kilometrů, zajímavých událostech i běžných denních situacích a rozhovorech. Na základě těchto záznamů poté psal své cestopisné knihy. Svá literární díla, v nichž zachycuje průběh expedice vydává až na počátku čtyřicátých let, kdy kvůli druhé světové válce nemůže v cestách pokračovat.

Elstnerovy cestopisy mají většinou podobu románu, v němž se střídají části edukativní a dějové. Elstner do svých děl zakomponovává kapitoly věnované historicko-politickému vývoji zemí a popisuje i život obyvatel včetně nejrůznějších místních zvyků a tradic. Nevyhýbá se ani tématům ekonomickým. Veškeré hospodářsko-politické události dokáže také včlenit do širšího historického rámce.

Elstnerovy cestopisy jsou velmi čtivé, neboť v nich dokáže velmi živě vykreslit místa i osoby, s nimiž se na svých cestách setkal. Na obyvatele jím navštívených zemí se Elstner dívá především s pochopením. Snaží se nehodnotit je podle evropských měřítek, ale dívá se na ně jejich vlastníma očima.

V dějových pasážích pak dosahuje gradace prostřednictvím hovorového jazyka a krátkých, téměř až úsečných vět, které v čtenáři skutečně vzbuzují dojem rychlé jízdy. Všechny Elstnerovy cestopisné knihy obsahují také rozsáhlou obrazovou přílohu.

## 3.2 František Čech – Vyšata

### 3.2.1 Život Františka Čecha – Vyšaty

František Vyšata se narodil 14. února 1881 v Chlumanech u Prachatic. Jeho otec byl zedník, který – jak bylo v té době u podobných profesí poměrně běžné – často odjížděl z domu za prací do zahraničí, především do Vídně. Matka Vyšatovi zemřela záhy po jeho narození. O malého Františka se proto starala starší sestra, která ho také naučila číst, psát a počítat. Díky tomu mohl přeskočit první třídu a nastoupit přímo do druhé. Již na obecné škole se u Vyšaty projevil zájem o četbu dobrodružných a cestopisných knih. A tehdy poprvé začíná František Vyšata snít o vzdálených zemích.

Poté, co dokončil obecnou školu, Vyšata odešel do Českých Budějovic, kde se začal učit bednářem. Záhy však učení zanechal a až do svých osmnácti let zůstal u rodičů. Poté se pokusil dostudovat v Praze, avšak, jak sám přiznává, nechtělo se mu pracovat. Vrátil se proto do rodné vsi, kde se živil jako harmonikář.

Po řadě neúspěchů se Vyšata oženil a spolu s manželkou se přestěhoval do Vídně. Manželství se však brzy rozpadlo. Manželka Vyšatu opustila a ten se poté vrátil zpátky do rodné vsi. Dlouho zde však nepobyl, záhy se rozhodl domov opustit a odcestovat do Jižní Ameriky. Z Čech odešel v polovině března 1910 do Brém, odkud se vydal lodí přes Lisabon a Rio de Janeiro do Buenos Aires. Odtud se pak vydal na sever Argentiny do Chaca Austral.<sup>166</sup>

Tři roky cestoval Vyšata touto oblastí, až dostal v lednu 1913 zprávu z domova, podle níž by se k němu jeho žena ráda vrátila. Vyšata se tedy ihned vypravil na cestu zpátky do Čech. Spolu s manželkou se usadili ve Vyšatově rodné vsi. Manželku však brzy přestal poklidný život v Chlumanech bavit a tak manžela opustila a opět odešla do Vídně. František Vyšata se proto ihned poté, co dopsal cestopis ze svého prvního zámořského dobrodružství, vydal zpátky do Jižní Ameriky.<sup>167</sup>

V dubnu 1914 tak Vyšata opět přistál v Buenos Aires. V Americe vystřídal řadu nejrůznějších zaměstnání. Živil se jako bednář, honák krav, lovec i jako pivovarnický dělník. Postupně přestávají být jeho cesty nahodilé a získávají na systematickosti. Během několika málo let Vyšata procestoval Argentinu, Paraguay, Chile a Ohňovou zemi. V místech, která navštívil, začal také sbírat hmyz, nerosty a rostliny. Většinu svých sbírek

---

<sup>166</sup> Kunský, J.: Čeští cestovatelé (II. díl), str. 301 – 303.

<sup>167</sup> Janka, O.: Příběhy českých cestovatelů zapomenutých i nezapomenutých, str. 172 – 173.



později daroval přírodopisnému muzeu Museo Historico Natural v Buenos Aires.<sup>168</sup> Svou cestu ukončil v roce 1925, kdy se přes bolivijský La Paz vydal do Peru. V Peru navštívil jezero Titicaca a Cuzko. Odtud docestoval do přístavu Arequipa, kde nasedl na loď směřující do Hamburku, a po dlouhých dvanácti letech se tak František Vyšata, který přijal přízvisko Čech, vrátil do vlasti.

Po návratu do Československa sepsal cestopisnou knihu svých vzpomínek s názvem Patnáct let v Jižní Americe a napsal také řadu článků do různých časopisů. Aby zúročil své zkušenosti z Argentiny, začal pracovat také v Masarykově akademii, kde redigoval časopis Československá emigrace.<sup>169</sup> Zaměstnání ho však příliš dlouho neuspokojovalo, a tak se v září roku 1927 vrátil zpátky do Jižní Ameriky.

Na svou třetí výpravu vyplul z Terstu a směřoval do Rio de Janeira v Brazílii. Odtud pak pokračoval do Sao Paula a dále do Curitiba ve státě Paraná. Poté, co procestoval Brazílii, strávil několik měsíců také v Paraguai. Chtěl se vydat i do oblasti Gran Chaca, avšak musel od svého záměru upustit kvůli paraguaysko-bolivijské válce. Na delší dobu se usadil pouze ve městě Porto Alegre, kde strávil dva roky mezi českými emigranty. Poté ještě krátce navštívil území při ústí Amazonky a v červnu 1932 opustil potřetí, tentokrát definitivně, jihoamerický kontinent.<sup>170</sup>

Po návratu do Československa se Vyšata rozhodl usadit. Oženil se proto na inzerát a se svou ženou odešel z Prahy na venkov. Usadili se v Nové Vsi u Sobiňova poblíž Chotěboře. Zde také Vyšata napsal svou druhou cestopisnou knihu Středem Jižní Ameriky a později Paměti. Vedle toho se snažil své znalosti a zkušenosti předat dál a pořádal přednášky o Jižní Americe. Této činnosti se věnoval až do své smrti v říjnu roku 1942.<sup>171</sup>

### **3.2.2 František Vyšata versus František Alexander Elstner**

František Vyšata zatoužil stejně jako F. A. Elstner již v mládí poznat cizí země, ovšem zvolil si k tomu zcela odlišný způsob cestování. Vyšata narozdíl od Elstnera cestoval převážně pěšky, později na koni nebo jednoduše tak, jak bylo v daném okamžiku možné (samozřejmě vyjma cesty lodí na americký kontinent). Oproti tomu Elstner jako nadšený

---

<sup>168</sup> Padevět, L.: František Čech–Vyšata: Patnáct let v Jižní Americe (Z tajů Kordiller, 3. díl), str. 53.

<sup>169</sup> Janka, O.: Příběhy českých cestovatelů zapomenutých i nezapomenutých, str. 174.

<sup>170</sup> Martínek, M.; Martínek, J.: Čeští cestovatelé a mořeplavci, str. 42 – 43.

<sup>171</sup> Kunský, J.: Čeští cestovatelé (II. díl), str. 307.

motorista spojil svou touhu po poznání cizích zemí se sportovními výkony v podobě rekordních jízd.

Pomineme-li však výběr dopravního prostředku, nalezneme mezi oběma osobnostmi řadu dalších rozdílů. Zatímco Elstner své výpravy pečlivě připravoval a naplánoval a před jejich započatím studoval dostupnou literaturu o kultuře a poměrech v zemích, jež zamýšlel navštívit, Vyšatovy cesty tyto rysy postrádají. Jeho touhou bylo spatřit Ameriku, ale měl jen nejasnou představu o tom, co bude dělat, až se tam dostane. Také jeho cesty po americkém kontinentu byly zpočátku neplánované. Až později při jeho druhé návštěvě Ameriky začal své výpravy promýšlet.

Oba cestovatelé si sami všechny své cesty a náklady s nimi spojené plně hradili. Elstner na úhradu veškerých cestovních výdajů spojených s určitou expedicí šetřil dlouho dopředu z autorských honorářů za novinové a časopisecké články a později také za cestopisné knihy. Naproti tomu Vyšata vždy nastřádal pouze obnos nezbytný pro uskutečnění nějaké dílčí etapy cesty. V průběhu výpravy poté, co mu došly finance, se živil příležitostnými pracemi a shromažďoval prostředky na uskutečnění další části cesty. Sám František Čech – Vyšata o svém cestování napsal:

*„Všude jsem pracoval, nestyděl se za žádnou práci a šetřil na cesty, bych mohl dávat zprávy české veřejnosti o životě, poměrech a krajích Jižní Ameriky. Nikdo mně za to neplatil ani haléře. Nic jsem nechtěl než konati svoji povinnost co dobrý Čech a člověk.“<sup>172</sup>*

Z výše uvedených skutečností také vyplývá, že Vyšata neměl žádný předem daný časový harmonogram pro svůj pobyt v cizině. Jeho cesty se plně odvíjely od momentálních hnutí a tužeb. Odtud zřejmě také pramení postřeh A. V. Forejta uvedený dále v textu, že Vyšata cestoval po americkém kontinentu a na budoucnost při tom příliš nemyslel.<sup>173</sup>

Stejně jako F. A. Elstner si i František Vyšata v průběhu svých cest psal deník. Jeho deníkové záznamy jsou však narozdíl od Elstnerových velmi podrobné a zachycuje v nich do nejmenších detailů i příhody, které slyšel od jiných. Oproti tomu zápisy v Elstnerově deníku jsou spíše heslovité a nezacházejí tolik do podrobností. Zřejmě to souviselo s odlišným způsobem cestování obou světoběžníků. Zatímco Elstner si mohl dovolit vozit

---

<sup>172</sup> Kuský, J.: Čeští cestovatelé (II. díl), str. 304.

<sup>173</sup> Forejt, A. V.: Za karavanou mrtvých, str. 133.

s sebou větší množství věcí a přivést si z ciziny domů i suvenýry, pro Vyšata to bylo téměř vyloučené. Vyšata s sebou v příručním zavazadle nosil jen nejn nutnější osobní věci a později i rostliny a nerosty pro svou sbírku přírodnin, kterou chtěl věnovat Národnímu muzeu v Praze, a pro upomínkové předměty mu již nezbývalo téměř žádné místo.

Vyšata, tak jako Elstner, napsal po návratu do Československa na základě svých deníků několik cestopisných knih. Dalším shodným rysem obou autorů je skutečnost, že mezi vznikem literárního díla a uskutečněním cesty existovala relativně dlouhá prodleva. První z Vyšatových děl, třídílný cestopis s názvem Patnáct let v Jižní Americe, ovšem nenapsal Vyšata sám, ale jeho kvůli nedostatečnému vzdělání a s tím související jazykové kompetenci mu s tvorbou knihy pomohl Dr. Padevět.

Vyšata se v knihách věnuje především tématům sobě blízkým. Patří sem například zájem o místní obyvatelstvo, a to i o marginální skupiny společnosti. Často se věnuje i domorodému obyvatelstvu, avšak jeho názory na něj nejsou jednotné. Na jedné straně obdivuje zručnost Indiánů, ale na jiném místě textu o nich hovoří jako o osobách „chorobně líných“<sup>174</sup>.

Stejně jako Elstner i Vyšata, respektive Padevět, se snaží čtenáře uvést do poměrů panujících v jednotlivých zemích. Obohacuje text o různé zajímavosti jako jsou vzdálenosti mezi městy, počty obyvatel, informace o exportu a importu a podobně. Narozdíl od Elstnera, a jak uvidíme později i dalších autorů, ale nezačleňuje tyto informace do širšího historicko-politického a kulturně-sociálního rámce.

Přes určité shodné či alespoň podobné rysy je patrné, že Vyšata se od Elstnera spíše odlišoval. Avšak v čem se oba cestovatelé (a také všechny ostatní srovnávané osobnosti) zcela shodují je silné vlastenectví a touha reprezentovat v rámci vlastních možností co nejlépe tehdejší Československo.

### **3.3 Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund**

#### **3.3.1 Život J. Hanzelky a M. Zikmunda**

Jiří Hanzelka se narodil 24. prosince 1920 ve Štamberku. Po absolvování obecné školy vystudoval obchodní akademii v Praze na Smíchově. Od roku 1938 pak začal

---

<sup>174</sup> Padevět, L.: František Čech–Vyšata: Patnáct let v Jižní Americe (Z tajů Kordiller, 3. díl), str. 21.

studovat na vysoké škole obchodní v Praze. Zde se setkal mimo jiné také s Miroslavem Zikmundem.

