

# JEDNOU STOPOU

## 1. místnost: 1.19

- ▶▶▶ Cyklistika v pardubickém kraji
- ▶▶▶ Jak to všechno začalo
- ▶▶▶ Jak to všechno pokračovalo
- ▶▶▶ Jak to všechno skončilo
- ▶▶▶ Cyklistické spolky

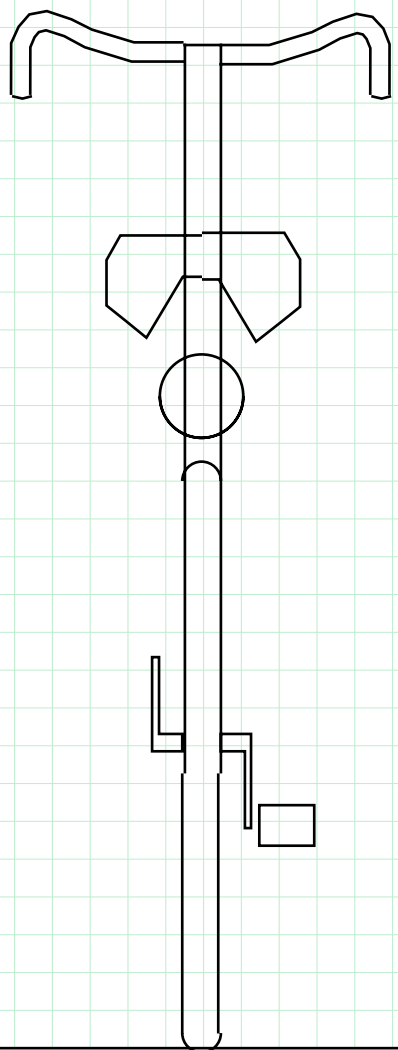
# ◀◀ JEDNOU STOPOU ▶▶ Cyklistika v pardubickém kraji

▶▶▶ Bílá líná kůže,  
i když jde, musí sedět!  
◀◀ – Neznámý Indián

▶▶▶ Když jedeš na kole, nezáleží na tom, kam  
nebo kdy cestuješ, ale vždycky jedeš do  
kopce a proti větru. ◀◀ – Murphyho zákon

▶▶▶ Život je jako jízda na kole,  
je třeba pohybu, abychom udrželi  
rovnováhu. ◀◀ – Albert Einstein

▶▶▶ Naučte se jezdit na kole.  
Když to přežijete, nebudete  
litovat. ◀◀ – Mark Twain



## NA ÚVOD TROCHU FYZIKY

Proč jsem na kole rychlejší, než když jdu pěšky?

Kolo nemá žádný motor stejně jako moje tělo. Oboje je poháněno lidskou silou.

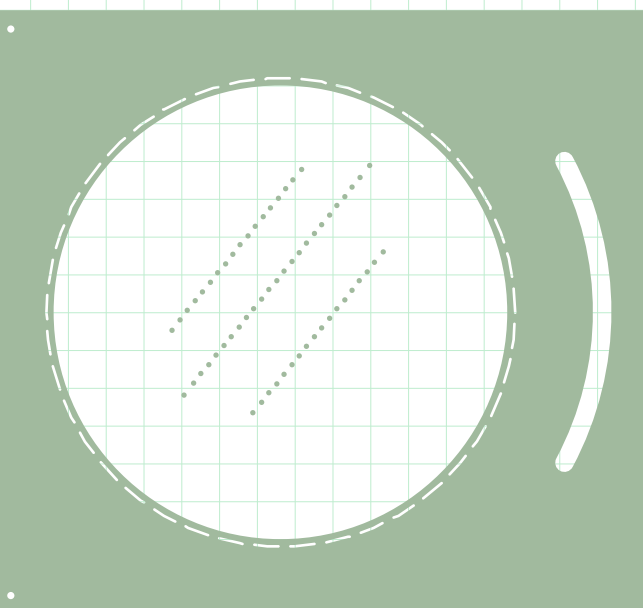
Proč je tedy kolo rychlejší?

Vždy jde o odpor. Při chůzi se odrážím nohou od země, na kterou působí třecí odpor. U otáčivého kola se oproti tomu uplatňuje valivý odpor. Valivý odpor je menší než třecí odpor a díky tomu jsem na kole rychlejší.

## ÚNAVA Z CHŮZE A ÚNAVA Z JÍZDY NA KOLE:

Jak to, že když u jdu 50 km pěšky, jsem unaven mnohem a mnohem víc, než když stejnou vzdálenost ujeďdu na kole?

Na jízdním kole sedím a šlapáním působím na kliky a otáčím středovou osou. Při šlapání vydávám energii jen po určitou část záběru. Každá noha zabírá cca jen 60 stupňů, zbytek záběru (cca 300 stupňů) pak odpočívá.



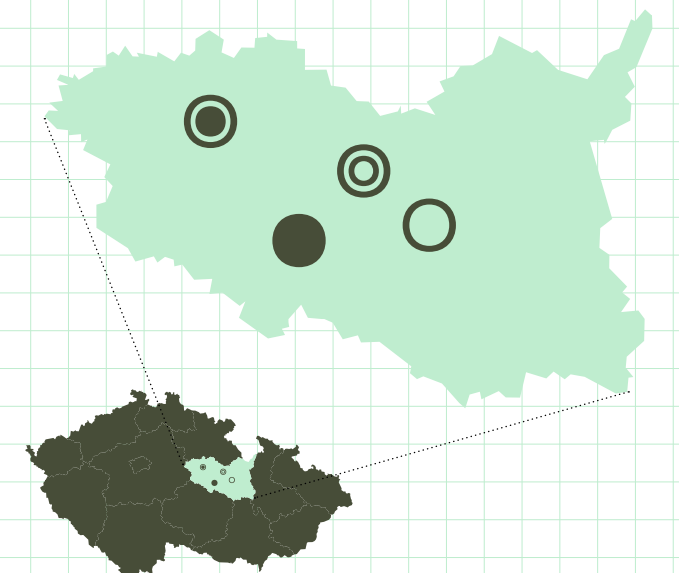
## CYKLISTIKA V PARDUBICKÉM KRAJI

◎ VYSOKÉ MÝTO – nejstarší  
doložená výroba velocipedu

○ LITOMYŠL – nejstarší  
cyklistický klub

◎ PARDUBICE – firma na výrobu  
vysokých kol, cyklistická dráha

● SKUTEČ – největší výrobce  
jízdních kol





# Jak to všechno skončilo ◀◀

## KOLO JAK HO ZNÁME DNES

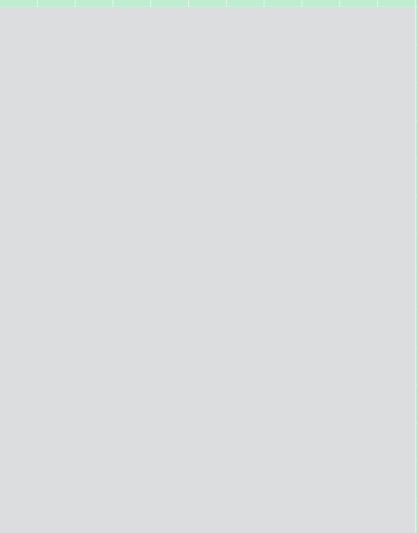
Irský zvěrolékař a vynálezce John Dunlop (1840–1921) přidal v roce 1888 gumové roupy naplněné vzduchem a Édouard Michelin vymyslel pneumatiku opravitelnou a vyměnitelnou.

Zbývalo odstranit poslední zásadní problém – převod byl veden na pevnou osu zadního kola a klíčky s pedály se tak stále otáčely a jezdci nedaly odpočinout. Problém odstranil Ernst Sachs, který od roku 1898 začal montovat první sériové volnoběžky.

Z veloctpedu se stává masový dopravní prostředek. Jezdí se na něm do práce, za zábavou, za děvčaty, na výlety a samozřejmě se na něm závodí.

### POROVNÁNÍ RYCHLOSTI

Chůze Vysoké Mýto – Praha = 33 hodin  
Drašina Mýto – Praha = 15 hodin  
Kostitřas Mýto – Praha = 10 hodin  
Vysoké kolo Mýto – Praha = 730 hodin  
Bezpečník Mýto – Praha = 730 hodin  
Plášťové kolo (bez přehazovačky) Mýto – Praha = 6 hodin



### ŘETĚZ

Bez řetězu si nedovedeme dnes jízdní kolo představit. Je složen z jednotlivých článků a přenáší hnací sílu z hnacího ozubeného kola (převodník) na hnané ozubené kolo (pastorek). Během doby doznaly hnací řetězy na jízdních kolech určitého vývoje.

### PŘEVODNÍK

Převodník. Jeho velikost a počet zubů v poměru k pastorku na zadním kole určuje mimo jiné rychlost jízdy. I převodníky se v průběhu času měnily a vyvíjely.

### POROVNÁNÍ RYCHLOSTI

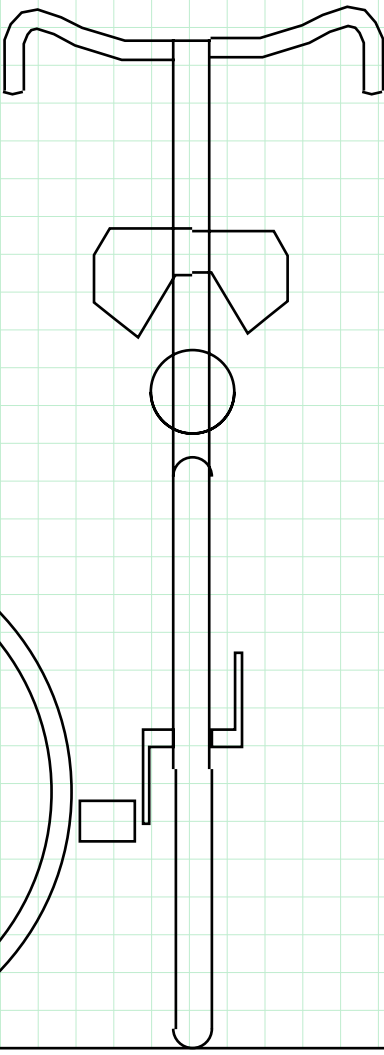
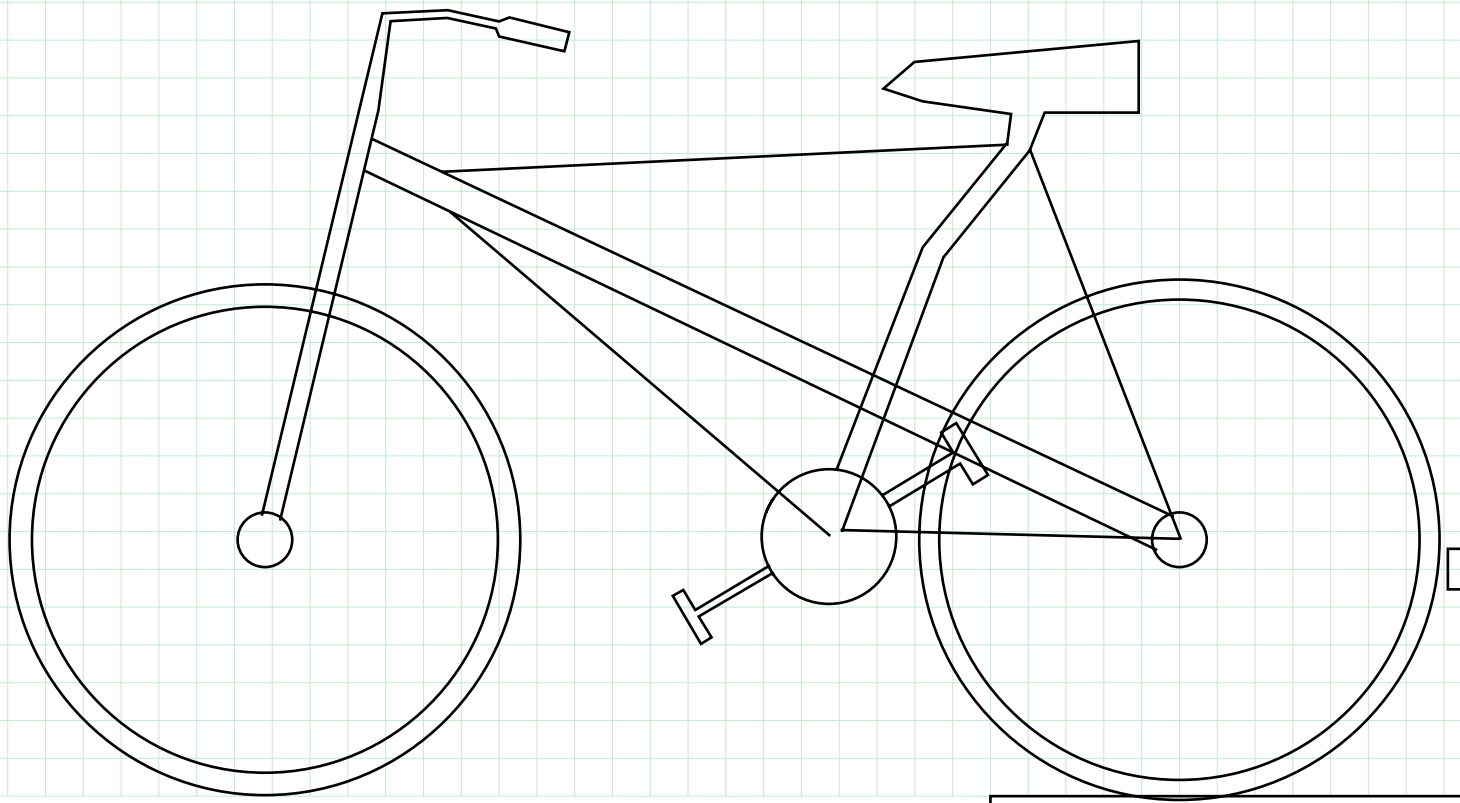
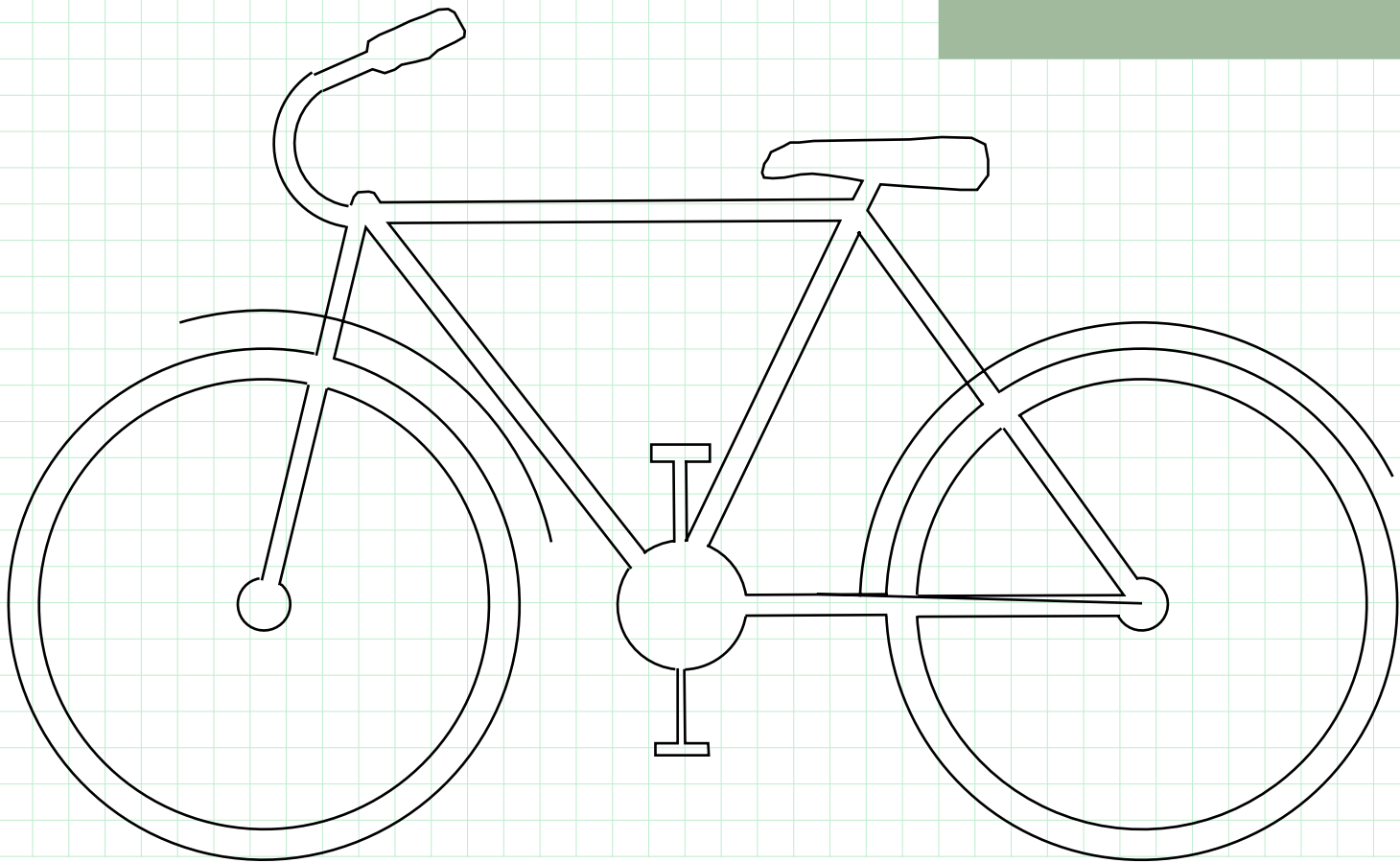
Chůze Vysoké Mýto – Praha = 33 hodin  
Drašina Mýto – Praha = 15 hodin  
Kostitřas Mýto – Praha = 10 hodin  
Vysoké kolo Mýto – Praha = 730 hodin  
Bezpečník Mýto – Praha = 730 hodin

## BEZPEČNÍK

Rychlý konec vysokých kol nastal s vynálezem kola dnešního typu v polovině 80. let 19. století. Skutečný zlom přišel, když v roce 1885 představil v Coventry své kolo Rover výrobce John Kemp Starley. Dvě stejné velké kola, osa s ložisky a pedály uprostřed stroje. Tlak nohou na pedály se převáděl řetězem obepínajícím převodník a pastorek na zadním kole, rám měl tvar lichoběžníku. Stroj byl nízký a proto bezpečný a odtud po jmenování bezpečník. Co mu ještě chybělo k dokonalosti, byly pohodlné pneumatiky a volnoběžka na zadním kole. Ale i to mělo brzy přijít.

### CYKLISTICKÁ DRÁHA V PARDUBICÍCH

Krátký text a jedna velká fotografie  
Obis iustia prequamet num sit, cus doluptae dem. Harchil idiclae rerio. Perum endam, sequamus, corions equistum estrum reicili tatium ea nonsend antibus di con ratemil oriate ex et eosam que.





# ►►► Cyklistické spolky

## NEJSTARŠÍ CYKLISTICKÉ KLUBY V ČECHÁCH

U slavného výrobce vysokých kol Jana Kohouta byl založen i první cyklistický klub v celém Rakousku-Uhersku a první sportovní klub v Čechách. Český klub velocipedistů s 22 členy. Stalo se tak 18. listopadu 1880. V roce 1882 následovalo zařazení Klubu velocipedistů na královských Vlnových. V roce 1883 to už byla měřít: Klub bicyclistů vrbolických. Klub velocipedistů Praha. Klub velocipedistů západních Čech v Rokycanech, Český klub velocipedistů Plzeň, Klub velocipedistů v Česlavě. V roce 1883 byla založena Česká ústřední jednota velocipedistů (ČÚV).

V červnu 1882 na prvních cyklistických závodech Rakousko-Uherska vyhráli všechny závody František a Josef Kohouti.

## A JAK TO BYLO V PARDUBICKÉM KRAJI?

Vě vysokých kol byl v našem regionu založeno stinnátné pát klub

### NEJSTARŠÍ KLUB Klub velocipedistů v Litomyšli (1886– 1891)

Za všeobecné shody pamětníků a s podporou archivních materiálů není pochyb o tom, že nejstarší cyklistický klub v Pardubickém kraji vznikl v roce 1886 v Litomyšli.

Impulezem pro jeho založení měl být příjezd bratří Kohoutů, profesora Braumera a profesora Šařálka do Litomyšle v roce 1886. Ti se vrátili z Práhy právě na vysokých kolech. Místní nadšení do jedy na velocipedech založili ještě v téže roce svůj klub, který čítal 20 členů. Prvním předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_001** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_002** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_003** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

Již následujícího roku 1887 měl klub 17 čestných členů, 21 činných a 8 příslavných, ale musel se spolekřit pouze s 15 toky. Důvodem z nich bylo osudových a tří klubů.

Dimenzí povstání klubu na Českomoravském pomězi potvrzuje fakt, že již na konci roku 1887 byl Českou ústřední jednotou velocipedistů ustanoven do funkce župního dozorce pro župu číslo 16 člen Litomyšlského klubu továrnický a „zlatý jezdec“ Českých kol.

Od 1. ledna 1888 byl Klub velocipedistů v Litomyšli členem České ústřední jednoty velocipedistů.

Klub neměl dlouhého trvání. Členů pozvolna ubývalo až posledních šest na valné hromadě konané dne 14. 4. 1891 spolek rozpustil. O tom byla řetěná informována Česká ústřední jednota velocipedistů v Praze. Zároveň byla nabídnuta klubová vysoká železná kola k prodeji. Konkrétně se jednalo o kola velikosti 48 palců od firmy Digne a kola velikosti 50 palců od výrobce Vířena Vorbacha. K tomu se nabízelá dvě dřevěná kola ke vyřízení.

**Foto s popiskem** Klub velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

### Klub velocipedistů chrudimských (1887–??)

Popudem k založení klubu měl být, stejně jako v případě Litomyšle, příjezd bratřích Kohoutů, kteří se vrátili z Práhy na Moravě v srpnu 1888.

Na počátku měl klub 17 členů a jeho prvním předsedou byl Dr. Alvin Jeschke. Klubová místnost se nacházela ve Školní ulici. „Jednání v prostorné zahradě jest zároveň cvičení“.

Velkou událost se také stala v červnu roku 1889 náležením Klubu velocipedistů na Křivčických Vlnových. Ti dorazili od Kolína a poebu 19 jízdy s Chudimí byl bouřlivě vítán velkým davem za doprovodu vojenké hudby. Místní klub musel být vskutku potěšen, protože když se náhle vtrhla v Vlnových vyjela dle do Pardubic, čítal houdu již 56 jezdců!

### Český klub velocipedistů Pardubice (1888–1900?)

Dne 29. dubna 1888 jeho náležením cyklistiky na výlet do Chudimí a cestou se dohodli, že je na čase založit vlastní klub v Pardubicích. Pak šlo vše už jako po masle a 22. června zasedl zakládající výbor, který se již postavil o oficiální ustanovení spolku.

### Klub českých velocipedistů Vysoké Mýto 1895

Klub byl od samého počátku velmi aktivní a činnosti. Pořádal závody, výlety, ale i zastupoval předstávkou. Jeho předsedou byl majitel cukrárny Jan Novák, který se mimo jiné přičinil se zavedením zastupování Enriquem Staněm Vířem. Vše se

### Klub českých velocipedistů Vysoké Mýto 1895

Klub byl od samého počátku velmi aktivní a činnosti. Pořádal závody, výlety, ale i zastupoval předstávkou. Jeho předsedou byl majitel cukrárny Jan Novák, který se mimo jiné přičinil se zavedením zastupování Enriquem Staněm Vířem. Vše se

**Fotografie, 1898** Klub českých velocipedistů Vysoké Mýto 1895. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

O síle klubu svědčí člá z jednatelské zprávy za rok 1890. Počet členů byl účinných 15 osob, přičemž 87 z nich bylo činných. Bylo uspořádáno 20 klubových výletů a náležením borci se účastnili závodů v Trutnově, Roudnici, Kroměříži a Jarošově.

**Foto L\_004** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

Činnost klubu ovšem postupem času začala ochabovat a ten na konci 19. století zanikl.

### Český klub velocipedistů v Hlinsku (1885?– 1948?)

Kdy přesně došlo k založení cyklistického klubu v Hlinsku, se nám nepodařilo zjistit. Jeden historický zázpis naznačuje, že to mohlo být již v roce 1885. Dále víme, že Jan Lesák z Hlinska se účastnil v roce 1885 závodů v Pardubicích. Důvodem fotografie zachycující příslušný cyklisty v Hlinsku pochází z roku 1880. 6 jízdy pouze víme, že v roce 1895 byl klub členem České ústřední jednoty velocipedistů a jeho předsedou byl Jan Novák.

**F\_075** Klub českých velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto s popiskem** Klub velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_007** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

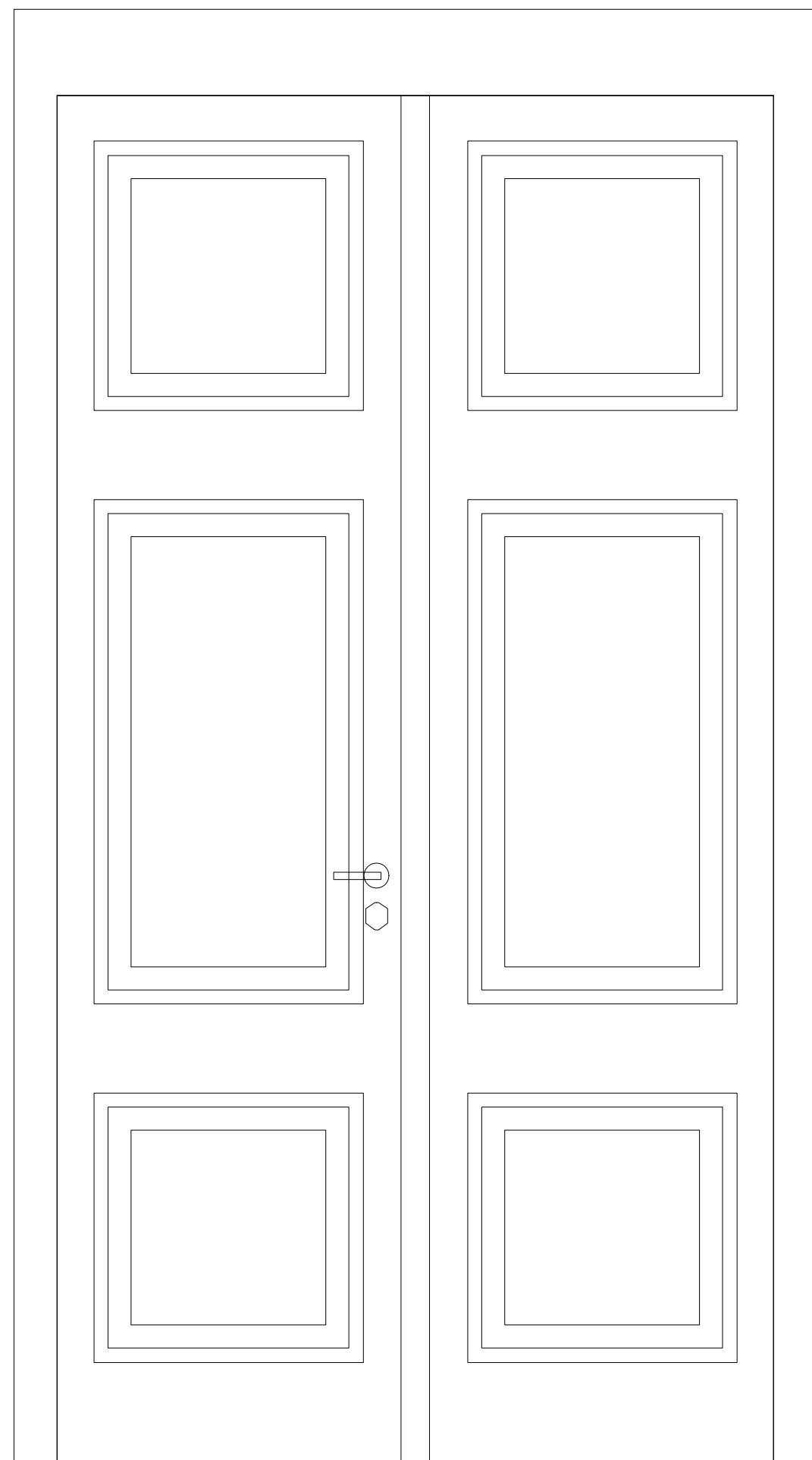
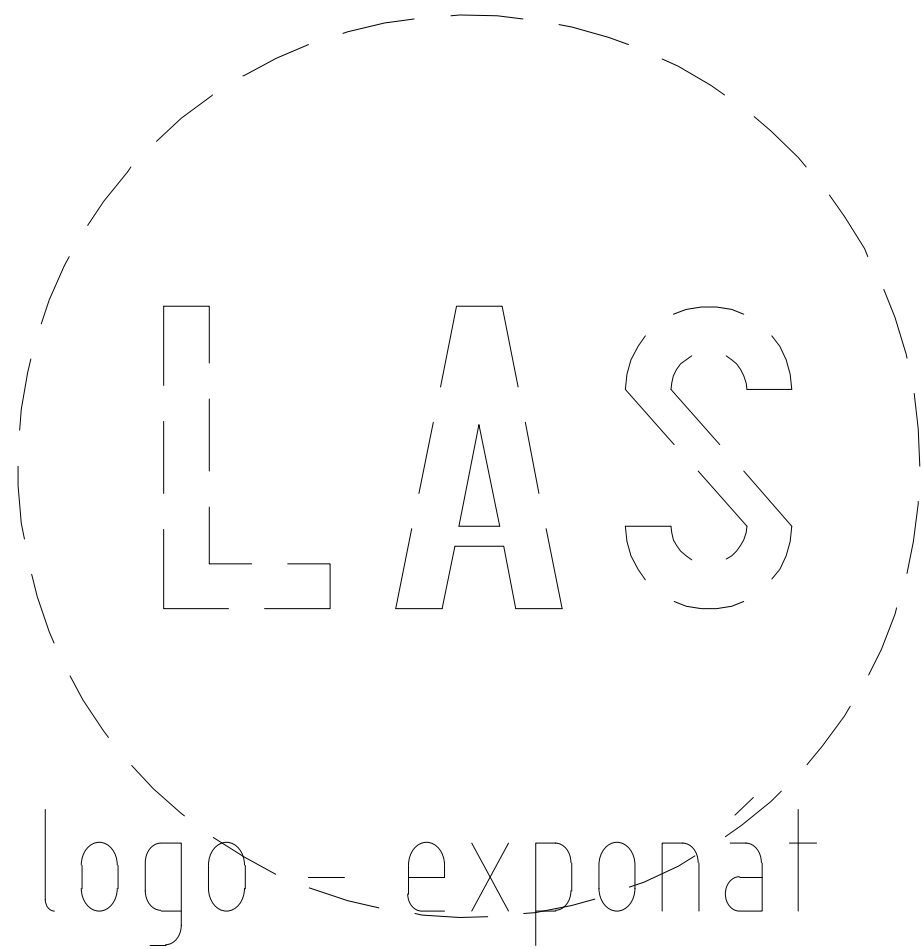
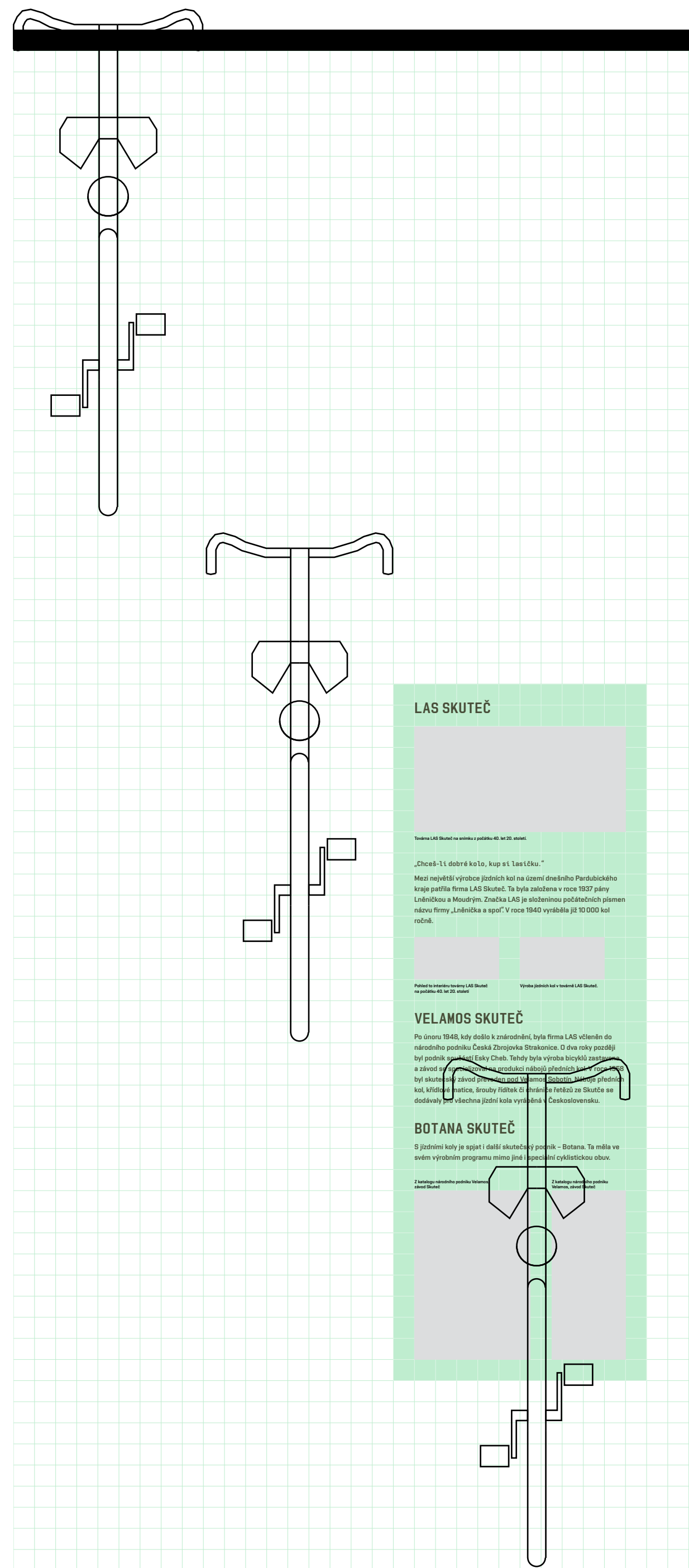
**Foto L\_008** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předsedou byl továrník ledu Kuhn a jednatelem Staněk. Klubová místnost byla v hotelu u Křížku a členové se zde scházeli každou první úterou v týdnu.