Miroslav Zikmund se narodil 14. února 1919 v Plzni. Zde také vystudoval reálné gymnázium. Po úspěšném složení maturitní zkoušky odešel v roce 1938 do Prahy, kde nastoupil na vysokou školu obchodní. Již v prvním roce studií si spolu s Jiřím Hanzelkou vytvořili plán jejich první společné cesty. Proto, když byly v roce 1939 zavřeny české vysoké školy, nezaháleli a začali se studiem cizích jazyků, aby byli na expedici dobře připraveni.<sup>175</sup>

Své první cestovatelské zkušenosti Hanzelka a Zikmund nasbírali na kratších prázdninových výletech do Polska, Maďarska a Německa. Přes nedostatek zkušeností s dálkovými jízdami se jim podařilo, především díky ekonomickému zaměření svého vzdělání, uzavřít dohodu s automobilkou Tatra, která se jim rozhodla poskytnout jeden ze svých vozů k reportážní cestě třemi kontinenty. Veškeré ostatní náklady hradili mladí cestovatelé z dotací Ministerstva průmyslu, Ministerstva školství a Ministerstva informací, které činily celkem téměř 500 000 Kčs. Vedle toho měli Zikmund s Hanzelkou slíbeny také výnosy z rozhlasových reportáží a novinových článků a podíl na obchodních transakcích.<sup>176</sup>

Po dlouhém období příprav konečně mohla dvoučlenná výprava 22. dubna 1947 odstartovat od budovy pražského autoklubu v Opletalově ulici. Přes Německo, Rakousko, Švýcarsko, Francii a Monako dojeli do Marseille, kde se i s vozem nalodili na parník směřující do marockého přístavu Casablanca. Do Afriky dorazili na začátku května a ihned vyrazili přes Maroko a Alžírsko do Tunisu a Libye. V poušti však cestovatele postihla vážná nehoda, kvůli níž byl automobil pro další jízdu nepoužitelný. Do Alexandrie je proto dopravil kamion.<sup>177</sup>

V Egyptě cestovatelé získali nový vůz od tamního zástupce firmy Tatra, ten však už postrádal speciální úpravy, které firma před startem provedla na původním automobilu. Z Alexandrie tedy Hanzelka a Zikmund pokračovali přes Núbijskou poušť do Eritree, Somálska a Keni.<sup>178</sup> Po výstupu na nejvyšší horu Afriky, Kilimandžáro (5 895 m), zamířili do vnitrozemí střední Afriky a dále k Viktoriiným vodopádům. Projeli skrze

---

<sup>175</sup> Kuský, J.: Čeští cestovatelé (2. díl), str. 477 – 478.

<sup>176</sup> Tamtéž, str. 478.

<sup>177</sup> Martínek, M., Martínek, J.: Čeští cestovatelé a mořeplavci, str. 104 – 105.

<sup>178</sup> Kuský, J.: Čeští cestovatelé (2. díl), str. 478.

Zimbabwe do Jihoafrické unie, kde se 25. června 1948 v Kapském městě nalodili na loď směřující do Buenos Aires.<sup>179</sup>

Na americkém kontinentu navštívili Zikmund s Hanzelkou čtrnáct zemí. Vyjeli z Buenos Aires, procestovali nejprve Argentinu a Gran Chaco, poté zamířili přes Paraguay, do Brazílie, Uruguaye a Bolívie k legendárnímu jezeru Titicaca. Odtud pokračovali do Peru, kde si kvůli nutným opravám vozu udělali delší přestávku, během níž navštívili spolu s dalším českým cestovatelem Eduardem Ingrišem guánové ostrovy Chinchas.<sup>180</sup>

Z Peru oba cestovatelé pokračovali do Ecuadoru, kde se nalodili na parník do panamského přístavu Colón. Z Panamy zamířili do Kostariky a Nikaragui. Odtud přes Honduras, San Salvador a Guatemalu až do Mexika ještě pokračovali Zikmund s Hanzelkou společně, avšak zlomená ruka donutila Hanzelku cestu předčasně ukončit. Zikmund poté sám pokračoval ještě na Kubu a zde svou tříletou jízdu také zakončil. 9. září 1950 se nalodil v mexickém Veracruzu na loď do Le Havru. Tam přisedl na parník mířící do polského přístavního města Gdyně, kde ho již očekával Hanzelka. Spolu pak zakončili výpravu 1. listopadu 1950 v Praze.<sup>181</sup>

Na další výpravu se cestovatelská dvojice Hanzelka – Zikmund vydala až v dubnu 1959. Opět při ní spolupracovali s automobilkou Tatra, tentokrát však k cestě použili nákladních automobilů. Výprava směřovala přes Rakousko na Balkán a dále do Asie. Navštívili Turecko, Sýrii, Izrael a Jordánsko. Procestovali Irák a Pákistán, navštívili Nepál a dojeli až k Bengálskému zálivu. Odtud se vydali na Cejlon, odtud se přeplavili do Barmy a pokračovali dále do Thajska a Kambodže, na Novou Guineu a do Japonska. Odtud se již vydali na zpáteční cestu do Československa. Při ní projeli celým Sovětským svazem.<sup>182</sup>

Z obou cest posílali cestovatelé domů do Československa reportáže a filmový materiál. Po návratu s sebou přivezli vedle podrobných informací o hospodářské situaci zemí, které navštívili, i řadu objednávek na automobily Tatra a náhradní díly na ně. Po návratu do vlasti vydali také několik knih zachycujících zážitky z jejich cest a informace o životě a historii navštívených zemí.<sup>183</sup>

---

<sup>179</sup> Martínek, M., Martínek, J.: Čestí cestovatelé a mořeplavci, str. 106.

<sup>180</sup> Tamtéž, str. 107 – 108.

<sup>181</sup> Kuský, J.: Čestí cestovatelé (2. díl), str. 478.

<sup>182</sup> Martínek, M., Martínek, J.: Čestí cestovatelé a mořeplavci, str. 109 – 113.

<sup>183</sup> Kuský, J.: Čestí cestovatelé (2. díl), str. 478 – 479.

### **3.3.2 J. Hanzelka, M. Zikmund a F. A. Elstner**

Cestovatelská dvojice Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund sice podnikla pouze dvě expedice, ale mezi širokou veřejností je dnes rozhodně známější než František Alexander Elstner. Zmiňovaní cestovatelé se neliší jen věhlasem, ale mezi jejich výpravami a dálkovými jízdami F. A. Elstnera jsou i další rozdíly. Nacházíme u nich dokonce mnohem méně styčných bodů než u ostatních srovnávaných osobností.

Zaměříme-li se na způsob cestování, zjistíme, že jak Elstnerova expedice, tak výprava Zikmunda s Hanzelkou uzavřela dohodu s jednou s českých automobilek, která jim poskytla vůz výměnou za propagaci své značky. Ovšem finance, které měli k dispozici jsou nesrovnatelné. Zatímco Hanzelka a Zikmund dostali štědrú dotaci od ministerstev, Elstner si veškeré náklady spojené s dálkovými jízdami hradil sám z autorských honorářů za knihy a články.

Jak již v předchozím textu několikrát zaznělo, Elstnerovi šlo nejen o poznání cizích zemích, ale především o sportovní výkony. Nemohl si proto při svých výpravách dovolit rozsáhlejší časové prodlevy ani větší zásahy do itineráře cesty. Oproti tomu Hanzelka a Zikmund průběžně pozměňovali trasu cesty i délku pobytu na určitém místě. Například v Paraguayi se zcela neplánovaně rozhodli navštívit leproserium a napsat reportáž o životě malomocných.<sup>184</sup> K jiné ještě zásadnější změně v plánu cesty došlo již při příjezdu do Buenos Aires, kde měli oba cestovatelé strávit pouze několik dní a pokračovat v plavbě až do Rio de Janeira. Teprve odtud měla expedice vyrazit. Avšak s přihlédnutím k vnějším okolnostem se Zikmund s Hanzelkou rozhodli svou cestu po jihoamerickém kontinentě zahájit již v Buenos Aires.<sup>185</sup>

Takové radikální změny byly v případě Elstnerových cest vyloučeny. I když se cestovních plánů nadržel vždy striktně (například při výpravě do Jižní Ameriky uskutečněné v roce 1938 se Elstner dočasně odchýlil od trasy doporučené argentinským autoklubem), nečil v nich v průběhu výpravy žádné radikálnější změny. Vše pečlivě naplánoval a nastudoval ještě před startem výpravy a poté trasu expedice přizpůsoboval již jen nejrůznějším nepředvídaným a nepředvídatelným okolnostem.

Jak jsem již uvedla výše, psal Elstner své knihy na základě deníků pořízených během jednotlivých výprav. Také Zikmund s Hanzelkou zaznamenávali zážitky z výpravy do deníků. Vedle nich pak průběžně psali také velké množství článků do novin a časopisů a natáčeli reportáže pro rozhlasové vysílání. K jejich zaslání do Československa se

---

<sup>184</sup> Hanzelka, J., Zikmund, M.: Tam za řekou je Argentina, str. 156 – 165.

<sup>185</sup> Tamtéž, str. 64 – 65.

zavázali ještě před startem výpravy. S jejich žurnalistickou činností úzce souvisí také výše zmiňované průběžné úpravy trasy. Jednotlivé reportáže autoři také později použili jako součást svých cestopisných knih.

Cestovatelská dvojice Hanzelka – Zikmund tedy byla především dvojicí novinářů (či zahraničních reportérů) a spisovatelů. Oproti tomu Elstner v jedné ze svých knih píše:

*„Kniha, kterou čtete, nebyla napsána ctihodným způsobem spisovatelským. Většina kapitol vznikla v jedoucím voze, zatím co se blížila neznámá města, puebla, plantáže, hory a sopky, kaktusy a palmy, hejna papoušků a gaučové na koních. Všude potkáte stopy rychloměru.“<sup>186</sup>*

Obdobným způsobem vznikaly všechny Elstnerovy cestopisy. F. A. Elstner byl totiž v prvé řadě sportovec – motorista a „lovec kilometrů“, jak mu říkali jeho současníci, a až poté se považoval také za spisovatele. To však jeho cestopisům neubírá na poutavosti a literární i faktografické hodnotě.

Z rozdílného způsobu cestování a motivů, které jednotlivé cestovatele k výpravám vedly, plyne také řada odlišností ve způsobu zachycení reality v literárních dílech. Zatímco Hanzelka a Zikmund přímo vyhledávali nevšední a pro českého čtenáře zajímavá místa a v každém z nich strávili delší čas, aby jej mohli dokonale poznat a popsat, Elstner se musel spokojit s mnohem řidšími a kratšími zastávkami. Během nich však dokázal, mimo jiné jistě také díky pečlivé přípravě a studiu jednotlivých zemí před započítím expedic, velmi dobře postihnout charakteristické prvky dané lokality a zaznamenat je do značných podrobností.

V Elstnerově próze i v cestopisech Zikmunda a Hanzelky se setkáváme s popisem podobných kulturních a sociálních jevů<sup>187</sup> a autoři je i obdobným způsobem zasazují do historického kontextu. V obou případech se autoři snaží čtenáři podat kompletní obraz dané země a společnosti v ní žijící, včetně místních zvyklostí a okrajových jevů. Ovšem Hanzelka a Zikmund ve svém díle (zřejmě pod vlivem dobových událostí v Československu) kladou větší důraz na sociální rozdíly mezi bohatými turisty a chudobou některých částí amerického kontinentu. Elstner si jich všímá také, ale nemá potřebu je tolik vyzdvihovat.

---

<sup>186</sup> Elstner, F. A.: *Tango Argentino*, str. 9.

<sup>187</sup> Například v Elstnerově díle *Tango Argentino* i v cestopise *Tam za řekou je Argentina* od J. Hanzelky a M. Zikmunda se setkáváme s rozsáhlým popisem života v Buenos Aires i v periferních oblastech země, rituálu přípravy a pití maté nebo líčením krajanského života přistěhovalců.

### 3.4 Alan Vladislav Forejt

#### 3.4.1 Stručný životopis Alana V. Forejta

O životě A. V. Forejta toho víme jen málo. Přesněji řečeno vše, co o jeho životě víme, víme z pouze jeho knih, v nichž popisuje svá dobrodružství na cestách nejrůznějšími exotickými zeměmi. Mezi líčením cest po Africe a Jižní Americe se Forejt občas zmíní také o své minulosti. Pouze z těchto náznaků tedy můžeme usuzovat na jeho mládí a motivy, které jej vedly k cestování.

Alan Vladislav Forejt se narodil někdy kolem roku 1900 v Praze na Smíchově. Rodiče mu poměrně brzy zemřeli a on se krátce po válce rozhodl odjet do Ameriky. Spolu s přítelem z dětství se rozhodli vyrazit pěšky do Terstu, případně do Janova, kde se chtěli nechat najmout jako pomocná pracovní síla na některou z lodí směřujících k americkému kontinentu. Brzy však zjistili, že bez peněz se do Ameriky dostat nemohou. Vrátili se proto do Prahy a zde několik měsíců strádali, až ušetřili 1 800 Kč na nejlevnější lístky do Buenos Aires.

Do Argentiny cestovali několik týdnů v podpalubí zaoceánského parníku spolu s dalšími osmi sty cestujícími. Útrapy z cesty ještě umocňovalo nepříznivé počasí. Do Buenos Aires loď dorazila po 33 dnech úmorné plavby krátce před Vánocemi.<sup>188</sup>

V průběhu několika let Forejt spolu se svým přítelem procestovali celou Jižní, Střední i Severní Ameriku. Živili se přitom příležitostnými pracemi jako námezdní dělníci a pomocné pracovní síly. Svou cestu začali v Argentině, odtud dopluli lodí do uruguayského Monte Videu, přes Gran Chaco se vrátili do Argentiny, odkud plánovali cestovat do Chile. Pěšky přešli Kordillery a dále pokračovali vlakem až do Valparaisa. Ve Valparaisu se nalodili na parník, který je dovezl do přístavního města Antofagasta. Krátce zavítali i do La Pazu, ale nikde se déle nezdrželi.<sup>189</sup>

Obdobným způsobem dvojice procestovala většinu amerického kontinentu. Na své několikaleté výpravě navštívili všechny státy Jižní Ameriky, poté se rozhodli zamířit přes Panamskou šíji dále k severu. Jak jsem již uvedla výše, živil se sice pouze příležitostnými pracemi a cestovali jako všichni chudí lidé ponejvíce pěšky, avšak jejich cestovatelské úspěchy, i když možná neúmyslné, pronikly mezi širší veřejnost. O jejich cestě z Argentiny do Chile, při níž zdolali Andy se psalo v denním tisku několika

---

<sup>188</sup> Forejt, A. V.: Amerikou s prázdnou kapsou, str. 6 – 11.