**Foto L\_009** Prohlášení Klubu velocipedistů v Litomyšli, 1886. Klub byl založen 18. listopadu 1880. První předs

# JEDNOU STOPOU

## 2. místnost: 1:20

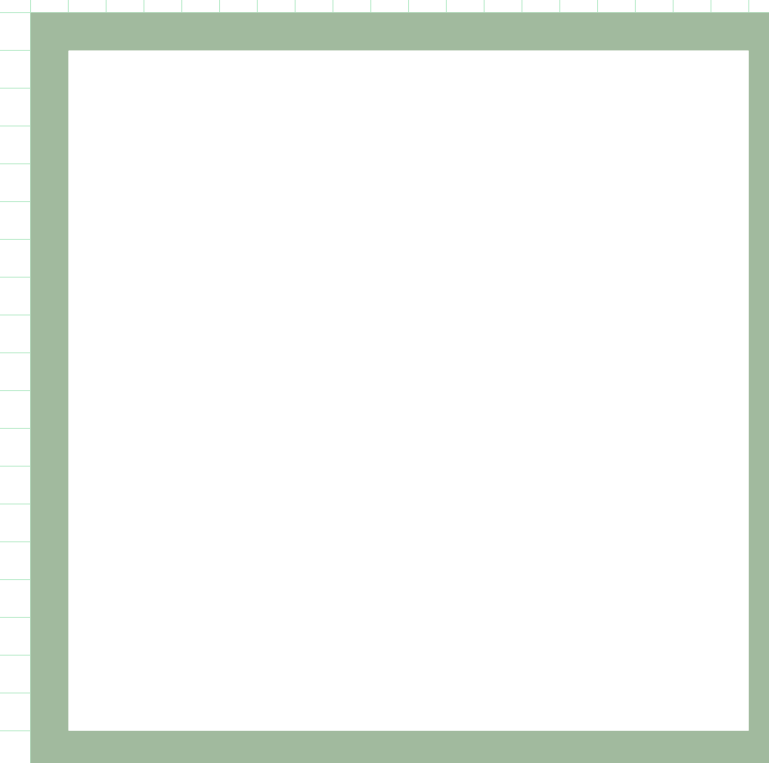
▶▶▶ Doplnky aneb může být a nemusí



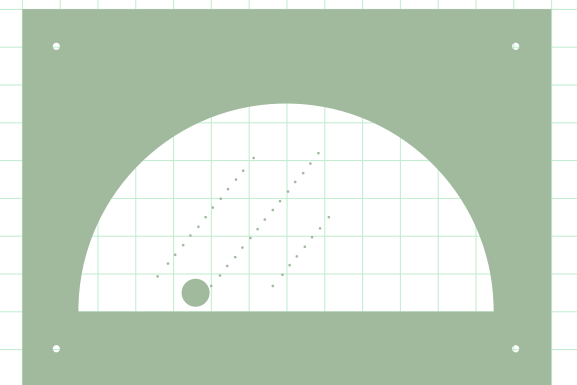
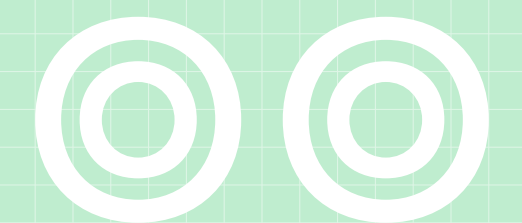
## ►►► Doplnky aneb může být a nemusí

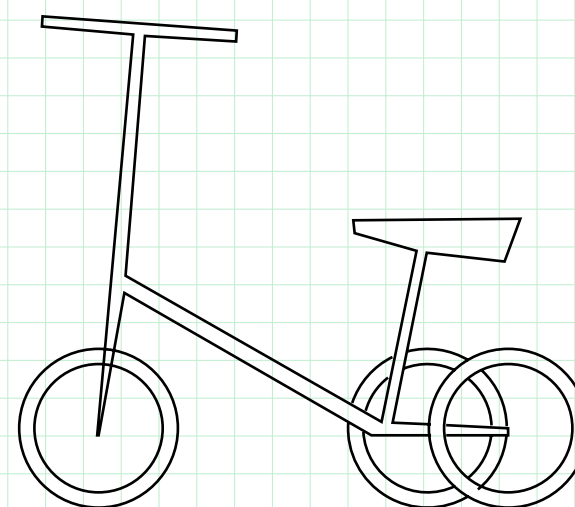
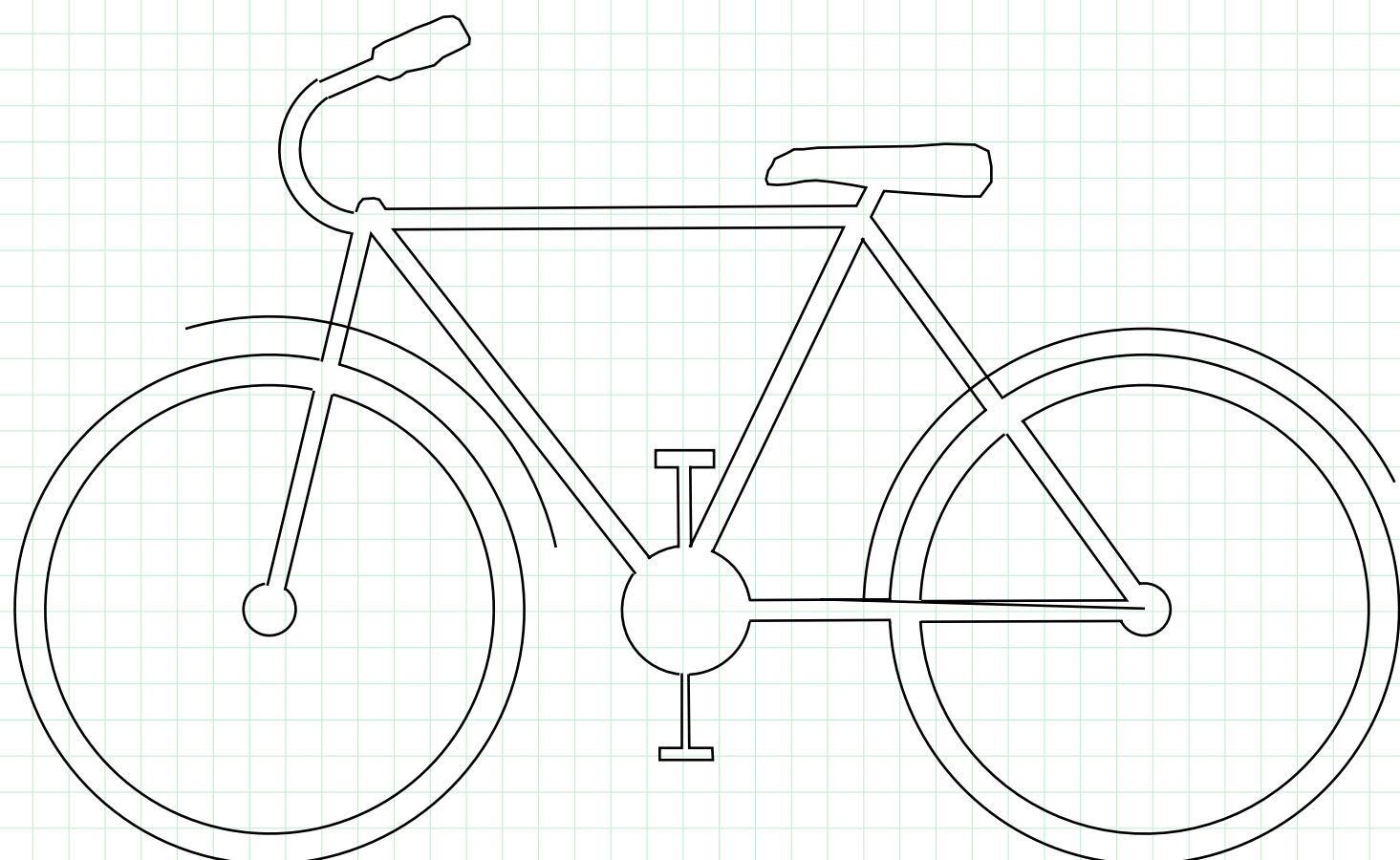
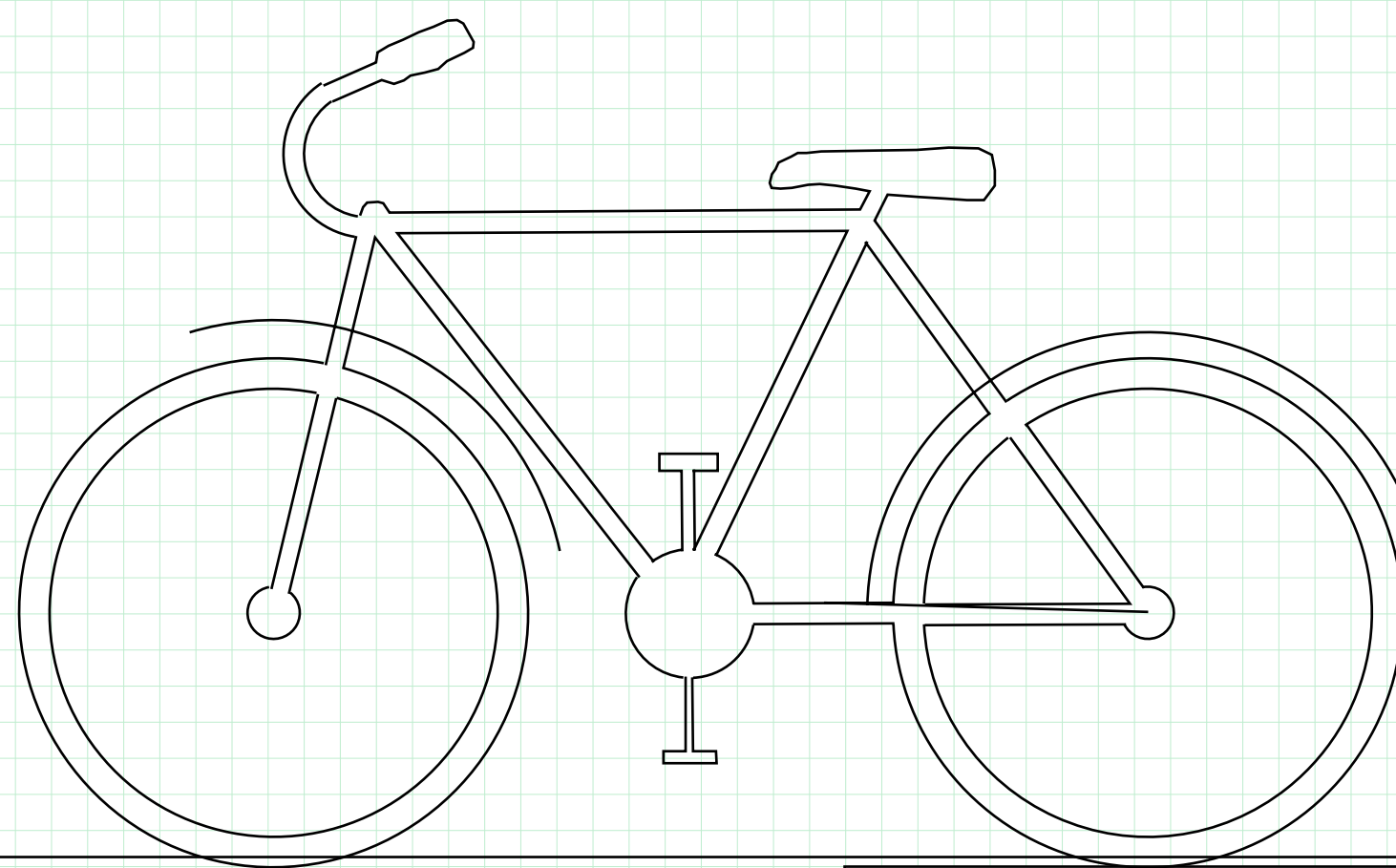
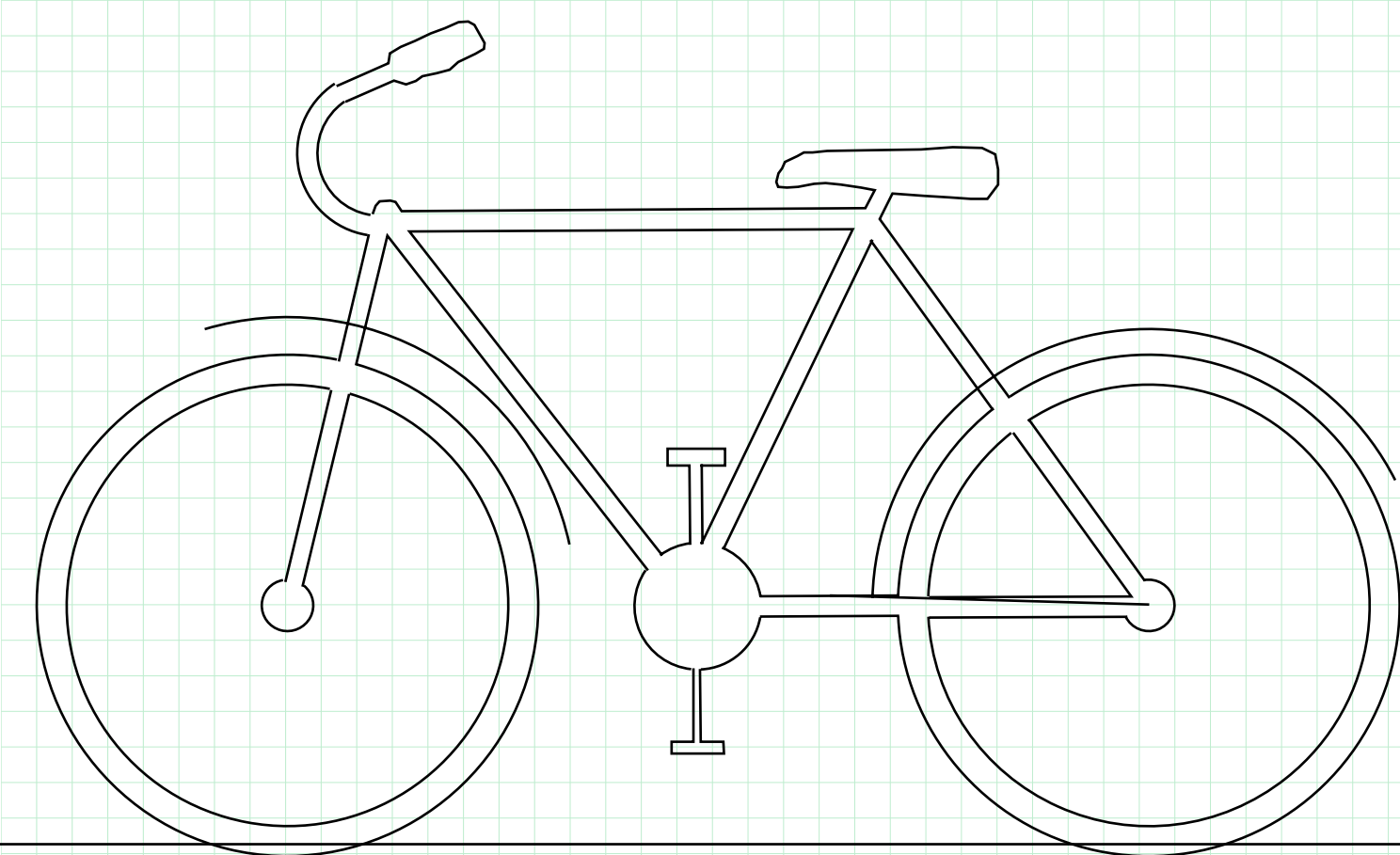
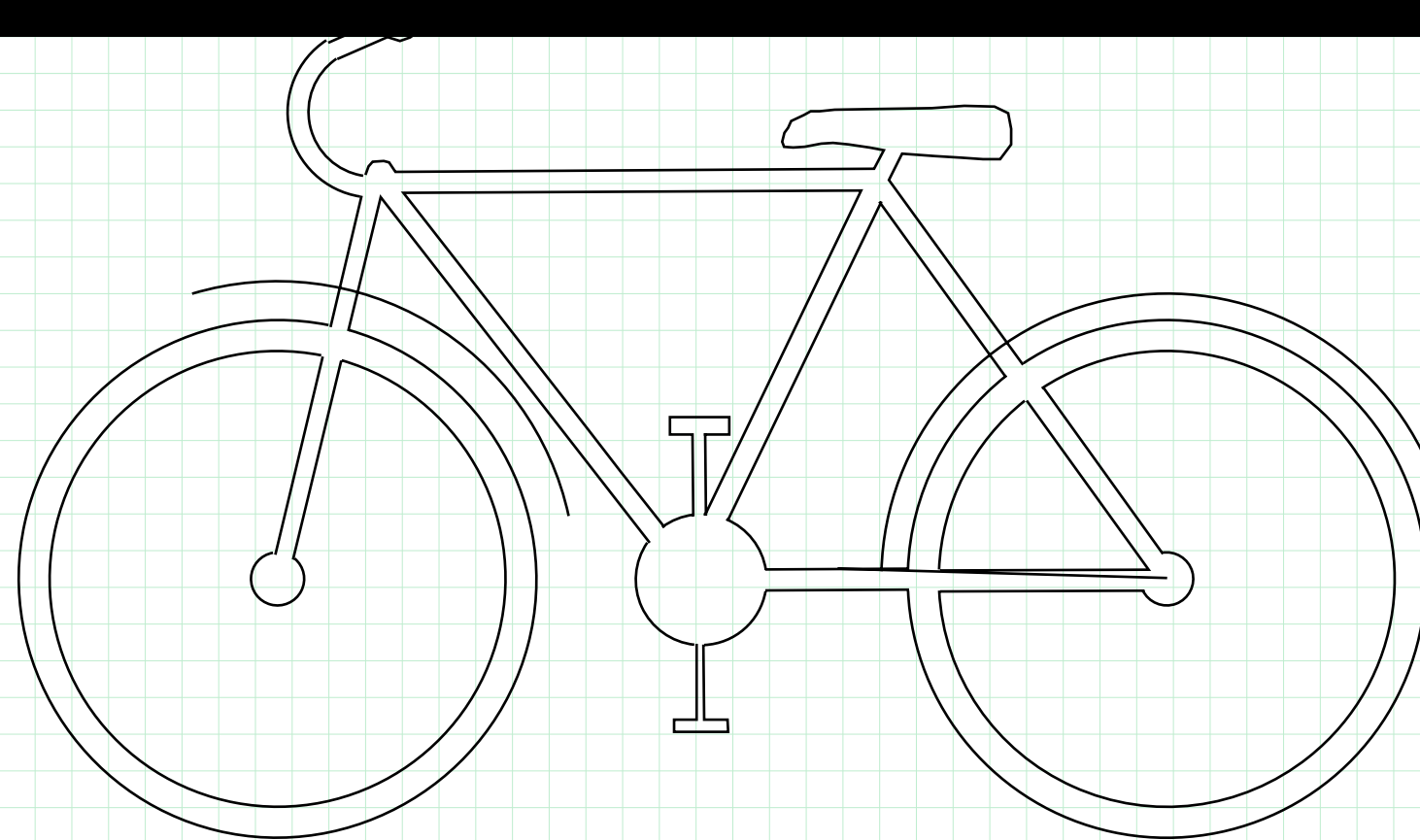
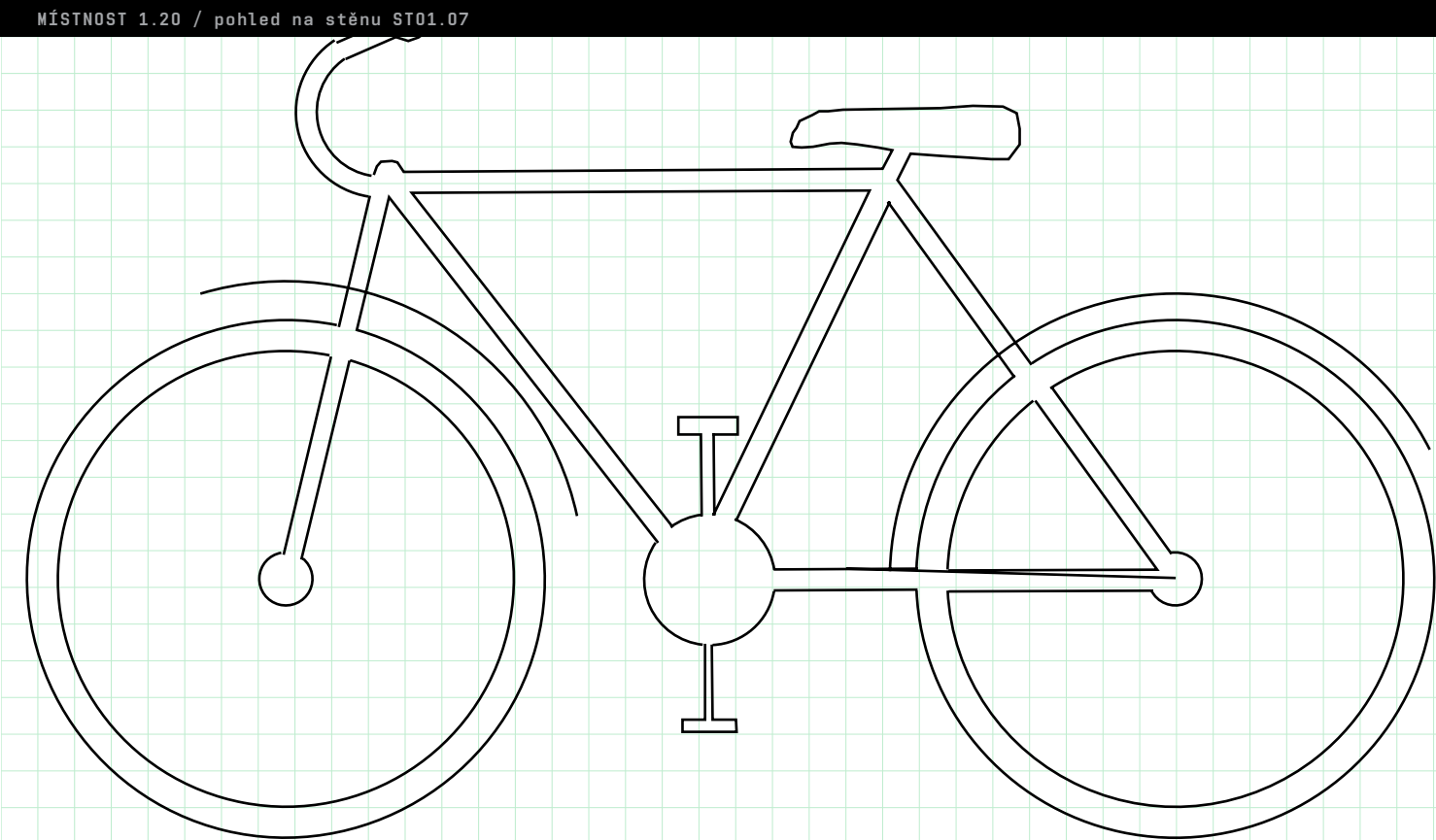
### SVĚTLA

Vidět a být viděn, to jsou hlavní důvody, proč jít na nejstarších kolech najít světla a svítilny. Světla se lišila způsobem jejich uchycení na kole a ze svého zdroje vytvářela světlo. Nejříve se řešila světla přední, až později světla zadní.

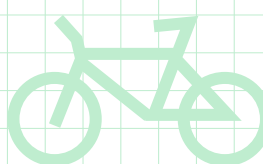


### DYNAMO NEBO ALTERNÁTOR?





# ▶▶▶ Výrobci jízdních kol v pardubickém kraji

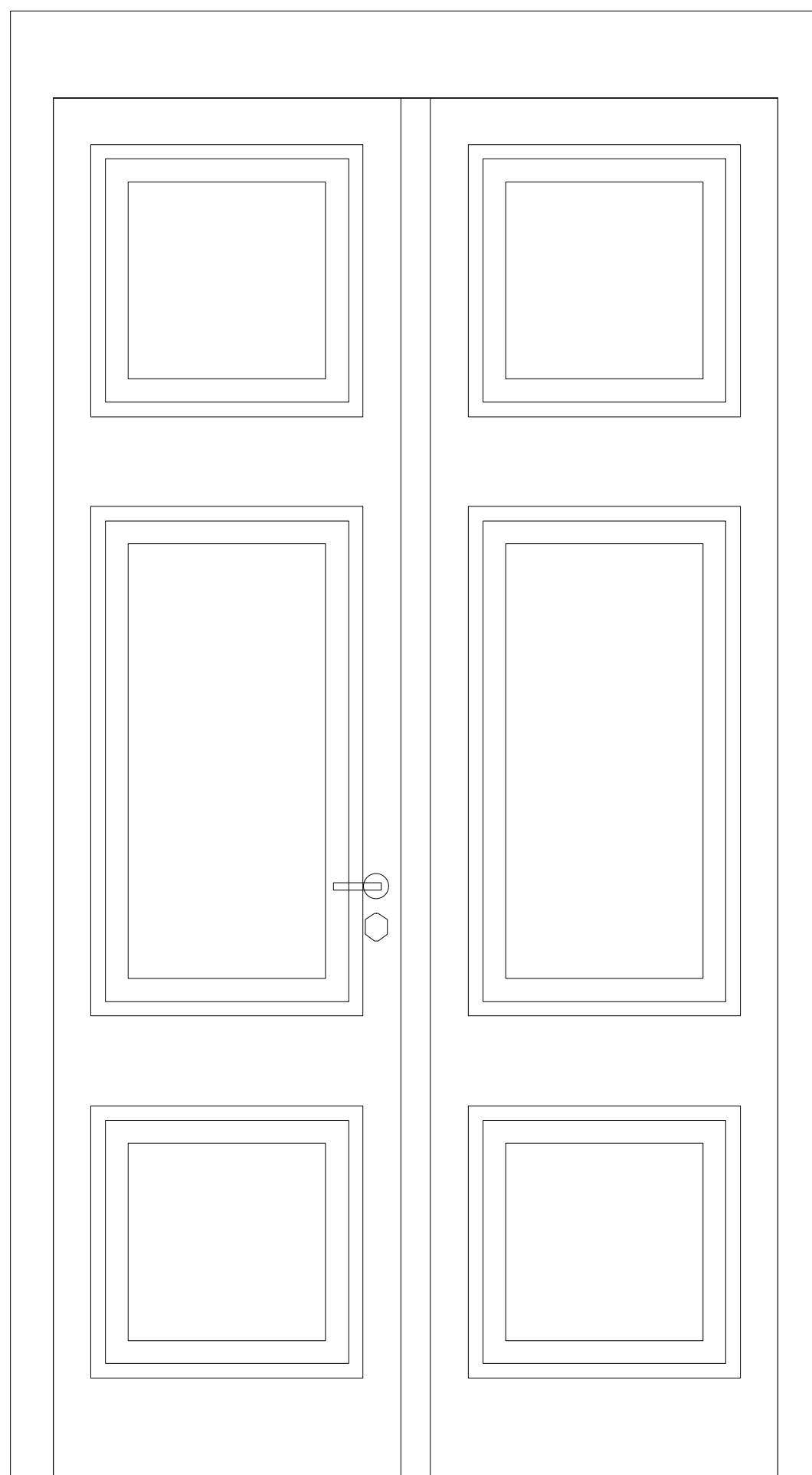
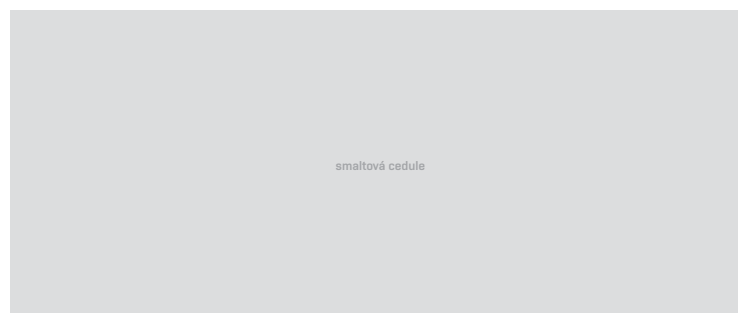


## VÝROBCI JÍZDNÍCH KOL V PARDUBICKÉM KRAJI

V meziválečném období zažili nebývalý rozmach výrobci jízdních kol. Vedle velkých firem jako byla Eaka, Prewter, či Z existovalo nespočet množství lokálních výrobců. Například ve Vysokém Mýtu byli v době první republiky hned tři: Černoهورský, Jiráček, Zeman.

Mnozí živnostníci se ve většině případů zabývali hlavně prodejem a opravou jízdních kol (dost často spojených s prodejem a opravou šicích strojů). Jiní ale vyráběli vlastní velocipedy z komponentů zakoupených od velkých výrobců.

## DOSUD ZJIŠTĚNÍ VÝROBCI A PRODEJCI JÍZDNÍCH PLÁŠŤOVÝCH KOL V PARDUBICKÉM KRAJI



## BAŽANT SOPŘEČ

Obrázek výrobce jízdních kol Bažant v Sopřech. Plocha 20 a 40, let 20. století.

Příkladem toho, že i na malé vesnici může fungovat prosperující dílna na výrobu velocipedů je Jan Bažant ze Sopřech. Rodinný podnik o pár zaměstnanců byl schopen vyrobit stovky kol ročně a prodávat je v širokém okolí svého působení.

## TAZNER CHRUDIM

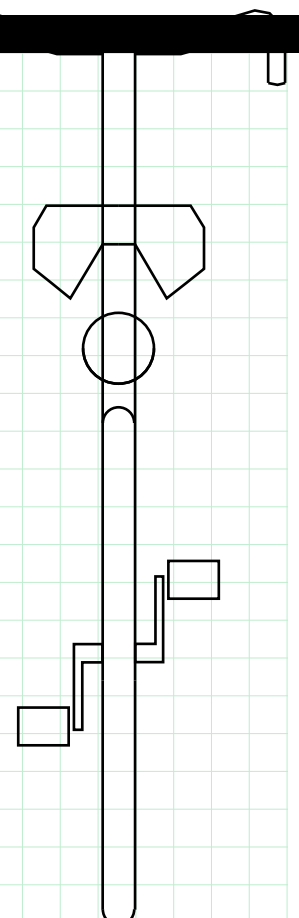
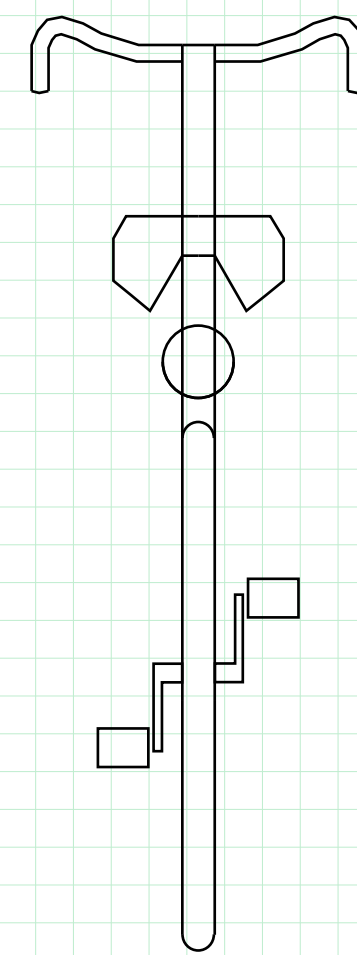
Jedním z velkých chrudimských výrobců kol byl František Tazner. Jeho firma se zabývala výrobou velocipedů a byla známá svou kvalitou a inovativností. Taznerovi se podařilo vyvinout velcocykly, které byly velmi oblíbené a v Chrudimi měly dobrou pověst díky svým kvalitním výrobkům.

## ČERNOHORSKÝ VYSOKÉ MÝTO

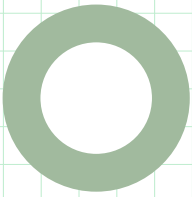
Největším výrobcem jízdních kol ve Vysokém Mýtu byl Rudolf Černoهورský a následně jeho syn Jan. Podnik nejdříve sídlil v Ústecké třídě, později v Tůmově ulici. Firma byla založena již v 19. století, ale zabývala se výrobou kočárů. Na začátku 20. století se ale její majitel rozhodl vyrábět i jízdní kola.

Výrobce velocipedů Jan Černoهورský. Plocha 20, let 20. století.

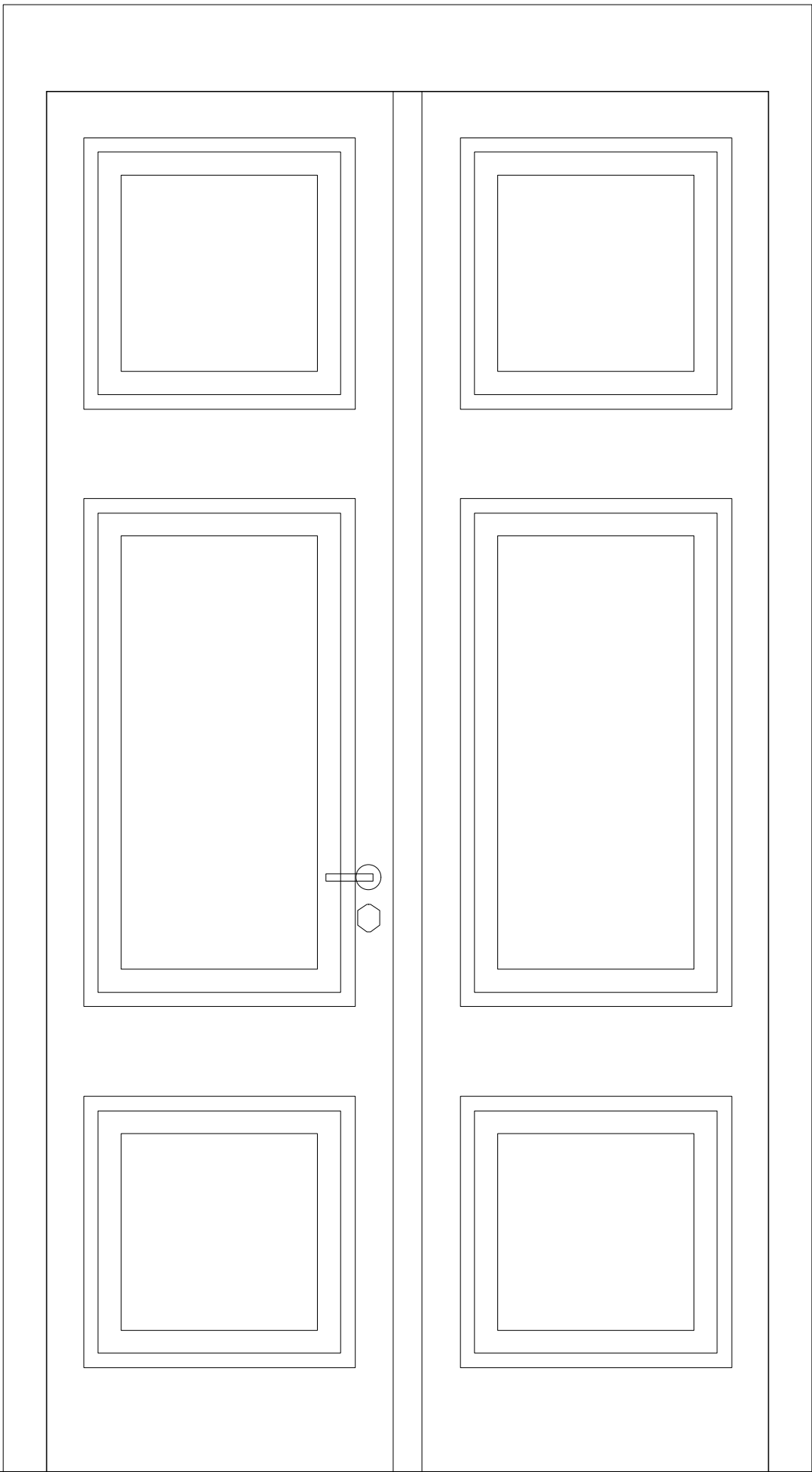
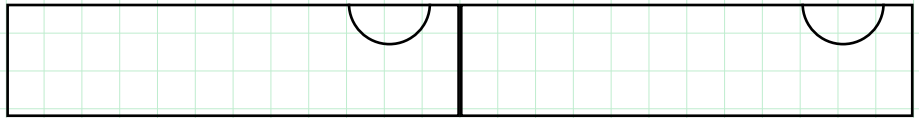
Obrázek výrobce jízdních kol Bažant v Sopřech. Plocha 20 a 40, let 20. století.