<sup>189</sup> Tamtéž, str. 15 – 62.



okolních států. Na základě těchto zpráv se s Forejtem a jeho společníkem setkal dokonce peruánský prezident Augusto Leguía.<sup>190</sup>

Ze Střední Ameriky se Forejt vydal přes Kubu a Mexiko do Spojených států amerických. V průběhu několika měsíců procestoval Spojené státy i Kanadu a na nějaký čas se usadil v Chicagu, kde žil i jeho strýc. V Chicagu využil příležitost a se skupinou krajanů odcestoval na krátkou dovolenou domů do vlasti. Během návštěvy v Praze začal Forejt spolupracovat s redakcí Národních listů a jeho pobyt v Praze se tak neplánovaně prodloužil na dva roky.

Po dvou letech se opět vydal do Ameriky. Tentokrát jeho cesta vedla přímo do Gran Chaca. Ve zdejší džungli lovil spolu se svým kamarádem papoušky, které poté odvezli do Čech. Ve vlasti se zdržel jeden a půl roku a znovu se rozjel do Ameriky. Tentokrát však už ne v podpalubí, ale jako vystěhovalecký komisař.<sup>191</sup>

V Americe se Forejt opět zdržel několik měsíců, které strávil cestováním po Paraguayi. Poté se vrátil do Prahy. Ovšem stejně jako v předchozích případech, ani tentokrát se zde nezdržel dlouho. Po dvanácti měsících odjel na pozvání přátel opět do Ameriky. Po čtvrté a naposledy se tedy Forejt plavil na americký kontinent. V té době měl již celou Ameriku důkladně procestovanou a proto se po přibližně šesti měsících pobytu rozhodl zavítat do jiných částí světa.<sup>192</sup> Vrátil se tedy do Prahy, odkud se chtěl vydat na další cesty.

V mezidobí mezi cestami se účastnil různých motoristických závodů a v roce 1931 dokonce startoval v mezinárodním závodě na 10 000 kilometrů kolem Evropy. Spolupracoval při tom s pražskou automobilkou Walter. Vzájemná spolupráce pokračovala i při následující Rallye Monte Carlo.<sup>193</sup>

Po roce a půl byl A. V. Forejt připraven k cestě za tajemným městem královny ze Sáby. Spolu s přítelem Pospíšilem se rozhodli výpravu podniknout ve vlastním automobilu a za vlastní peníze. Protože si však nemohli dovolit vůz zakoupit, rozhodl se Forejt jednat s Dr. Kumperou, ředitelem automobilky Walter, a navázat na předchozí spolupráci. Automobilka jim vůz bez větších problémů poskytla a provedla také nezbytné úpravy pro jízdu náročným terénem.<sup>194</sup> Zbylé vybavení pro cestu pouští si museli cestovatelé pořídit sami na své náklady.

---

<sup>190</sup> Tamtéž, str. 72.

<sup>191</sup> Tamtéž, str. 75 – 143.

<sup>192</sup> Tamtéž, str. 76 – 192.

<sup>193</sup> Forejt, A. V.: Za karavanou mrtvých, str. 13.

<sup>194</sup> Tamtéž, str. 13 – 14.

Výprava vyrazila z Prahy a pokračovala přes Bratislavu a Pešť do Zemuně, kde se i s vozem přeplavila přes řeku Sávu do Bělehradu. Dále cestovatelé směřovali do Sofie, Cařihradu a Bejrútu a dále přes Syrskou poušť do Bagdádu a do Džebel Druz. Zde svou jízdu zakončili a vydali se na zpáteční cestu. Za dva dny byli v Bejrútu, odkud se lodí přeplavili do Terstu a v průběhu několika následujících dní dorazili do Prahy.

Po cestě do Asie Forejt podnikl ještě dvě cesty do Afriky.<sup>195</sup> Na konci třicátých let se pak Forejt znovu vrátil k automobilovým závodům a v roce 1939 se spolu s dalšími třemi spolujezdci umístil na třetím místě Rallye k Velké ceně Tripolisu.<sup>196</sup>

Přestože A. V. Forejt začínal cestovat jako neznámý a nemajetný mladík, postupem času se dokázal sám vlastním úsilím a pílí vypracovat v cestovatele známého u nás i v Americe. Při svých výpravách se setkal s řadou významných zahraničních osobností (např. výše uvedená schůzka s peruánským prezidentem) i některými jinými českými cestovateli. Například v Mexiku narazil na A. V. Friče a v Argentině se potkal s Františkem Čechem – Vyšatou.

### **3.4.2 Cestování a literární tvorba A. V. Forejta a F. A. Elstnera**

Své první čtyři cesty, jejichž cílem byl americký kontinent, podnikal Forejt (neberme-li v úvahu zaoceánské lodi, na nichž do Ameriky doplul) převážně pěšky či prostředky místní hromadné dopravy. Až na počátku třicátých let poté, co se na motoristických závodech seznámil s představiteli českých automobilek, začal cestovat vozem. V automobilu podnikl obě africké cesty i cestu do Asie. Jak tomu bylo později u výprav do Afriky není z dostupných zdrojů jasné, ovšem v případě asijské cesty Forejt jistě spolupracoval s pražskou automobilkou Walter, která mu zapůjčila vůz Walter-Junior. Forejt tyto skutečnosti uvádí v jedné ze svých cestopisných knih s názvem *Za karavanou mrtvých*<sup>197</sup>. Z textu ovšem není zřejmé, zda mu firma vůz zapůjčila, aby jej otestoval na nekvalitních asijských silnicích a v pouštním terénu, dá se však předpokládat, že tomu tak bylo.

Kromě automobilu si veškeré další cestovní náklady včetně nezbytného vybavení hradil Forejt sám.

---

<sup>195</sup> Forejt, A. V.: Amerikou s prázdnou kapsou, str. 5.

<sup>196</sup> Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba, str. 129.

<sup>197</sup> Forejt, A. V.: Za karavanou mrtvých, str. 13 – 14.

Co se tedy týká způsobu cestování (alespoň ve druhé půli Forejtovy kariéry cestovatele a světoběžníka), a to jak z hlediska financování, tak z hlediska užívaného dopravního prostředku, jsou u Elstnera i Forejta patrné shodné prvky. Zásadní rozdíl mezi oběma cestovateli však spočívá v motivu cest. Zatímco Elstnerovým cílem bylo především dosahování rychlostních rekordů, Forejt upřednostňoval dosažení a poznání pro něj zajímavých lokalit a čas strávený na cestách pro něj měl jen podružnou úlohu.

Oba světoběžníci také psali cestopisné knihy, v nichž líčí zážitky ze svých výprav. Snahou obou, Forejta i Elstnera, bylo především zprostředkovat čtenáři vzdálené a někdy i exotické kraje a zároveň jej i nenásilnou formou poučit. Forejt, podobně jako F. A. Elstner popisuje historii zemí, kterými projížděl. Na některých místech textu Forejt líčí nejen historické údaje, ale celou historicko-politickou situaci dané země<sup>198</sup>.

Stejně jako Elstner i A. V. Forejt čtenáře ve svých knihách seznamuje s místními zvyklostmi lidí, s jejich kulturou, životním stylem, stravovacími návyky, náboženstvím, strukturou společnosti a toto vše je schopen zasadit do širšího socio-kulturního rámce a ukázat souvislosti mezi jednotlivými aspekty života dané společnosti. Všímá si především věcí pro Evropana nezvyklých či ne zcela samozřejmých. Například v cestopise *Za karavanou mrtvých* Forejt vysvětluje význam slibu u Arabů nebo postavení ženy v orientální společnosti. Se stejnými tématy se setkáváme i v Elstnerově díle *Na jih od Bengazi*<sup>199</sup>. Nejde však jen o podobnost na úrovni těchto konkrétních záležitostí, ale i obecněji můžeme říci, že oba spisovatelé ve svých literárních dílech zpracovávají obdobné náměty.

Oba autoři se také shodují v pohledu na obyvatele zemí, které navštívili, a jejich způsob života. Jak Elstner, tak Forejt se na ně dívají vlídně a s porozuměním. Elstner dokonce v cestopise *Tango Argentino* píše, že není možné pohlížet na Argentinece očima Evropana, ale naopak je třeba Evropany vnímat z pozice Argentinců<sup>200</sup>. Také Forejt se ve svém díle zdržuje jakýchkoli soudů založených na předsudcích plynoucích z jeho evropského původu. Snaží se k celé americké (či jiné) realitě přistupovat pokud možno nezaujatě, ačkoli na některých místech textu<sup>201</sup> vedle sebe staví tamní historické události a

---

<sup>198</sup> Například v knize *Za karavanou mrtvých* na straně 106 – 109 Forejt popisuje historicko-politickou situaci v tehdejší Arábii, včetně jejího vládce Ibn Saúda. Neopomíná dokonce ani ropný průmysl a jeho vývoj a aktivity zahraničních investorů v této oblasti.

<sup>199</sup> Elstner, F. A.: *Na jih od Bengazi* (Dobrodružství pěti Evropanů a jednoho muže, který jel napříč Saharou v bačkorách). Julius Albert, Praha 1941.

<sup>200</sup> Elstner, F. A.: *Tango Argentino*, str. 10.

<sup>201</sup> Např. v knize s názvem *Za karavanou mrtvých* na straně 71 – 73 podrobně popisuje historii Bagdádu a její jednotlivé etapy a jejich časový horizont čtenáři přibližuje odkazy k historickým událostem v Čechách.

soudobou situaci v Českých zemích. Činí tak však, alespoň podle mého názoru, především pro lepší orientaci čtenáře a nikoli proto, aby ukázal kulturní a politickou vyspělost Evropy oproti ostatním částem světa.

O Forejtově otevřenosti vůči jiným kulturám a jejich zvyklostem svědčí také skutečnost, že sám mnohé místní zvyky vyzkoušel. Například v arabských zemích se podle vlastních slov stravoval stejně jako Arabové. To znamená arabskými pokrmy a k jídlu používal jen prsty nikoliv příbor.<sup>202</sup>

Oba zmínění autoři se také v hojné míře zabývají technikou a technickou vyspělostí jednotlivých zemí. Můžeme v tom spatřovat odraz jejich zájmu o motorismus a vědeckotechnický pokrok vůbec.

Forejt i Elstner mají také podobný styl psaní knih. Oba svá díla tvořili až po návratu z cest. Avšak Forejt, narozdíl od Elstnera, přiznává, že si už některé informace nepamatuje zcela přesně<sup>203</sup>. Není však zřejmé, zda si v průběhu výprav vedl deník nebo si psal aspoň heslovité poznámky tak jako F. A. Elstner. Na závěr můžeme k literární tvorbě obou autorů říci, že byli oba nadanými spisovateli, kteří ve svých dílech dokázali vykreslit náladu jednotlivých míst a krajů.

Můžeme také konstatovat, že největší rozdíly mezi oběma cestovateli spočívají v jejich motivaci k cestování či cestovatelském záměru a s tím souvisejícím časovém plánu cest. Elstner spojuje touhu po poznání exotických zemí s úsilím o dosažení osobních cestovatelských rekordů. Oproti tomu Forejt si dopředu nestanovuje žádné časové rozmezí svých cest. Délka jeho pobytu v jednotlivých zemích se řídí podle situace a příležitostí, které se v tom kterém okamžiku naskytou. Neznamená to však, že by Forejt toužil strávit cestováním po cizích zemích celý svůj život.

O tom, že si A. V. Forejt uvědomoval, že nechce strávit na cestách celý život a že se na stáří plánoval někde usadit a pohodlně žít z ušetřených peněz, svědčí i to, jak se podíval nad počínáním svého současníka a přítele Františka Čecha – Vyšaty. V knize *Za karavanou mrtvých* o Vyšatovi píše:

*„Čech – Vyšata byl také divný člověk. Táhl Jižní Amerikou a jen by se stále díval a do notýsku zapisoval. Nic z toho neměl a na stáří nemyslel.“<sup>204</sup>*

---

Stejně tak se v téže knize na str. 97 – 99 věnuje i životu Mohameda, vzniku Koránu a jeho překladu do češtiny, a to s přesnými odkazy na dobu vzniku překladu a jeho autora.

<sup>202</sup> Forejt, A. V.: *Za karavanou mrtvých*, str. 54.

<sup>203</sup> Tamtéž, str. 42.

<sup>204</sup> Tamtéž, str. 133.

### 3.5 Závěrem

Jak vyplývá z výše uvedených skutečností, měli srovnávání cestovatelé skutečně řadu podobných rysů. Některé z nich jsou podmíněny historickým a hospodářským vývojem. Jedná se například o styl cest, který je dán dobovou potřebou českých firem proniknout na zahraniční trhy a uspět v mezinárodní konkurenci. Jiné aspekty, jako například volba cílové destinace výprav, jsou věcí osobních preferencí každého z cestovatelů.

Nejvíce společného má F. A. Elstner s A. V. Forejtem, zejména s jeho cestami do Afriky a Asie. Oba využívali k výpravám shodného způsobu dopravy a oba také využívali k financování svých cest vlastních zdrojů. Zásadně se však lišili v motivu, který je vedl k výpravám do vzdálených zemí. Zatímco Forejtovi jde čistě o poznání exotických krajín, Elstner k němu připojuje ještě snahy o dosažení cestovních rekordů.

Blízký je Forejt Elstnerovi také v literární tvorbě. Oba svá díla psali až po návratu do vlasti a oba v nich zachycují kulturní, hospodářské i politické rysy země, často doplněné i o historické souvislosti.

Naopak nejméně shod s cestami F. A. Elstnera nacházíme u Františka Čecha – Vyšaty. Nejen že každý z nich cestuje zcela odlišným způsobem, ale také finanční zajištění expedic se značně různí. Zatímco Elstner si zajistil finanční krytí výprav předem, Vyšata disponoval vždy jen nejnútnejšími prostředky, které průběžně během výpravy doplňoval příležitostnými pracemi.

Také literární produkce obou autorů má značně odlišné rysy. Na rozdíl od Elstnera, který svá díla psal na základě heslovitých deníkových záznamů pořízených během cest a doplněných o vzpomínky nejprve Evy Elstnerové, později jeho druhé ženy Anny, Vyšatova tvorba se opírá o velmi podrobné záznamy, které si vedl v průběhu cest a v nichž detailně zachytil své vlastní příhody i příběhy, které na svých cestách zaslechl. Vedle toho se Vyšata spoléhá již pouze na vlastní paměť. Kvůli svému nízkému vzdělání a nedostatečné znalosti spisovné češtiny Vyšata přenechal literární přepis svých vzpomínek Dr. L. Padevětovi.

Zcela specifickým zjevem je pak cestovatelská dvojice J. Hanzelka a M. Zikmund. Také oni sice stejně jako F. A. Elstner spolupracovali s jednou z českých automobilek, ovšem jejich finanční zázemí bylo naprosto nesrovnatelné. Díky pravidelným rozhlasovým a novinovým reportážím navíc brzy dosáhli takového věhlasu, že do určité míry zastínili své současníky.

Ovšem i v této různorodé konkurenci se František Alexander Elstner dokázal prosadit. Jeho výjimečnost spočívá mimo jiné i v šíři čtenářů a posluchačů, které dokázal svými

cestopisy, články a přednáškami oslovit. Žádný jiný soudobý cestovatel či autor cestopisné literatury nepřizpůsobil svá díla také dětskému čtenáři. Elstner tak činí zcela samozřejmě. Zároveň s knihami určenými dospělé čtenářské obci tvoří také díla, která zachycují tytéž výpravy, ale v podobě srozumitelné dětem. Tak například v knize s názvem Na jih od Bengazi<sup>205</sup> Elstner popisuje průběh expedice AEROSPEXOR a stejné téma zpracovává také v knize Saharou a pralesem<sup>206</sup>. První z nich je psána pro běžného dospělého čtenáře, druhou Elstner uzpůsobil dětem.

---

<sup>205</sup> Elstner, F. A.: Na jih od Bengazi (Dobrodružství pěti Evropanů a jednoho muže, který jel napříč Saharou v bačkorách). Julius Albert, Praha 1941.

<sup>206</sup> Elstner, F. A.: Saharou a pralesem. Státní nakladatelství dětské knihy, Praha 1959.

#### 4. Vzpomínky pamětníků F. A. Elstnera

Jako součást své diplomové práce jsem se rozhodla uskutečnit také několik rozhovorů s přímými pamětníky Františka Alexandra Elstnera. Ovšem vzhledem k době, jež uplynula od Elstnerovy smrti v roce 1974 a především pak od jeho narození v roce 1902, nebyla realizace tohoto záměru jednoduchá. Přestože ještě existuje několik osob, které se s F. A. Elstnerem osobně setkaly, řada z nich se na výzkumu odmítla podílet. Důvodem byl často právě velký časový odstup od zkoumaných událostí a přesvědčení potenciálních respondentů, že mi již nejsou schopni předat spolehlivé a hodnotné informace. Druhým nejčastějším důvodem pro odmítnutí spolupráce ze strany pamětníků byla také skutečnost, že nepatřili mezi Elstnerovy blízké přátele a znali jej pouze z nějaké oblasti jeho působení, nejčastěji z jeho přednáškové činnosti.

I přes tyto obtíže se mi podařilo uskutečnit rozhovory se třemi osobami, které F. A. Elstnera znaly. Každý z těchto tří pamětníků poznal Elstnera v jiném období a z jiné stránky, přesto se jejich výpovědi do značné míry shodují. Prvním z pamětníků, s nímž jsem se setkala byl vnuk F. A. Elstnera – René Elstner. Ten mi vedle osobních vzpomínek poskytl také množství různých fotografií a materiálů o cestách a životě svého předka.

Dále jsem hovořila také s Ing. Jířím Holdem, který Elstnera poznal ve třicátých letech v jednom ze skautských oddílů. Ing. Hold se s F. A. Elstnerem a jeho rodinou intenzivně stýkal především před a v průběhu druhé světové války, v pozdější době se navzájem poněkud vzdálili. Přesto byl jeho přínos k mému výzkumu velmi cenný především proto, že mi poskytl pohled pokud možno nezaujatého pozorovatele Elstnerovy činnosti.

V neposlední řadě jsem prováděla rozhovor také s doc. PhDr. Václavem Břicháčkem. Doc. Břicháček znal F. A. Elstnera především z jeho přednášek. Blíže se s cestovatelem stýkal strýc dotazovaného, který však již nebyl v době realizace tohoto výzkumu naživu. Přesto byl přínos doc. Břicháčka pro mou práci nezanedbatelný, neboť jako psycholog dokázal postihnout některé zajímavé rysy Elstnerovy osobnosti, jejichž existenci potvrdila mimo jiné i výpověď Ing. Holda.

Cíl výzkumu byl dvojitý. Jednak doplnit informace o životě a aktivitách F. A. Elstnera, neboť o něm bylo napsáno pouze několik málo kratších článků a řada zajímavých údajů o jeho životě tak zůstala zcela opominuta. Získané informace jsem použila také ke korekci údajů obsažených v jednotlivých člancích, protože v některých bodech se tyto zcela neshodovaly.

Druhým, avšak podle mého názoru neméně významným, cílem výzkumu bylo obohatit práci jinak založenou striktně na prokazatelných faktech o jakýsi lidský rozměr zkoumané osobnosti. Prostřednictvím výpovědí pamětníků jsem se pokusila vnést do Elstnerova portrétu plasticitu a ukázat jej jako živoucí bytost se všemi jejími klady i lidskými nedostatky.

Pro svůj výzkum jsem zvolila metodu orální historie či oral history. Ta je dnes již zavedenou metodou historického bádání užívanou ke zkoumání a zachycení historicky relativně nedávných událostí.

Kolektiv autorů vedený Miroslavem Vaňkem ji definuje jako „řadu propracovaných způsobů a postupů, jimiž se badatel v řadě humanitních, společenskovedních oborů dobírá nových informací a poznatků na základě ústního různě fixovaného sdělení osob, jež byly účastníky či svědky určité události nebo procesu, který badatel zkoumá, nebo osob, jejichž individuální prožitky, postoje a názory mohou obohatit naše poznání jak těchto osob, tak situací a obecně skutečností, k nimž se vyjadřují“<sup>207</sup>.

Uvedenou metodu jsem zvolila především proto, abych plně využila možnosti, kterou skýtají výpovědi žijících osob, které se s F. A. Elstnerem setkaly. Tyto osoby se mi posléze podařilo lokalizovat a kontaktovat a s některými z nich (kritéria výběru přiblížím dále) uskutečnit interview.

Výběrový soubor, tj. osoby, s nimiž jsem v konečné fázi skutečně hovořila, jsem sestavovala v několika fázích. Nejprve jsem oslovila vytypované osoby, které měly o Elstnerovi určité povědomí a existovala zde tedy jistá pravděpodobnost, že by mě mohly kontaktovat s někým, kdo Elstnera skutečně osobně znal. Poté jsem za pomoci tzv. techniky snowball získávala spojení na další a další potenciální respondenty.

V další fázi jsem tyto možné respondenty kontaktovala, abych zjistila zda, případně do jaké míry, Elstnera znali. Osoby, u nichž se předpokládané znalosti nepotvrdily, jsem vyřazovala a naopak ty, kteří se s Elstnerem setkali, jsem podrobněji informovala o svém výzkumu a nabídla jim možnost zúčastnit se.

Jak jsem již uvedla v úvodu, řada osob se z různých důvodů odmítla na výzkumu podílet. Nejčastěji kvůli dlouhé době, jež uplynula od Elstnerových cest i jeho smrti v roce 1974. Velmi častým argumentem pro odmítnutí účasti na rozhovorech byla také skutečnost, že oslovení lidé nepatřili do okruhu Elstnerových blízkých přátel či spolupracovníků a znali jej více méně pouze povrchně.

---

<sup>207</sup> Vaněk, M.: Orální historie (Metodické a „technické“ postupy), str. 5.



V konečné fázi se mi podařilo uskutečnit interview se třemi osobami. Každá z nich Elstnera poznala při jiné příležitosti, v jiné oblasti jeho činnosti a v jiné době, což mělo umožnit v případě shody dotázaných osob zachytit podstatné rysy Elstnerovy osobnosti. Jednalo se o René Elstnera, vnuka F. A. Elstnera, dále jsem hovořila také s Ing. Jiřím Holdem, jehož k Elstnerovi poutal vztah založený na přátelství, a v neposlední řadě vedla rozhovor také s doc. PhDr. Václavem Břicháčkem, který Elstnera znal především z jeho přednáškové činnosti.

Pro realizaci rozhovoru jsem se rozhodla použít polostandardizovaného rozhovoru založeného na otevřených otázkách a částečně jsem využila také kontrolních otázek. To znamená, že jsem si předem připravila otázky, na něž jsem se v interview chtěla zaměřit, avšak jejich pořadí nebylo pevně dané. Rozhovor tak mohl být uvolněnější a přirozenější. Tato forma rozhovoru také dotázaným umožňuje, vyslovit podle jejich názoru podstatné informace, na něž se tazatel z nějakého důvodu nezeptal.

Při samotné přípravě rozhovorů jsem se rozhodla zaměřit na několik dílčích oblastí Elstnerova života, které považuji z hlediska jeho činnosti za zásadní a do nichž jsem se pak také směřovala své dotazování. Jedná se o následující okruhy témat:

- 1) hloubka vztahu mezi dotazovaným a objektem zkoumání,
- 2) osobnostní rysy a sebe prezentace F. A. Elstnera,
- 3) cesty F. A. Elstnera a jejich příprava,
- 4) F. A. Elstner a motorismus,
- 5) pracovní činnost F. A. Elstnera, především literární a osvětová činnost,
- 6) F. A. Elstner a jeho činnost ve skautské organizaci,
- 7) Eva Růžena Elstnerová,
- 8) dnešní postoj veřejnosti k F. A. Elstnerovi a jeho kořeny.

Ke každému z okruhů jsem si pak připravila několik otázek. V případě zjišťování vztahu mezi Elstnerem a respondentem jsem se zaměřila na dobu a okolnosti, za nichž se poznali, intimitu jejich vztahu, frekvenci, s níž se scházeli, a dobu trvání jejich vztahu.

Abych zjistila něco o Elstnerových povahových vlastnostech dotazovala jsem se na to, jaké vztahy Elstner navazoval, jak se projevoval na formální a neformální úrovni a jak sám sebe a své dílo Elstner prezentoval. Vedle toho jsem se také ptala přímo na jeho povahové rysy včetně nejrůznějších příkladů.

Třetím okruhem, na který jsem se zaměřila, byly Elstnerovy výpravy a jeho příprava na ně. Chtěla jsem znát motivy, které Elstnera vedly k cestování, jak postupoval při

plánování expedic, jaký ohlas měly jeho cesty mezi současníky a zda byly úspěšné všechny jeho výpravy včetně cesty po Sovětském svazu.

Dále jsem při dotazování věnovala pozornost vztahu F. A. Elstnera k motorismu. Zajímalo mne, co jej k motorismu a komentování soutěží přivedlo a zda byl ve své době skutečně mezi odbornou i laickou veřejností znám jako průkopník motorismu.

Významnou část rozhovoru jsem pak věnovala Elstnerově literární a osvětové činnosti. Soustředila jsem se především na způsob jeho práce a literární tvorby. Snažila jsem se však neopominout ani jeho přednáškovou činnost a přípravu na ni a spolupráci s rozhlasem a televizí jak při propagaci motorismu, tak skautingu i jiných témat.

Elstnerovo působení ve skautské organizaci jsem vyčlenila jako samostatnou oblast dotazování. Zaměřila jsem se při něm jednak na motivy, které Elstnera přivedly ke skautingu, a jednak na jeho působení v organizaci. Zajímalo mne, jakou pozici v rámci Svazu skautů zaujímal, jak dlouho a do jaké míry se zde angažoval a v neposlední řadě, zda si jej skauti ještě dnes připomínají.

Část rozhovoru jsem věnovala také Evě Růženě Elstnerové, která byla nejen Elstnerovou manželkou, ale také druhým řidičem a partnerem na většině dálkových jízd.

V neposlední řadě jsem se tázala také na dnešní ponětí veřejnosti o Elstnerově činnosti a vůbec její postoj k osobě F. A. Elstnera jako takové.

Vzhledem k obsažnosti a šíři jednotlivých rozhovorů není možné zde prezentovat veškeré získané informace. Zvolila jsem proto postup, kdy budu analýze při jednotlivých rozhovorů postupovat podle výše uvedených tematických celků. V závěru pak postoje všech tří respondentů srovnám a uvedu styčné body jejich výpovědí.

S vnukem F. A. Elstnera, René Elstnerem, jsem uskutečnila celkem dva výzkumné rozhovory. První byl realizován dne 28. listopadu 2006, druhý 11. března 2007. Obě interview na sebe volně navazovala a vzájemně se doplňovala.