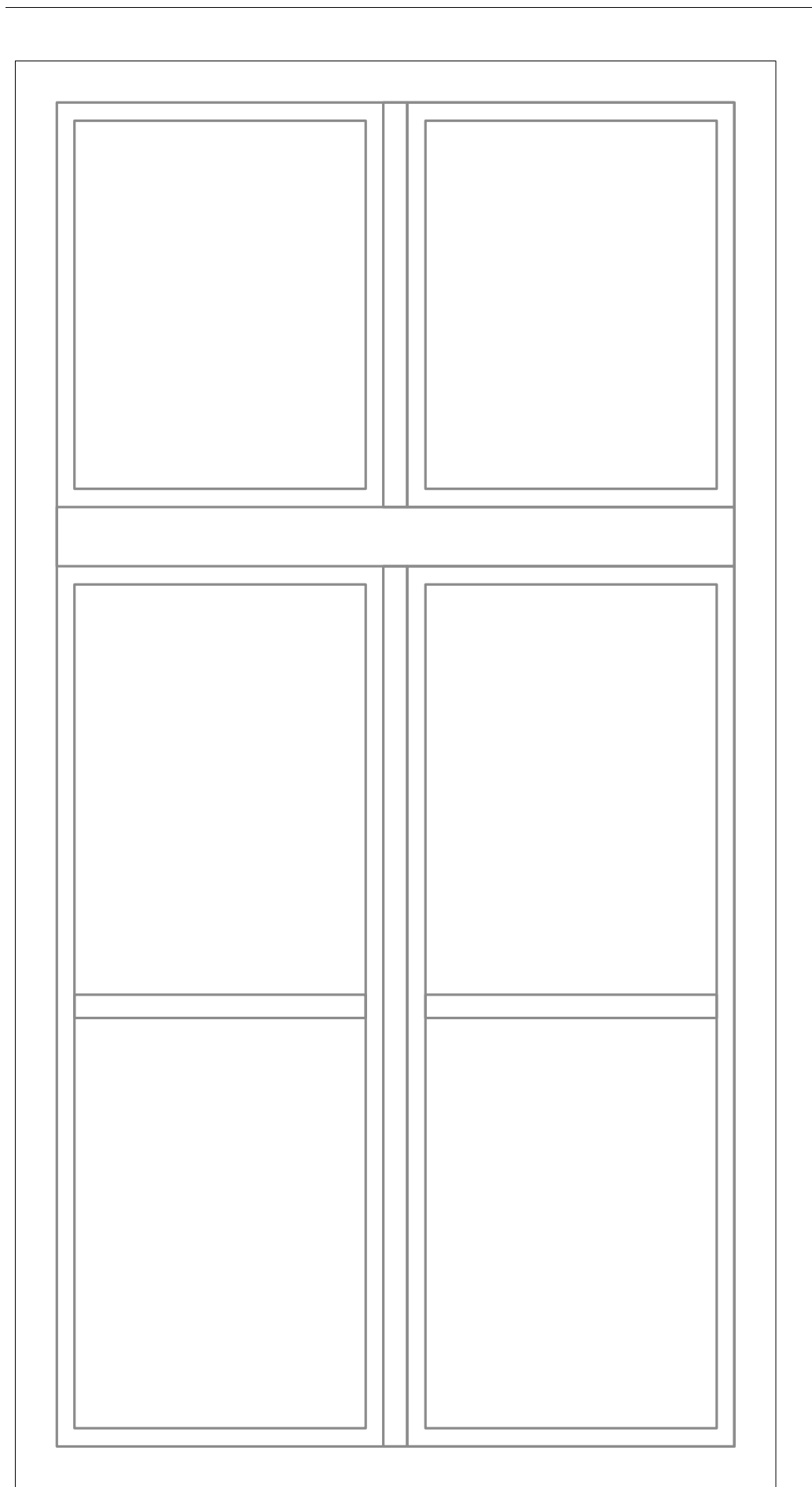
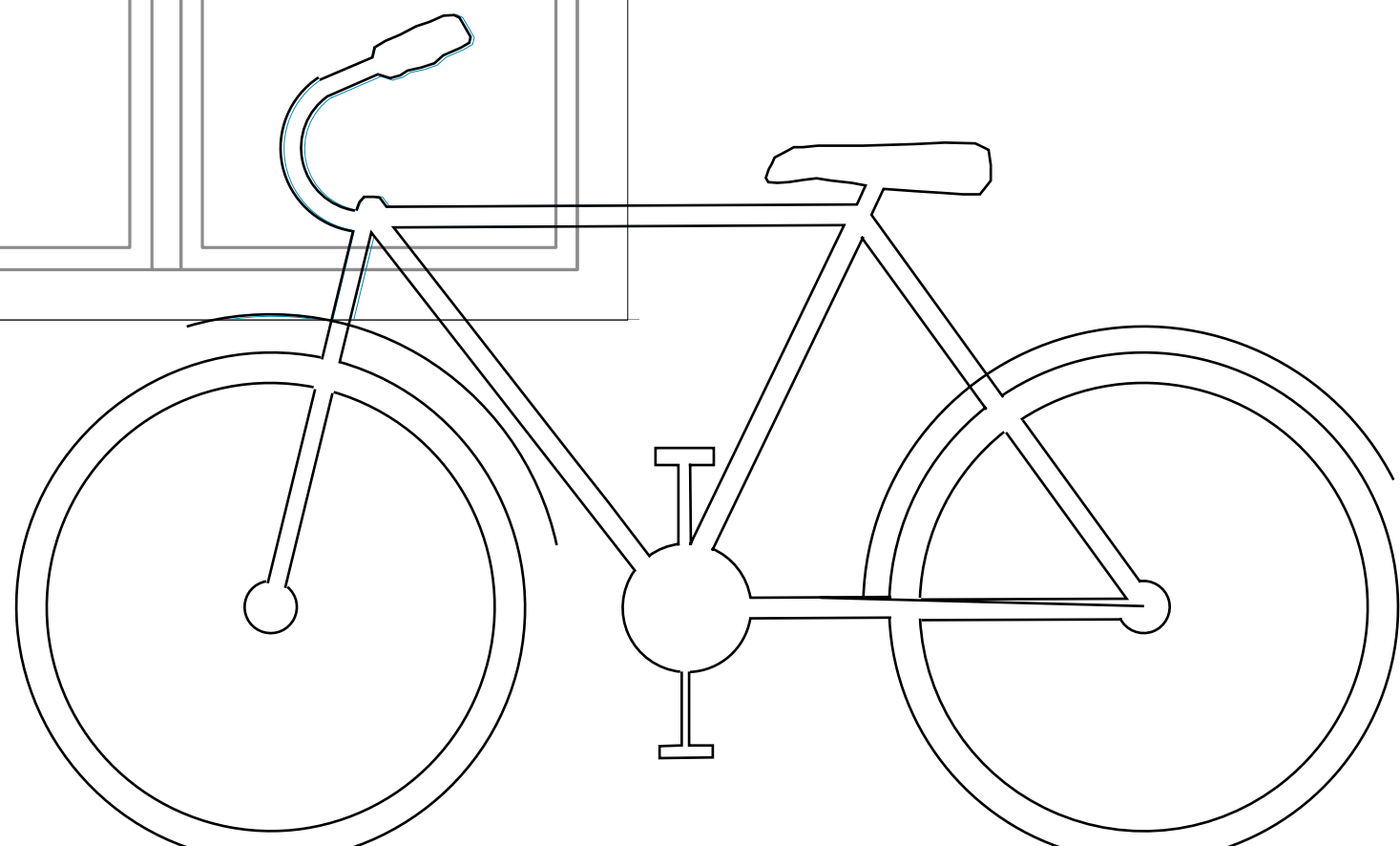
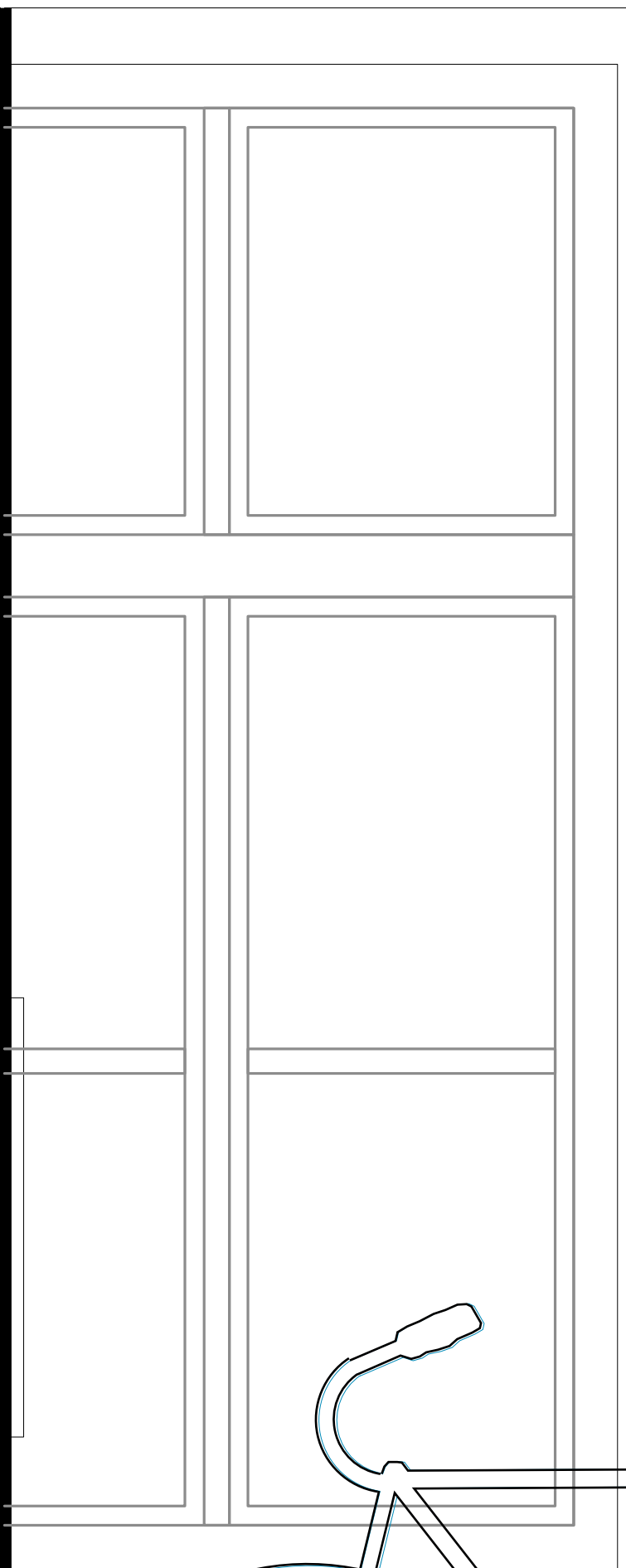
DALŠÍ DOPLŇKY  
NA JÍZDNÍ  
KOLO - ZVONKY,  
PUMPIČKY, BRAŠNY  
S NÁŘADÍM, SÍTKY  
NA OCHRANU SUKNÍ..



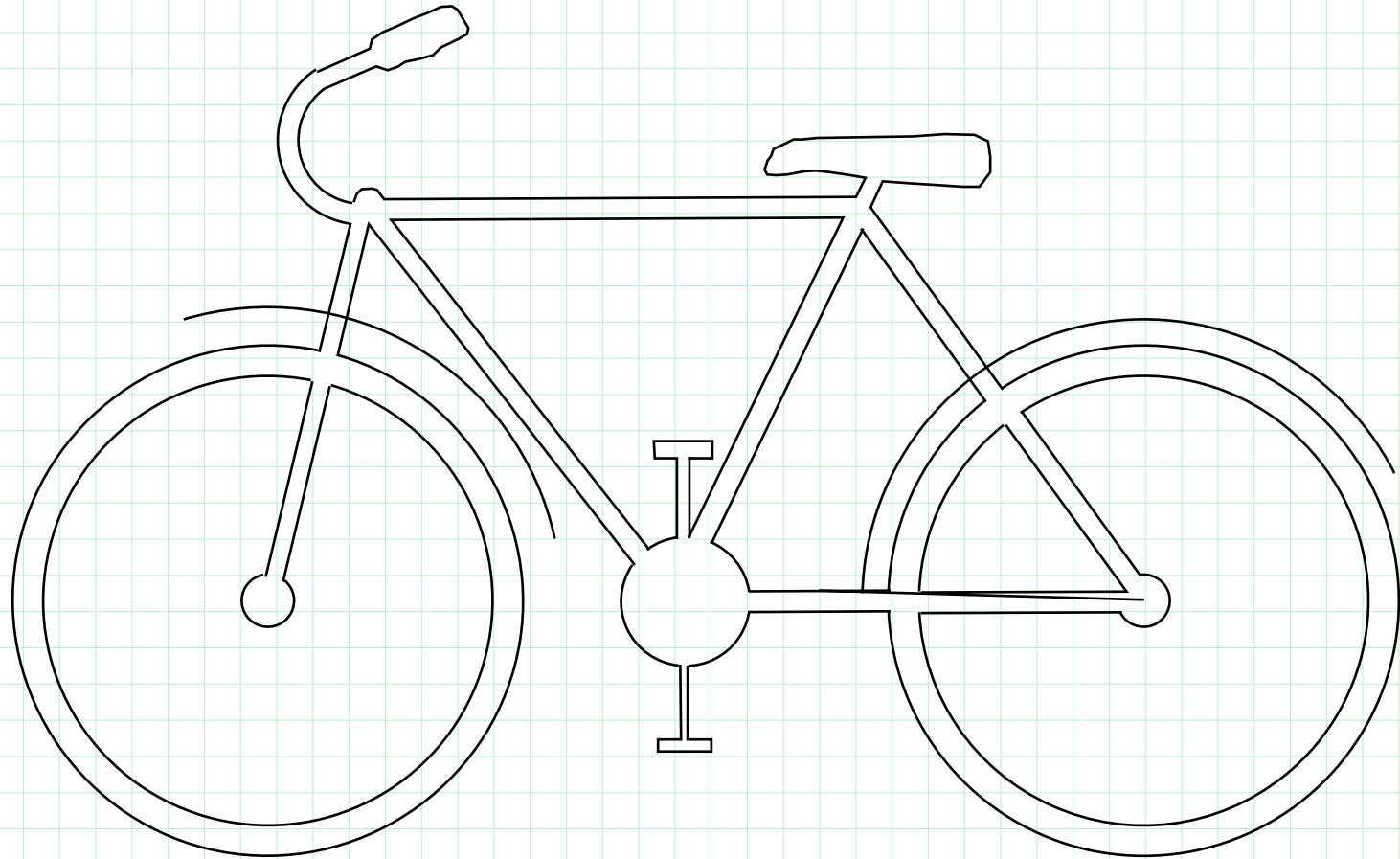
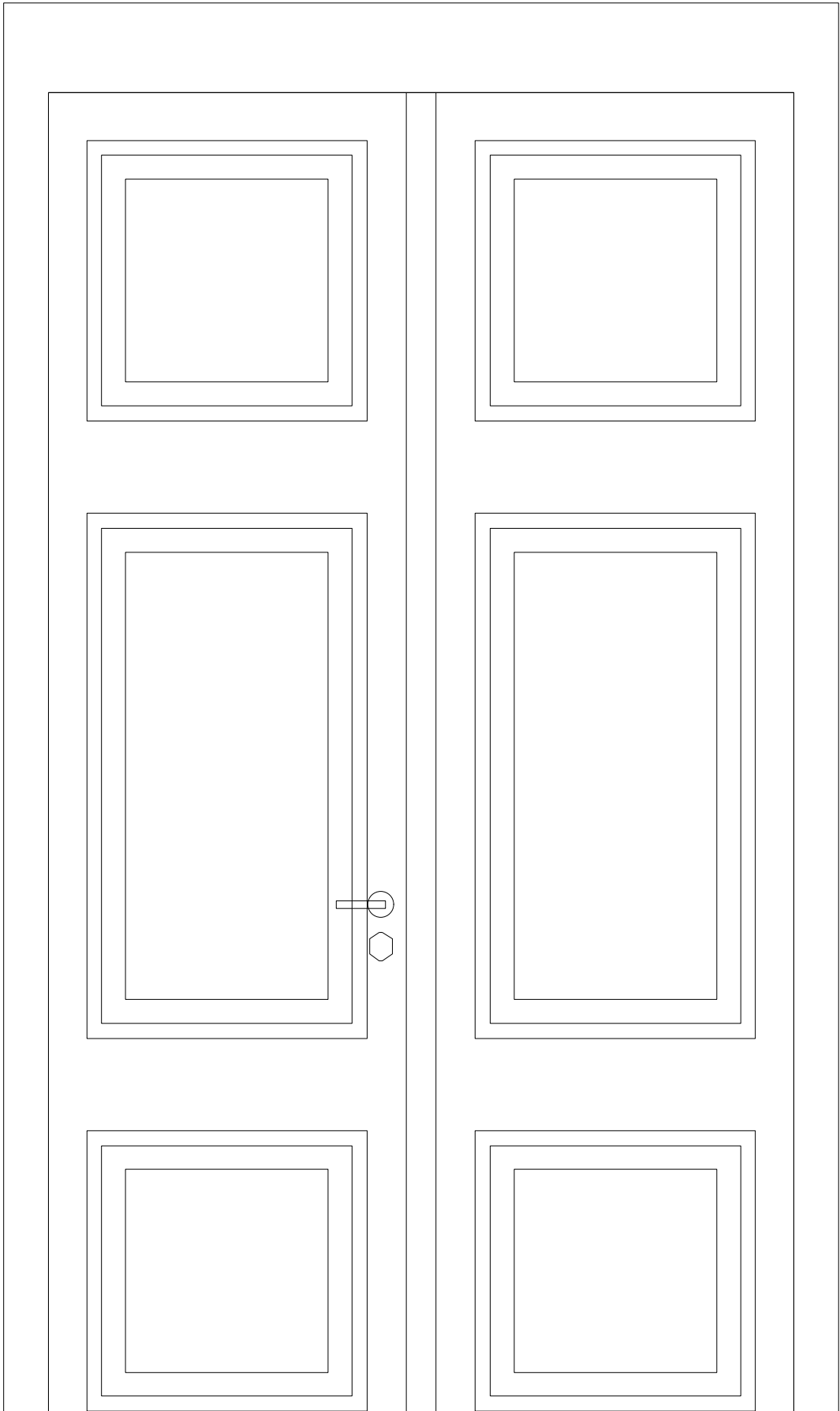
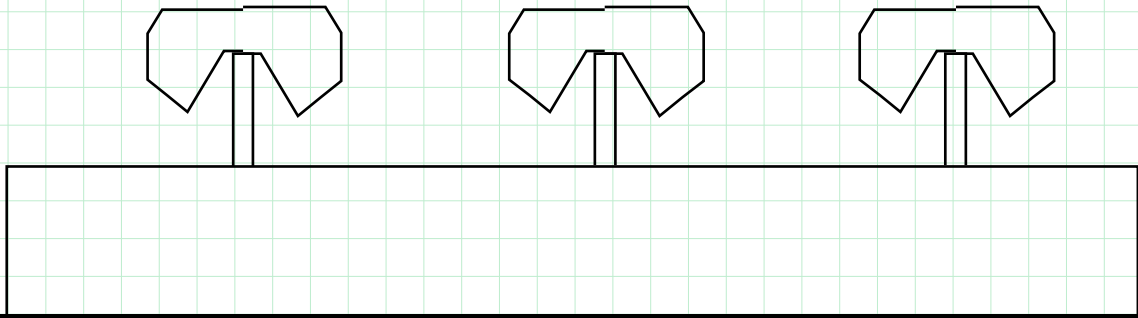
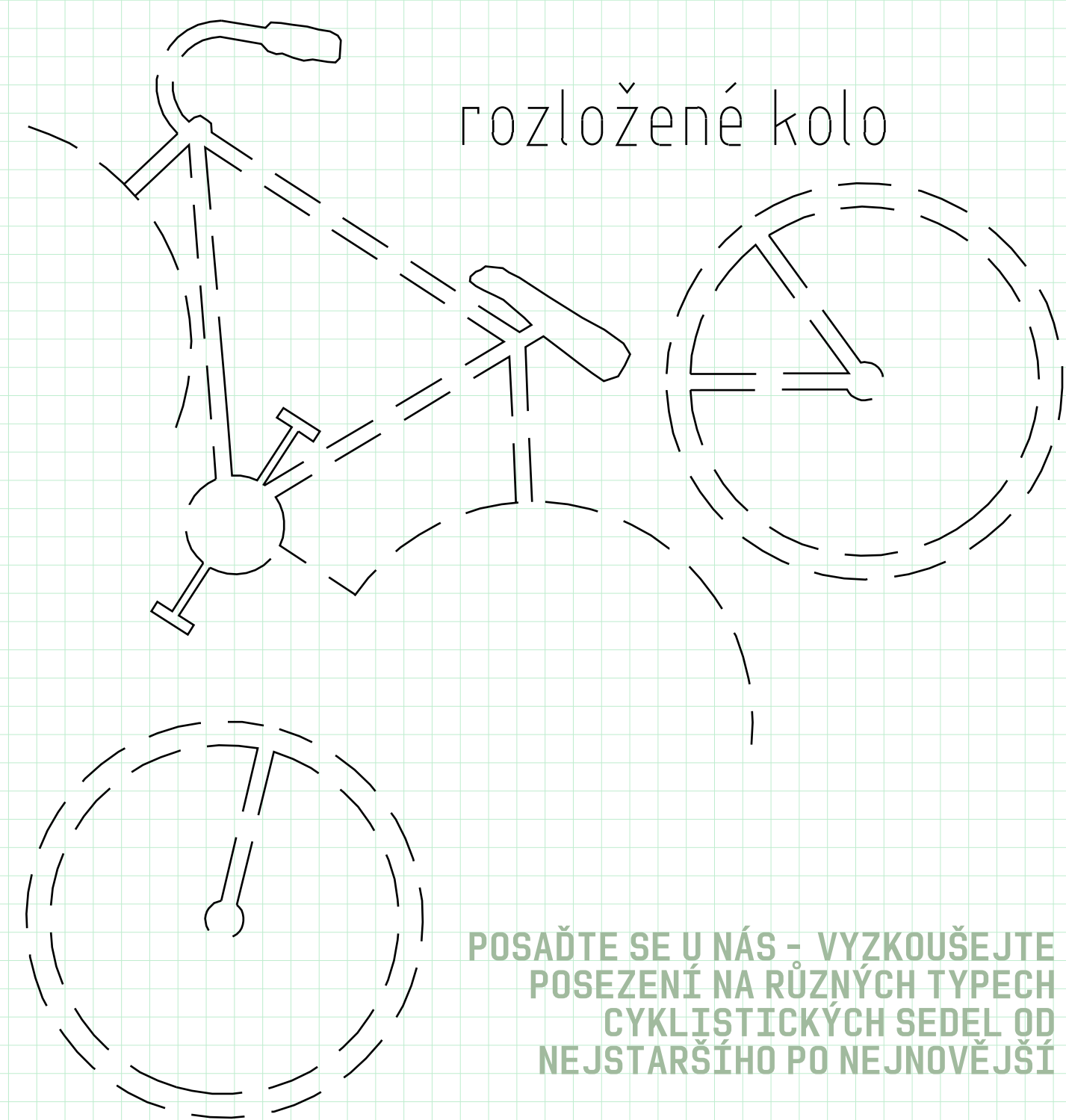
# JEDNOU STOPOU

## 3. místnost: 1.21

▶▶▶ Cyklistická sedadla

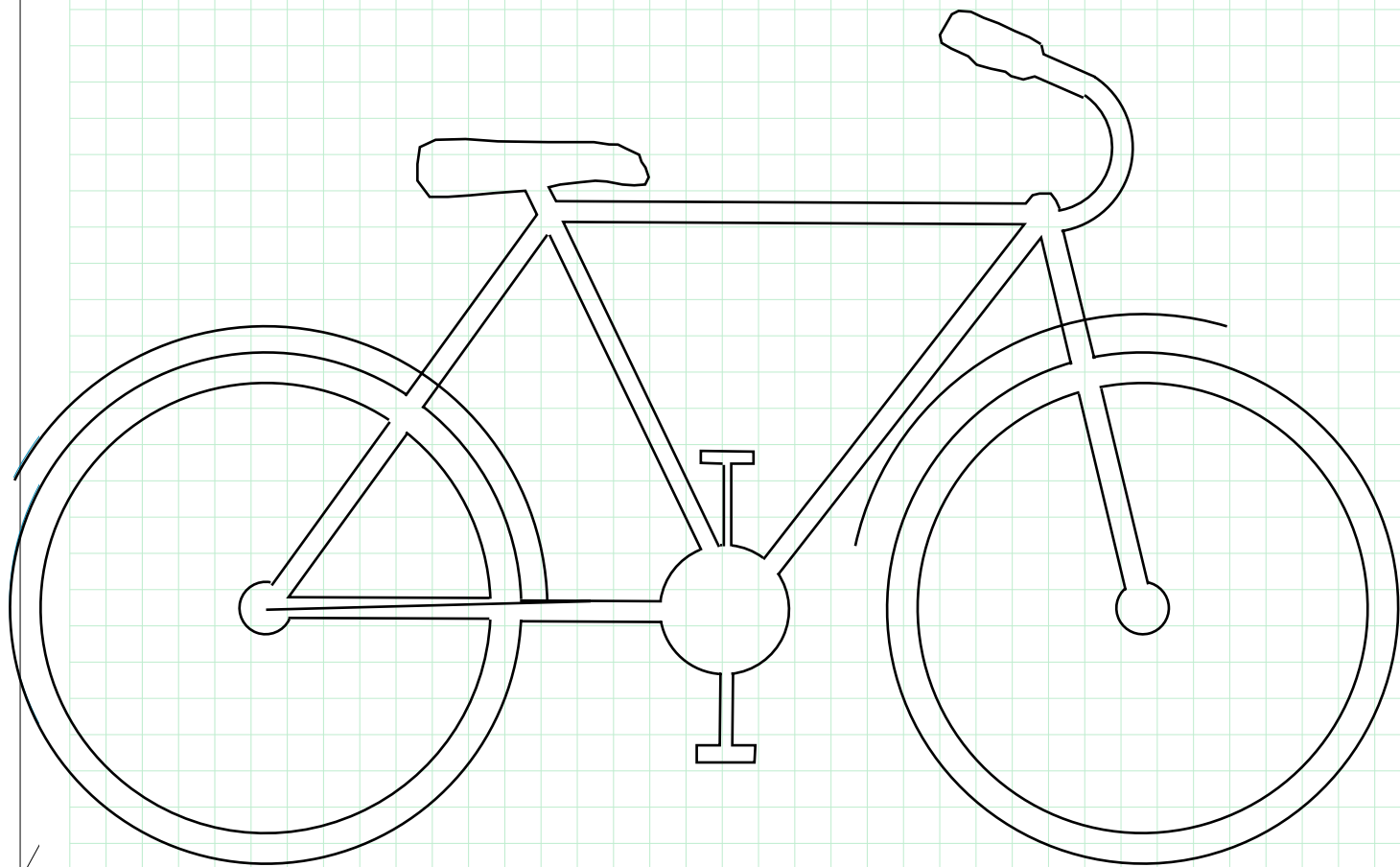
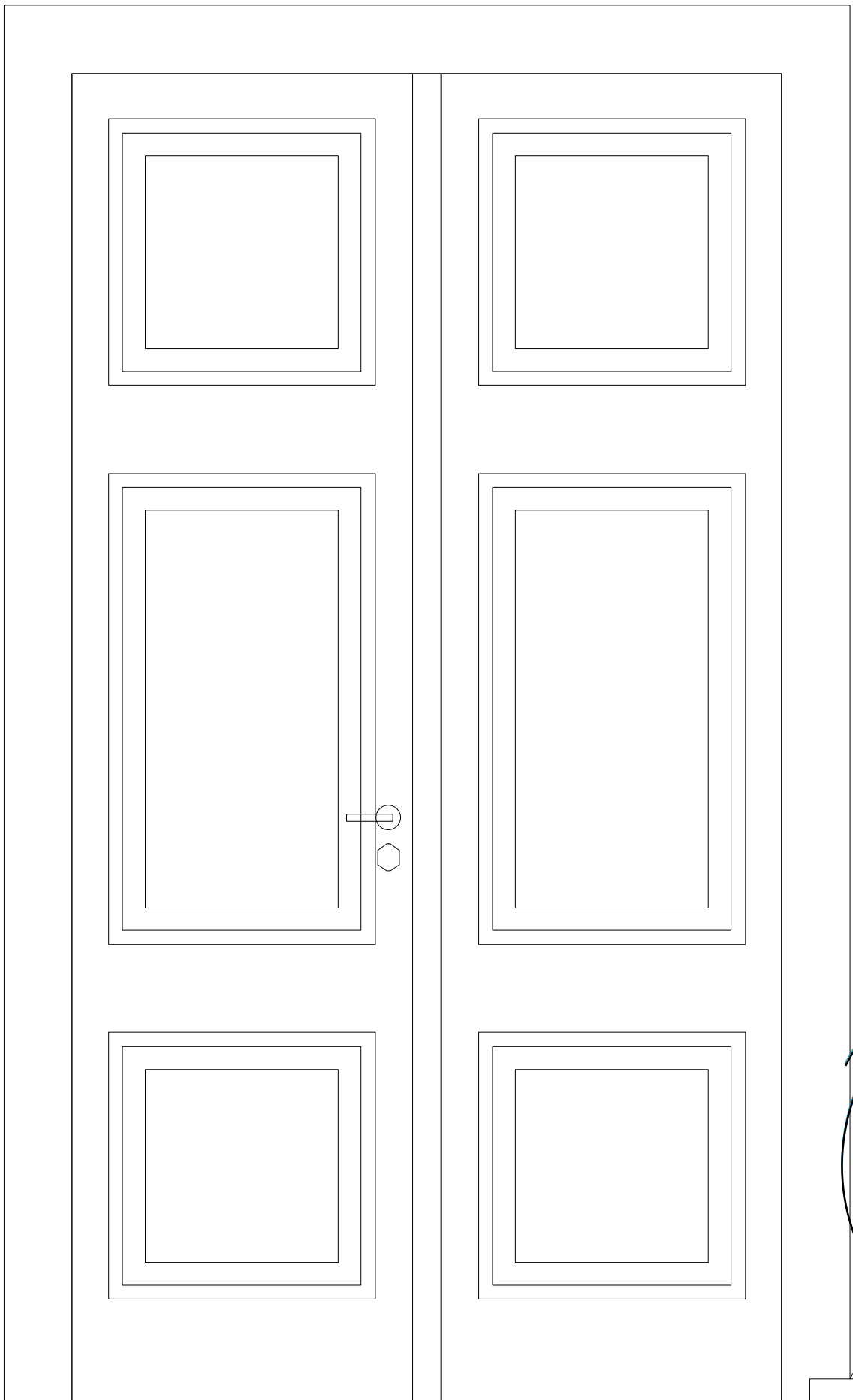


▶▶▶ Cyklistická sedadla

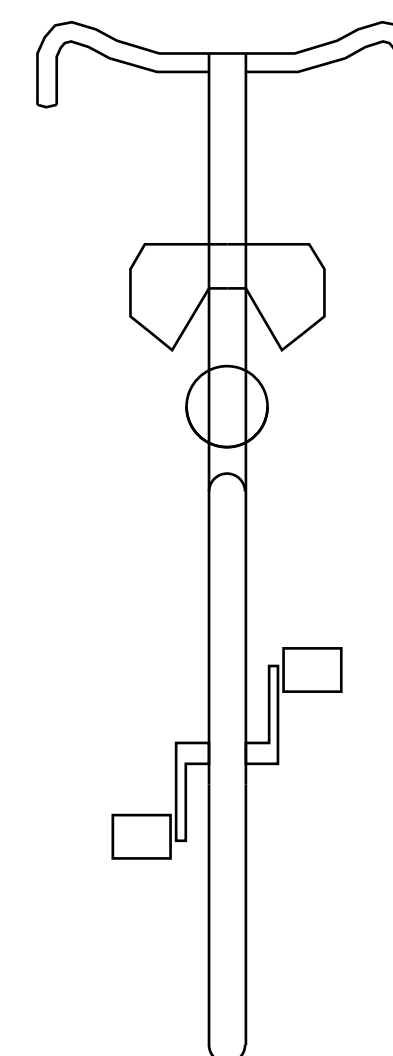
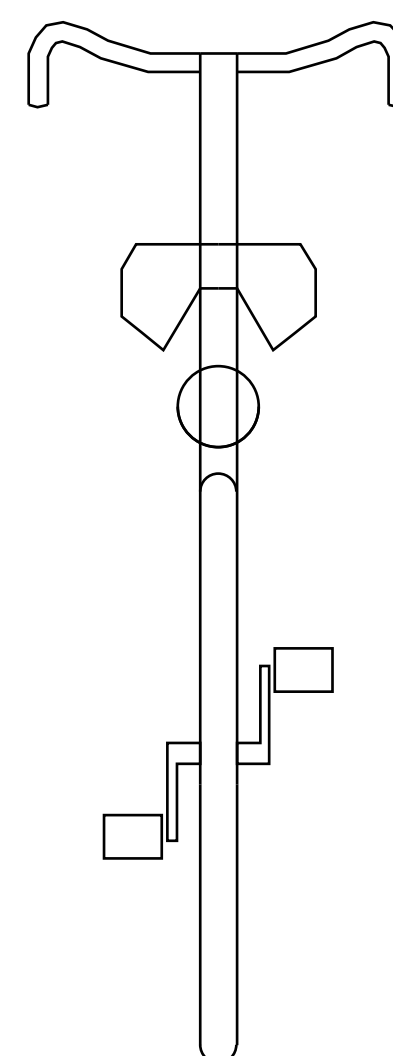
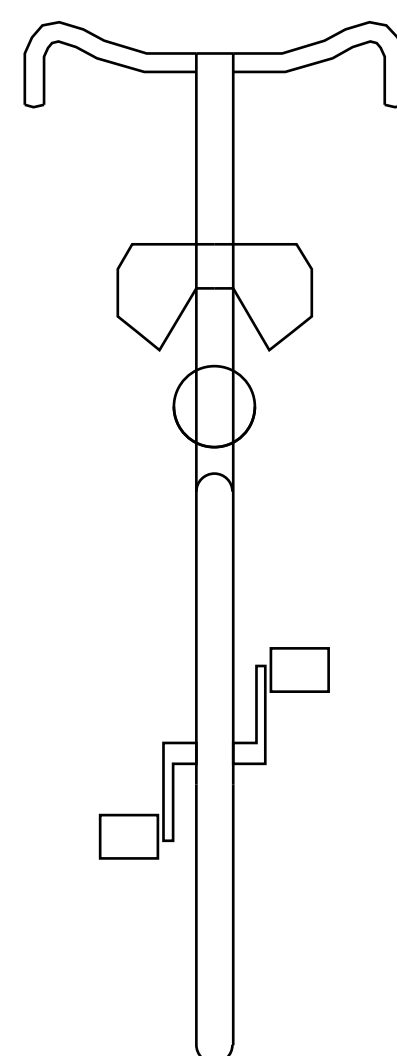
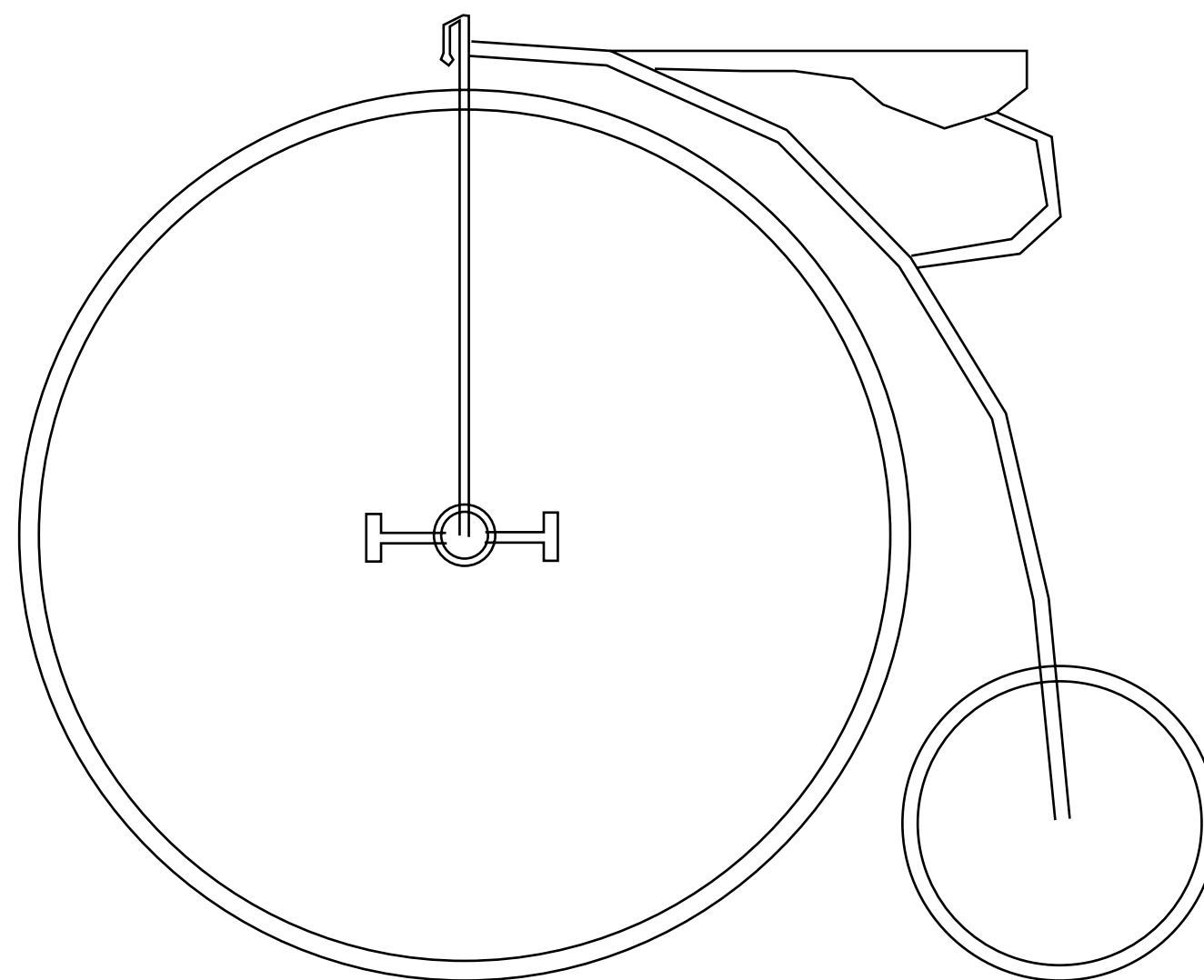


1 000 000 KM  
NA FAVORITCE!