Réné Elstner měl se svým dědečkem velice blízký vztah. V roce 1960 se dokonce zúčastnil také jednoho z Elstnerových motoristických podniků. Byla jím dvouměsíční cesta po území Československa, jíž Elstner popisuje v knize s názvem Tři kluci + km. O obdivu a hlubokém vztahu k F. A. Elstnerovi svědčí vedle výpovědi dotázaného také jeho snaha zachovat památku a dílo svého předka v povědomí veřejnosti. Za tímto účelem již René Elstner uspořádal dvě výstavy o aktivitách a dálkových jízdách F. A. Elstnera a v současnosti probíhá třetí.

Z osobnostních rysů F. A. Elstnera vyzdvihuje dotázaný především jeho cílevědomost, pečlivost a preciznost. Vedle toho F. A. Elstner rád se svým vnukem hovořil o expedicích,

kteřé podnikl, a lidech, s nimiž se setkal. Na chalupě F. A. Elstnera v Kersku se scházela řada dalších osobností, například cestovatelé Pařížek a Engliš. Elstner se však také osobně znal i s Erikem Kaisrem, Rudolfem Hrušínským či Járou Kohoutem.

Elstnerova preciznost se projevovala především v jeho práci. A to jak při přípravě přednášek a dálkových jízd, tak v jeho literárních pracech. Na své expedice se F. A. Elstner připravoval dlouho dopředu. Nejprve sestavil na základě dostupných map plán cesty a poté shromažďoval informace o zemích, jež plánoval navštívit, a zajišťoval potřebná povolení ke startu výpravy. Ve svých cestách pak spojil touhu cestovatelskou s touhou po sportovních úspěších. Podle R. Elstnera se F. A. Elstner považoval především za sportovce.

S cestováním se tedy u Elstnera pojí také jeho nadšení pro motorismus. Obojí spolu úzce souvisí a jednotlivé oblasti od sebe nelze jednoznačně oddělit. Elstnerovy výpravy byly totiž zároveň testovacími a propagačními jízdami. R. Elstner však zdůrazňuje také Elstnerovu aktivitu v oblasti demytizace motorismu a výuky bezpečnosti silničního provozu.

Co se týká skautingu, vyzdvihuje R. Elstner (stejně jako ostatní respondenti, jak uvidíme později) především jeho podíl na zakládání lesních škol. F. A. Elstner jako první Čech absolvoval lesní školu ve Velké Británii, kolébce skautingu, a podle jejího vzoru pak zřizoval obdobné instituce pro přípravu skautských vedoucích i u nás. V pozdějších letech, kdy se již nemohl aktivně podílet na fungování lesních škol, zaměřil se F. A. Elstner především na propagaci Svazu skautů mezi širokou veřejností.

Podle R. Elstnera to byla právě aktivní činnost ve skautské organizaci, co přivodilo konflikt F. A. Elstnera s Komunistickou stranou. Elstner se s oficiální ideologií rozcházel natolik, že mu byla zakázána veškerá přednášková i jiná veřejná činnost, nadále nesměly vycházet jeho knihy a musel dokonce opustit své zaměstnání v redakci novin. Několik následujících let pak pracoval jako stavební dělník a v dalších obdobných profesích.

S doc. PhDr. Václavem Břicháčkem jsem měla možnost hovořit pouze jedenkrát v dubnu 2007. V. Břicháček se s Elstnerem setkal jen několikrát v průběhu druhé světové války, a to vždy na některé z Elstnerových přednášek. Jejich vztah tedy nebyl nijak blízký. Z toho důvodu jsou omezené i informace, které mi mohl V. Břicháček o F. A. Elstnerovi předat.

O osobě F. A. Elstnera a jeho životě měl dotázaný určité povědomí založené na znalosti dobových poměrů a Elstnerově literární a přednáškové činnosti. Za velmi zajímavý však považují postřeh V. Břicháčka, že Elstner své cestopisné přednášky

v průběhu druhé světové války nepořádal jen z finančních či jiných motivů, ale podle jeho názoru měly ještě jiný rozměr. V Břicháček k tomu říká:

*„Slyšel jsem ho přednášet za války – kudy jezdil a tak, promítal u toho i fotky. Kudy jezdil si už nepamatuju. Ale myslím si, že to od něj byla tak trochu strategie – trochu povzbudit ten národ.“<sup>208</sup>*

Jinak ale na V. Břicháčka působil Elstner relativně přísně a na přednáškách si udržoval odstup.

Podobně tomu bylo ve Skautské organizaci, jíž byl Elstner členem. Na lesních školách, kde působil v roli učitele, si udržoval od svých svěřenců odstup a jejich výcvik bral nesmírně vážně. Stanovil přesná kritéria, která museli absolventi letní školy splnit, a nebyl ochoten z nich slevit. Vytvořil si vždy představu ideálního stavu, z jíž se snažil reálně dosáhnout. Tato jeho snaha o dokonalost, cílevědomost a dost možná i tvrdohlavost byly zřejmě jedním z výrazných rysů Elstnerovy povahy (hovoří o ní i ostatní dotázaní). Ovšem uvedené informace o Elstnerově činnosti ve skautingu zná ale V. Břicháček pouze zprostředkovaně od svého strýce, který se s Elstnerem stýkal osobně.

Dnešní postoj veřejnosti k F. A. Elstnerovi je podle V. Břicháčka dán jeho nepřijatelností pro komunistický režim. Ten se po roce 1949 snažil zamezit Elstnerovi přístup k veřejné činnosti a zakázal i vydávání jeho knih. Důvodem byl podle dotázaného zřejmě Elstnerův kladný vztah k západním zemím, především pak Velké Británii a Spojeným státům americkým. Elstner se tak pomalu vytratil z povědomí veřejnosti.

Vzhledem k povrchnosti jejich vztahu mi V. Břicháček nemohl říci nic bližšího k Elstnerovu způsobu práce, jeho vztahu k motorismu ani k přípravě jeho expedic.

S Ing. Jiřím Holdem jsem uskutečnila jeden rozhovor. Narodil se v roce 1923.

S Elstnerem se J. Hold poznal na počátku třicátých let prostřednictvím svého strýce, který pracoval ve vedení firmy Aero, s níž spolupracoval také F. A. Elstner. Blíže se však seznámili o něco později, přibližně kolem roku 1932 až 1933, díky skautingu, jemuž se oba aktivně věnovali. Po dobu několika let se pravidelně každý týden scházeli ve skautském domě na Hanspaulce. Zde se J. Hold seznámil také s Evou Elstnerovou. V průběhu druhé světové války pak jejich vztah nabyl na intenzitě. Například po dobu tzv. uhelných prázdnin v zimě roku 1943 se scházeli téměř denně.

---

<sup>208</sup> Z osobního rozhovoru s Václavem Břicháčkem z 15. dubna 2007.

Jejich vztah byl tedy relativně blízký. Navíc za války po zrušení skautské organizace se vzájemně navštěvovali nebo se scházeli u strýce J. Holda, tak že vzájemně důvěrně poznali i své rodiny a rodinné zázemí.

Co se týče osobnostních rysů Elstnera, vyzdvihuje J. Hold především Elstnerovu přátelskou povahu. Elstner byl podle jeho slov příjemným společníkem, který rád vyprávěl o svých zážitcích z cest. J. Hold však zmiňuje také Elstnerovu náladovost, která však podle jeho názoru souvisela s Elstnerovými chronickými zdravotními obtížemi. Jinak byl podle dotázaného F. A. Elstner v zásadě klidný, otevřený a přímý člověk, který se necítil příliš dobře ve formálních situacích.

Dalším z výrazných povahových rysů F. A. Elstnera je podle J. Holda jeho tvrdohlavost. J. Hold v této souvislosti s úsměvem připomíná natáčení filmu Sedm bílých spinningů v roce 1968, kdy se Elstner snažil do natáčení zasahovat a upravovat výsledný záznam podle vlastních představ. Ovšem tyto Elstnerovy připomínky nebyly samoúčelné, ale pramenily z jeho snahy o dokonalost výsledného díla. J. Hold u této příležitosti také zdůrazňuje, že není možné zpochybnit Elstnerovy zkušenosti či jeho inteligenci. Sám k tomu říká:

*„Elstner si mohl něco dovolit, poněvadž něco prožil, něco zažil a něco udělal.“<sup>209</sup>*

Asi nejvýraznějším povahovým rysem F. A. Elstnera a zároveň také motivem jeho výprav byla podle J. Holda Elstnerova touha cestovat a poznávat cizí země. Sám dotázaný k tomuto tématu řekl:

*„Elstnera vedla k cestování vysloveně jeho povaha. Prostě on o to stál, aby to viděl a ten motorismus ho přitáhl tolik, že ... říkával vždycky: 'kdyby nebyl motorismus, tak já bych snad jel na koni nebo na mule'.“<sup>210</sup>*

Ze všech dálkových jízd Elstnera údajně nejvíce uchvátily výpravy do USA a Mexika (1936) a do Jižní Ameriky (1938).

Příprava cest zabrala Elstnerovi vždy značný čas. Například několik měsíců před startem Modrého teamu Elstner testoval automobily, s nimiž měl tým jet v písečném

---

<sup>209</sup> Z osobního rozhovoru s J. Holdem ze dne 17. srpna 2007.

<sup>210</sup> Tamtéž.

terénu u Heřmanova Městce. Ovšem to nebyl podle výpovědi dotázaného jediný případ. Elstner před každou z výprav pečlivě studoval literaturu a zkoumal dostupné mapy, aby byl na cestu co možná nejlépe připraven.

Co se týká Elstnerovy pracovní činnosti – ať už jde o psaní knih, přípravu podkladů k přednáškám či plánování výprav – J. Hold opět zdůrazňuje Elstnerovu preciznost a pečlivost. Vedle toho se jako velmi zajímavý jeví následující postřeh J. Holda ke způsobu Elstnerovy literární práce, především tedy psaní cestopisných knih:

*„No, své knihy psal tak, že psal v noci. On říkal, že když přestanou jezdit tramvaje a když je ticho, tak ... že se mu lépe píše. Tak že vstával v deset, v jedenáct hodin, poněvadž v noci psal knížky. ... On měl takový ušmudlaný sešity z těch cest, kde měl poznámky. To bylo od oleje a od mastných prstů a takový a to pak třeba právě v noci luštil, co to vlastně tehdy zapsal. Tak že některý věci si domýšlel taky a dokud měl Evu tak jako ona mu pomáhala. ... Ty jeho deníky, to nebyly deníky v pravém slova smyslu, ale jenom poznámky z cest a tak. Tak ona (myslí se Eva Elstnerová) mu pomáhala svými vzpomínkami. ... On je psal zásadně česky. ... Byly to takový školní sešity v ušmudlanejch deskách.“<sup>211</sup>*

Opomenout nelze ani Elstnerovu spolupráci s Českou televizí. Tehdejší ředitel televize Pelikán Elstnera podle výpovědi J. Holda silně podporoval a pomohl mu, aby dostával honoráře z repríz filmů, na nichž se podílel.

Elstnerův nedobrovolný odchod z veřejného života do ústraní byl zapříčiněn nástupem komunismu. Jako nadšený anglofil a skaut režimu nevyhovoval. Postupně již nemohl vydávat své knihy a stal se plně závislý na podpoře přátel (především z firmy Škoda). Znovu se na krátko vrátil k aktivnímu veřejnému životu v roce 1968, kdy se angažoval v televizi a Klubu angažovaných nestraníků. Ovšem uvolnění netrvalo dlouho a brzy se situace vrátila do původního stavu.

Elstnerův vztah k motorismu pramenil podle J. Holda z jeho zvědavé povahy. Na svých cestách si Elstner často vypomáhal znalostmi, které získal při skautingu (například rozdělání ohně, přežití v přírodě apod.). Činnost ve skautské organizaci provázela Elstnera po celý život. Byl prvním Čechem, který absolvoval vyhlášenou Lesní školu

---

<sup>211</sup> Tamtéž.

v anglickém Gillwelu, po návratu do Československa zde zakládal a vedl lesní školy, avšak nikdy nepůsobil ve vedení Svazu skautů.

Dnešní postoj veřejnosti k F. A. Elstnerovi pramení podle J. Holda z výše zmiňované snahy tehdejšího režimu znemožnit Elstnerovi vystupování na veřejnosti a zákazu vydávání jeho knih. Elstner se tak postupně vytrácel z povědomí široké veřejnosti.

## Závěr

Ve své práci jsem se snažila zachytit Elstnerův život a postihnout celé spektrum jeho činnosti. Nejprve jsem se zaměřila na Elstnerovo dětství, dospívání a studia, poté jsem však chronologickou linii opustila a pro lepší orientaci jsem se dále věnovala jednotlivým oblastem Elstnerova života. Zabývala se jeho vztahem k motorismu, pedagogickou a přednáškovou činností i celou literární tvorbou (tj. jak žurnalistickou produkcí, tak psaním odborných, cestopisných a dětských knih).

Vedle toho jsem se také pokusila blíže zmapovat a charakterizovat Elstnerovy cestovatelské podniky, jejich historii, vývoj a motivy. Vzhledem k zaměření mého studia jsem se soustředila zejména na Elstnerovy americké cesty. To znamená na expedici s názvem „Sto dní v malém voze“, kterou podnikl spolu se svou ženou Evou v roce 1936, a na dálkovou jízdu Jižní Amerikou, kterou spolu uskutečnili o dva roky později.

Ve druhé části práce jsem se snažila zachytit Elstnera z pohledu jeho současníků. Uskutečnila jsem několik rozhovorů s pamětníky, kteří se s Elstnerem osobně poznali a mohli tak mou práci obohatit o řadu zajímavých faktů a přiblížit F. A. Elstnera jako člověka. Jejich pomoc pro mne byla o to významnější, že (pomineme-li dobový denní tisk) o Elstnerovi a jeho cestách dnes existuje jen několik málo krátkých prací a žádná z nich jej nepojímá komplexně.<sup>212</sup>

Z tohoto důvodu bylo nutné ještě před započítím práce lokalizovat Elstnerovu pozůstalost. Její největší a nejhodnotnější část se nachází ve vlastnictví Elstnerova vnuka René Elstnera. Některé materiály, jako je rodinná korespondence, některé osobní doklady F. A. Elstnera či materiály týkající se rodinných příslušníků, je uložena také v Národním technickém muzeu. Několik dopisů F. A. Elstnera adresovaných Rudolfu Plajnerovi se nachází v Památníku národního písemnictví v Praze.

Jak jsem již uvedla výše, realizovala jsem v rámci práce výzkumné rozhovory s osobami, které se s Elstnerem osobně setkaly. Jednalo se o Elstnerova vnuka René Elstnera, Jiřího Holda, který s cestovatelem udržoval přátelské kontakty, a Václava Břicháčka, který jej znal z přednáškové činnosti. I přes různé stupně hloubky kontaktu mezi dotazovanými a F. A. Elstnerem (od úzkého styku v rámci rodiny, přes relativně blízký kontakt na bázi přátelství, až po poměrně zběžnou známost z prostředí Elstnerových přednášek) se všechny tři výpovědi značně shodují. U žádného

---

<sup>212</sup> Viz úvod k diplomové práci.



z respondentů jsem nepozorovala žádné zásadnější rozdíly odporující sdělením druhých dvou dotázaných.

Všichni tři dotázaní se shodují, že pro Elstnera byla typická velká pečlivost a preciznost. Z dalších vlastností pak vyzdvihují především cílevědomost a neústupnost, s níž šel za vytýčeným cílem. Všechny tyto jeho vlastnosti můžeme pozorovat také při přípravě a realizaci Elstnerových dálkových jízd. Elstner nejprve skutečně pečlivě naplánoval trasu výpravy, poté nastudoval literaturu o zemích, které chtěl na své cestě navštívit, a zajistil si také kontakty na konzuláty, velvyslanectví a další instituce, které by mu mohly být při jeho expedici nápomocny.

Významnou oblastí Elstnerova života byl také skauting, v němž se angažoval po celý svůj život. Všichni pamětníci shodně zdůrazňují, že jeho velkým přínosem v této oblasti je zakládání lesních škol podle anglického vzoru. Jak však připomínají J. Hold a R. Elstner, nelze opominout ani Elstnerovu spolupráci s Českou televizí a Českým rozhlasem na tvorbě pořadů o skautingu a skautské organizaci.

Všichni dotázaní bez rozdílu také identifikovali jako příčinu dnešního nízkého povědomí o aktivitách a výpravách F. A. Elstnera snahy komunistického režimu zcela znemožnit mu veřejná vystoupení, vydávání knih i veškeré cestovatelské pokusy. Zdrojem této hostility vůči Elstnerovi byla jednak jeho celoživotní aktivní činnost ve skautském hnutí a jednak jeho prozápadní orientace.

Přestože ve své době byl F. A. Elstner, spolu se svou manželkou Evou Elstnerovou, velmi populární a příhody z jejich společných cest plnily přední stránky novin, hovořilo se o nich v rozhlase, televizi i na mnoha přednáškách, které Elstnerovi pořádali po celé republice, dnes již není mezi širokou veřejností příliš známý. Tuto skutečnost se aktivně snaží změnit vnuk slavného motoristy, René Elstner, který se snaží cesty a dílo svého předka přiblížit veřejnosti prostřednictvím pořádání výstav. První z nich proběhla v březnu 2006 v Jílovém u Prahy, druhá se konala v době od 15. září 2006 do 11. prosince 2006 v Nymburku. Třetí, dosud největší, expozice je vystavena od 30. června 2007 v Oblastním muzeu v Brandýse nad Labem. Tato výstava bude veřejnosti přístupná až do 16. září 2007.

O tom, že snahy Elstnerova vnuka nejsou marné a F. A. Elstner nezůstane zcela zapomenut, svědčí také fakt, že si Elstnera jako svůj vzor vzala také skupina nadšenců, kteří se rozhodli urazit cestu do uzbeckého Samarkandu v automobilu podobném Elstnerovým Aerokám, totiž v trabantu. Dvojice urazila po Hedvábné stezce v průběhu 50 dní přesně 5 422 km.

# **Přílohy**

## **Příloha č. 1: Itineráře Elstnerových dálkových cest**

### **Červenec 1932 – cesta na Balkán**

Praha – přes rakouské Alpy do Gratzu – Terst – podél jugoslávského pobřeží do Dubrovníku – Boka Kotorská – Černá Hora (až k hranicím Albánie u Skadarského jezera) – Sarajevo – Budapešť – Praha

### **Únor, březen 1933 – expedice Aerospexor**

Praha – Plzeň – Brenner – Bolzano – Verona – Specia – Livorno – Řím – Neapol – Messina – Syracuse – Tripolis – Misurata – Murzuk – Tripolis – Tugurt – Alžír – Oran – Fez – Casablanca – Marrakeš – Rabat – Tanger – Gibraltar – Cordoba – Madrid – Barcelona – Marseille – Bordighera – Janov – Brenner – Innsbruck – Folmava – Plzeň – Praha

### **Únor, březen, duben 1934 – výprava Modrý team Aero**

Praha – Norimberk – Lion – Marseille – lodí do Alžíru – Oran – Uzda v Maroku – Fes – Settat – přes Vysoký Atlas – Tiznit – Agadir – Marakeš – Casablanca – Rabat – Ceuta – přes Gibraltar do Cádizu – Sevilla – Cordoba – Madrid – Burgos – Bilbao – Bordeaux – Tours – Paříž – Strassburg – Norimberk – Praha

### **Červen, červenec 1935 – Anglie a Skotsko**

Praha – Německo – Belgie – Dover – Londýn – Northampton – Coventry – Leicester – Nottingham – Sheffield – Leeds – Stockton – Edinburgh – Dundee – Aberdeen – Inverness – Wiliam – Dumbarton – Glasgow – Ayr – Dumfriss – Lancaster – Preston – Manchester – Liverpool – Wolverhampton – Birmingham – Gloucester – Bristol – Londýn – Rotterdam – Kolín nad Rýnem – Frankfurt – Praha

### **Únor až květen 1936 – USA a Mexiko**

Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk – lodí do New Yorku – Philadelphia – Baltimore – Washington – Roanoke – Knogsville – Nashville – Memphis – Dallas – San Antonio – Laredo (Mexiko) – Monterrey – Viktoria – Mamazunchale – Mexico – Puebla – Oaxaca – Laredo – Spofford (USA) – Pecos – El Paso – Tuscon – Arizona City – San Diego – Los Angeles – San Francisco – Reno – Salt Lake City – Cheyenne – Denver – Columbus –

Omaha – Chicago – Toledo – Clevlande – Buffalo – New York – lodí do Cherbourgu – Nantes – Bordeaux – Madrid – Barcelona – Marseille – Stutgart – Norimberk – Praha

#### **Červen, červenec 1937 – Expedice „10 000 km Malou dohodou“**

Praha – Vídeň – Gratz – Split – Dubrovník – Bělehrad – Crainova – Bukurešť – Konstanta u Černého moře – Brašov – Sibiň – Kluž – Satu Mare – Debrecín – Budapešť – Praha

#### **Červenec, srpen, září 1938 – Argentina**

Praha – Janov – lodí do Santosu – lodí do Buenos Aires – Rosário – Cordoba – Tucumán – Campo Santo – Ledesma – Salta – Concepción – La Rioja – Rosario – Buenos Aires – Colonia (Uruguay) – Montevideo – lodí do Bordeaux – vlakem do Paříže – letecky do Prahy

#### **Říjen, listopad, prosinec 1947 – Aero Minorem k rovníku**

Praha – Paříž – Marseille – lodí do Alžíru – Rélizane – Mascara – Saida – Meséria – Colomb-Bechár – Beni Abbés – Adrar – Reggan – Bidon 5 – Tessalit – Gao – Niamey – Dosso – Gaya – Bembereké – Parakú – Savé – Cotonou – stejnou trasou zpět až do Alžíru – lodí do Marseille – Strassburg – Norimberk – Praha

#### **Srpen, září 1959 – Sovětský svaz**

Praha – Varšava – Minsk – Smolensk – Moskva – Serpuchov – Tula – Jasna – Poljana – Kursk – Charkov – Krasnogar – Melitopol – Simferopol – Jalta – Artěk – lodí do Soči – Gagra – Suchumi – Soči – lodí na Jaltu – Melitopol – Charkov – Poltava – Kiev – Žitomir – Berdičev – Vinnica – Litin – Černovice – Bukurešť – Bratislava – Praha

## **Příloha č. 2: Seznam děl F. A. Elstnera podle žánrů:**

### **Cestopisy:**

- Na jih od Bengazi. Julius Albert, Praha 1941.
- Evropan se vrací. Julius Albert, Praha 1946. (2. vydání – Julius Albert, Praha 1947)
- Tango Argentino. Julius Albert, Praha 1940.
- Lovci kilometrů. Česká grafická unie, Praha 1948.
- Šťastnou cestu, Octavie! Svět sovětů, Praha 1961.
- Saharou a pralesem. SNDK, Praha 1956. (2. vydání - SNDK, Praha 1959)
- S kamerou za volantem třemi díly světa. SNDK, Praha 1957.
- Dobrodružné cesty světem. Orbis, Praha 1971.
- Věci z jednoho pokoje. Profil, Praha 1966.
- Tři kluci + km. SNDK, Praha 1964.
- Pan Trabant a bílá slečna. Profil, Praha 1971.

### **Knihy o motorismu:**

- Šoférovi do kapsy. B. Kočí, Praha 1931. (vydáno také česky a německy)
- Zlatá kniha motorismu. Československý autoklub, Praha 1932.
- Správkárna v kapse. B. Kočí, Praha 1932.
- ABC motoristy. B. Kočí, Praha 1933.
- Aero, malý vůz pro velké cesty. František Řivnáč, Praha 1934.
- Aero 30 HP. Melantrich, Praha 1935. (vydáno také česky a německy)
- Hodinky bezpečnosti. 1937.
- Motorové opojení. SNDK, Praha 1966. (2. vydání - SNDK, Praha 1976)
- Automobily včera, dnes a zítra. Albatros, Praha 1969.

### **Knihy pro děti:**

- Kniha o uzlech. Svaz skautů, Praha 1927.
- Dobrodružnou stezkou. SNDK, Praha 1959. (2. vydání – SNDK, Praha 1965; 3. vydání – SNDK, Praha 1970; dále vydáno polsky a slovensky)
- Vázání uzlů. SNTL, Praha 1959.
- Dovedu to! SNDK, Praha 1962. (2. vydání – SNDK, Praha 1970; dále také srbochorvatsky)
- Pedro, tvůj kamarád z Argentiny. SNDK, Praha 1967.

- Uzly a laso. Profil, Praha 1968. (2. vydání – Sfinga, Ostrava 1991).

**Knihy praktických dovedností:**

- Zálesácká kuchyně. Naše vojsko, Praha 1970. (2. vydání – Naše vojsko, Praha 1991)

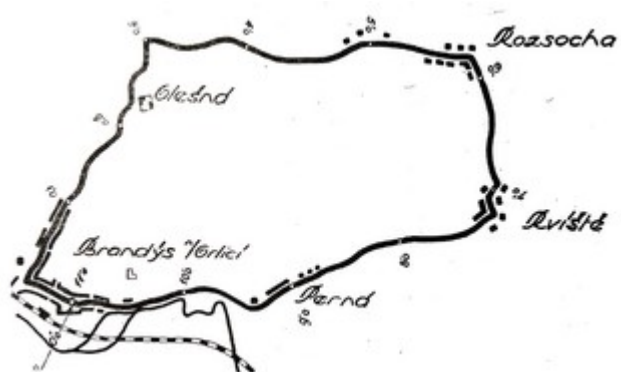
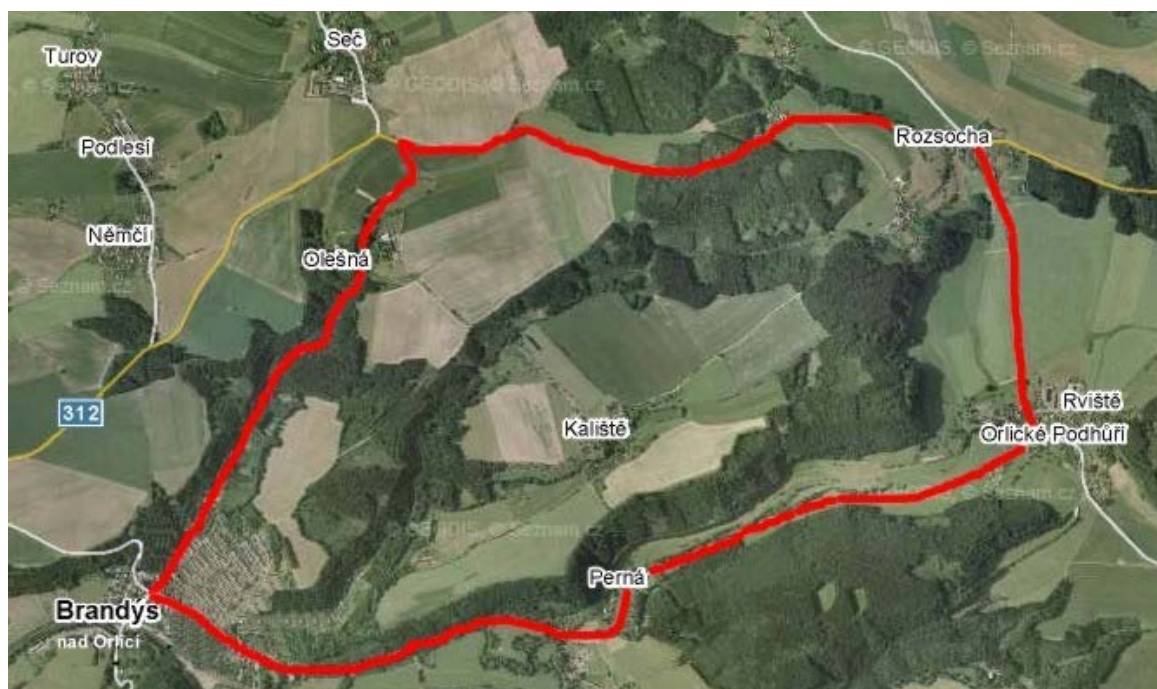
- Dovolená pod stanem a s karavanem. Práce, Praha 1970.