Zajímavou a světoznou figurou Vysokého Mýta byl Jarda Pecháček (1946 – 2018). Většina místních ho zná jako vášnivého cyklistu a on jím také byl. Kolo pro něj bylo vším. V mládí aktivně závodil a byl vítězem mnoha cyklistických podniků. Později již jezdil jen pro radost... a jezdil hodně. Jaroň každý den a vedl si o tom pravidelně písemné záznamy. Díky nim víme, že Jarda Pecháček byl borec, který za svůj život na svém kole Favorit dokázal najet 1 000 000 kilometrů!







# POMOCNÍK PRO DOMÁCNOST

1 místnost: 1.07

▶▶▶ ?

▶▶▶ Praní a žehlení

▶▶▶ Uklízení

▶▶▶ Vaření

## Podnik Elektro-Praga Hlinsko a jeho příběh III (70. a 80. léta)

V průběhu 70. let byla postavena největší výrobní hala podniku o rozloze 8 500 m<sup>2</sup> a objem výroby tak dále stoupal. Do toho přicházely nové technologie především ve zpracování plastů.

Na rozdíl od mnoha podniků v Československu, které v 80. letech stagnovaly a jejich výrobky přestávaly být konkurenceschopné, přicházela hlínecká Elektro-Praga s řadou nových přístrojů pro domácnost. V roce 1980 to byl první kontaktní gril, 1983 první kávovar, 1985 první pečicí pánev, 1986 první svářečka potravinářských fólií. V 80. letech také došlo ke střídání na postu designéra. Za odcházejícího Stanislava Lachmana přišlo více výtvarníků. Nejvíce podařených a osobitých návrhů vytvořili Boris Duda a Karel Syrůček.

Fotografie

Analýza národního podniku Elektro-Praga v Hlinsku v 70. letech (str 157)

Fotografie

Reklamní leták elektrospotřebičů ETA z 80. let (str 189)

Fotografie

Pohled do provozu n.p. Elektro-Praga v Hlinsku v 70. letech.

Fotografie

Reklamní leták na žehličku ETA 0271 z 80. let (str 190)

## ÚVOD

Spočítali jste si někdy, kolik času strávíte úklidem, vařením, nakupováním a dalšími domácími pracemi? A kolik pomocníků vám je usnadňuje? Jak se proměnila péče o domácnost za uplynulých sto let?

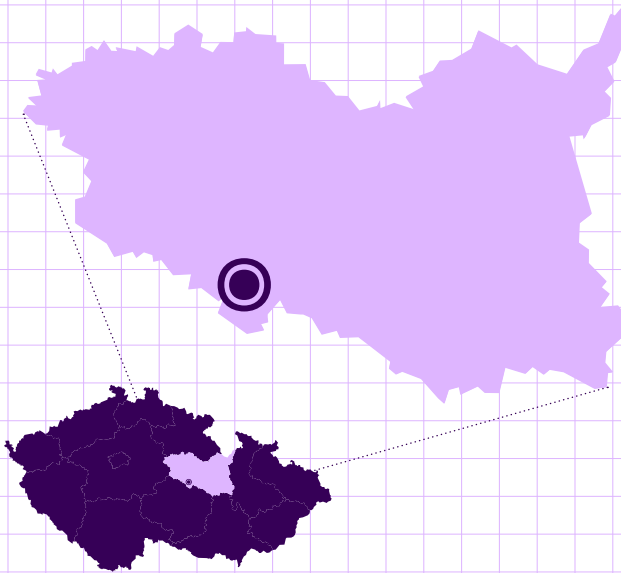
Podobu domácnosti výrazně ovlivnila průmyslová revoluce. Do domácnosti vstupila celá řada malých, ale šikovných pomocníků, bez kterých si dnes nedokážeme život ani představit.

Pro naše vyprávění jsme vytvořily tři kapitoly: 1) praní a žehlení, 2) úklid, 3) vaření a vy

Posuďte, kolik práce a času nám v těchto jednotlivých činnostech moderní spotřebiče ušetřily.

Vedle toho nás bude doprovázet příběh firmy Elektro-Praga Hlinsko, která byla největším výrobcem domácích spotřebičů nejenom v našem kraji, ale v celém Československu a s mnoha výrobky dobyla i kus světa.

● **HLINSKO** – největší podnik v Československu na výrobu domácích spotřebičů



# ▶▶▶ POMOCNÍK PRO DOMÁCNOST ▶▶▶

## Praní a žehlení

### PRANÍ PRÁDLA V HISTORII

Praní prádla nebylo nic jednoduchého. Jednalo se o pořádnou dřinu. Kdysi dávno se pralo pouze v čisté vodě, látka se namočila, otloukala o kameny a pak vymáčkala.

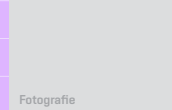
O něco později se prádlo namáčelo ve vodě se směsí zvířecího tuků a dřevěného popela a za pomocníky sloužily různé tloučky a plácačky. Pokrok přinesl vynález mýdla a prací desky neboli valchy. To se do ohřáté vody nastrouhalo mýdlo a prádlo se do ní namočilo. Pak se prádlo drhlo na valše a následně máčhalo v čisté vodě (to se mohlo opakovat i několikrát po sobě). Nakonec bylo nutné vše v ruce vyždímat.

Praní a máchání prádla se mohlo odehrávat na různých místech:



Fotografie

O rybníku Dvůr podko



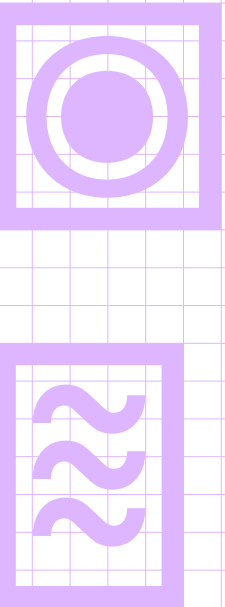
Fotografie

V nezdích



Fotografie

V pračce




### PŘÍCHÁZÍ PRAČKA

Průmyslová revoluce v 19. století přinesla revoluci i do praní. Nejříve se vyráběly ruční prací stroje ze dřeva, které vznikaly v dílnách místních truhlářů. Teprve složitější mechanismy umožňující šetrnější praní začaly produkovat specializované firmy. Jejich definitivní vltžství nad ruční výrobou přišlo s používáním malých elektrických hnacích motorů. První pračka s motorem byla pravděpodobně vyrobena v Americe v roce 1906. Postupným vývojem se dospělo k plně automatickým pračkám, které zvládly celý proces – od namáčení přes praní až po ždímání – najednou.

### ZJIŠTĚNÍ VÝROBCI PRAČEK V PARDUBICKÉM KRAJI

František Slavík, Vysoké Mýto;  
Jaroslav Vadas, Pardubice;  
František Beněš, Přelouč;  
Adolf Hybáň, Opatovice nad Labem



Fotografie

Foto vkladacích materiálů Slavík Mýto a Beněš Přelouč

### Podnik Elektro-Praga Hlinsko a jeho příběh I (40. – 50. léta)


Na začátku byla ESA

1943. Pražský podnikatel Jan Prošvic a chotěbořský továrník Václav Eckhardt postavili na okraji Hlinska továrnu a dali jí název ESA – ElektroTechnická společnost akciová. Vedle všeobecné produkce začali vyrábět žehličky. Postupně rozšiřovali sortiment o další elektrospotřebiče pro domácnost. (logo ESA)

V roce 1948 byla firma ESA znárodněna a stala se součástí národního podniku Elektro-Praga. Jan Prošvic byl vězněn a nakonec se mu podařilo emigrovat.

V roce 1950 vznikl samostatný národní podnik Elektro-Praga Hlinsko. Ten přidal do své nabídky další domácí elektrospotřebiče, jako byly vysavače a mixéry (logo ElektroPraga).

1960 a je tu ETA. Národní podnik Elektro-Praga Hlinsko převzal reprodukovanou ochrannou známku ETA (ElektroTechnické Aparáty) z roku 1929 původně patřící pražské firmě z Václav. Od té doby nese většina výrobků podniku Elektro-Praga označení ETA. (logo ETA)



Fotografie ze strany 23:

Technika ESA v Hlinsku




Foto ze strany 21:

Jan Prošvic v roce 1943




Foto ze strany 31:

Pohled na továrnu Elektro-Praga v Hlinsku v 50. let 20. století

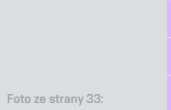


Foto ze strany 33:

V podniku Elektro-Praga Hlinsko pracovali veškeré rodiny Jan.


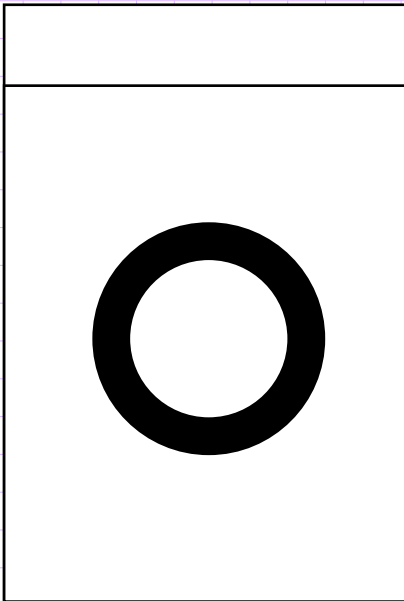
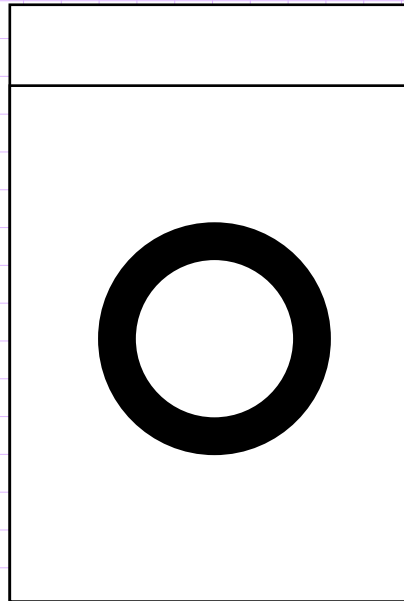
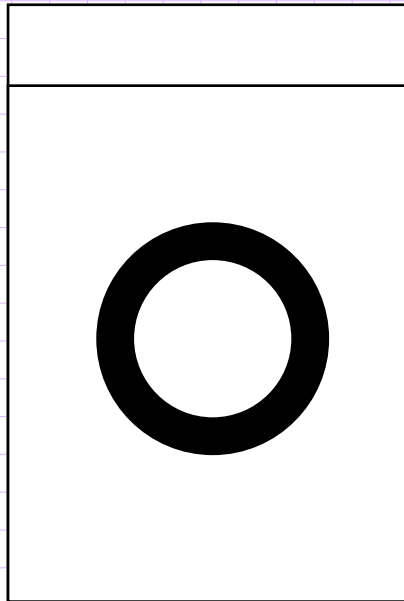
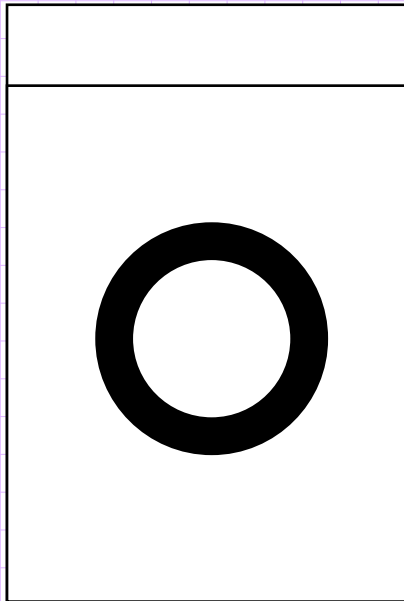
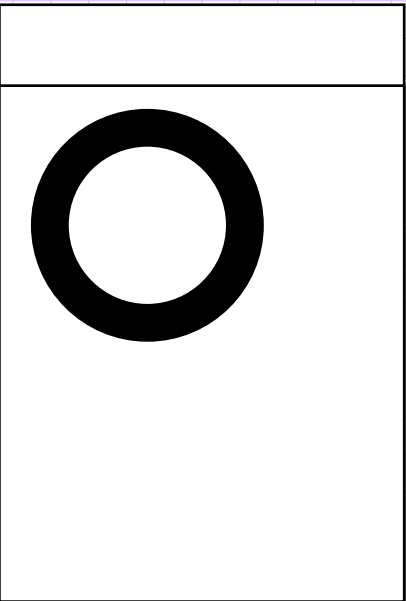
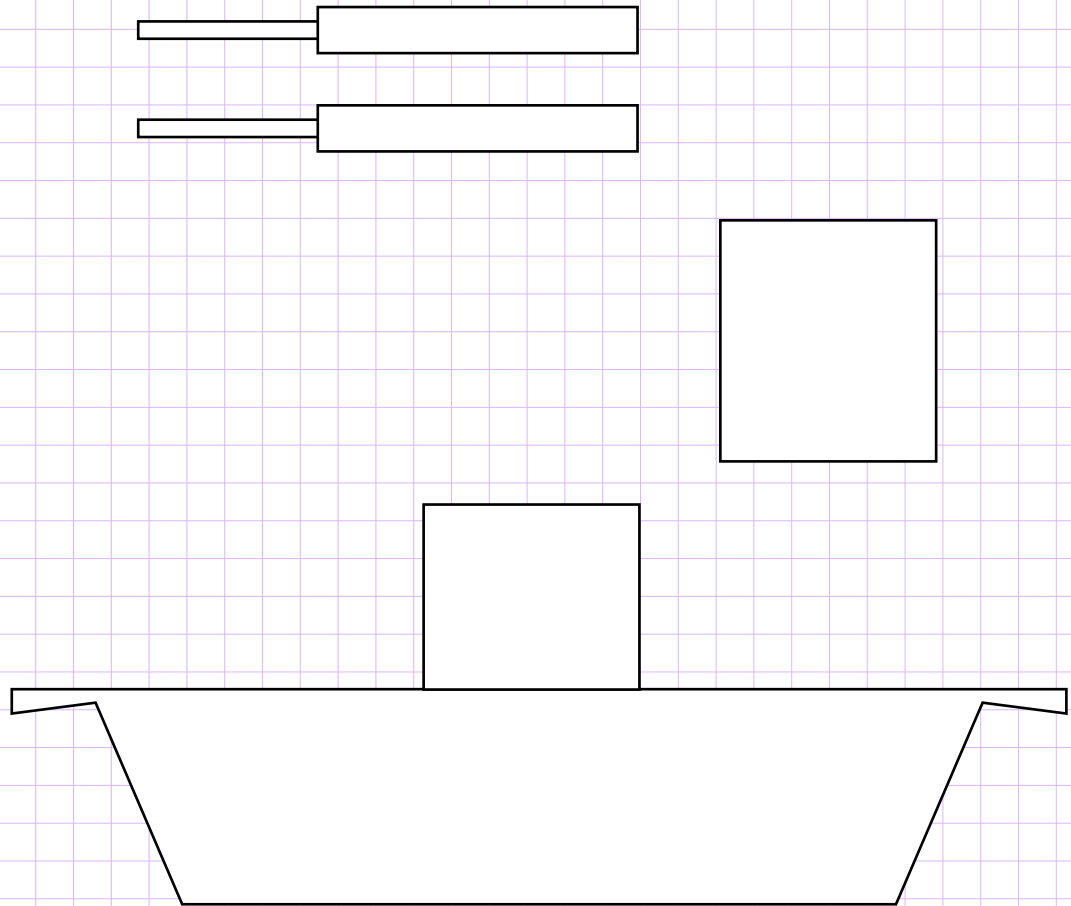
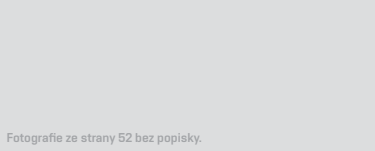


Foto ze strany 31:

Nechtěbít tu však ani muži.



# ►►► Uklízení



Fotografie ze strany 52 bez popisky.

## VYSAVAČ

Udržet čistotu a pořádek v domácnosti je touha většiny z nás. Zametání, vytírání, mytí, leštění atd. to vše patří k úklidu. I na úklid máme dnes různé pomocníky. Snad tím největším je vysavač.

Postava vynáší koberec z domu, přehazuje ho přes bídlo a buší do něj proutěnou plácačkou – dnes již zapomenutý obraz, dříve běžná věc. Může za to vysavač.

Vysavač prostě nasaje nečistoty a my pak už jen vyhodíme jimi naplněný sáček. Jak ale vysavač funguje, proč je vzduch nasáván dovnitř?



## JAK FUNGUJE VYSAVAČ?

Ve vysavači vytvoříme podtlak a díky tomu je vzduch z jeho okolí natlačen dovnitř. Se vzduchem je nasáván i prach, který je z nasátého vzduchu oddělován filtrem.

## NĚCO Z FYZIKY – PODTLAK

Co to je podtlak a jak vzniká? Jde o takový stav, kdy v určitém prostoru vznikne nižší tlak než v jeho okolí. Nebo ještě jinak: zředováním vzduchu v určitém prostoru, snížíme v tomto prostoru tlak vzduchu. Tento tlak je nižší než okolní atmosférický a tak nám vznikne podtlak. Toho například využíváme při pití limonády brčkem.

## Podnik Elektro-Praga Hlinsko a jeho příběh II (60. léta)

ETA jede. Většina výrobků národního podniku Elektro-Praga nesla v 60. letech značku ETA. Výroba probíhala v továrně v Hlinsku, vývoj a výzkum sídlil v Praze. Produkce elektrospotřebičů v Hlinsku se stále zvyšovala. V roce 1961 byl vyroben miliontý vysavač (typ 402 Jupiter). V sortimentu přibýly další novinky: v roce 1963 to byl první elektrický gril. V polovině 60. let vzrostl počet zaměstnanců na 3 500 osob. Značka ETA dobývá nejenom domácí trh, ale i ten zahraniční včetně zemí západního bloku. Velkou zásluhu na tom mají výtvarník Stanislav Lachman, tvůrce grafického stylu Emanuel Kupčák a vedoucí odbytu Jindřich Čáp.



Foto ze strany 87:

Pod národní podnik Elektro-Praga Hlinsko spadal i závod v Prostějově, 1987



Foto ze strany 115:

Pohled do výrobních prostorů národního podniku Elektro-Praga Hlinsko na konci 60. let



Reklamní leták ze strany 88:

Muži pomáhají ženám (se smetáky)





# ►►► Vaření

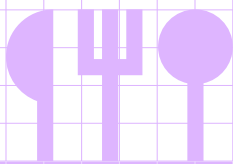


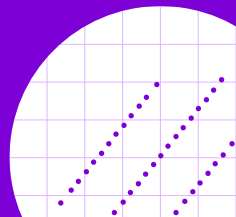
Foto černé kuchyně

Když už máme vypráno a uklizeno, je čas si něco chutného uvařit. Abychom si mohli pochutnat na dobrém jídle, musíme potřebné ingredience někde uchovat, pak je upravit, odměřit na správné poměry a nakonec vařit, smažit či péct. Historicky se tento proces odehrával v černých kuchyních, kde bylo otevřené ohniště s širokým trychtylovitým odtahem. Černé kuchyně vystřídaly kuchyně s kamny napojenými na tahový komín. To se definitivně změnilo ve 20. století, kdy je kuchyně vybavena speciálním nábytkem a celou řadou moderního nádobí jako jsou mixéry, roboty, ledničky, váhy, vařeče atd.

Foto kuchyně z 60. let

## MIXÉR

Při přípravě pokrmů bylo vždy potřeba něco nadrtit, nasekat, rozmíchat, ušlehat – a to vše je fyzicky i časově náročné. Člověk tedy hledal cesty, jak si tyto činnosti ulehčit a vynalezl mixér a šlehač. První mixéry se objevily již v 19. století, ale k masovému rozšíření v domácnostech došlo v USA ve 20. letech 20. století. U nás byla situace jiná. Mixéry se v kuchyních uchytily až na konci 50. let. A mohla za to ETA. Ta v roce 1956 uvedla na trh přístroj s názvem Pragomix Speciál. Dva roky o něj téměř nikdo nejevnil zájem a v obchodech i ve skladech na něj sedal prach. Pak v Hlinsku bouchli do stolu, připravili masivní reklamní kampaň a ejhle – všechny mixéry byly rázem pryč. Československo začalo mixovat.



## VAŘIČ

V dávné minulosti se vařilo na otevřeném ohništi, později na kamnech. Vždy to znamenalo rozdělat oheň, udržovat ho, mít dostatek paliva atd. Jednalo se tedy opět o náročnou činnost. Změna přišla s elektřinou a plynem a s výrobou vařečů a sporáků.

První sporáky měly plotýnky z litinové spirály (později sklokeramické a indukční). Výhodou elektrických sporáků byla rychlost ohřevu, bezpečnost a jednoduchá údržba. Teplota plotýnek se také dala regulovat, byť ne zcela a k dispozici bylo jen několik stupňů ohřevu.

## Něco z fyziky

Jak nám elektrika rozpálí plotýnku.

Elektrická energie se na tepelnou přeměňuje skrze topné spirály v litinových plotýnkách. Teplo vzniká průchodem elektrického proudu vhodným kovovým, odporovým, elektricky izolovaným materiálem. Tepelné energii, vzniklé tímto způsobem říkáme Joulovo teplo.

## RYCHLOVARNÁ KONVICE

Je to oka mžik a vodu na kávu mám uvařenou – to dokáže rychlovarná konvice. Věc, bez které se dnes neobejde žádná domácnost či kancelář, poprvé spatřila světlo světa již v roce 1891! Tehdy to byl vynález ještě hodně nedokonalý a vůbec ne rychlý – ohřev vody v konvici trval i dvanáct minut. Ve 30. letech 20. století se na trh dostaly konvice se zabudovaným topným tělesem. Chyběla jim ovšem jedna zásadní věc – pojistka resp. automatické vypínání. To přinesla až britská firma Russell Hobbs v 50. letech.

V průběhu 70. let se varné konvice staly běžnou součástí skoro každé kuchyně v západních zemích. U nás to ale bylo až počátkem 90. let. Před tím rychlovarné konvice nahrazovaly pomalé vařeče, hovorově nazývané varné spirály. Ty se vyráběly v Hlinsku od 50. let.

## Něco z fyziky

Proč je rychlovarná konvice rychlejší než konvice na sporáku?

Vysoký elektrický výkon umožňuje rychlé ohřátí vody při vysokém proudu (při napětí 230 V jde asi o 6 – 11 A). Celkově je varná konvice pro ohřev vody rychlejší než sporák, protože není třeba ohřívat tak velké hmoty mimo vlastní vody.

# A TEĎ SI TO VYŽEHLI

Pozor! První žehlička a mandlovací válečky se objevily už v 16. století. Nemluvte o tom, že již staří Římané používali k vyrovnávání látek dřevěná či kostěná hladítka nebo nahřívání kovové závaží. I u žehlení platí stejná věc jako u praní: byla to pořádná dřina! První žehličky byly kromě rukojeti celé z kovu a byly pěkně těžké. Musely se nahřívát na kamnech nebo se do nich sypaly žhavé uhliky. To se změnilo až s příchodem elektrických žehliček, které byly lehčí, ihned se nahřívaly a dobře se s nimi manipulovalo.

## ETA A ŽEHLIČKY

Žehličky byly prvním domácím elektrospotřebičem, který se v hliněné továrně začal vyrábět. Vždy se dbalo na jejich kvalitu, ale i design i to jak padnou do ruky. O vizuální stránku výrobků se starali tzv. průmysloví výtvarníci. Mezi ně patřil Stanislav Lachman, který dokázal vtisknout jedinečný styl i žehličkám. Jeho kreativita a invence se naplno prokázala v návrhu legendární žehličky ETA 211.

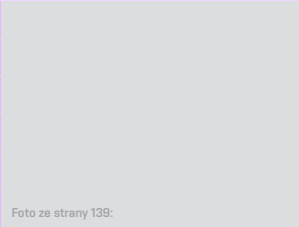


Foto ze strany 139:

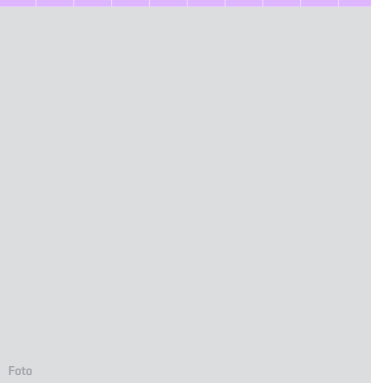
Stanislav Lachman v roce 1955.

## NĚCO Z FYZIKY – SÍLA NESTAČÍ

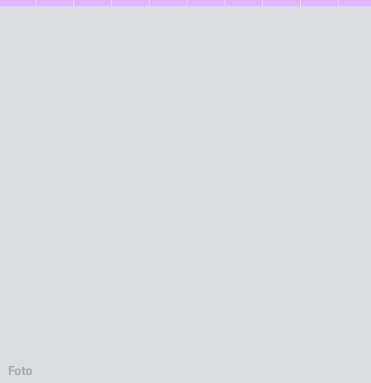
Občejná síla nebo zátěž na vyrovnání zmačkané látky nestačí. Žehlení působí tak, že se vlivem teploty uvolňují vazby v molekulách polymerů tvořících vláknitý materiál. Když jsou vlákna horká, pod tlakem žehličky se narovnávají a po ochlazení si uchovávají svůj tvar. U některých látek jako například bavlna je potřeba též použít vodu.

Foto ze strany 62:

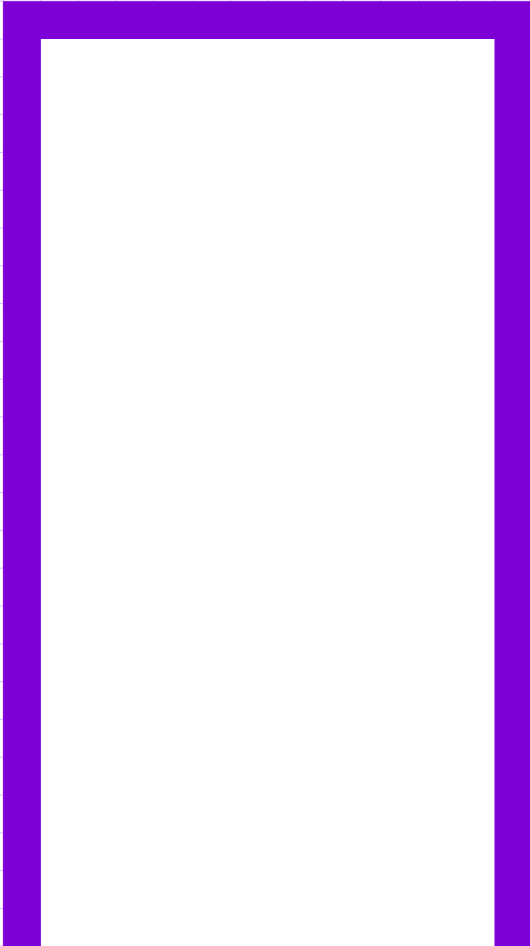
Výroba žehliček ETA 204 T probíhala v Hlinsku v letech 1969 – 1968



Foto



Foto



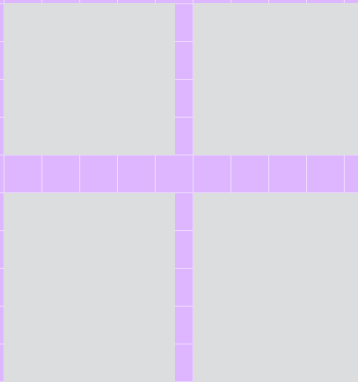
## LEDNIČKA

Dříve se potraviny uchovávaly ve sklepě, udiily se či různé konzervovaly. Dnes je nejčastější a neúčinnější uchovávání potravin v ledničce.

## Něco z fyziky

Jak to, že je lednička na omak z boku teplá?

Chladničky vytvářejí teplo během procesu výroby studeného vzduchu. Chladivo je kompresorem tlačeno do kondenzátoru (černá mřížka na zadní straně ledničky). Ve výměníku se plyn, vlivem zvýšení tlaku a tedy i zvýšení bodu/teploty varu chladiva, ochladí a změní na kapalinu (kondenzace). Přebytkové teplo odevzdává kapalina okolí. Proto je lednička zezadu či z boku teplá. Proces pak dále pokračuje. Pak se kapalina přes zúžení expanzního ventilu dostává do výparníku, který má ve svých stěnách trubici s větším průřezem než byl ve výměníku. V tomto prostoru se pro kapalinu prudce sníží tlak, tím i teplota varu, a kapalina se začne vypařovat. Potřebné skupenské teplo odebírá z vnitřku ledničky.

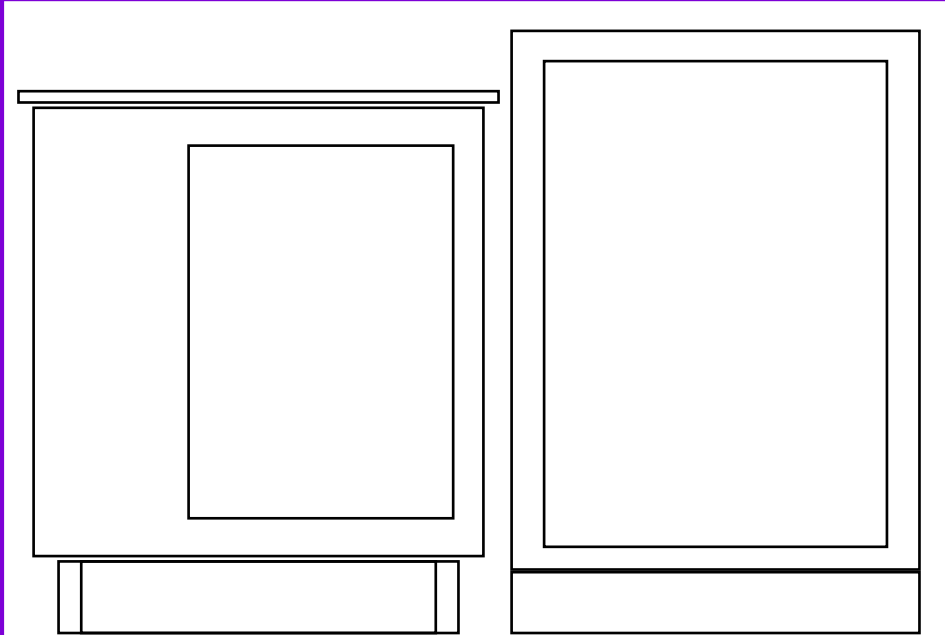


## Podnik Elektro-Praga Hlinsko a jeho příběh IV (90. léta a 21. století)

V roce 1991 se Elektro-Praga Hlinsko přeměnila na akciovou společnost. V roce 1996 došlo ke změně názvu a z Elektro-Praga Hlinsko se stala ETA, a. s. Výrobní program byl rozšířen o další druhy elektrospotřebičů pro domácnost, včetně výroby elektrických topných těles. Od počátku nového tisíciletí docházelo ke změnám v majetkové struktuře. I v tomto období se ale firmě dařilo a ta produkovala výrobky vlastní konstrukce a mohla je nabízet v obchodní síti, která obsahovala 50 prodejen. To se změnilo v roce 2008 se vstupem nové společnosti z Nizozemska. V roce 2011 byla ukončena výroba v Hlinsku. Od stejného roku vlastní firmu ETA česká společnost HP TRONIC Zlín, spol. s r. o. Většina výroby probíhá v Asii.

## ZÁVĚR

HLASUJTE PRO PŘEDMĚT, BEZ KTERÉHO BYSTE DNES V DOMÁCNOSTI NECHTĚLI BÝT.



# POSAĎTE SE U NÁS

## 1 místnost: 1.08

- ▶▶▶ Od křesla k automobilové sedačce
- ▶▶▶ Když je truhlář designér
- ▶▶▶ Od křesla k automobilové sedačce

# ▶▶▶ POSAĎTE SE U NÁS ▶▶▶ Truhlář do každé vesnice

# ▶▶▶ Když je truhlář designér

## ÚVOD

Až do poloviny 20. století byl v téměř každé vesnici truhlář. Dřevo bylo důležitým výrobním materiálem a celé řada předmětů byla vyráběna výhradně z něj. Truhlář uměl vyrobit a opravit ze dřeva téměř vše. Truhláři, zejména v městském prostředí se specializovali na určitý druh výrobků. Především pak na nábytek. Na takový jeden příběh se podíváme společně.

## Historie ve skříní

Firma Dušanek patřila do roku 1948 spolu s firmou pana Hoška k největším a nejvýznamnějším truhlářským dílnám ve Vysokém Mýtě. Firma se specializovala na výrobu nábytku a díky tomu vyráběla skutečně kvalitní, fmeálně výborně zpracovaný a esteticky propracovaný sortiment bytového zařízení.

Historie truhlářské dílny Dušanek se začala psát v roce 1901. Tehdy se do Vysokého Mýta přestěhoval truhlář Pavel Dušanek. Roku 1905 s manželkou Annou koupil dům č. p. 77 v Jirěčkové ulici (dnes ulice Komenského) a zřídil zde truhlářskou dílnu. Její slibný rozvoj zastavila první světová válka.



Foto: dům s reklamou na zdi  
 Popis:

Truhlářská dílna Dušanek na počátku 20. století (okolo 1900).

V roce 1924 získává Pavel Dušanek povolení ke stavbě provozovny ve dvoře svého domu. V prvním patře této provozovny je umístěna dílna a v přízemí dílna se stroji – pravděpodobně od této chvíle se také v názvu firmy objevuje přívlastek strojní truhlářství. Poté prosperující dílnu přebírá po svém otci v roce 1926 syn Stanislav.



Foto: plány truhlářské dílny  
 Popis:

Plán truhlářské dílny odvětvování ke stávkovému podniku v roce 1924.

Po celé tisíciletí léta se pak truhlářství Stanislava Dušanek stává vyhlášeným podnikem se značkou vysoké kvality. Nejenom vysokomýtské, ale i mnohé domácnosti ze širokého okolí jsou vybaveny právě jeho nábytkem.

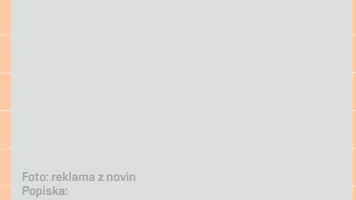


Foto: reklama z novin  
 Popis:

Reklama truhlářství Dušanek z dobrotvorného listu.

Po předčasně zesnulém Stanislavu Dušanekovi přebírá firmu syn Vladislav. Ten úspěšně kráčí ve stopách svého otce. Mimo jiné vystuduje Střední uměleckoprůmyslovou školu v Praze Žitkově. To mu umožňuje navrhovat si vlastní originální nábytek, a pokračovat tak v rodinné tradici a dále rozvíjet firmu. Úspěšné práci je však učiněn konec komunistickým převratem.

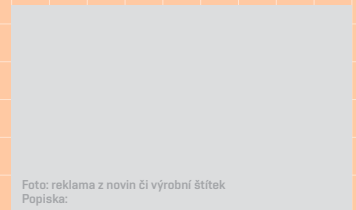


Foto: reklama z novin či výrobní štítek  
 Popis:

Reklama truhlářství Dušanek z dobrotvorného listu.

Truhlář pracuje s prky a hranoly, případně s dýhami. Dřevo ke své práci získává na pile. Typické pracovní úkony jsou fezání, hoblování a broušení, dlabání čepů a čepování, klížení a lepení, dýhování a lakování.