### Příloha č. 3: Portrét F. A. Elstnera



Zdroj: Automobily Aero [http://www.aero-auto.com/sin\\_slavy/elstner/elstner.htm](http://www.aero-auto.com/sin_slavy/elstner/elstner.htm),  
aktuální k 21. 3. 2007.

## Příloha č. 4: Brandýský okruh



Zdroj: Spolek přátel automobilů Aero: <http://www.aero-auto.com/spaa/history.htm>,  
aktuální k 21. 3. 2007.



Příloha č. 5: Elstnerovy obrázky k Hodinákám bezpečnosti





Zdroj: Osobní archiv René Elstnera

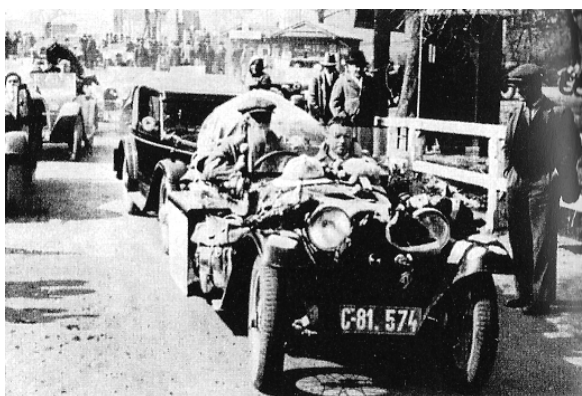
**Příloha č 6: Fotodokumentace z cesty na Balkán v roce 1932**



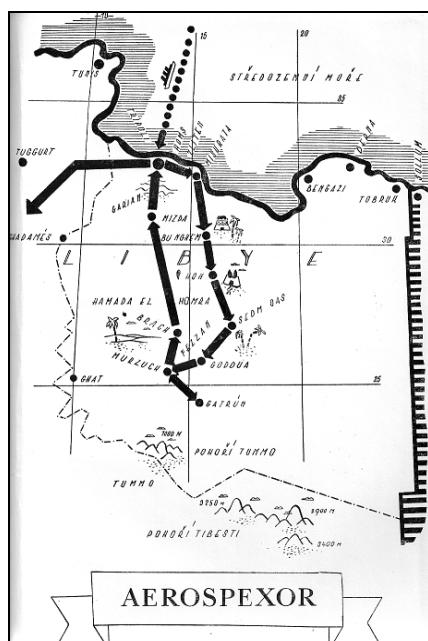
Zdroj: Automobily Aero: <http://www.aero-auto.com/aktual1/aktual1.htm>, aktuální k 14. 8. 2007.



## Příloha č. 7: Fotografie pořízené v průběhu expedice AEROSPEXOR



Zdroj: Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba.



Zdroj: Elstner, F. A.: Na jih od Bengazi.

**Příloha č. 8: Fotografie a materiály týkající se Modrého teamu**



Zdroj: Automobily Aero: [http://www.aero-auto.com/sin\\_slavy/elstner/elstner.htm](http://www.aero-auto.com/sin_slavy/elstner/elstner.htm),  
aktuální k 14. 8. 2007

Pokyny pro všechny:

- Pamatujte - a) že někdy budete unavena,  
b) že si někdy umažete ruce  
o vůz,  
c) že si někdy nebudete moci  
koupit co se Vám líbí,  
d) že život je pes.

Po příjezdu večer: Zavazadla do hotelu,  
umýt, vykonat svěřené povinnosti.  
V danou hodinu na daném místě sraz všech,  
oznámí se program na večer.  
Před uložení vozů hlaste pozorované  
poruchy. Pan K. zařídí garáž, doplnění  
benzinu, ošetření, vše do hodiny srazu.  
Nejpozději spát v 10 hod. Před spaním  
hlásit co k snídání. Urovnat kufr až na  
necesarie.

Ráno: Denně se budí v 6 hodin.  
Jeden z dvojice pro vůz!  
Snídaně 1/2 7. Vozy před hotelem  
o 3/4 7. Start krátce po 7 hodině.  
Garáž platí společně pan Kav.,  
Hotel platí a účet kontroluje sl.č.X  
Zapište pohledávky do kont posádky!

Cestou: Vozy jedou v pořadí: Vedoucí  
roadster, paní Veselá, paní Slavíková,  
montážní vůz. Svoje společníci mohou  
střídati. Udržujte rozestup 50 m, max.  
tempo 80 km (tachom.), v osadách krajně  
opatrně, v Africe přísné předpisy.

RIGOROSNĚ se varujte náhlého brzdění  
a zastavování! Přesnídávka je z vlast-  
ních zásob asi po 150 km jízdy.

Neptejte se nikde studniční vodu!

Nejezte ovoce, které nelze loupat.

Nejezte okroví a zmrzlinu od Arabů,  
bez dotazu u vůdce.

Při opravách vozu dva pracují a  
ostatní je obveselují, jak to jde...

Na celnicích zůstat u vozů, s nikým  
nejednat, obstará vůdce.

Pro fotografování a prohlídky zasta-  
vuje vedoucí vůz. Nevstupujte nikde:  
do mešit, marabudů, na hřbitovy.

Také okolí mešit je místy chráněno  
a také pro přítomnost žen jsou musul-  
manské předpisy, které zná vůdce.

V Medinách se nevdalujte od průvodců  
a choďte samostatně jen v evropských  
čtvrtích. Nic nenakupujte bez vůdce.

O příhodách výpravy pište domů po  
dohodě s vůdcem.

SPOLEČNÉ POVINNOSTI TEAMU v etapě:

Hotel. - Garáž. - Péče o vozy. -

Návštěva konzulátu, Autokl., redakcí

Odeslání telegramu ČTK, Havas. Zprávy

Účast na oficiálním programu.

Zajištění příští celnice, telegramy

do příští etapy, avisa.

Vyrovnaní dlouhých pokladní teamu.

Odeslání foto a filmů

Kontrola peněz, dokumentů

Prohlídky a volný čas.

Jestliže v prvních dnech zabíjeme

tento pořádek, v příštích budeme

bohatě odměněni.

Šest žen a dva muži šediví po cestě.

Slečna Išoe Kavalierová,

\*25.1.1934. Zpráva účastnicím Meziřehového Teamu Aero

Sázava

Milé dámy,

většina příprav pro naši expedici je již vykonána.  
Dnešní stav přihlášek: paní Ela Slavíková, sl. Věra Vlčková, paní Zdena Veselá, slečna Išoe Kavalierová, pan ing. Kavalier. O šesté dámě se jedná, její účast je zajištěna.

První vůz je již připraven, ostatní dodá service  
AERO do 10. února. Do 15. února budou připraveny ke společnému fotografování.

1/ 15. února raďte si připravit čas na s p o l e š n o u  
k o n f e r e n c i v Praze v prodejně Aero, kde se sejdeme dopoledne o 10.  
/desáté/hod. Sdělíme si poslední dispoziční a zařídíme poslední přípravy.

Odpoledne toho dne o 2. hod. sejdeme se před service  
AERO v Karlíně, kam je každý účastník povinen doručit svůj hlavní kufr k  
vyzkoušení balení. Potom s pozvanými fotografy zajedeme na sídlo z Kbely,  
kde se zhotoví první snímky./pozn. Kufrů prázdně! Opět se vrátí/Prosím, aby  
dámy přišly v přibližně tom oděvu, jak pojedou.

Bude-li toho třeba, sejdeme se opět v n e d ě l i  
16. února, k závěrečné poradě.

2/Raďte ihned odeslati na adresu pana Fíd. Slavíka, prod.  
AERO svoje cestovní pasy, řádně platné a rozšířené pro "Tunis, Algérie, Mar-  
oc, les colonies françaises, les colonies espagnoles et Maroc." Aby byl vsadu  
vlepev certifikát o přídešlu valut, byl-li již někdy na pas vydán.

Dámy, které mají vůdčí listy, odevzdají panu Fíd. Slaví-  
kovi vůdčí listy, dámy Veselá a Slavíková i ostatní dokumenty svých vozů. Všechny  
Fidičky po 2 foto 4 1/8 x 5 1/2 cm na dokumenty.

3/Raďte co nejdříve odeslati svoje vklady v Kč na adre-  
su Továrna Aero, Dr. Kabeš, složenou továrny /čís. šeků 1 8 8 7 PRAHA /  
Nákup valut provedeme společně a pokladník teamu si odešle jistou část ak-  
reditiv, jistou povozeme společně, jistou rozdělíme účastníkům.

4/Rozhodněte se, jakým přístrojem budete fotografovat.  
5/S t a x t v v p r a z e j e s t d n e 24. /dva-  
cátého čtvrtého / s t o t u z n ě p ř e d k r o s s.

6/Prosím p. Slavíkovou aby se spojila s panem Jakšem  
v Marseille, doporučila mu, aby se seznámil s panem Hruškou z čs. konzulátu  
a požádala jej, aby společně nám koupili na telegr. výzvu listky, zajistili  
místa na lodi a usnadnili odbavení. Do Marseille přijedeme v úterý večer.

7/Prosím, aby někde z účastníků nedával žádných informací  
novinám a nezasazoval se ke zpravodaktví bez souhlasu pana Fíd. Slavíka,  
který v Praze povede zpravod. ústřednu.

8/Účastnice nechtě si opatří od Stát. ústavu zdravotní  
ochranu proti tyfu a poruchám žaludečním, je to v malých hliník. krabičkách  
a užívá se s volskou žlučí. Obstarají velké lékárny. K tomu objednat, pro  
každou osobu lahvičku přípravku MOTHERSILS proti mozké námoči. Patří do  
zavazadel.

9/Prosím, aby se dámy udržovaly v dobré sportovní kondi-  
ci a spaly do zásoby.

10/Od tov. Triplex jsme dostali gratis Neotriplex skla, od  
Bařů nám nabízejí gratis 200 filmů a zhotovení propag. filmu, o pojištění je  
ná továrna. Speedwell věnoval Kč 3000.- a za 1500.- Kč oleje, zájem tisku je  
velký. Mne. Šorelová slíbila, že přijede naproti do Paříže, Aero Club při-  
pravuje k návratu TEAMU Sjezd Aerovek a slibuje účast 1.000 vozů.

Meziřehovému Teamu Aero zdar!

Frank Elstner



**MODRÝ TEAM AERO**  
 LE TEAM BLEU AERO  
 DÁMSKÁ VÝPRAVA DO AFRIKY  
 L'ESPÉDITION DES DAMES EN AFRIQUE

ELA SLAVÍKOVÁ - HELGA MARTENOVÁ  
 ZDENKA VESELÁ - EŽKA KAVALIEROVÁ  
 VĚRA VLČKOVÁ - EVA ELSTNEROVÁ

Frank A. ELSTNER opt. - Ing. V. J. KAVAILER

V Praze dne 21. února 1934.

Pokládáme si za čest pozvati Vás k slavnostnímu startu Modrého Teamu Aero.

Modrý Team, první výprava dam do severní Afriky, odjíždí z Prahy dne 24. t. m. (sobota) o 9:30 hod. od paláce Auto-klubu RČs. Lützowova ulice.

Start bude vyslán rozhlasem. Proto budou časové dispozice přesně zachovány.

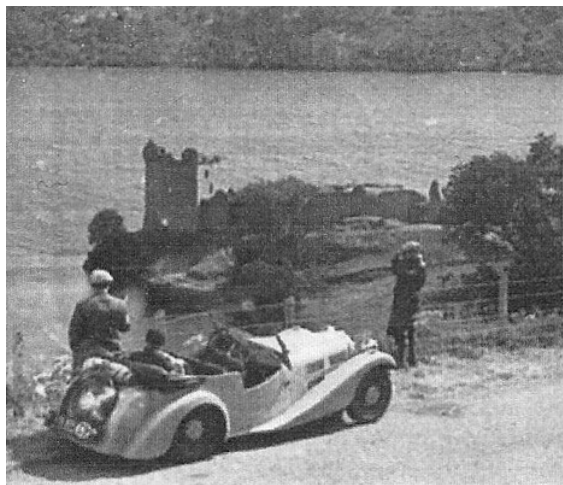
**MODRÝ TEAM AERO**

Pozvánkou ráče se vykážati.



Zdroj: Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba.