## Firma Hynek Gottwald z Brandýsa nad Orlicí

Příběh truhlářské dílny Dušanek byl příběhem malé regionální firmy, která se specializovala na výrobu nábytku. Vedle takovýchto rodinných podniků však vznikaly i skutečně velké průmyslové závody, které svoji výrobu zautomatizovaly, výrobky se dělaly ve velkých počtech kusů a své zákazníky nacházely i v zahraničí. Jednou z takových firem v našem regionu byla firma Hynek Gottwald z Brandýsa nad Orlicí.

Firma byla založena pražským rodákem Ignátem (Hynekem) Gottwaldem v roce 1872. Sídlo měla ve Vídni a vydaná koncese ji opravňovala k zhotovování slunečníků a deštníků a k obchodování s vínem a bavlněným zbožím. Od roku 1889 působila v Praze.

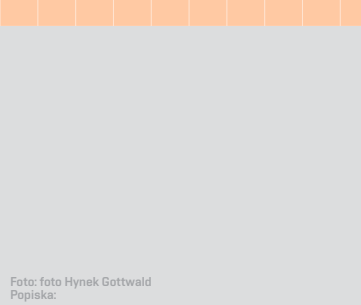


Foto: foto Hynek Gottwald  
 Popis:

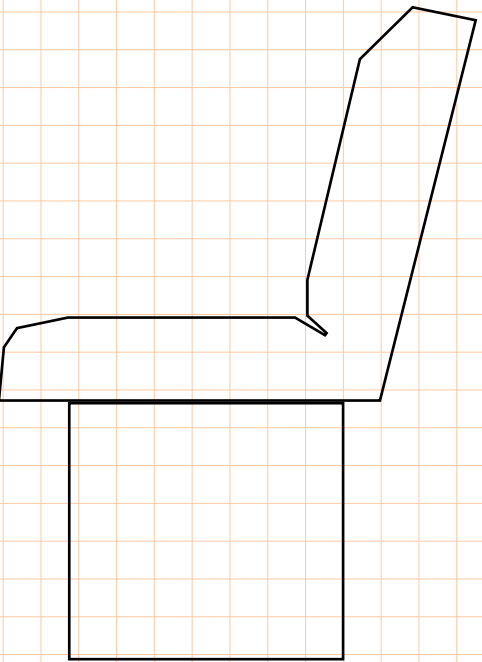
Hynek Gottwald

Foto: ulice Na Příkopě  
 Popis:

Ulice Na Příkopě před první světovou válkou

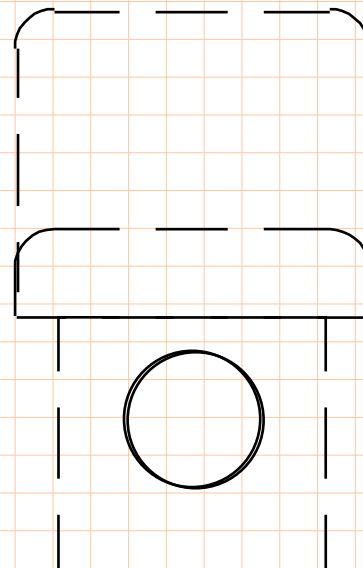
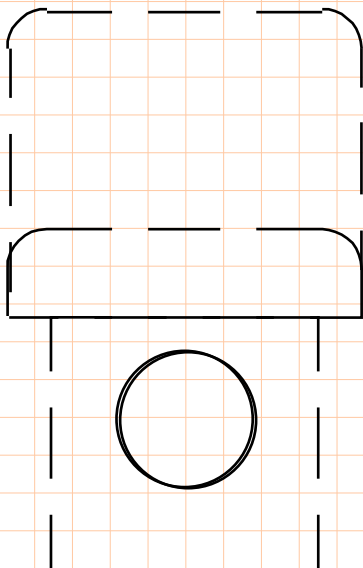
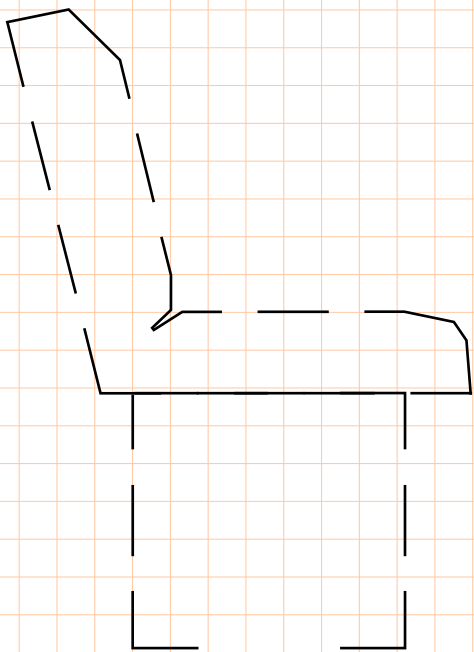
## ROZVOJ FIRMY

Po smrti Hynek Gottwalda v roce 1894 si majetek rovným dílem rozdělily jeho děti Josef a Marie. Firmu nechaly zapsat jako společnost s ručením omezeným a za společníka přibraly Ulricha Marluze. Firma svou činnost provozovala v několika budovách v Praze. Firemní obchod se nacházel v ulici Na Příkopě. V roce 1912 rozšířili svůj podnik o výrobu lezebního a jiného kovového nábytku a sídlo firmy se přesunulo do ulice Osadní. Firma vyvážela své výrobky na Balkán, do Turecka a do Itálie.







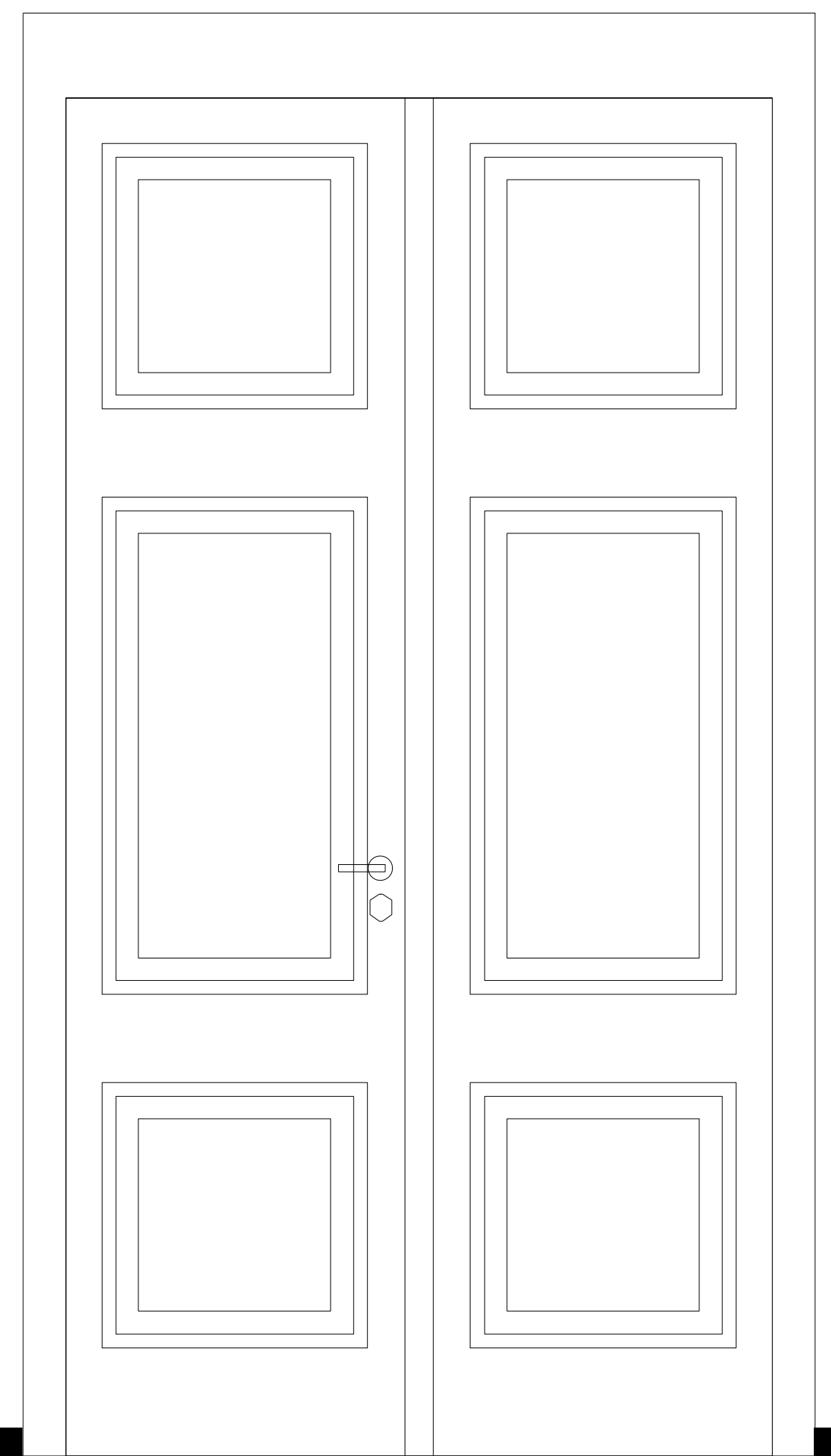
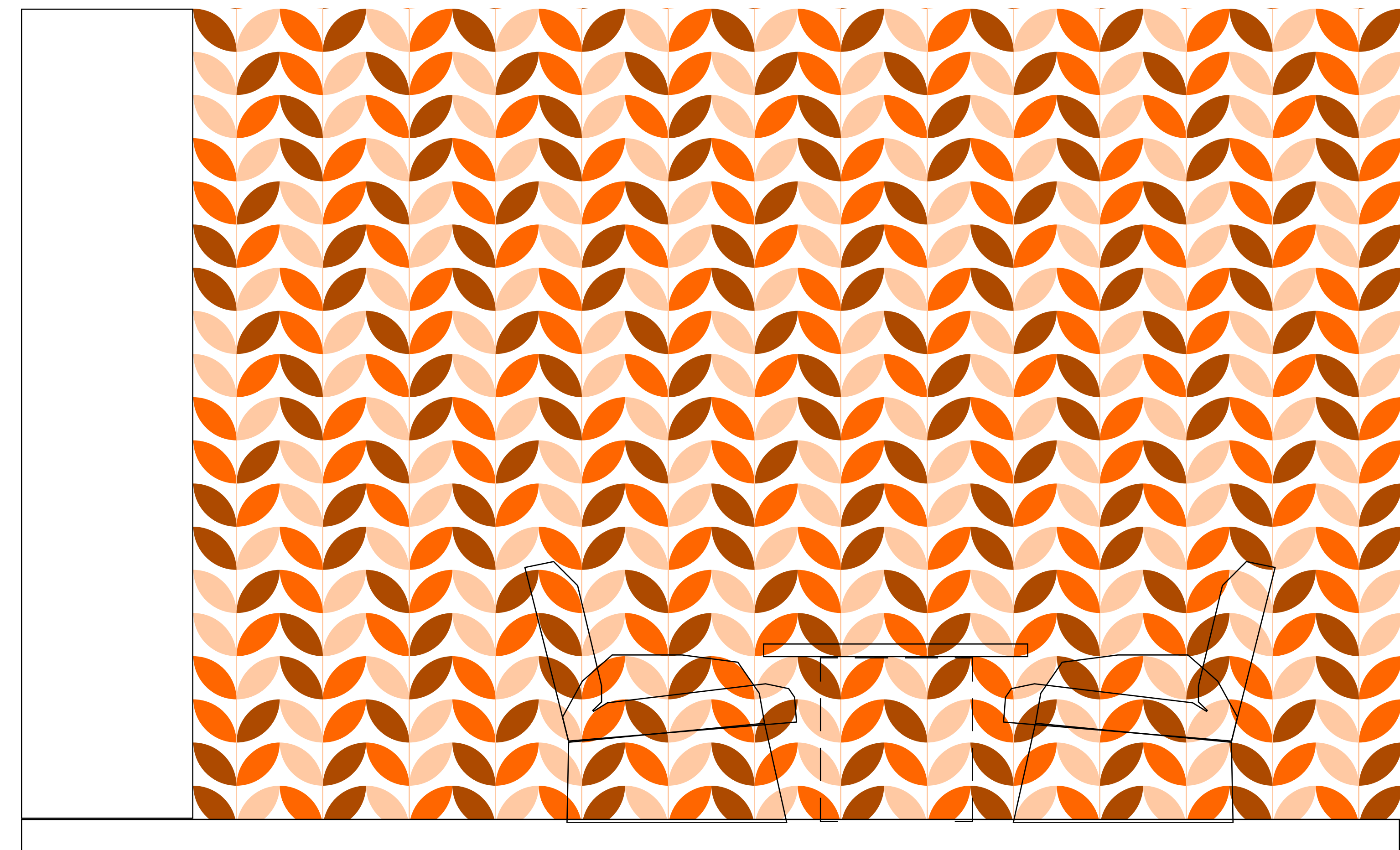
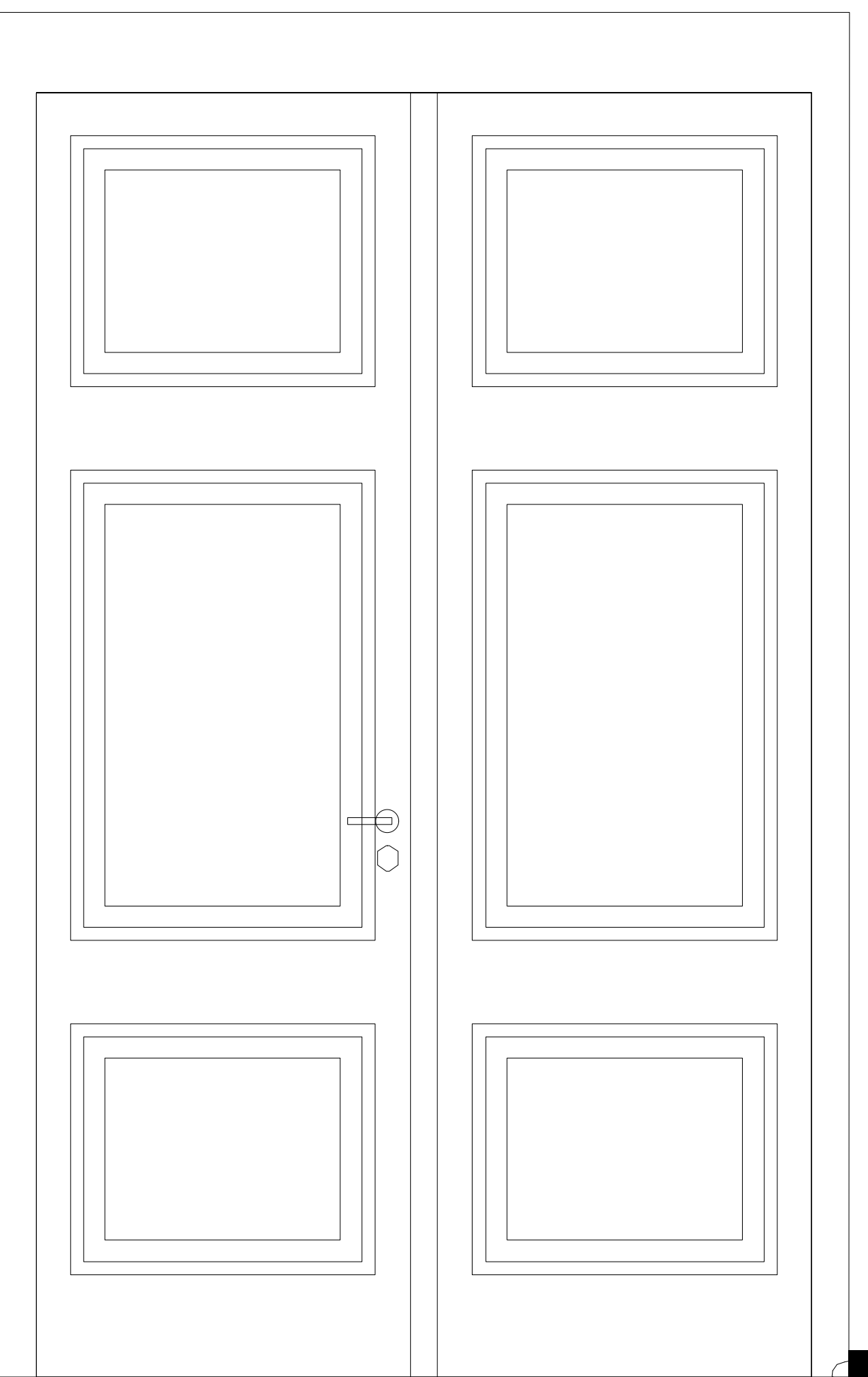


### NĚCO Z FYZIKY – HYDRAULIKA

Sedačka Karosa je odpružena ocelovou pružinou nebo vzduchovým měchem. Přesto, aby i tak člověk na sedačce neletal jak hadr na holi, tlumí nárazy hydraulický tlumič. Jak to funguje?

Tlumiče jsou v podstatě olejová čerpadla. Na konec pístní tyče je připojen píst a pracuje proti hydraulické kapalině v tlakové trubici. Vzhledem k tomu, že se zavěšení sedačky (ale třeba i kol u auta) pohybuje nahoru a dolů, je hydraulická kapalina vedena přes otvory uvnitř pístu. Protože otvory pustí skrze píst pouze malé množství kapaliny, je pohyb pístu zpomalen, což dále zpomaluje pohyb odpružení a celé sedačky.





### OD TLUMIČŮ K HEVERŮM

Když jsme u tlumičů, které mají vztah k hydraulice, tak je už odhodl kousek k hydraulickým zařízením, která nám ulehčují práci.

#### PASCALŮV ZÁKON

Jestliže na kapalinu v uzavřené nádobě působí vnější tlaková síla, pak tlak v každém místě kapaliny vzroste o stejnou hodnotu.

Pascalův zákon je základem hydraulických zařízení.

#### HYDRAULICKÁ ZARÍZENÍ

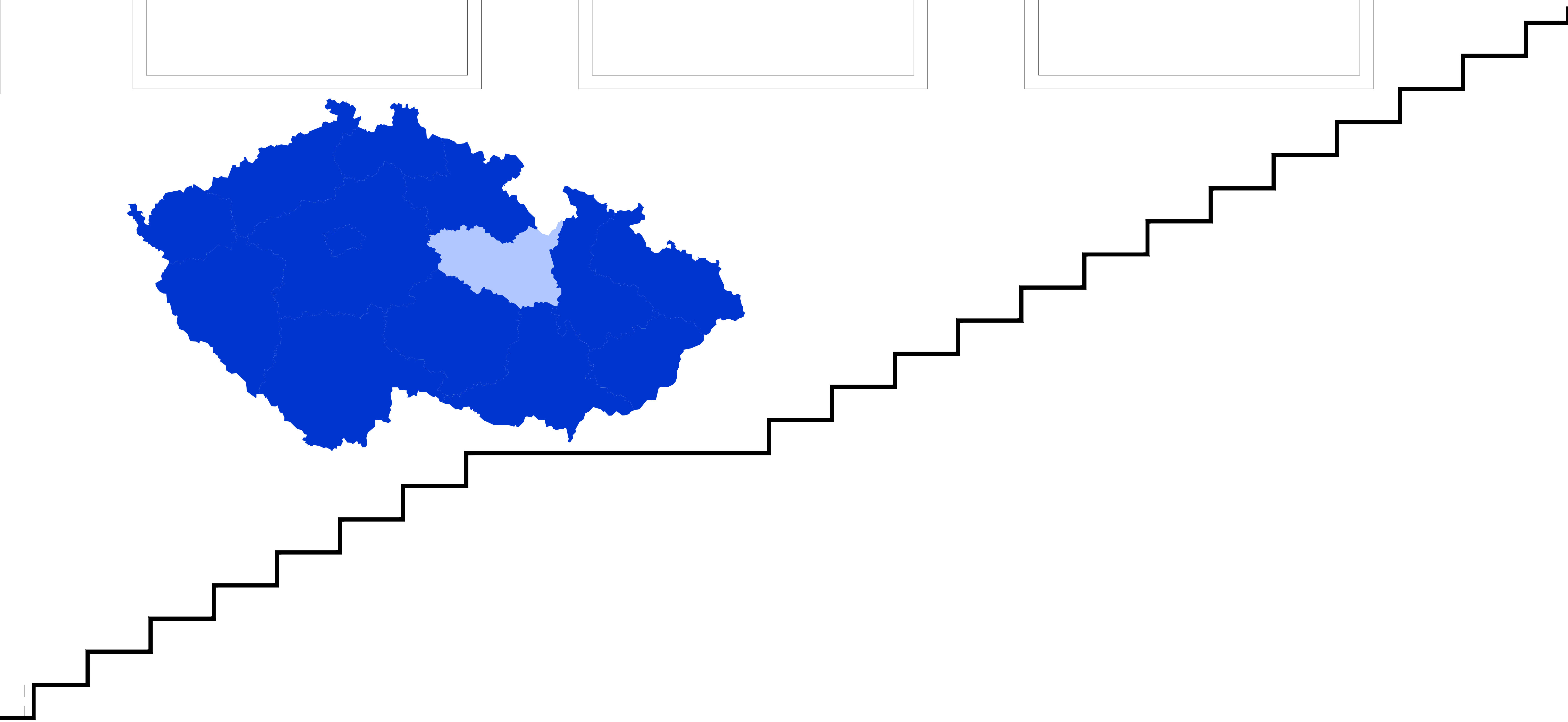
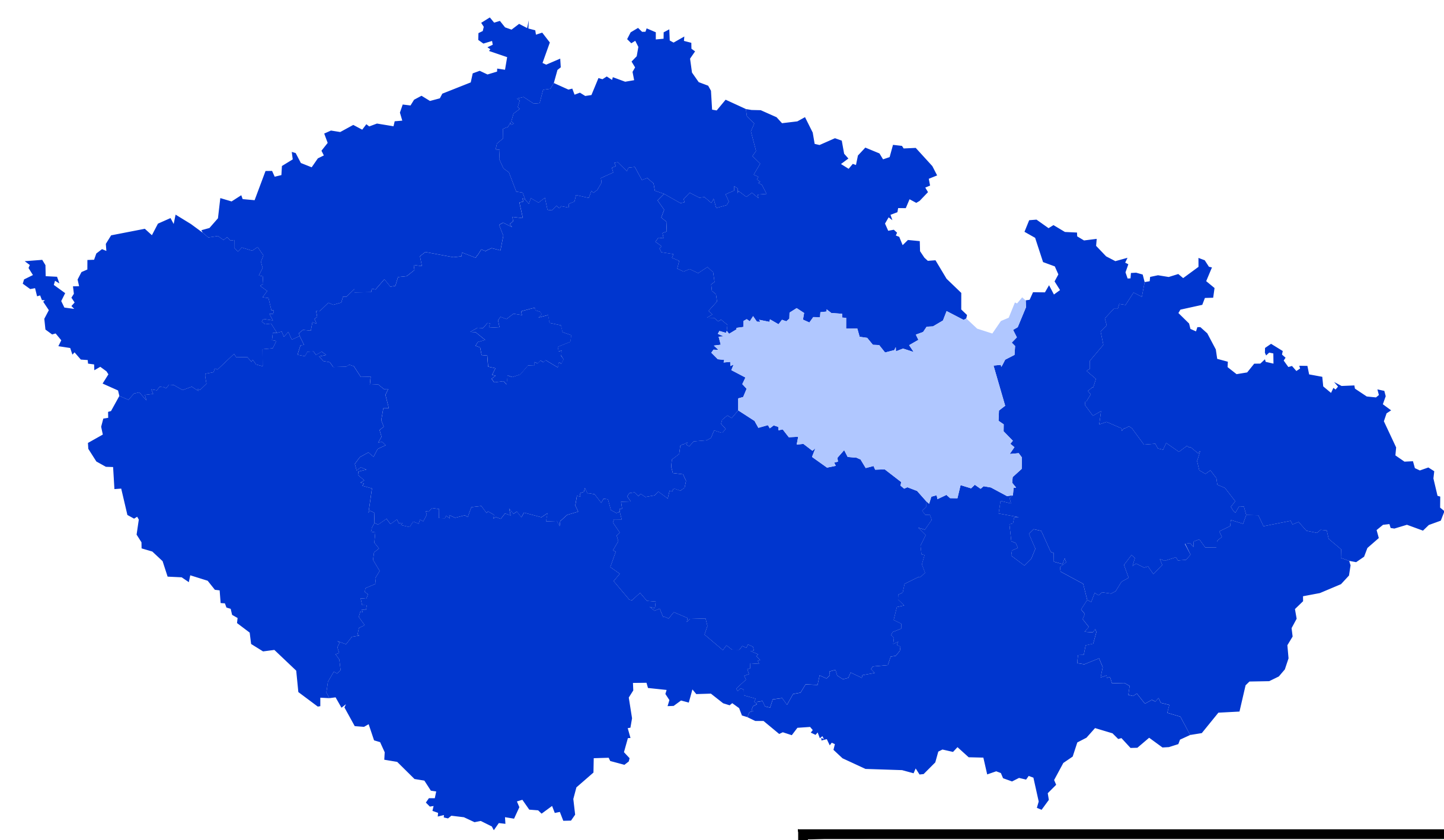
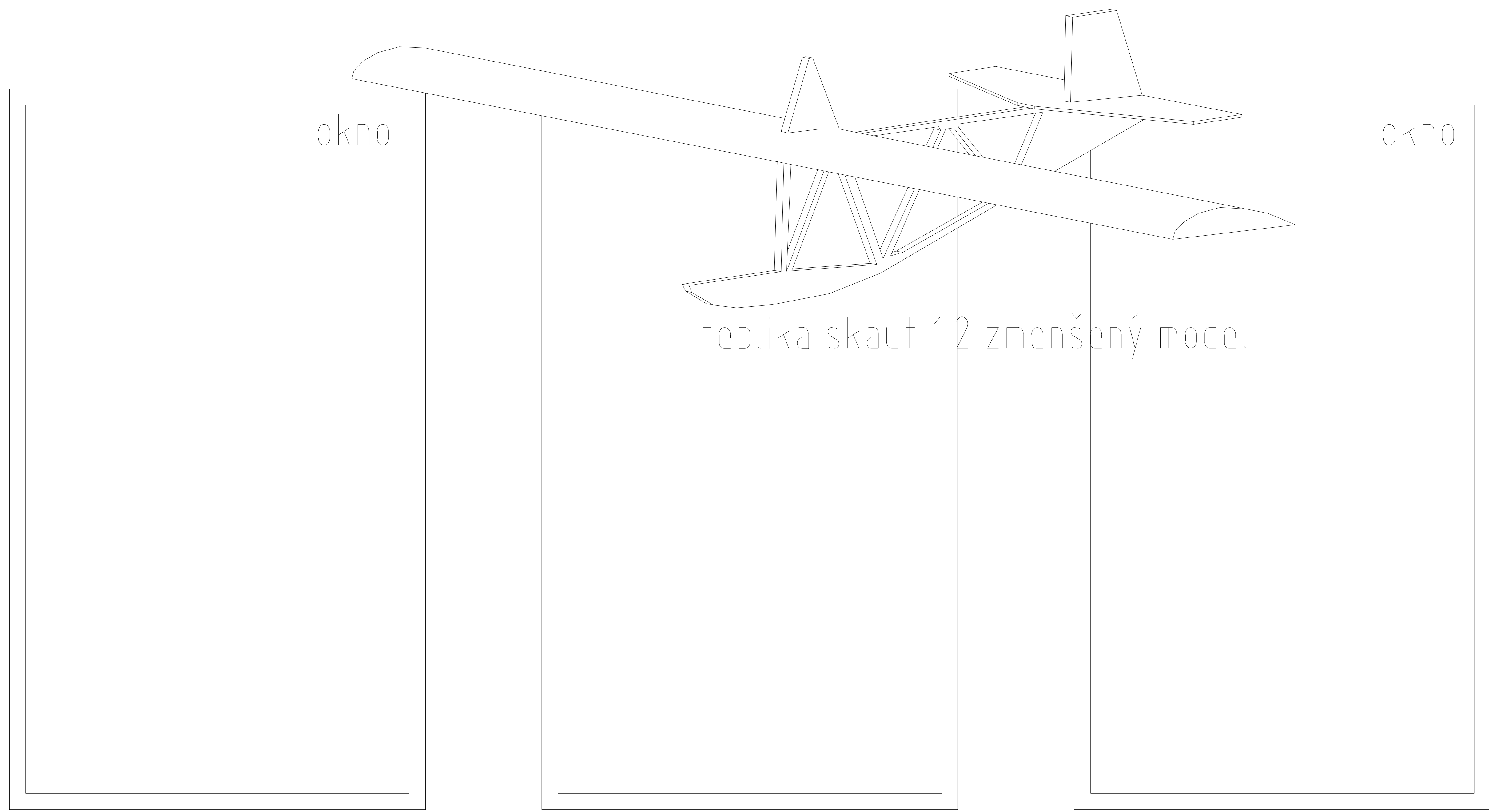
Mechanický stroj, jehož hlavní součástí jsou 2 písty a mezi nimi uzavřená kapalina (obvykle se jedná o hydraulický olej). Působí-li síla na jeden píst, kapalina přenesla sílu k druhému pístu.

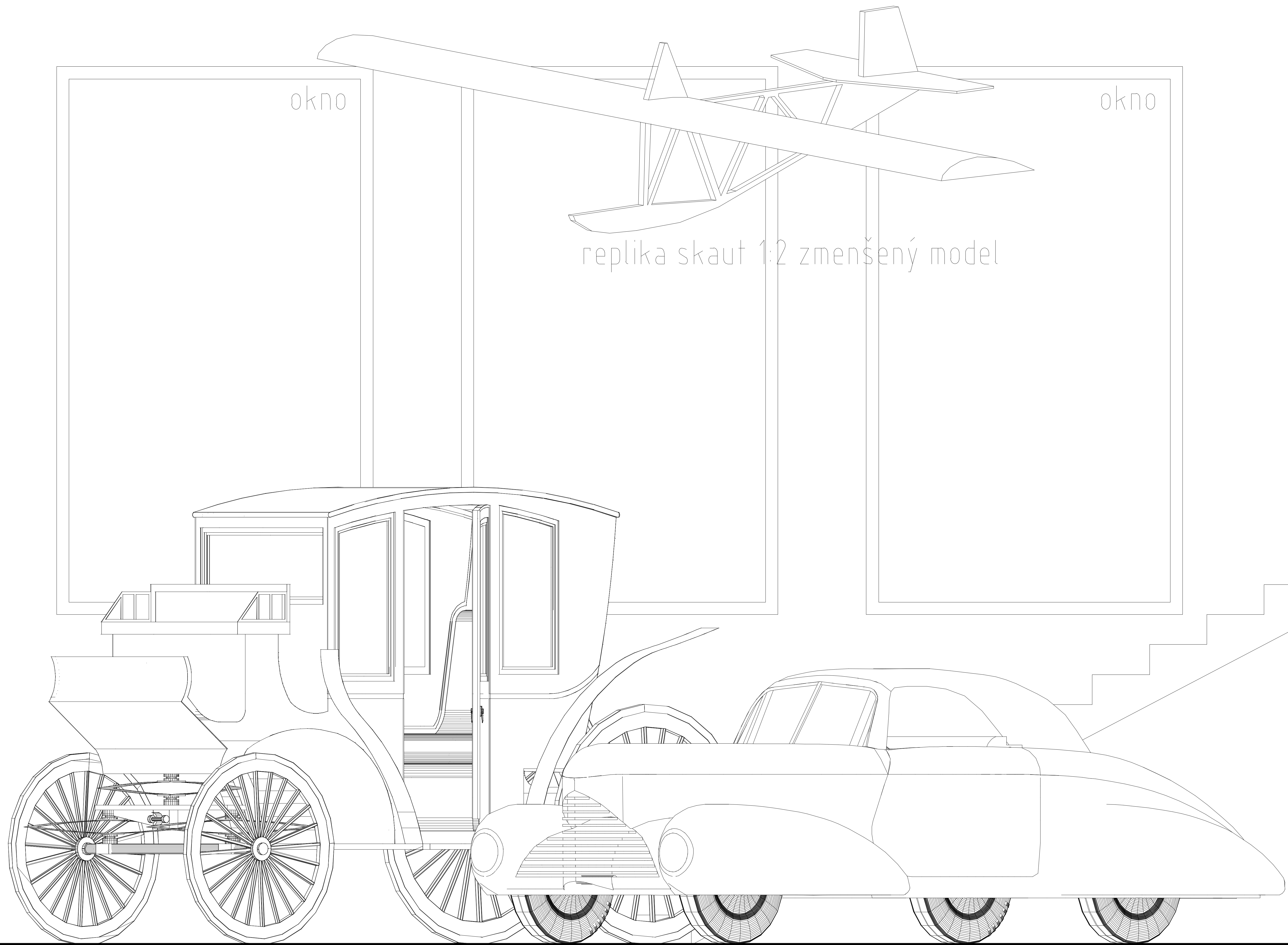
Síla, působící na první píst, vytváří v kapalině tlak, který se přenáší do všech míst kapaliny, tedy i k druhému pístu. Na druhý píst tlačí kapalina stejným tlakem a podle velikosti plochy pístu působí celkovou silou, která může být větší než byla původní síla na první píst. Síla se tak nejen přenesla, ale i zvětšila.

# KABÁT PRO AUTOMOBILY

1. místnost: 0.34



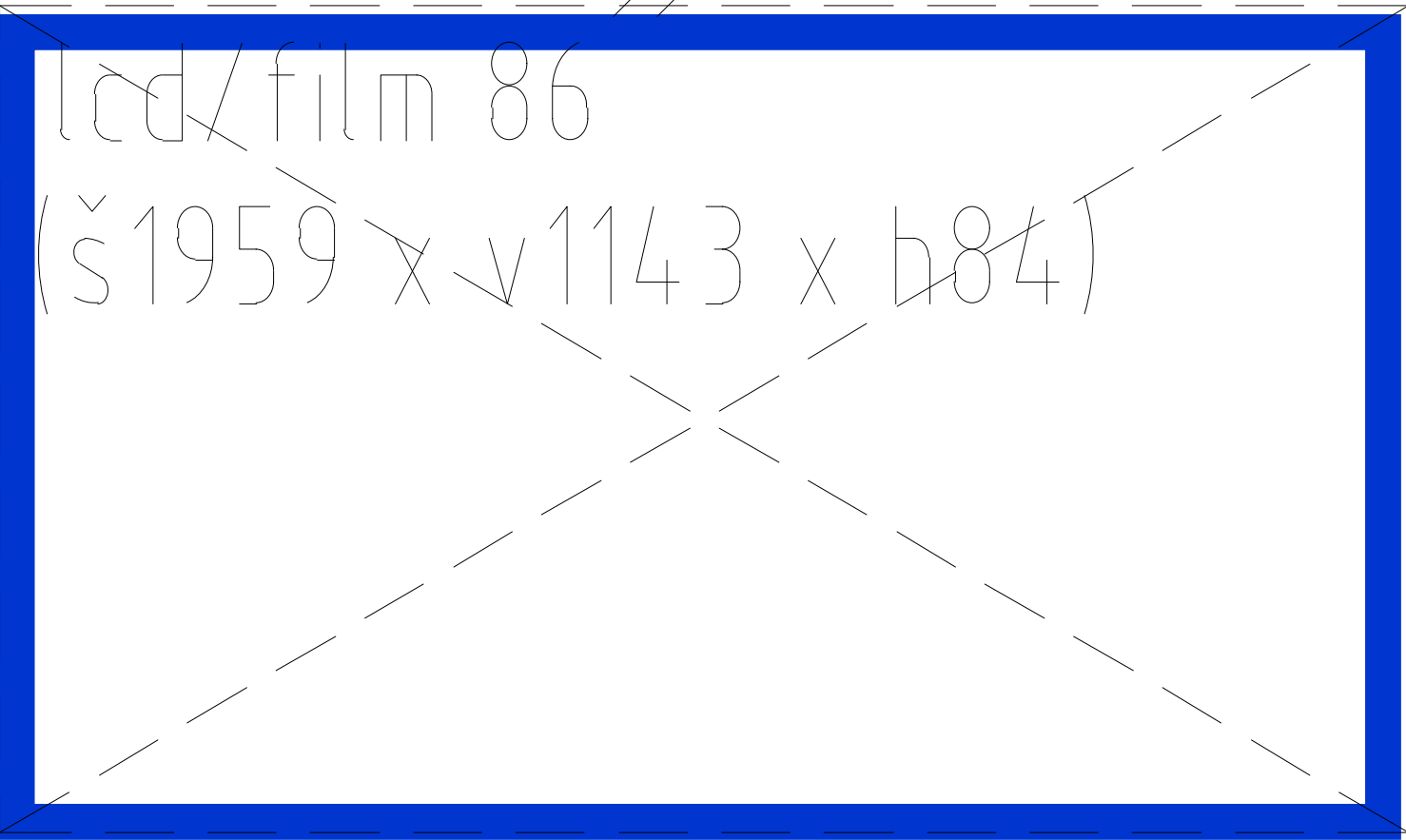




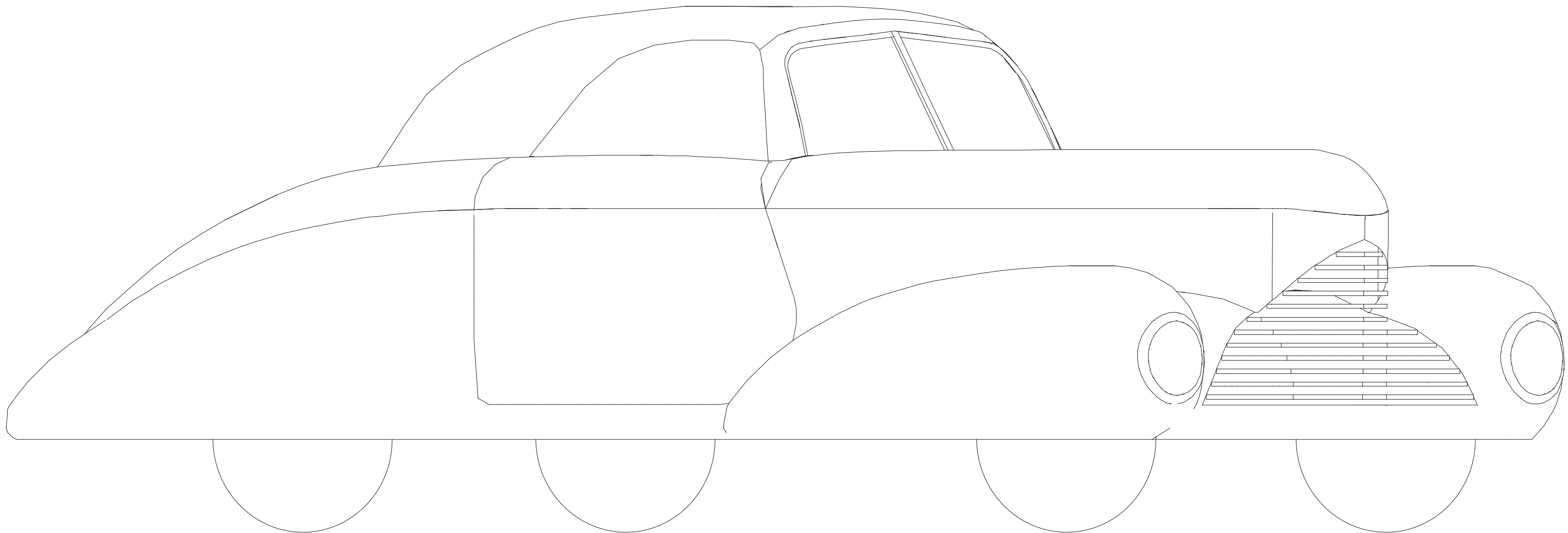
okno

okno

replika skaut 1:2 zmenšený model



AV04.00





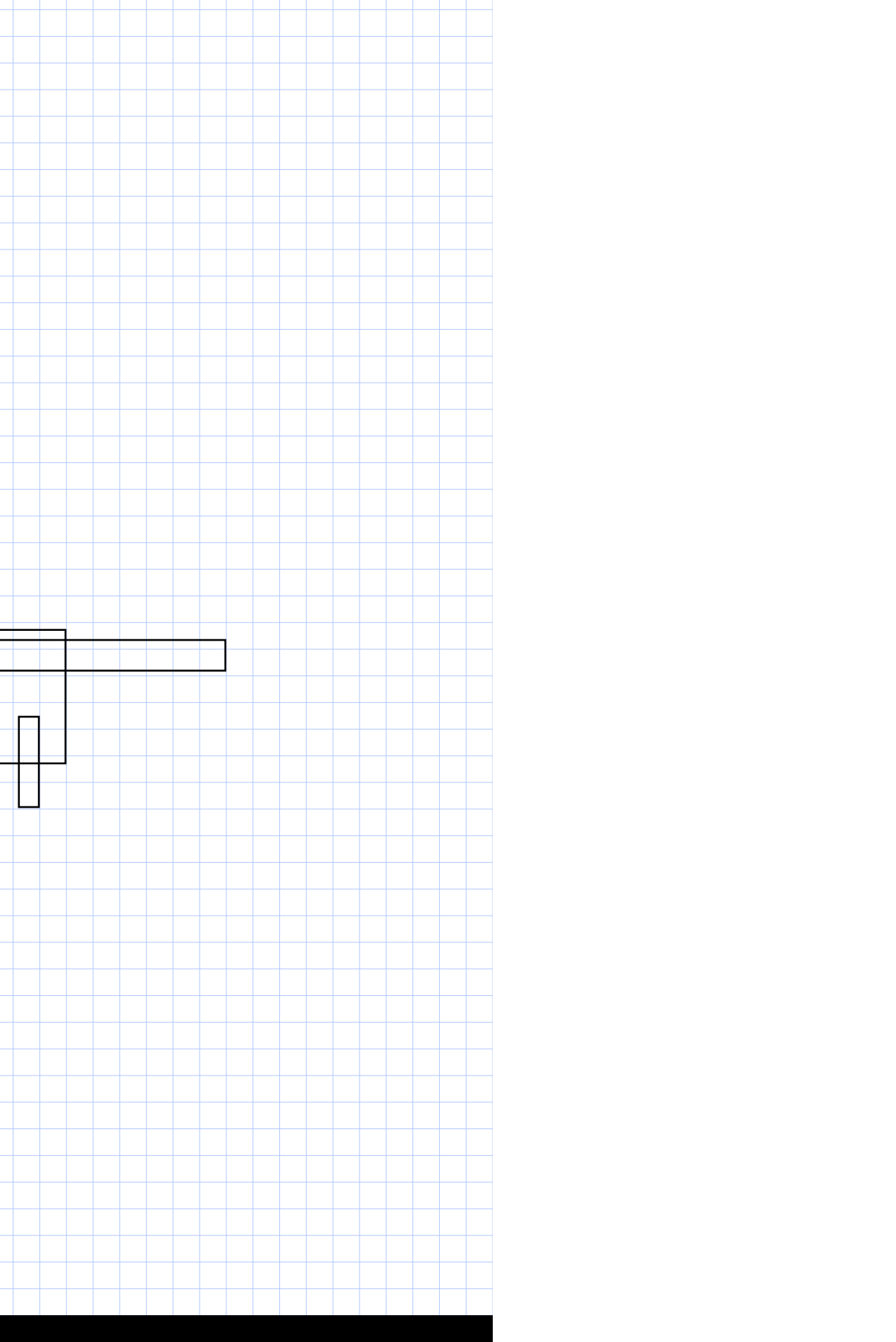
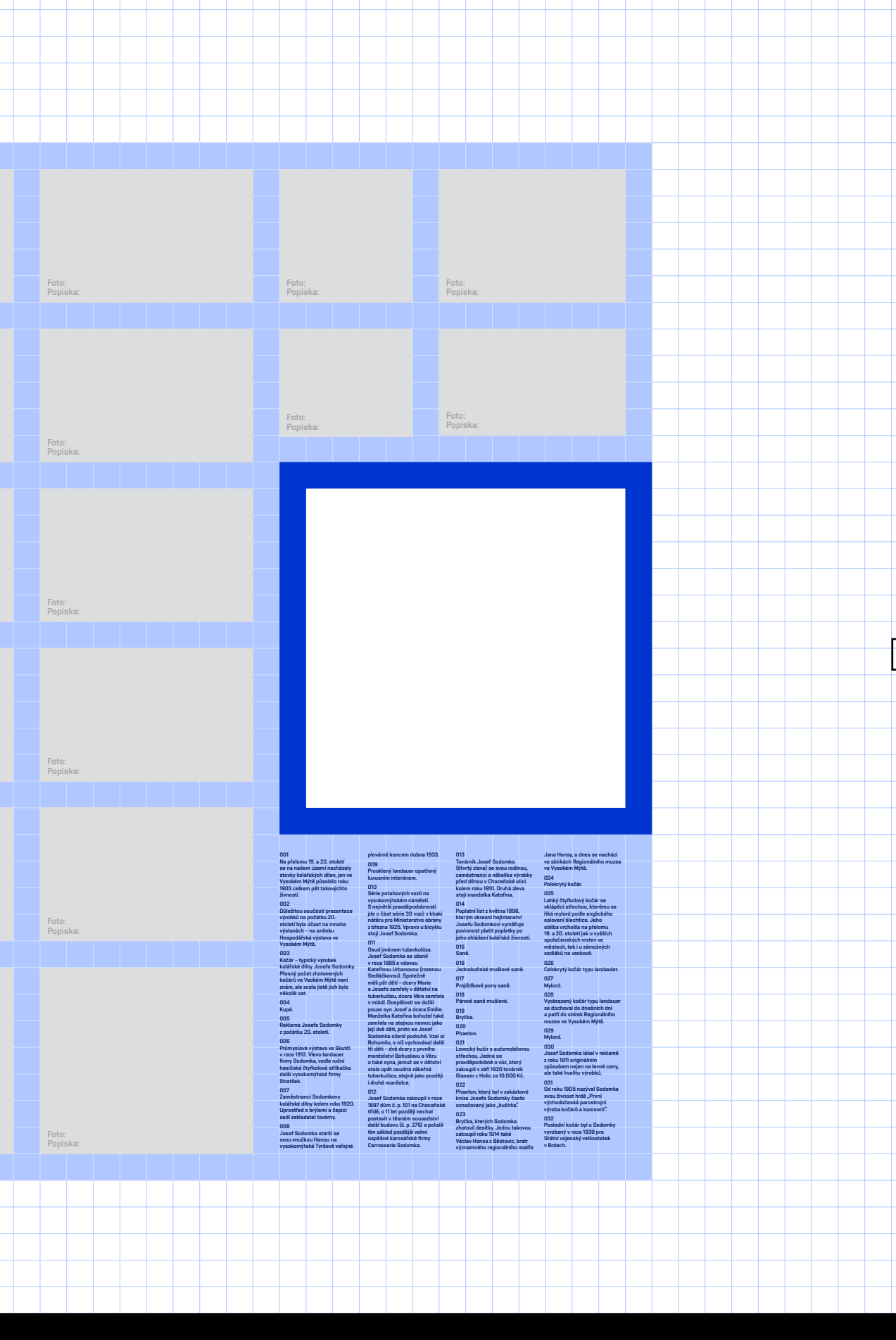
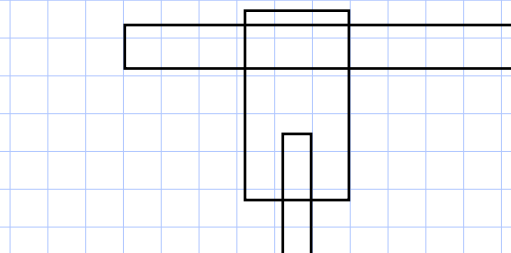
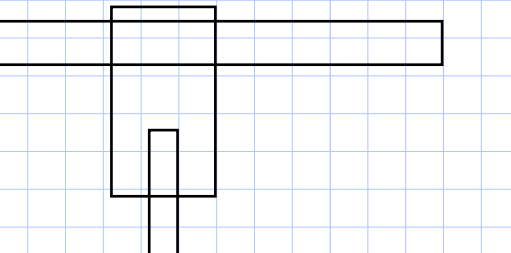
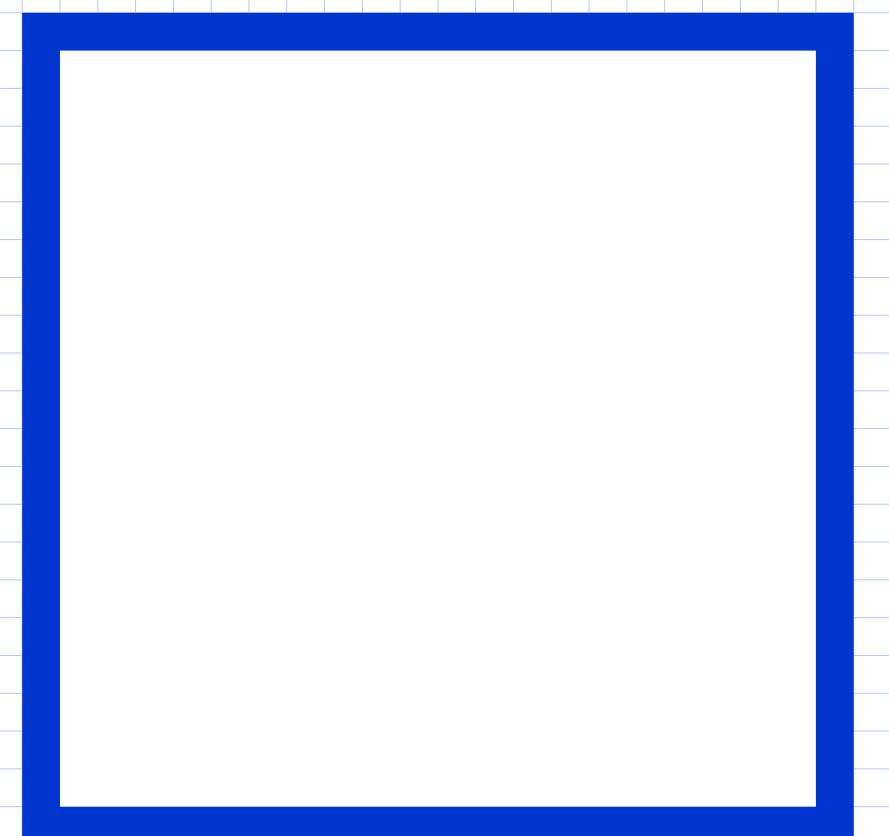
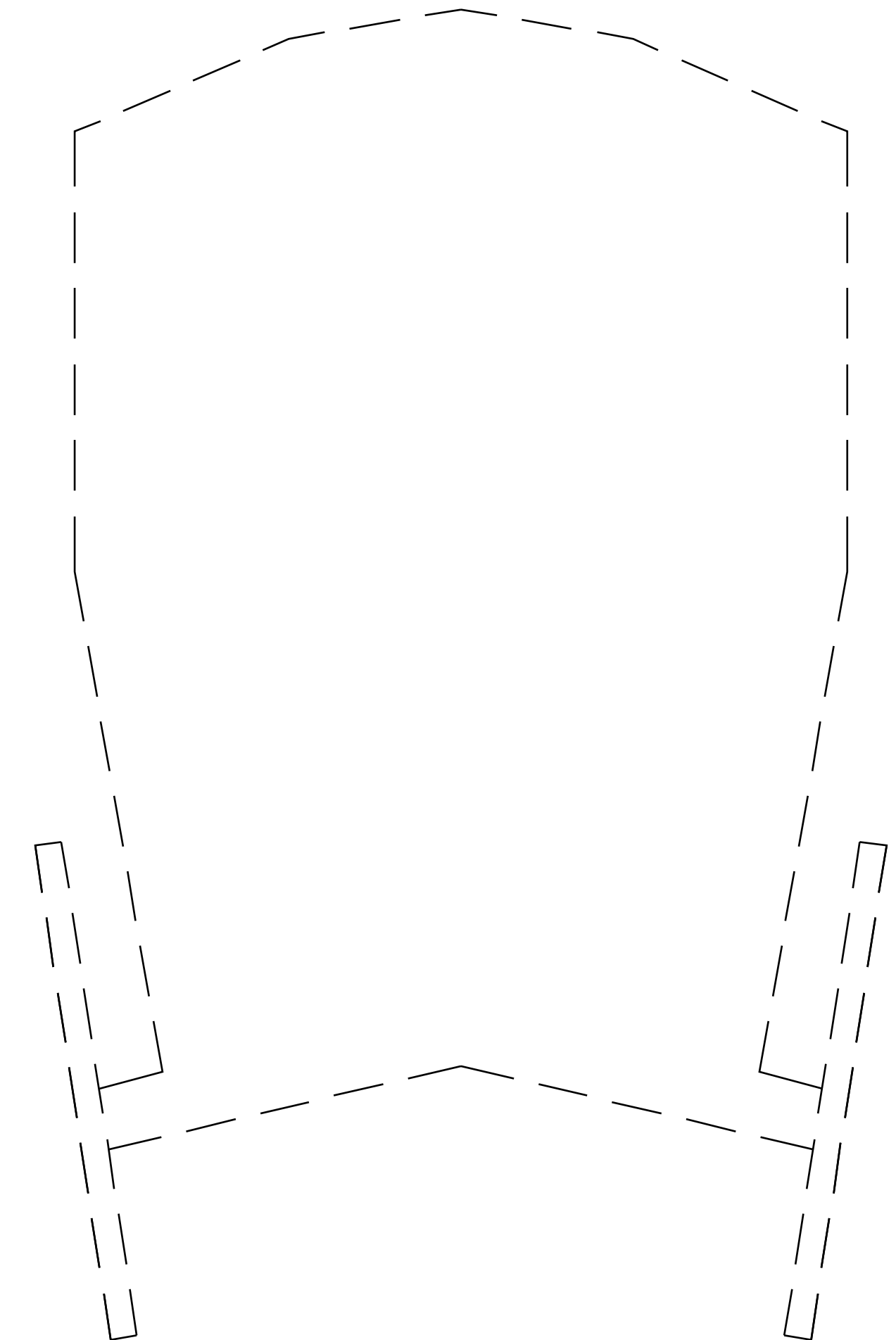




# KABÁT PRO AUTOMOBILY

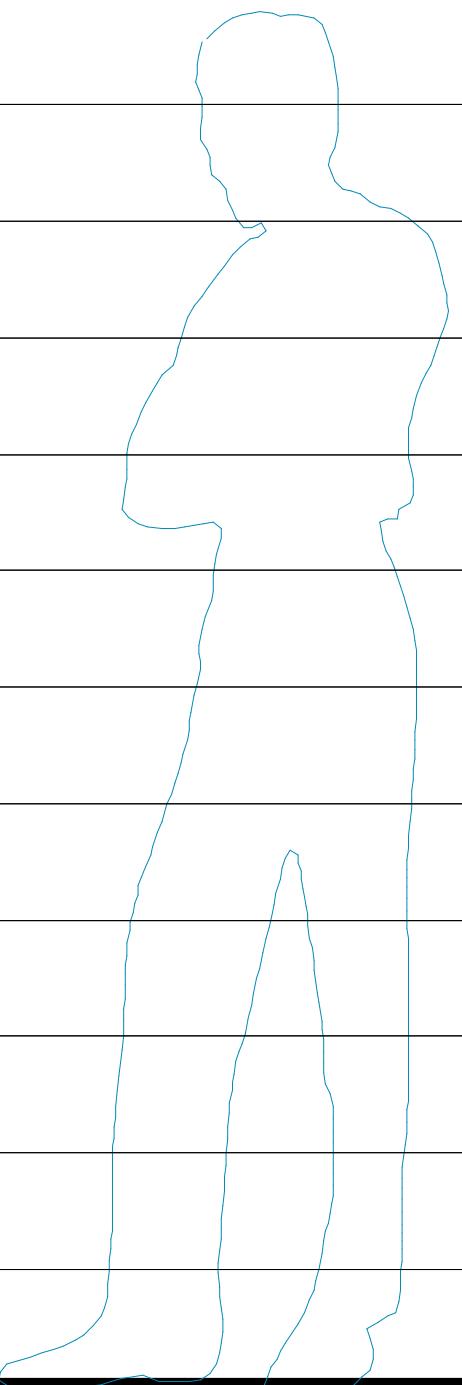
**2. místnost 0.30**



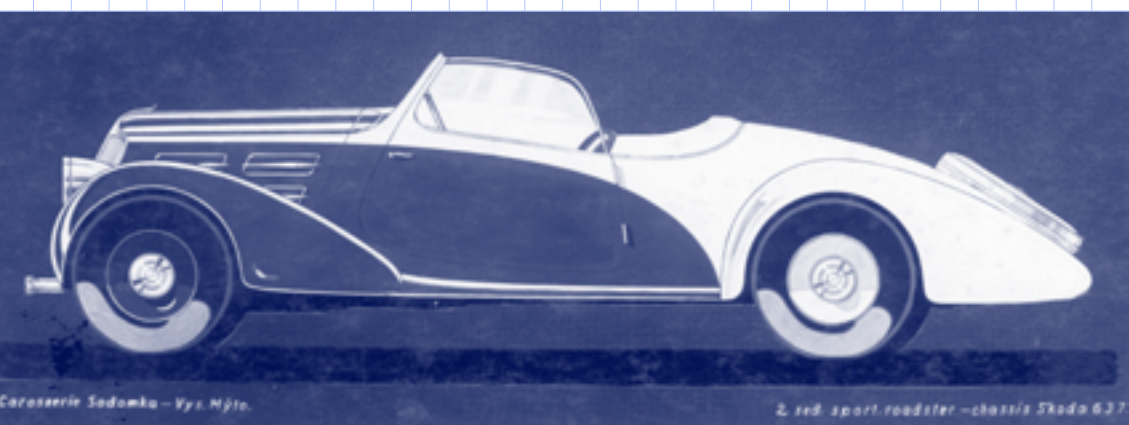
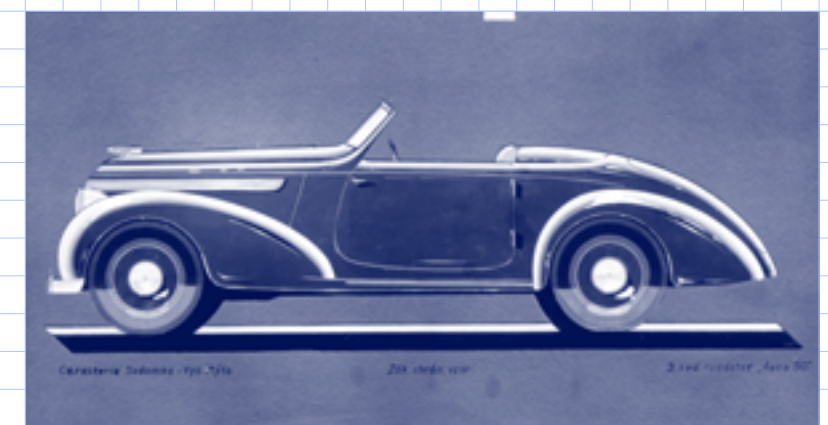
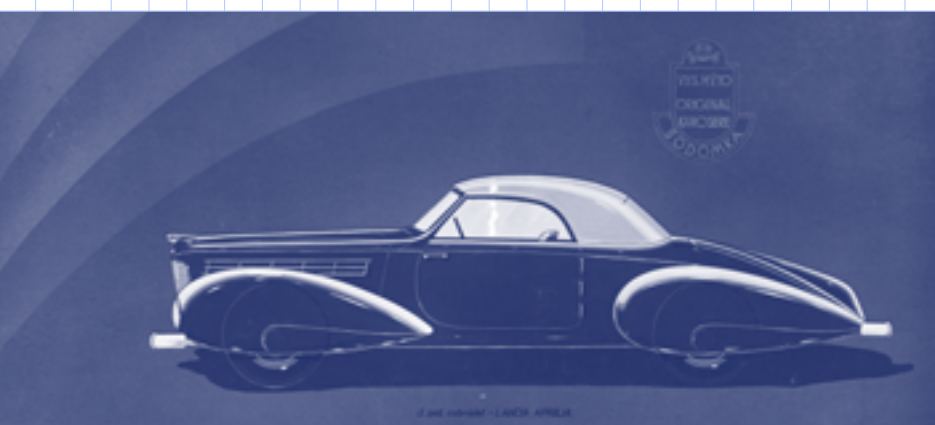
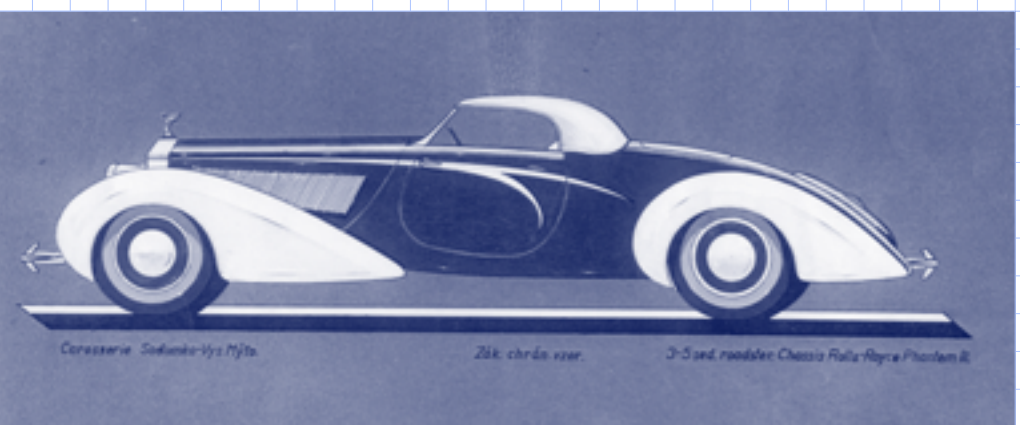




schodiště



MÍSTNOST 0.30 / pohled na stěnu ST04.03



MÍSTNOST 0.30 / pohled na stěnu ST04.03

## ZLATÁ ÉRA FIRMY SODOMKA

### CESTA VZHŮRU

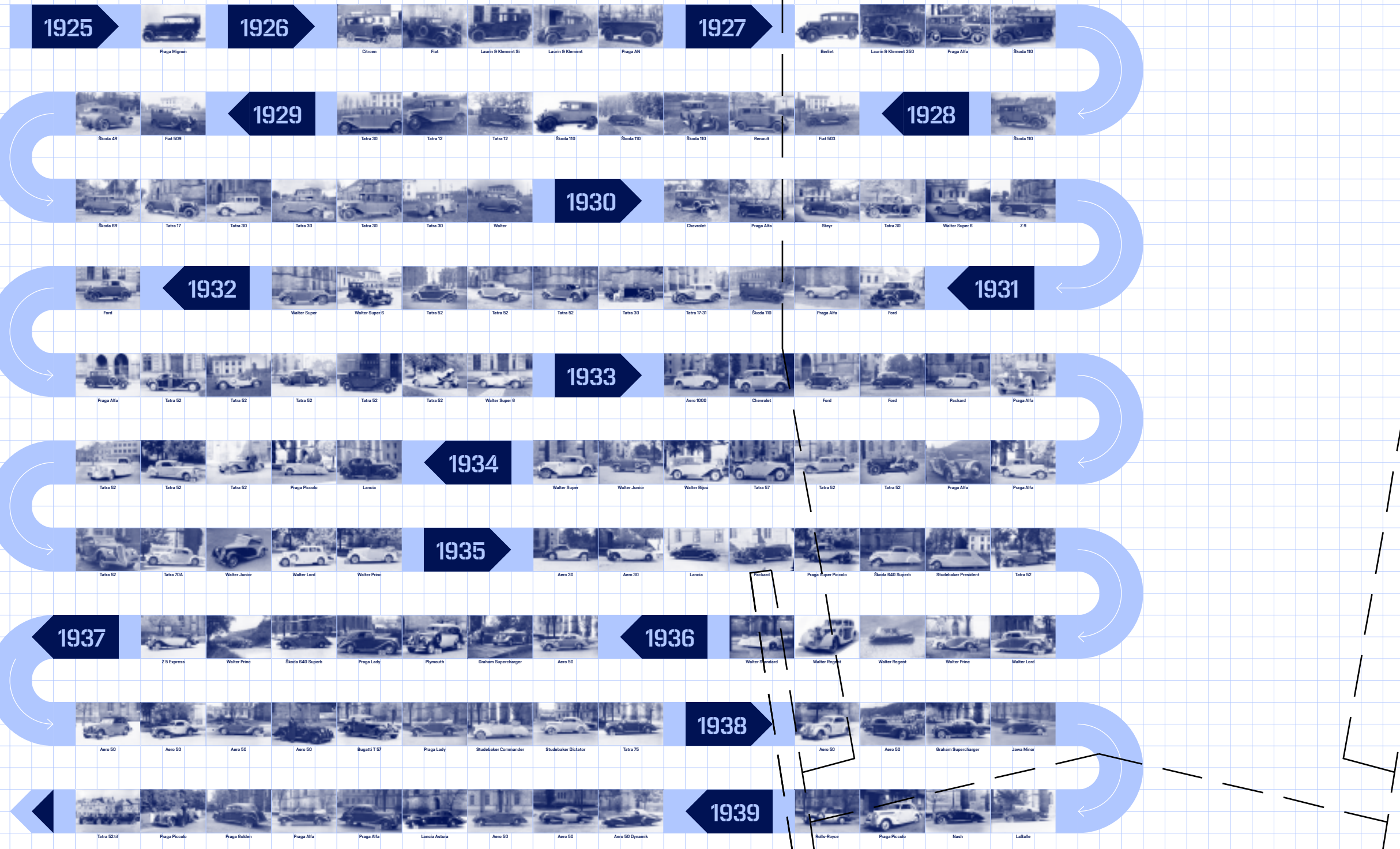
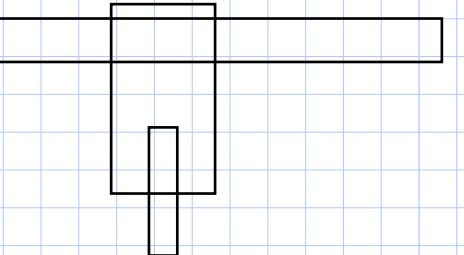
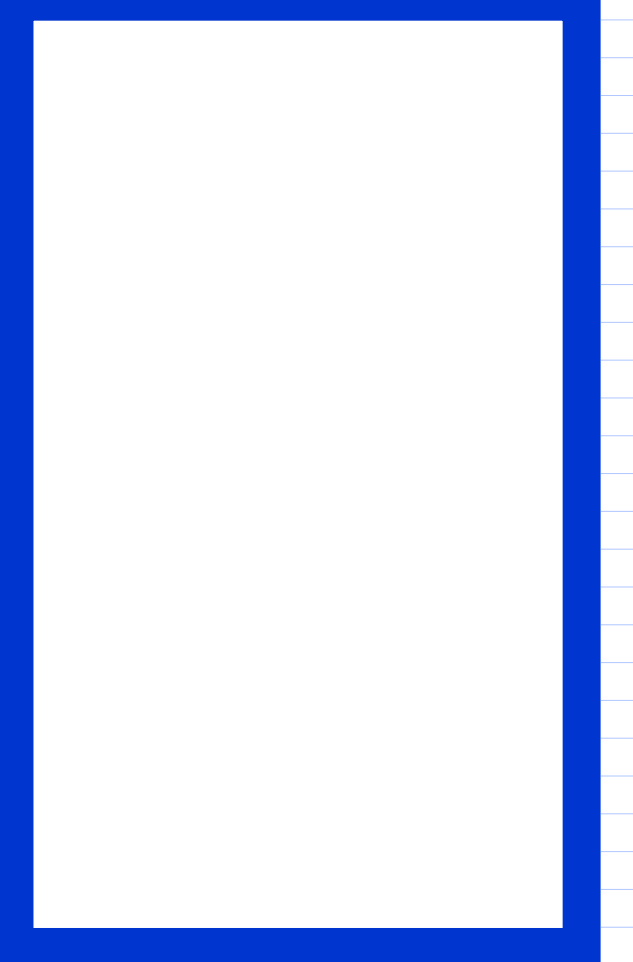
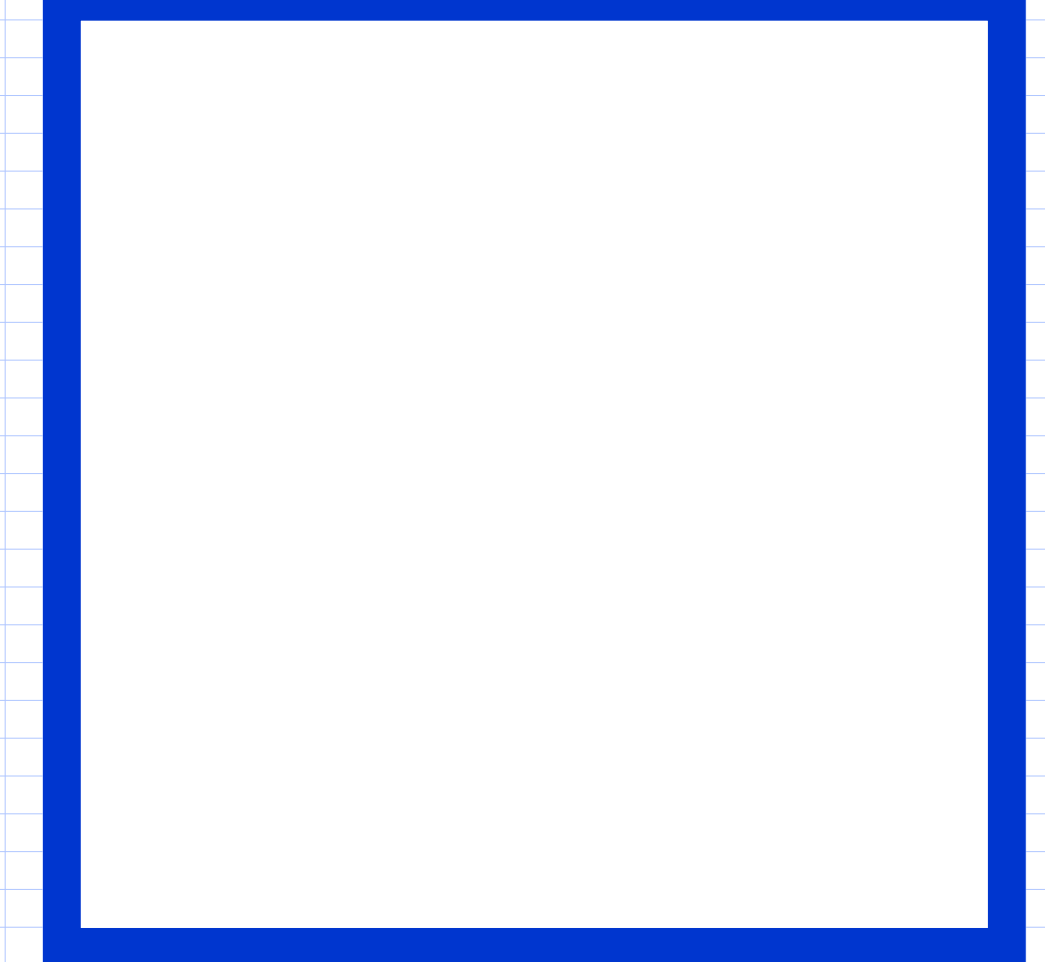
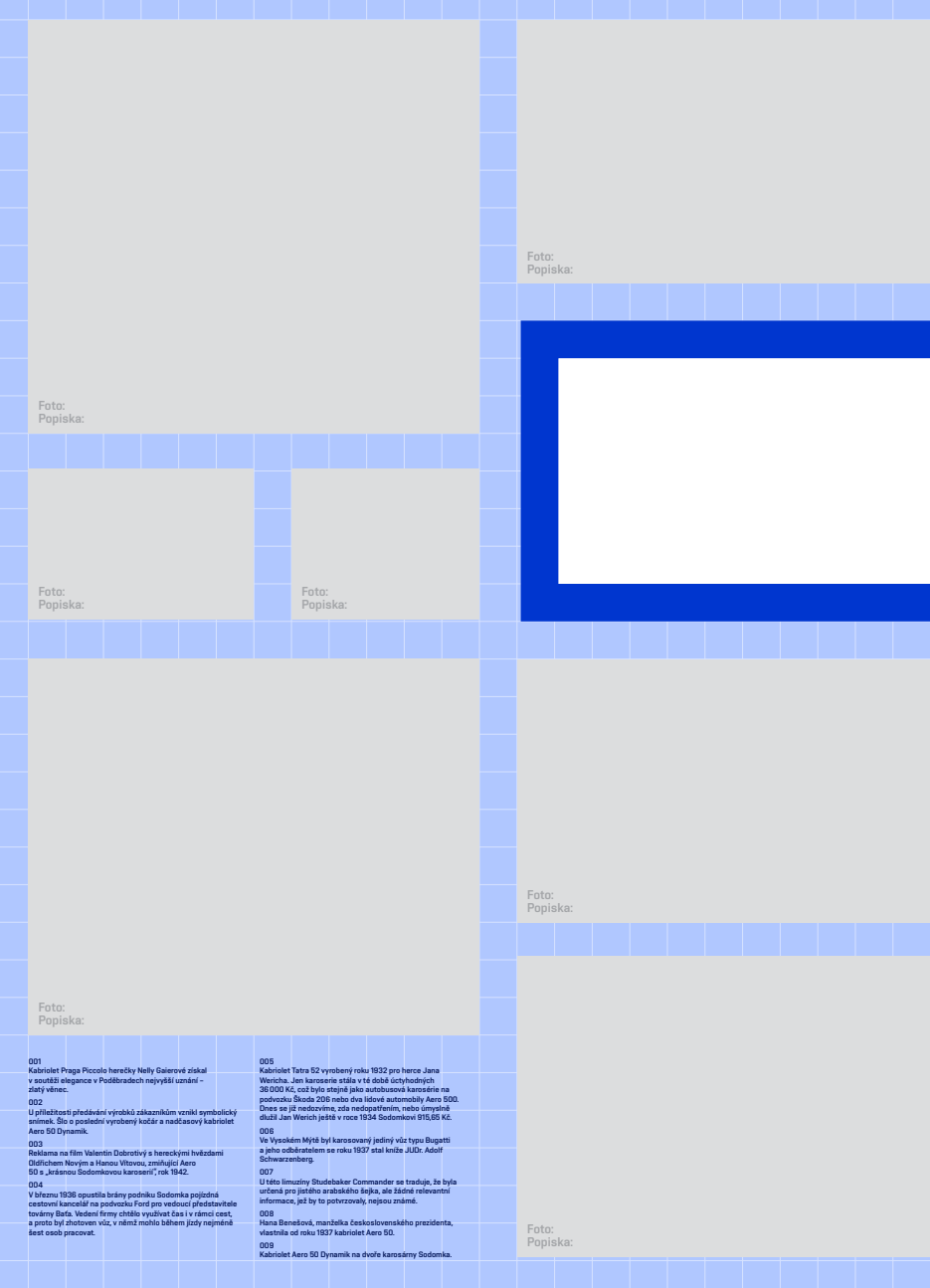
Vysokomýslavský podnik poměrně rychle opouští řady „základních“ a stoupá ve výrobě konverzí vůz na výhled. V roce 1925 začal Sodomka na dovoz automobilů postavených na podvozku Tatra Hradec, čemuž v souvislosti s elegantní a špičkovou konstrukcí. V roce 1927 se stal „zlatou“ dočasnou firmou Wauke, pro kterou začal vyrábět konverzí 1000 zážehových příloh na motor, a již v roce později tuto firmu změnila záměrem na dovoz konverzí na podvozku Wauke. Auto, které nabízelo svým zákazníkům jako jednu z konverzíních variant. Od roku 1928 pak vznikaly v konverzí společnosti výrobní dílny a montážní v továrně Tatra, Wauke, Praha a Blatná. V následujících letech, kdy se firma Sodomka zabývala na dovoz nejmodernějších podvozků svého druhu v Československu, začaly brzy zvláště opouštět první automobily na podvozku Aero 20.