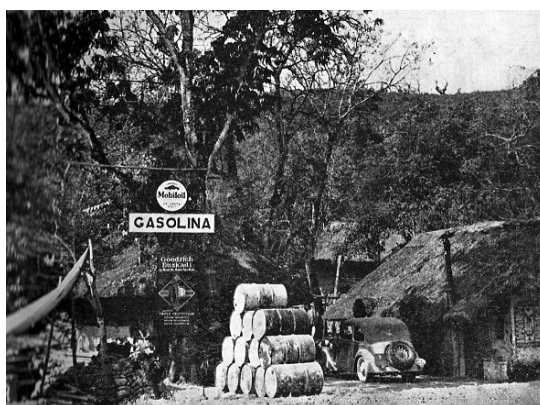
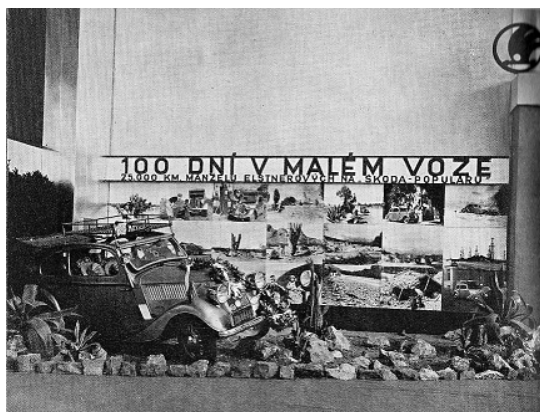
**Příloha č. 9: fotografie z cesty do Anglie a Skotska**

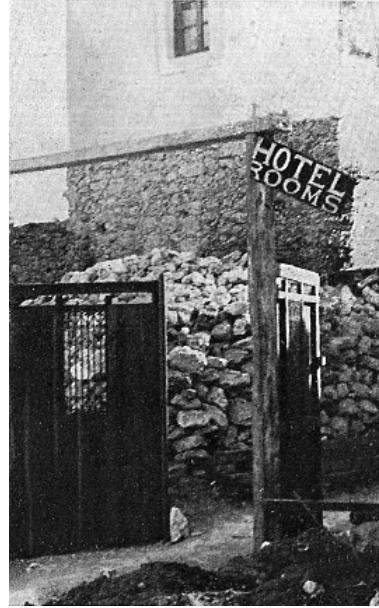


Zemánek, L.: Lovec kilometrů in Svět motorů č. 15, roč. 56, rok 2002.



Příloha č. 10: Fotografie pořízené v rámci akce „Sto dní v malém voze“





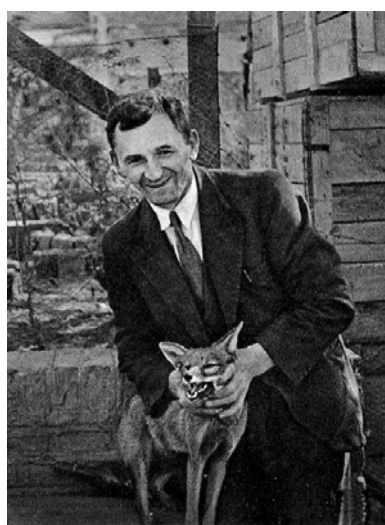
Zdroj: Elstner, F. A.: Evropan se vrací.

**Příloha č. 11: Fotografie z expedice „10 000 km Malou dohodou“**



Zdroj: Zemánek, L.: Lovec kilometrů in Svět motorů č. 15, roč. 56, rok 2002.

## Příloha č. 12: Fotodokumentace k cestě Jižní Amerikou

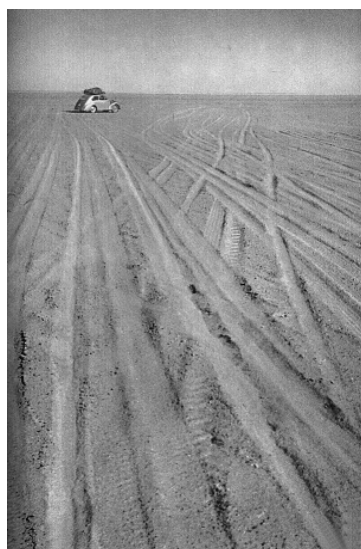
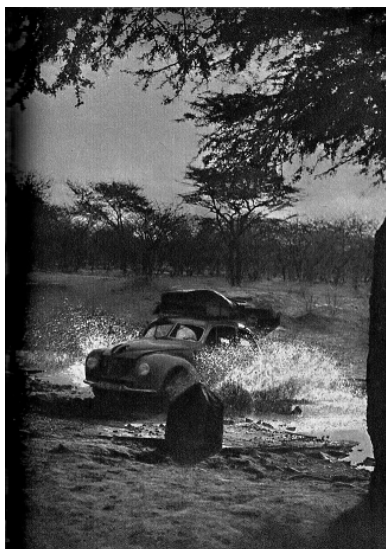
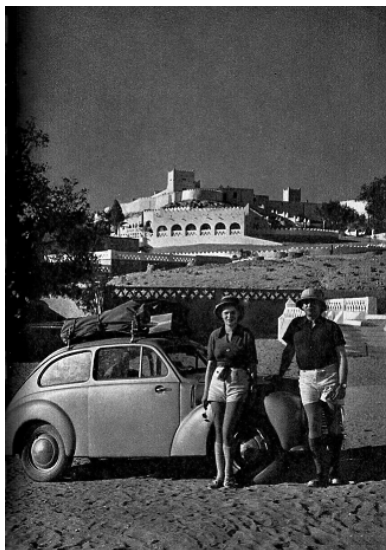


Zdroj: F. A. Elstner: S kamerou a za volantem třemi díly světa



Zdroj: Elstner, F. A.: Tango Argentino

**Příloha č. 13: Fotografie z cesty napříč Afrikou**



Zdroj: Elstner, F. A.: Saharou a pralesem.

**Příloha č. 14: Fotografie z cesty po Sovětském svazu**



Zdroj: Zemánek, L.: Lovec kilometrů in Svět motorů č. 15, roč. 56, rok 2002.

## **Příloha č. 15: Příprava k rozhovorům s pamětníky**

1) hloubka vztahu mezi dotazovaným a objektem zkoumání:

- jak dlouho jste FAE znal?
- kdy a kde jste se poznali?
- jak blízcí jste si s FAE byli?
- jak často jste se scházeli?
- znal jste i rodinu FAE?

2) osobnostní rysy a sebe prezentace F. A. Elstnera:

- jaký byl (povahové vlastnosti FAE)?
- jaký byl neformálně a na formální úrovni?
- považoval podle Vás sám sebe spíše za cestovatele nebo za sportovce?
- scházel se s jinými známými osobnostmi té doby?

3) cesty F. A. Elstnera a jejich příprava:

- co ho vedlo k cestování, jaké byly jeho motivy?
- jak připravoval své cesty?
- měl pro své výpravy sponzory?
- byly úspěšné všechny jeho cesty včetně výpravy do Sovětského svazu?
- byl FAE mezi veřejností jako cestovatel dobře známý?

4) F. A. Elstner a motorismus:

- co přivedlo FAE k motorismu?
- byl skutečně ve své době považován za průkopníka motorismu u nás?
- jak se dostal ke komentování motoristických akcí?

5) pracovní činnost F. A. Elstnera, především literární a osvětová činnost:

- jak pracoval?
- byl skutečně tak precizní, jak se zdá na základě jeho děl?
- jak připravoval své přednášky z cest?
- jakým způsobem psal své knihy?
- co víte o pedagogické a osvětové činnosti FAE?

- jak se dostal k činnosti v rozhlase?

6) F. A. Elstner a jeho činnost ve skautské organizaci

- co přivedlo FAE ke skautingu?
- jak se dostal k zakládání Lesních škol?
- jaké bylo jeho působení ve skautské organizaci?
- jak dlouho se FAE angažoval ve skautingu a byl v popředí jeho vedení?

7) Eva Růžena Elstnerová

- znal jste také Evu Růženu Elstnerovou?
- jaká byla (povahové vlastnosti)?
- jaký byl jejich vztah s FAE?

8) dnešní postoj veřejnosti k F. A. Elstnerovi a jeho kořeny

- pamatují si ho a připomínají si FAE skauti ještě dnes?
- proč se na FAE podle Vás dnes už téměř zapomnělo?
- kdy a proč se na něj začalo zapomínat?



## **Bibliografie:**

### **Prameny:**

#### Knihy:

- Elstner, F. A.: Tango Argentino. Julius Albert, Praha 1940.
- Elstner, F. A.: Na jih od Bengazi (Dobrodružství pěti Evropanů a jednoho muže, který jel napříč Saharou v bačkorách). Julius Albert, Praha 1941.
- Elstner, F. A.: Evropan se vrací. Julius Albert, Praha 1946.
- Elstner, F. A.: Saharou a pralesem. Státní nakladatelství dětské knihy, Praha 1959.
- Elstner, F. A.: S kamerou a za volantem třemi díly světa. Státní nakladatelství dětské knihy, Praha 1957.
- Elstner, F. A.: Pan Trabant a Bílá slečna (aneb Putování s kloboučkem). Profil, Ostrava 1971.
- Elstner, F. A.: Věci z jednoho pokoje. Profil, Ostrava 1966.
  
- Prokeš, M.: Čeští cestovatelé a jejich přínos k poznání Země – F. A. Elstner. Ročníková práce, vedoucí: doc. J. Jouda, Filozofická fakulta Univerzity Palackého, Olomouc 1959/1960.
  
- Padevět, L.: František Čech–Vyšata: Patnáct let v Jižní Americe (V žáru pamp, 1. díl). Kvasnička a Hampl, Praha 1927.
- Padevět, L.: František Čech–Vyšata: Patnáct let v Jižní Americe (Z tajů Kordiller, 3. díl). Kvasnička a Hampl, Praha 1927.
- Forejt, A. V.: Bagdád volá Chicago. Alanovo nakladatelství, Praha 1947.
- Forejt, A. V.: Za karavanou mrtvých. Český čtenář, Praha 1941.
- Forejt, A. V.: Amerikou s prázdnou kapsou. Vladimír Orel, Praha 1941.
- Hanzelka, J, Zikmund, M: Tam za řekou je Argentina. Nakladatelství politické literatury, Praha 1964.

#### Další materiály:

- osobní korespondence F. A. Elstnera Rudolfu Plajnerovi – 8 dopisů z let 1967-69, Památník národního písemnictví, č. příručky 36/88, inventární č. 19-26.

- pozůstalost po Františku Alexandru Elstnerovi uložená v archivu Národního technického muzea, fond 746 Elstner, F. A., č. kartonu nepřiděleno, inv. č. nepřiděleno.
- rodinný archív René Elstnera

#### Filmový materiál:

- František Alexander Elstner - Lovec kilometrů, z cyklu Cesty za poznáním (dvoudílný film). Redakce filmových programů ČT Brno, rok neuveden.
- Šest žen hledá Afriku, místo a rok výroby neuvedeny.
- František Alexander Elstner - Vlaštovka, místo a rok výroby neuvedeny.

#### Nahrávky z rozhlasu:

- blíže neurčené rozhlasové reportáže a rozhovory s F. A. Elstnerem, místo a rok výroby ani odvysílání neuvedeny.

#### **Sekundární literatura:**

##### Knihy:

- František A. Elstner. Albatros, Praha 1976.
- Historie českého skautingu slovem a obrazem. Vydáno u příležitosti konání IV. junáckého sněmu 1990.
- Gomola, M.: Automobily Aero (aneb Cililink a jeho sestry). AGM CZ, Brno rok neuveden.
- Chalupa, J.: Dějiny Argentiny, Uruguaye, Chile. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2002.
- Chalupa, P., Vilímková, O., Vilímek, V.: Minulost a přítomnost Mexika a Peru. Masarykova univerzita, Brno 2001.
- Janka, O.: Příběhy českých cestovatelů zapomenutých i nezapomenutých. Akcent, Třebíč 2001.
- Jičínský, K.: Automobily Aero a jejich doba. Atelier Kupka, Brno 2001.
- Kašpar, O.: Dějiny Mexika. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 1999.
- Kohout, J.: Hop sem, hop tam. Jan Kanzelsberger, Praha 1991.
- Kožíšek, P., Králík J.: L&K – Škoda 1895 – 1995 (II. díl – Let okřídleného šípu). Motorpress, Praha 1995.

- Kinský, J.: Čeští cestovatelé (I. a II. díl). Orbis, Praha 1961.
- Martínek, M.; Martínek, J.: Čeští cestovatelé a mořeplavci. Albatros, Praha 2006.
- Martínek, M.; Martínek, J.: Kdo byl kdo – naši cestovatelé a geografové. Libri, Praha 1998.
- Opatrný, J.: Amerika v proměnách staletí. Libri, Praha 1998.
- Opatrný, J.: Objevitelé, dobyvatelé, osadníci. ROAD, Praha 1992.
- Opatrný, J.: Mexiko. Libri, Praha 2003.
- Polišínský, J.: Dějiny Latinské Ameriky. Svoboda, Praha 1979.
- Století automobilismu (Automobil v českých zemích). Brněnské veletrhy a výstavy, Brno 2001.
- Tůma, A.: Postavy našeho motorismu. E. Grégr a syn, Praha 1941.
- Vaněk, M.: Orální historie (Metodické a „technické“ postupy). Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc 2003.
- Vávra, J.: Argentina (Vývoj ke krizi na začátku 21. století, z ekonomického, sociálního a politického hlediska). Technická univerzita v Liberci, Liberec 2003.
- Zapadlo, Š.: Od cinkáče po Rekord (Z historie automobilů Aero). Platan, Pardubice 2000.

#### Články z novin a časopisů:

- Zemánek, L.: Lovec kilometrů in Svět motorů č. 15, roč. 56, rok 2002, str. 26-28.

#### Webové stránky:

- Automobily Aero: <http://www.aero-auto.com>, aktuální k 21. 3. 2007.
- Spolek přátel automobilů Aero: <http://www.aero-auto.com/spaa/history.htm>, aktuální k 21. 3. 2007.
- Veteran City: <http://mujweb.atlas.cz/www/veterancity/>, aktuální k 21. 3. 2007.
- Automobily Aero: <http://www.aero-auto.com/aktual1/aktual1.htm>, aktuální k 14. 8. 2007.
- Zpravodaj Bohoušek: <http://bohousek.novinar.cz/aktualne/print.php?sid=2001032407>, aktuální k 14. 8. 2007.