### VE SVĚTĚ ELITNÍCH ZNAČEK

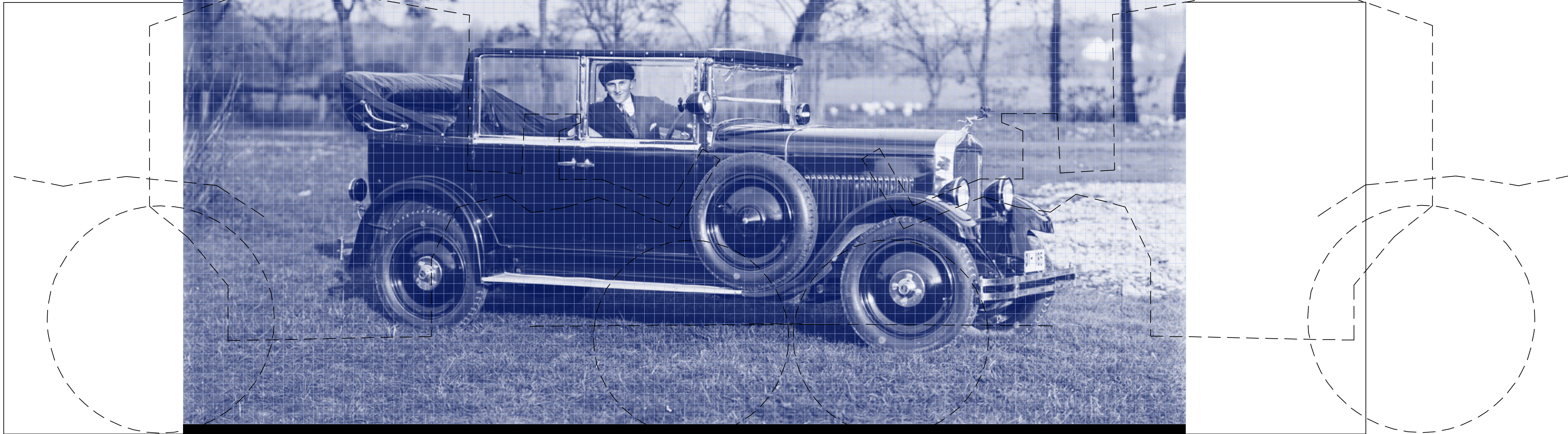
Automobily v druhé polovině 20. století Carrosserie Sodomka zavázaly ke skutečné elitě zákazníků a na řadu přišly významné zahraniční značky jako Daimler-Benz, Lada, Daimler-Benz, Humber, Hudson či Packard. O špičkovost vozidel v Evropě Město vydalo 1941, že v roce 1941 bylo první vyrobené auto, Jan Wauke, podnikatel Jan Antonín Bata, pozdější vlivem konverzíních parafit Adolf Schwarzenberg, Boštík Mikuláš z Bubeníčku, hradec, skladatel Jan Benda či například Daimler-Benz, který produkoval Hans Benda. V roce 1927 vyrobil ve Vysokomýslavě pro továrnu Aero první 1000 konverzí Typ 20 a 30. V následujících letech v produkci osobních konverzí byly první roky 1927-1928.

### AERO 50 DYNAMIK

V roce 1928 byl představen první patrně nejmodernější automobil konverzí Typu Sodomka - Aero 50 Dynamik. Byl to modernizovaný konverzí s anglickými řídícími stávkami a čtyřmi bez pomoci voličů voličů v systému. Charakteristická jsou pro tyto vozy konverzí blatníky zakryté potrubím kol, druhé díly těla přední kapoty, doplnění motoru a řídícího a konverzí výhledu vnějšku. Modernizované jsou rovněž přední reflektory zapuštěné v blatnících a výhledu přední na dohled okna kufra. Celková elegancí vozu odlišovaly ostatní bílé na bílých a bílých konverzí. Nejvyšší rozstředění vozu bylo zapuštěno čtyřlístkem konverzí motoru a výhledu přední na dohled okna kufra. Přesný pohled vystavených vozů také zjevně, a největší pravděpodobnost byla zhotovena do roku 1941 (sám 1. května 1941).









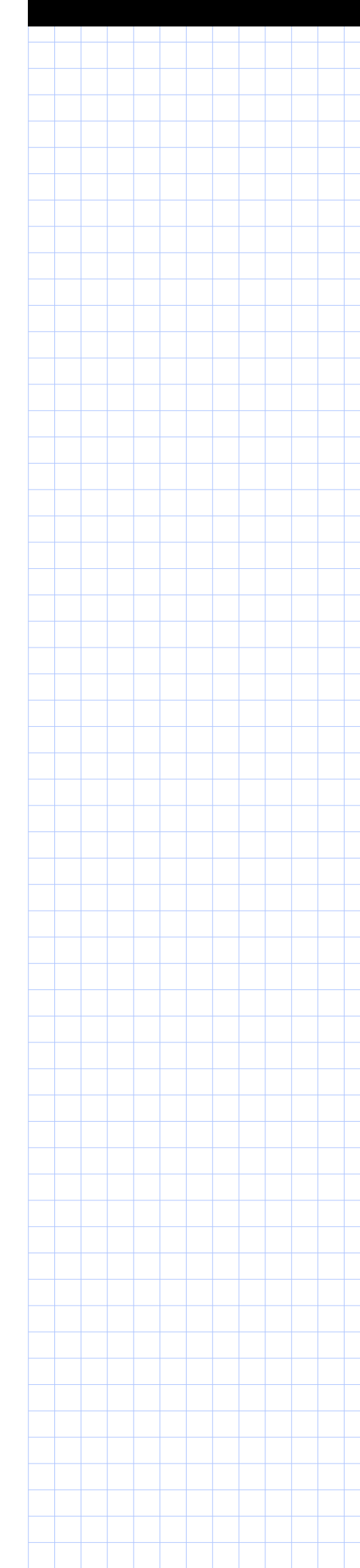




Foto:  
Popisek:

Foto:  
Popisek:

Foto:  
Popisek:

Foto:  
Popisek:

Foto:  
Popisek:

## VÁLEČNÁ LÉTA

### POSTUPNÉ UKONČENÍ ZAKÁZKOVÉ VÝROBY

Okupace Československa zastihla kanceláři Josefa Sodomky v období největšího rozkvětu. V té době v ní vznikaly větší série kabinoletek pro továrny Aero, Praga a Jawa, individuální kreace pro domácní i zahraniční elity, i série autobusů pro stát či ČSD. Lze říci, že do konce roku 1940 válečné události firmu příliš nepomohly. Dokončovaly se série kabinoletek i kabinová pro ČSD a výsypek menších objednávek kompenzovaly dodávky autobusů a trolejbusů pro slovenské hlavní město Bratislavu. V roce 1940 byl závod dokonce přestavěn, rozšířen a modernizován.

### SÉRIOVÁ VÝROBA

Díky úsilí Josefa Sodomky mladšího se podařilo uzavřít většinu dohod o zakázkách, které zajistily naplnění výrobních kapacit továrny, takže firma byla uchována masivního odvodu pracovníků v rámci totálního nasazení do Říše. Vedle menších zakázek, jimiž byly například soupravy pojízdných dílen, soupravy pro převoz masa pro štábové Wehrmachtu, a rekonstrukce autobusových karoserie i v souvislosti s přechodem na pravostřanný provoz, tvořily páteř výroby nové autobusové karoserie na podvozích Škoda 70B NG a Praga RN. V roce 1944 získal Sodomka zakázku na dodávky celkem 318 sanitních karoserií na podvozích Škoda 20B B pro armádu „arizovanéjící“ stádo Třetí říše, tedy Rumunsko, Chorvatsko, Maďarsko a Slovensko. Vlivem válečných událostí však k jejich kompletní realizaci již nedošlo.

### POJÍZDNÉ PLYNOVÉ KOMORY

Aktivně spolupracoval Foto Nagelsch a Sodomky ve druhé polovině 30. let karosavatel automobilu Walter PN na přehlédání a zkoušení plynových masek. Na příliš vhodné propagáčnické názvy „Pojízdná plynová komora“ byl v období po roce 1948 mylně interpretován tak, že během druhé světové války vyráběla firma Sodomka pro Třetí říši pojízdné plynové komory a využitím pro konkrétní řešení šlovenské otázky. Na druhou stranu se objevily dokumenty, v nichž si Němci, používající pojízdné plynové komory při tažení na Ukrajině a v Rusku, stěžovali u výrobce na nespolehlivost, docházelo k explozím vozů, a tím i k umrtnosti obsluhy. Firma jim odpovídala, že v rámci válečného úsilí nemá čas na úpravy automobilů, a doporučila jim firmu Sodomka ve Vysokém Mýtě. Materiály ale pokračují dále argumentem, že firma Sodomka se nalézá v ryse českém prostředí v protektorátu a s českými zaměstnanci. A z důvodu utajení proto není možné, aby se takové automobily v České firmě vyráběly.

Foto:  
Popisek:

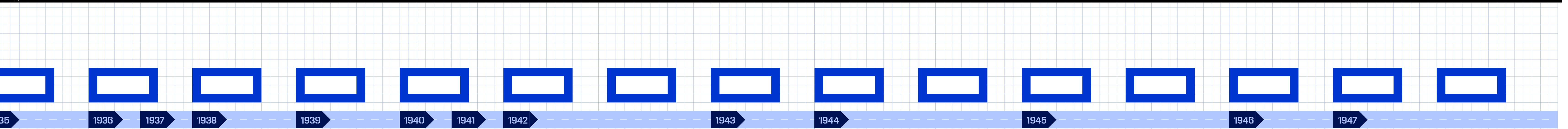
Foto:  
Popisek:

Foto:  
Popisek:

Foto:  
Popisek:

Foto:  
Popisek:





## AUTOBUSY

### POČÁTKY AUTOBUSOVÉ VÝROBY

První autobus vyrobil Josef Šatenský v roce 1928 na podvozku Škoda 125. Měl nákladní kapacitu 14 lidí a osazen byl motorem se vzduchem chlazeným. Motor byl umístěn vzadu a chlazen vzduchem. První typ byl označen 1935. První autobusy byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni.

### AUTOBUSY NA VZESTUPU

Na rok 1937 vypukl vzrost zájem o autobusy zejména díky zakázce Ministerstva veřejných prací na výrobu autobusů. První autobusy byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni. První autobusy byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni.

### HLAVNÍ DODAVATEL V ZEMI

Zatímco v minulosti byly autobusy vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni, v současnosti jsou autobusy vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni. První autobusy byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni.

## OSTATNÍ VÝROBA

### WEEKENDOVÉ VOZY

Josef Šatenský patřil mezi průkopníky v výrobě obytných vozů. V Československu a na celém světě je považován za vynálezce prvního obytného vozu. První obytný vůz byl označen 1935. První obytné vozy byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni.

### AUTOBUSOVÉ VLEKY

Autobusové vleky jsou vozidla, která jsou schopna přemístit autobusy. První autobusové vleky byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni. První autobusové vleky byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni.

### NAKLADNÍ PŘÍVESNÉ VOZY

Vleky v minulosti byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni. V současnosti jsou autobusové vleky vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni. První autobusové vleky byly vyráběny v továrně na výrobu automobilů v Plzni.



# KABÁT PRO AUTOMOBILY

**3. místnost: 1.32**

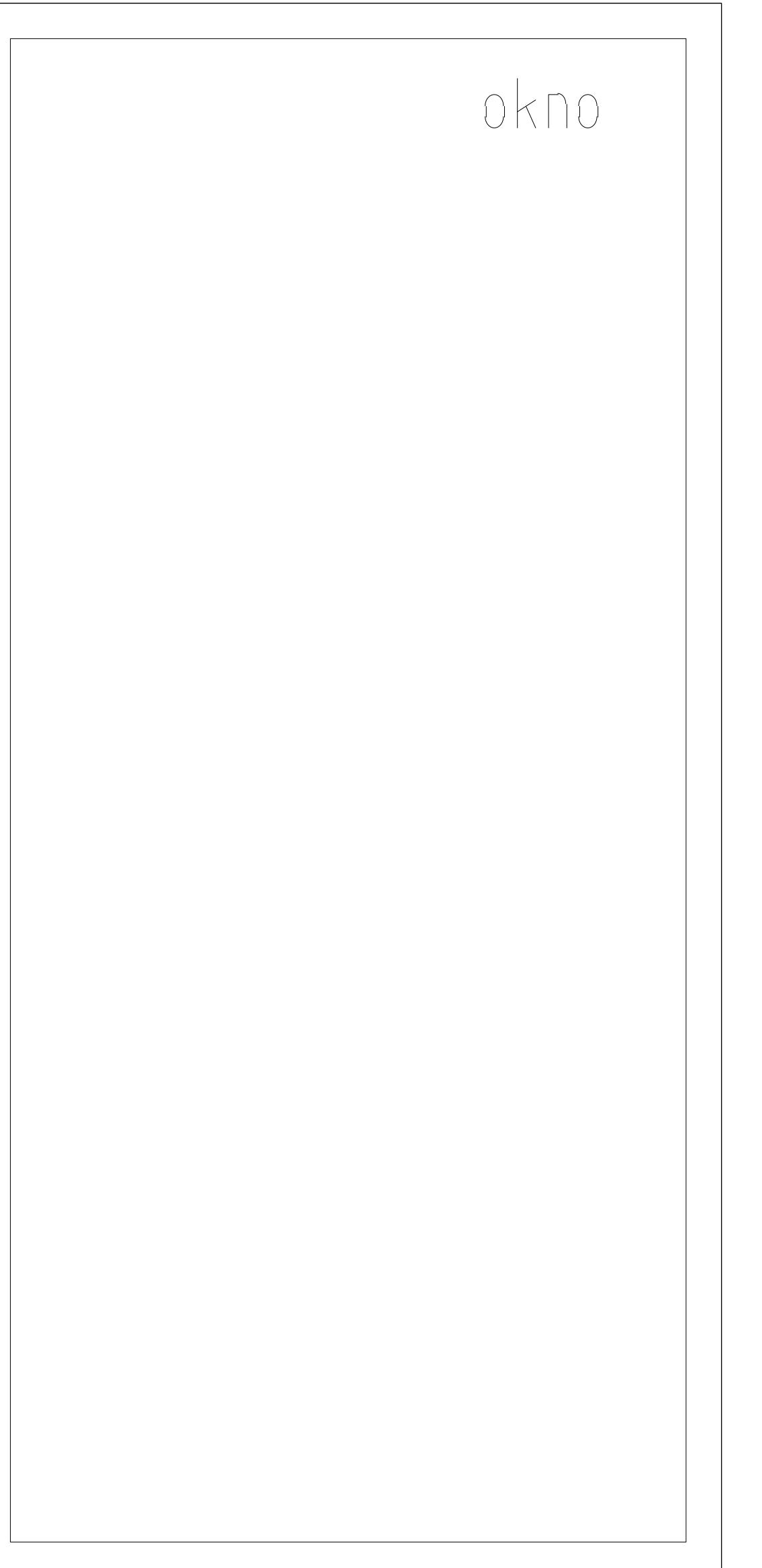


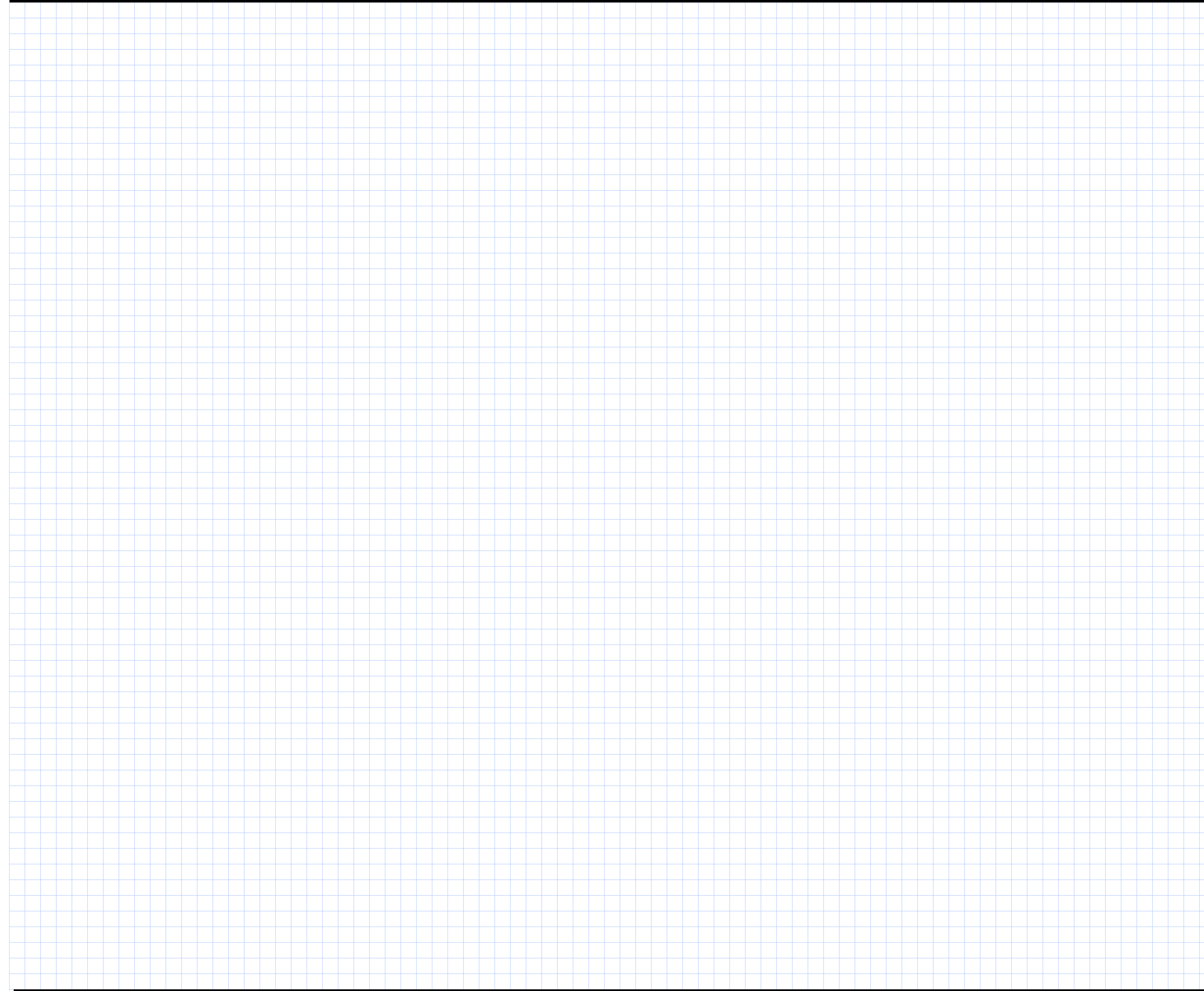






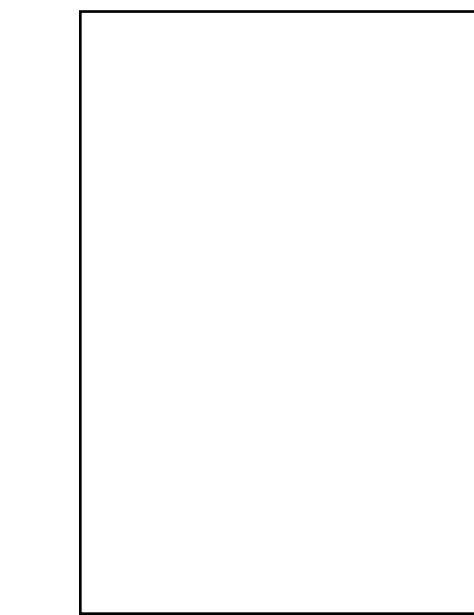
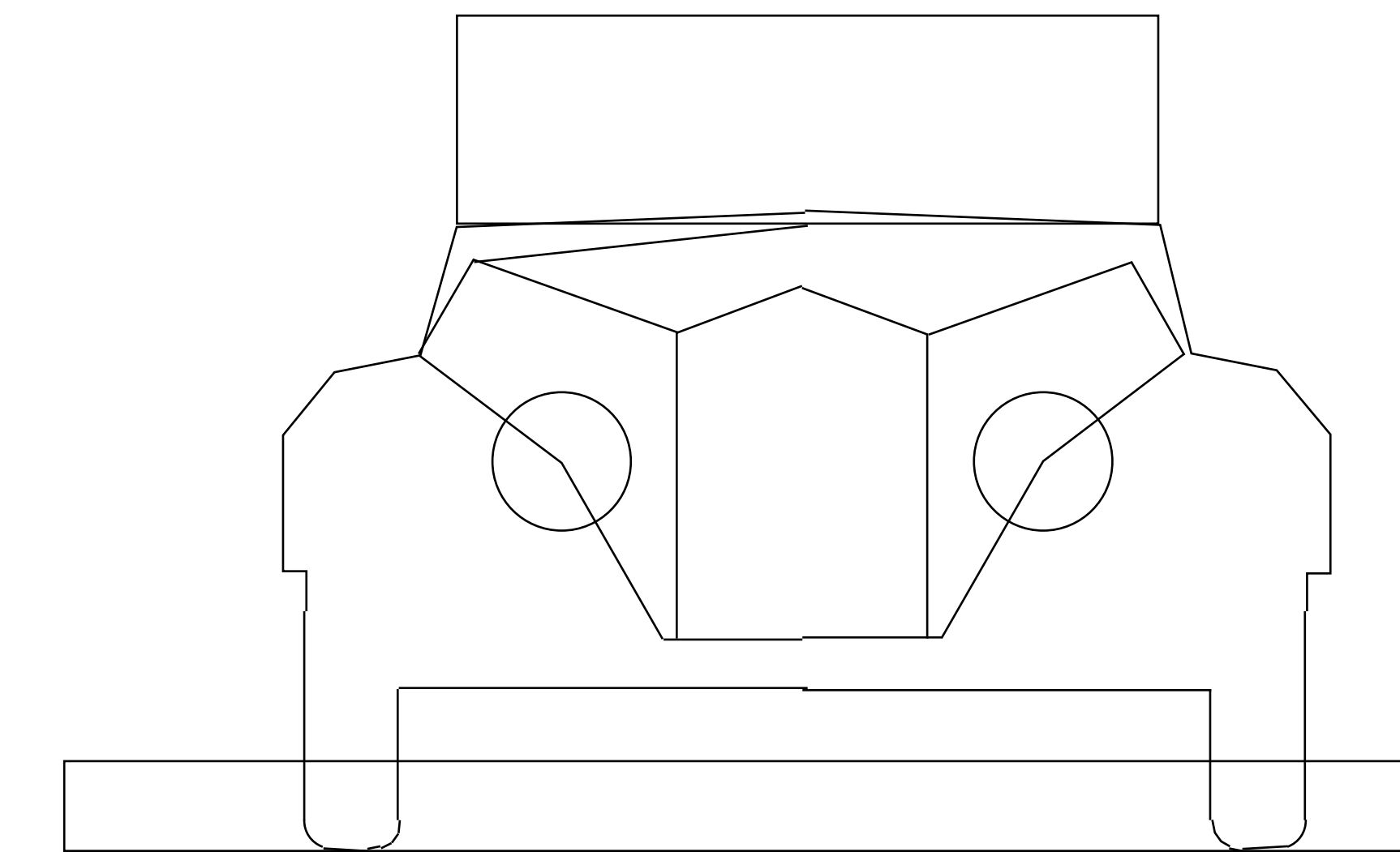
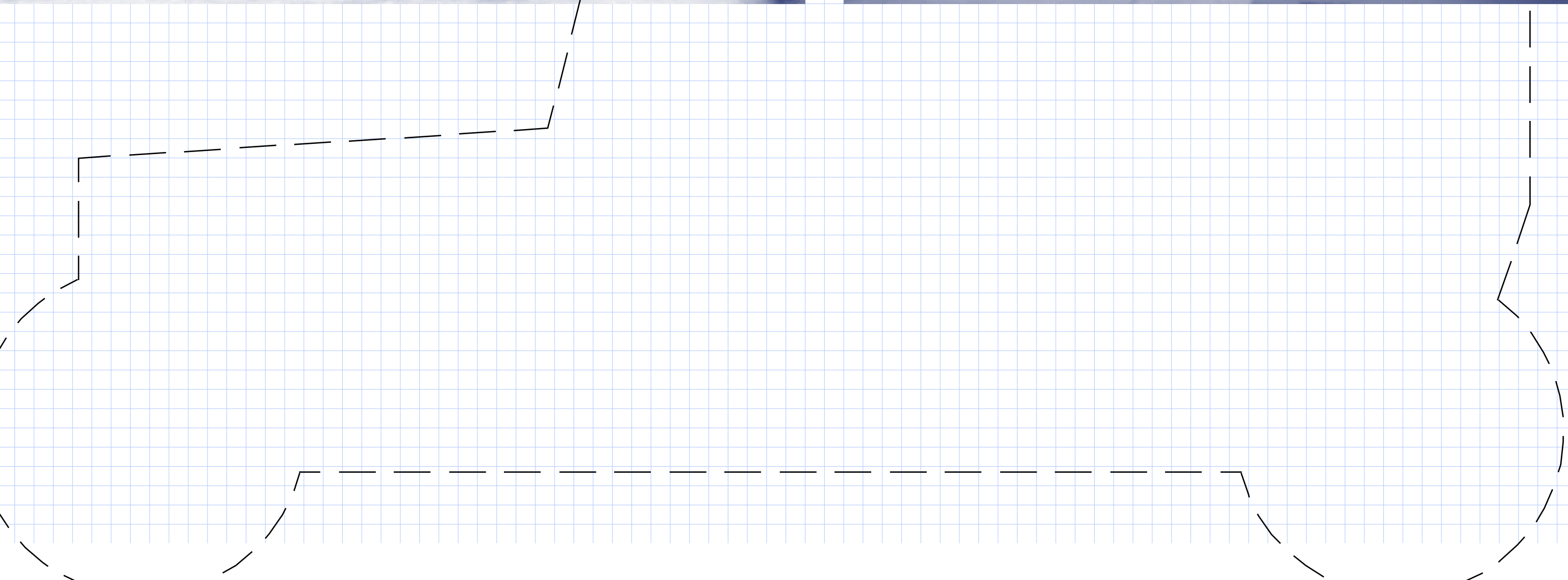
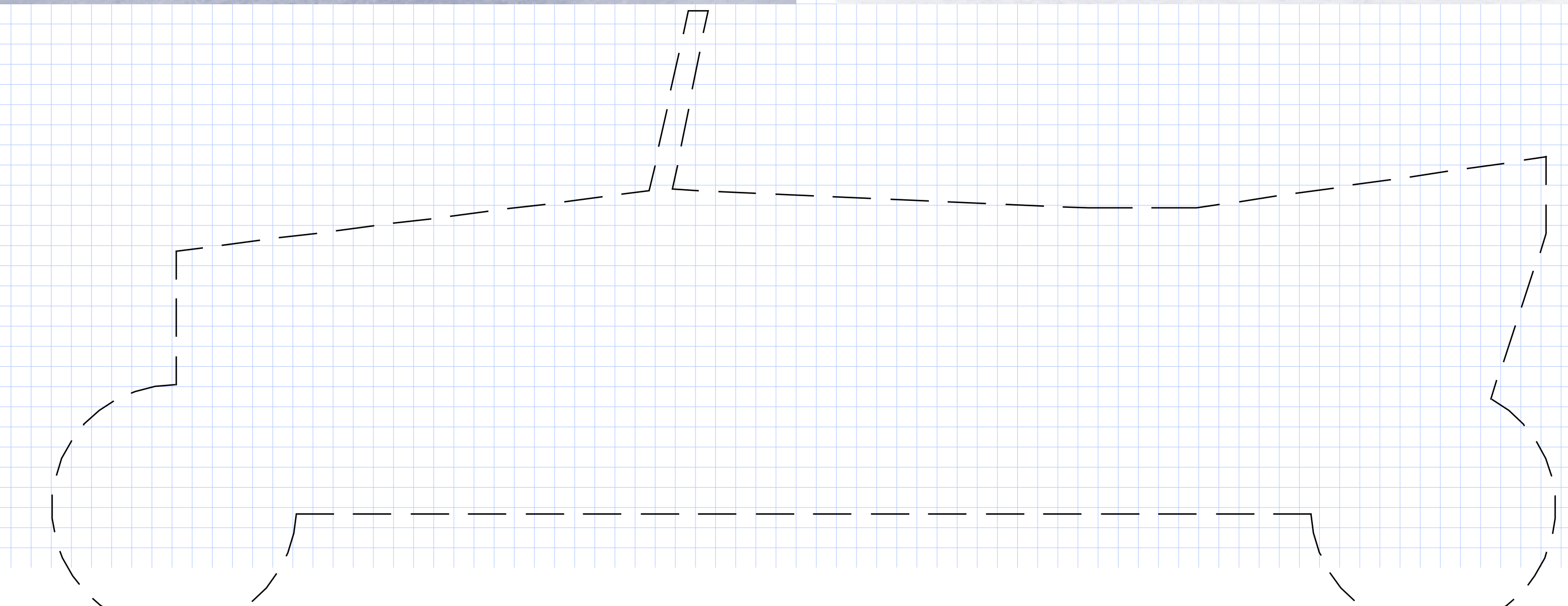
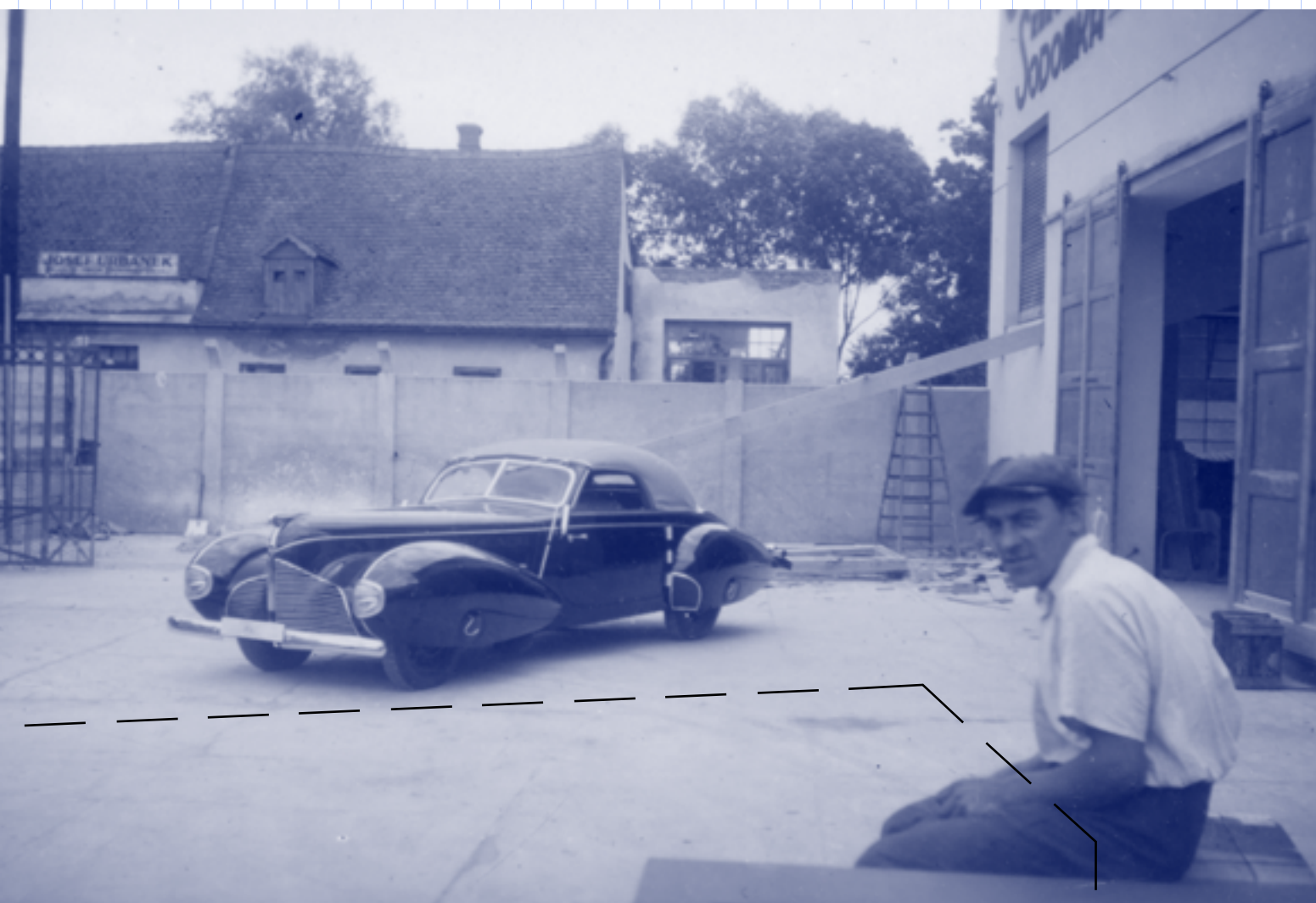
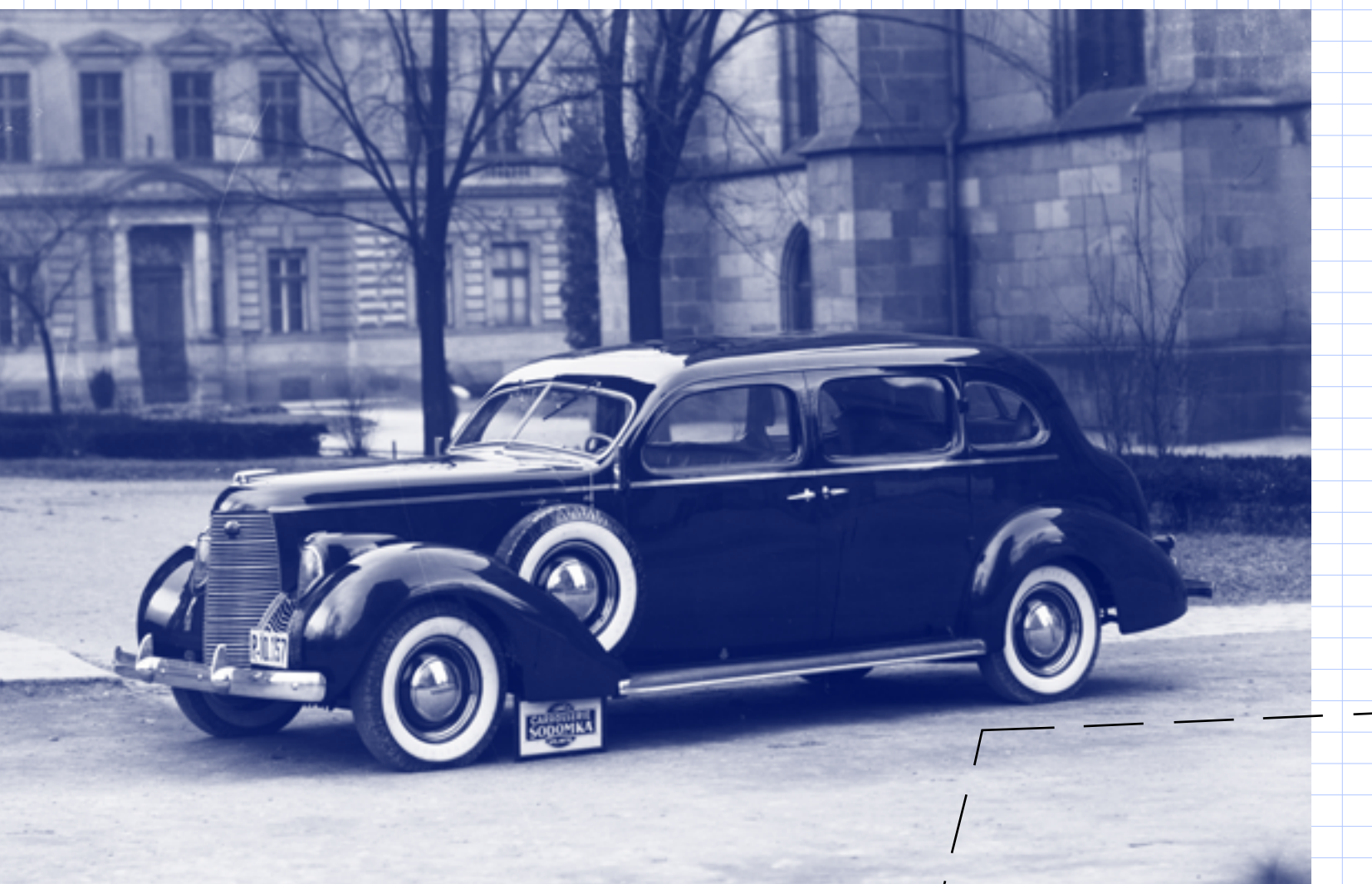
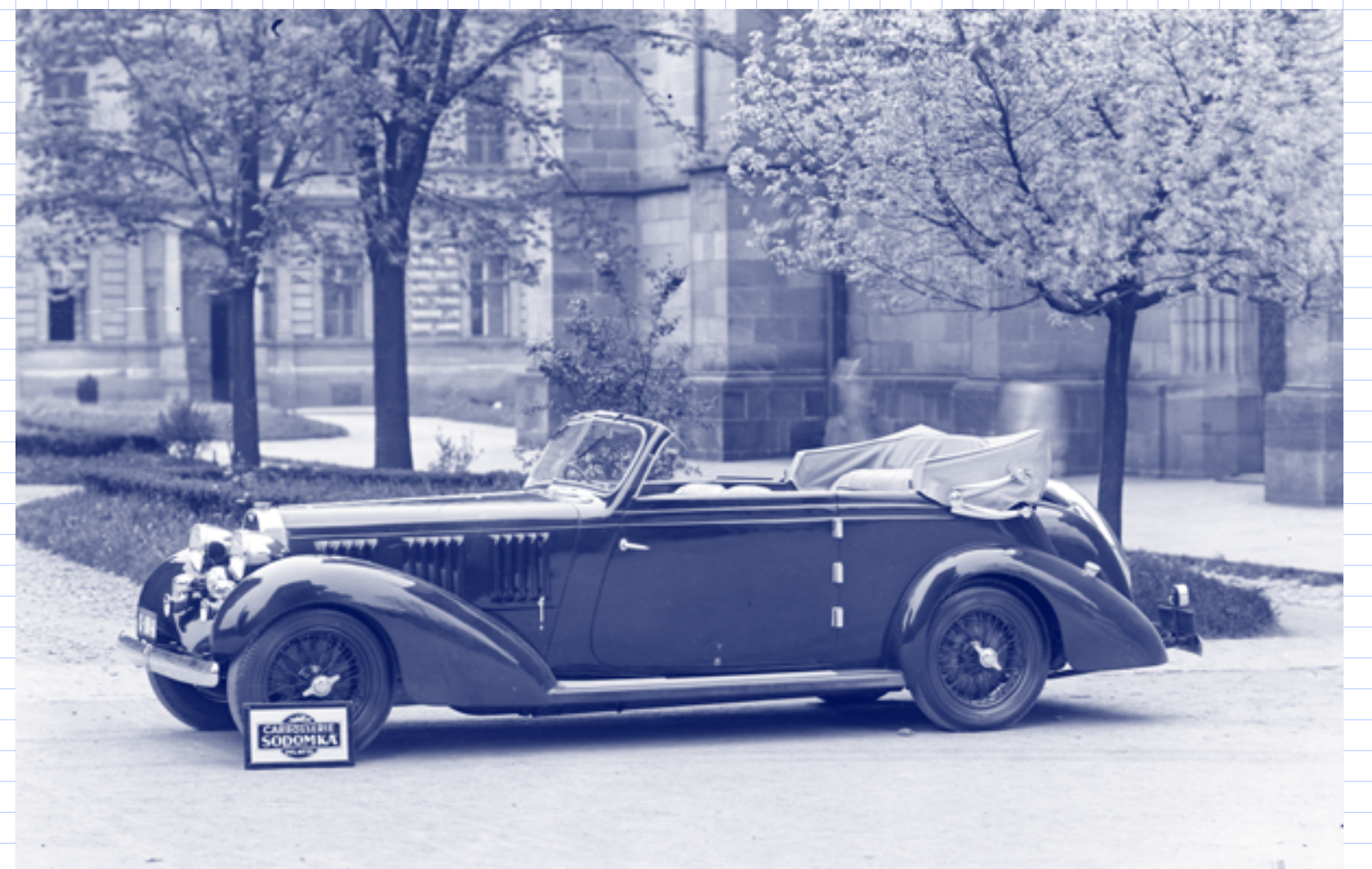


[illegible]





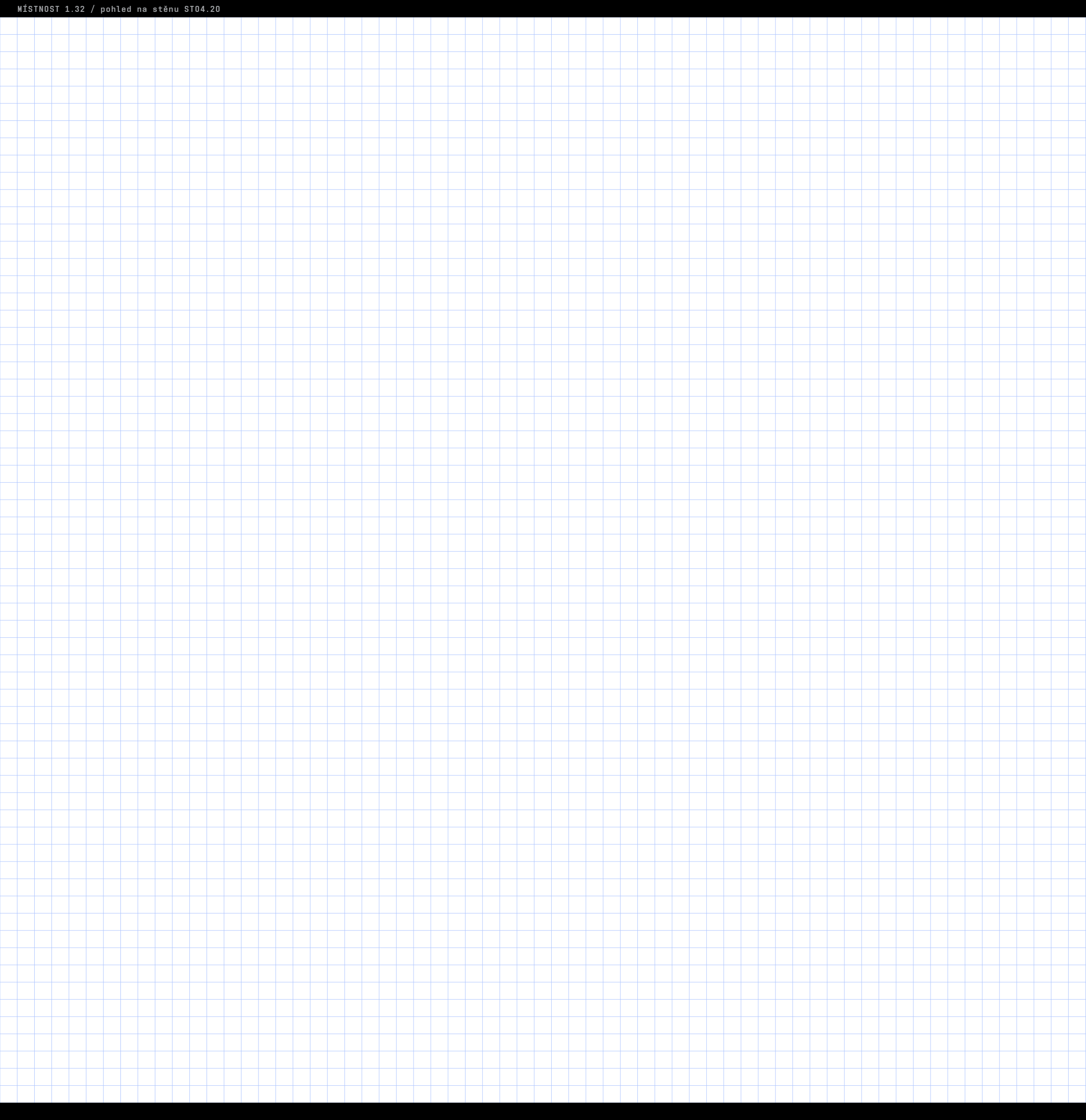
trenažer












# BOJ S ČERVENÝM KOHOUTEM

+  UHLÍ PO ČLOVĚKA

1 místnost: 2.29

- ▶▶▶ Technika a pokrok v zemědělství
- ▶▶▶ Hasičská technika
- ▶▶▶ Lidskou silou a tlakem páry
- ▶▶▶ Silou motoru
- ▶▶▶ Vše na jednom podvozku
- ▶▶▶ Sloučení firem stratílek a smekal
- ▶▶▶ Co k tomu...?
  
- ▶▶▶ Transport věcí a lidí

# BOJ S ČERVENÝM KOHOUTEM

## Hasičská technika

### BOJ PROTI POŽÁRŮM



Oheň měl ve vývoji společnosti pro člověka a jeho hospodářský život zásadní význam. Od paleolitu (starší doby kamenné) byl zdrojem světla a tepla, chránil před dravou zvěří, měl vliv na výživu a uplatňoval se i při opracování první univerzální suroviny – dřeva. Od neolitu (mladší doby kamenné) se ho užívalo při žďatění lesa a byl důležitý při výrobě keramiky. Od starší doby bronzové sloužil také k získávání a tavení všech známých kovů.

Velmi záhy lidstvo poznalo ničivou sílu ohně – požáry lesa i obydlí. Prapůvodní ochranou před požárem byl pouze útek z ohroženého místa. Blížším poznáním vlastností ohně člověk zjistil, že je možné jej určitým způsobem ovládnout, usměrnit a v případě nebezpečí i uhasit.

Oheň se stával stále více i válečnou zbraní, zejména při obléhání nepřátelských osad, kterým ohnivě šipy a hořící smolné věnce působily velké škody. Zde se tyto požáry podaří uhasit, bylo často rozhodující otázkou pro osud tvrze, a proto k výbroji bojovníků patřilo i vybavení pro boj proti požárům. Bylo velmi jednoduché a tvořily je slamené nebo kožené měchy na vodu, sekery a háky na strhávání hořících trámů.



Požárový rád Vysokého Mýta z roku 1891

### PRVNÍ POKUSY SNÍŽIT NEBEZPEČÍ POŽÁRŮ

V období středověku byla ještě většina budov dřevěných, krytých došky nebo šindelem. Řada z nich neměla komíny, a tak nebezpečí požárů hrozilo hlavně od vyletujících jisker. Nahromadění hořlavých materiálů na malém prostoru, nedokonalá ohniště a osvětlení, to vše vedlo k častým požárům, kterým pro nedostatek vody a ne zkušenost lidí, kteří hasili, padala často za obět celá města. Proto se stále více projevovала snaha opatřeními snižovat požární nebezpečí, vytvořit i určitou organizaci, aby hašení bylo účinnější, využít některých technických vynálezů a zajistit dostatek hasebního nářadí.

Obrovské požáry ve všech evropských středověkých městech vedly k tomu, že panovníci nebo představitelé měst vydávali základní směrnice, jak požárům zabránovat a jak je hasit. Stále se rozvíjící řemeslná výroba měla vliv i na vývoj hasičské techniky. Výrobou stříkaček se zabývali mědikovci a zámečníci, stříkačky byly lehčí a postupně se zvyšoval i jejich výkon.



Skup dobrovolných hasičů v roce 1888 - II. oddíl Vysoké Mýto - Limerka. Tento snímek se objevuje také v titulcích filmu „Hoři, má panenko“.



Ruční tříkolová dřevěná záprahová stříkačka a dvé vozice se sudem pro dopravu vody na unikátním záběru z vysokomýtského náměstí v červenci 1863.

Veřejné hasičské cvičení na Pernštýnském náměstí v Pardubicích 13. června 1887.









[illegible]

RE

RE

## ►►► Co k tomu...?

### CO K TOMU...?

Výrobní program hasičských firem obsahoval kromě stříkaček všech druhů a výkonů také další potřeby, které sloužily k hasičské práci. V hasičských letech a cenících lzeze najít i takový sortiment jako hydrantové nástavce, opasky, proušnice, záchranné nářadí, bouřací nářadí a mnoho dalšího. Mimo to nabízely také výstroj – šátky na pracovní uniformy, přilby, trubky, přístavky, osvětlovací přístroje, opasky, sekery a další.

Kromě potřeb pro hasiče bylo možné u těchto firem také zakoupit mnoho typů ručních pump, čerpadel, instalačních potřeb (vodovodní roury, kohouty, ventily) a také stroje na stáčení píse. Aby se ušly po první světové válce, náklady ke doložce nabízený tělové nářadí – hrady, bradla, přehazovací náčiní či tělové konstrukce.

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

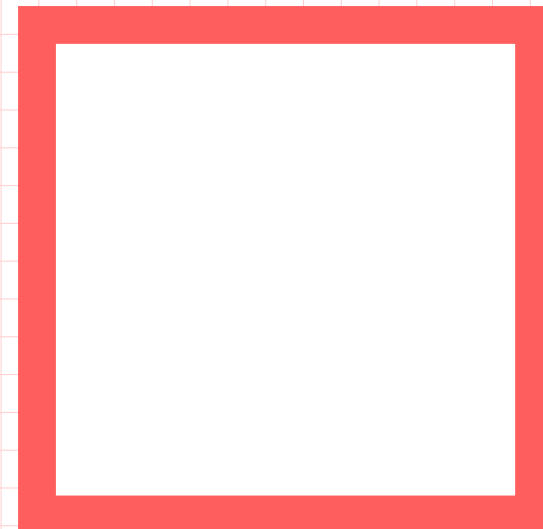
Popis:

Foto\_000

Popis:

Foto\_000

Popis:







# ►►► Transport věcí a lidí

## LANOVÉ DRÁHY WIESNER

Mladý Ing. František Wiesner (1893-1970) musel po roce 1918 hledat pro strojínu nové výrobní obory. 20. léta minulého století byla obdobím prvního rozvoje nového druhu dopravy – visutých lanových drah. Zpočátku se zdálo, že dodávky lanové budou u nás vlnit zahraničních (švýcarských, německých) společností. Z této perspektivy je zajímavý rychlý vzestup domácího výrobce, chrudimské firmy Wiesner. Strojina měla již od konce 19. století poměrně značné zkušenosti s nákladními visutými dráhami v cukrovaroch. To byly ovšem dráhy kolejnicové, protože nosnou funkci zastávala speciální, na podpěrách umístěná kolejnice a lano bylo pouze tažným prostředkem pro pohyb vozíku.

V roce 1926 dostala Wiesnerova strojina svou první moderní nákladní visutou dráhu pro firmu Petráž. Dělá do Kodaně. Dále se tak ovšem s výraznou technickou pomocí německé firmy Curt Rudolph z Lipska. Během pouhých deseti let se následně chrudimský podnik stal v oboru lanové dopravy v postarší světové špičkou, když po osmi letech v Janákových Lázních a v Liberci na Ještědě samostatně realizoval mimořádně technické dílo – lanovou dráhu z Tatranské Lomnice na Lemnický štít. Tato dráha, dokončená v roce 1940 držela ještě mnoho let světové a evropské primáty hned v několika parametrech. Z nich zejména nepodpyšená délka lana 1655 metrů byla překonána až v roce 1956 francouzskou lanovkou z Chamonix na Aiguille du Midi.

Ovládem úspěchů technický se nevyrovnal s úspěchem ekonomickým. V tomto ohledu výsledkem dodávky lanové dráhy na Lemnický štít musel být pro majitele strojíny Františka Wiesnera zklamáním. Dlouhá reklamační a dodávková se táhla a ani platby za zhotovené dílo nepřicházely tak jak se předpokládalo a řekly se mnoho dalších let. V roce 1940 firma postavila také první sedačkovou lanovku v Evropě, a to na beskydské Pustevny.

## LANOVÉ DRÁHY TRANSPORTA

Po skončení druhé světové války se v nových státech v rámci podniku Transporta vypracoval do čela technického oddělení lanové Ing. Václav Nevrlý (1914-1980). Ten se s koncem války vrátil z třileté práce v Německu, kde působil v Lipsku u světově známé lanovkářské firmy Bleichert. Následně určuje směr rozvoje oboru lanovek v Chrudimi.


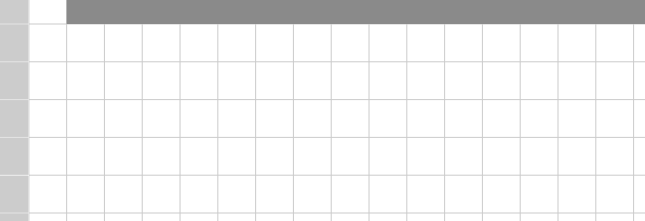


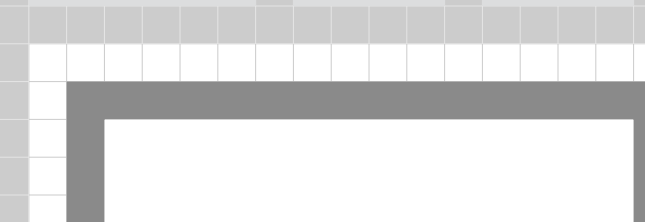
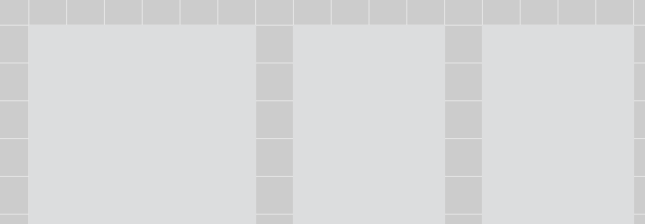
Prvním počinem je v roce 1947 nákup licence od švýcarské firmy Von Roll. Tato firma totiž zavádí nový trend – oběžné lanové dráhy s sedlovitými závěsy na jediném obalujícím lanku. Transporta s využitím licence na spínaní aparát staví tyto lanovky jako sedačkové – na Sněžku (1948-1949), Chopok v Nízkých Tatrách, na Komárň vltu u Topolce, ale také v Chrudimi. Celkem bylo Transportou zhotoveno 42 sedačkových lanových drah. V roce 1959 je uvedena do provozu první kabinková oběžná lanová dráha z Transporty v dalším lezeckém Banjaov. Koncept se ale zvedl, a tak další kabinkové lanovky na Malině Štítu u Ružomberku byla v době svého vzniku v roce 1967 označena za nejmodernější v Evropě. Transporta je úspěšná v Německu v pohotí Harz či při stavbě lanové dráhy na Černou horu v Kärntenu.

Chystají se další dodávky pro Chile, Írán či Libanon, ale své přechází k systému jednolánovému, který Transporta nepřijímala. Podobný problém (tj. ztráty nákladních lanových drah. Ty v Chrudimi jsou společné, slouží k turistice, ale i Banja, Berná, Jeli, Japonsko. Po konkurzu podniku v 80. letech navazuje na lanovkářskou tradici menší chrudimská firma.

### VÝROBA VAH

Klasická produkce dřevěných vah v kombinaci s moderními technologiemi výroby vnitřních povrchů. Díky širokému výběru materiálů a tvarů lze vytvořit vahy pro různé účely a prostředí. Všechny vahy jsou vyrobeny z vysoce kvalitního dřeva a mají dlouhou životnost. Vahy jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Vahy jsou vyrobeny z vysoce kvalitního dřeva a mají dlouhou životnost. Vahy jsou dostupné v různých velikostech a barvách.

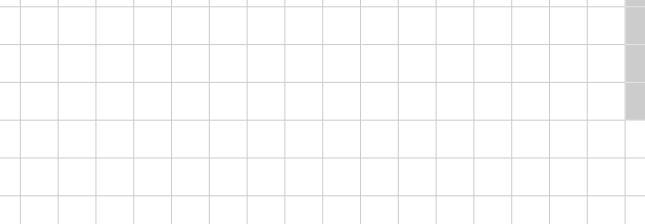



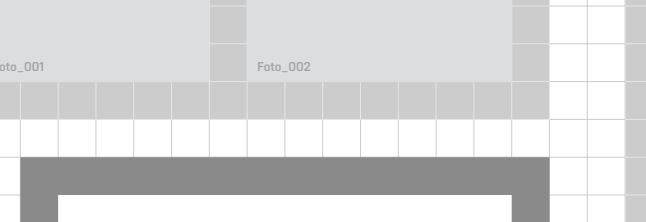
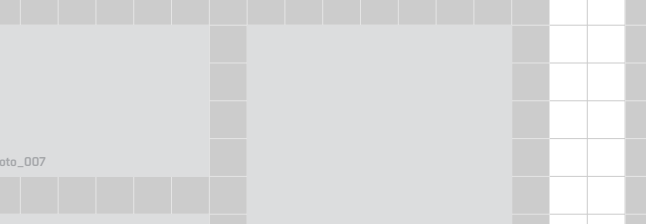
Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.vahy.cz](#)



### NEREZOVÝ PROGRAM

Prostředím pro výrobu nerezových výrobků. Všechny výrobky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního nerezového oceli a mají dlouhou životnost. Všechny výrobky jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Všechny výrobky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního nerezového oceli a mají dlouhou životnost.


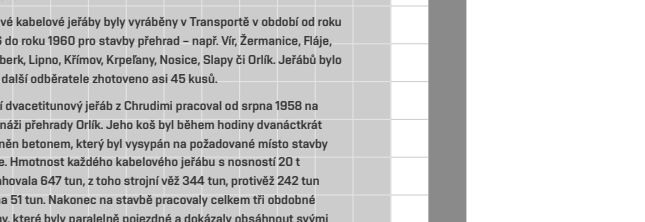
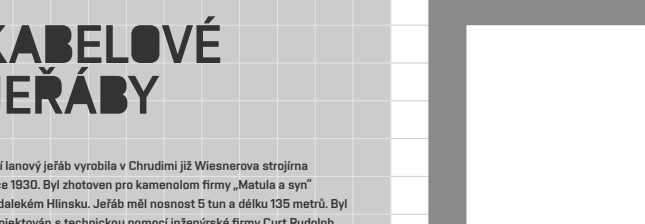
Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.nerezovy-program.cz](#)



### ZBRŮJNÍ VÝROBA

Prostředím pro výrobu zbrojních výrobků. Všechny výrobky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního zbrojního materiálu a mají dlouhou životnost. Všechny výrobky jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Všechny výrobky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního zbrojního materiálu a mají dlouhou životnost.

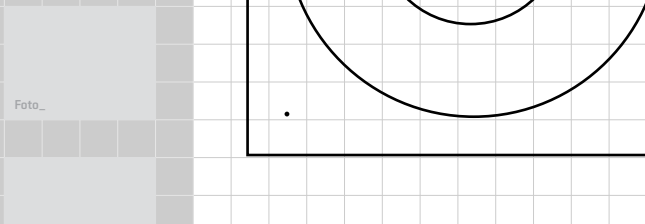
Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.zbrojni-vyroba.cz](#)



### KABELOVÉ JEŘÁBY

Prostředím pro výrobu kabelových jeřábů. Všechny jeřáby jsou vyrobeny z vysoce kvalitního kabelového materiálu a mají dlouhou životnost. Všechny jeřáby jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Všechny jeřáby jsou vyrobeny z vysoce kvalitního kabelového materiálu a mají dlouhou životnost.

Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.kabelove-jeraby.cz](#)



### DÁLKOVÁ PÁSOVÁ DOPRAVA

Prostředím pro výrobu dálkových pásové dopravy. Všechny pásy jsou vyrobeny z vysoce kvalitního dálkového materiálu a mají dlouhou životnost. Všechny pásy jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Všechny pásy jsou vyrobeny z vysoce kvalitního dálkového materiálu a mají dlouhou životnost.

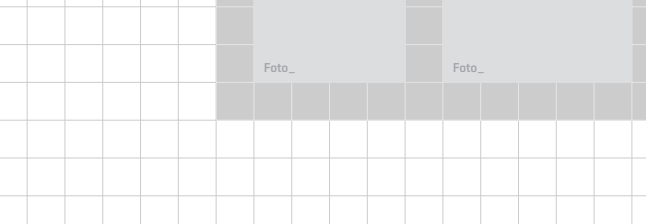


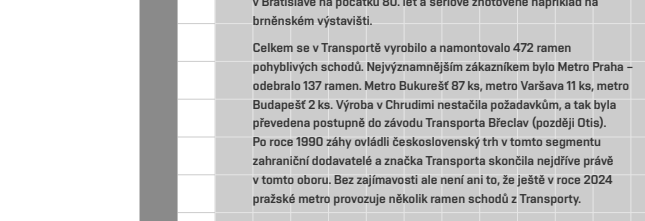

Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.dalkova-pasova-doprava.cz](#)



### PODVALNÍKY

Prostředím pro výrobu podvalníků. Všechny podvalníky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního podvalnického materiálu a mají dlouhou životnost. Všechny podvalníky jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Všechny podvalníky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního podvalnického materiálu a mají dlouhou životnost.


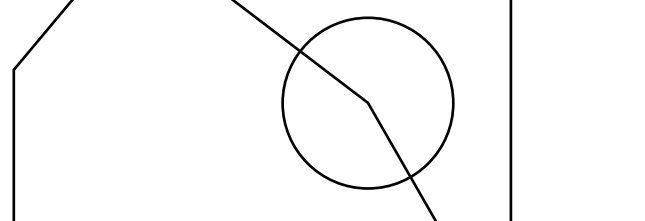
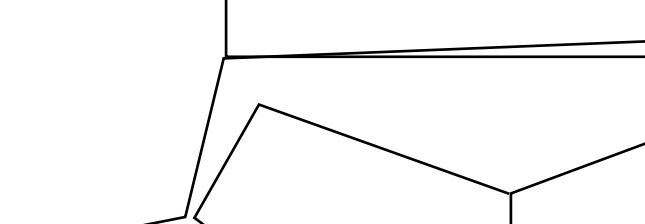
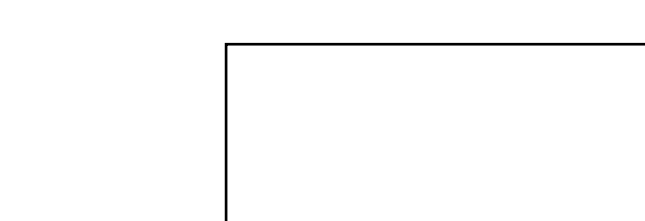


Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.podvalniky.cz](#)



### VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY

Prostředím pro výrobu vysokozdvižných vozíků. Všechny vozíky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního vysokozdvižného materiálu a mají dlouhou životnost. Všechny vozíky jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Všechny vozíky jsou vyrobeny z vysoce kvalitního vysokozdvižného materiálu a mají dlouhou životnost.







Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.vysokozdvizne-voziky.cz](#)

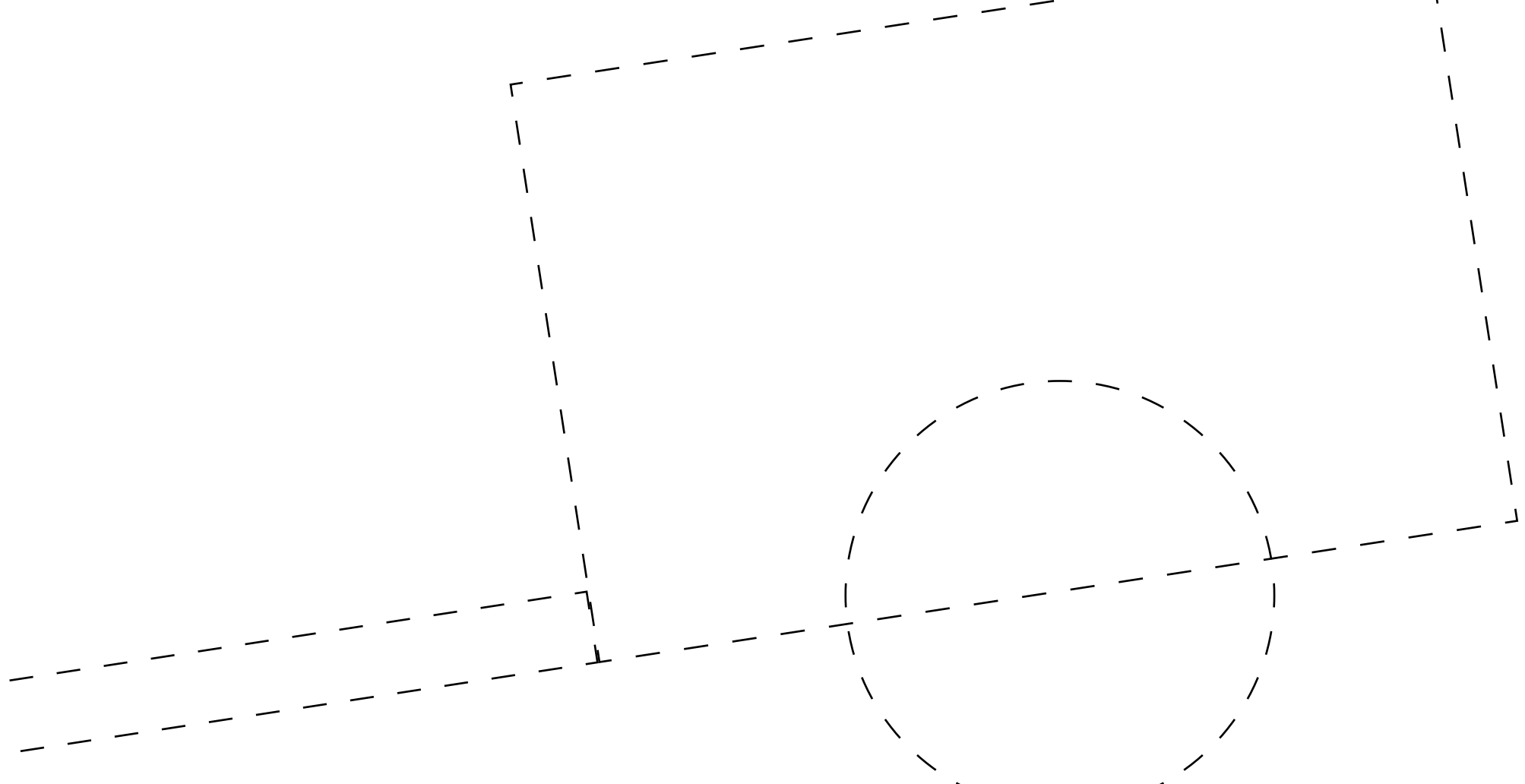


### POHYBLIVÉ SCHODY

Prostředím pro výrobu pohyblivých schodů. Všechny schody jsou vyrobeny z vysoce kvalitního pohyblivého materiálu a mají dlouhou životnost. Všechny schody jsou dostupné v různých velikostech a barvách. Všechny schody jsou vyrobeny z vysoce kvalitního pohyblivého materiálu a mají dlouhou životnost.

Pro více informací navštivte naši webovou stránku: [www.pohyblive-schody.cz](#)







## ►►► Transport věcí a lidí

### RYCHLOVÝTAHY

V roce 1988 bylo natrženo přesunout projekt, konstrukci i výrobu rychlovýtahů z Transporty Praha – závodu ZPS Gottwaldov (dnes Zin) do Transporty Chrudim. Rychlovýtahem byl nazyván elektrický výtah s rychlostí vyšší než 1,0 m/s. Přednětem předání ze ZPS byla bezpečnostní rychlovýtahy na základní rychlosti 2,0 a 3,2 m/s a nosností 900 a 1000 kg.

Proč se jednalo o dopravu ve výškových budovách, bylo nutno také programově řešit zvládnutí dopravních špiček skupinou výtahů a došlo k vývoji inteligentního systému řízení. Na počátku 70. let byl ale obsar převezen do Transporty Brno a tam se po čase přeměnil na výrobu běžných výtahů pro bytové domy.

Transporta dodala rychlovýtahy například pro Obchodní dům Bílá Labuť v Praze, Hotel Thermal v Karlových Varech, Hotel Kyjev v Bratislavě, televizi věž na Prácheňu, televizní výtah Bratislava Kamník.

Rychlost 6 m/s si pro budovy Rády vzájemně hospodářské pomoci v Moskvě.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

### SKLADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Skladová a logistická centra se ve světě objevují od 80. let a Transporta se začala v tomto oboru zabývat tabulovými stohovacími palety od poloviny 80. let. Typ STJ-3MK s kabinou byl dodán do Mladé Boleslavi v roce 1985. Díky licenci zakoupené od německé firmy Gietha následně na konci 80. let začali zakázky pro Rámpo Brno a Teslu Pardubice. První sklady byly dodávány převážně jako finální dodávka. Od malých jednoduchých a ručně řízených základů, až po ucelené skladové areály s výškovými sklady a plně automatizovanými řízeními. Dodávaly se i nejrozšířenější výrobní meziklady a meziprovozční sklady se zařízením pro přípravu a manipulaci. Z hlediska provedení byly realizovány jak sklady vestavěné do stávajících stavebních objektů, tak nové postavené. Některé dosahovaly výšky až 40 metrů.

Významné zakázky byly v územní Mototechna Stodůžky, TDS Kufim či mezikontejnerový sklad federálních hrnecích rezerv Praha-Českolibov. Exportovalo se do Sovětského svazu (SSSR) - Kamaz, VAZ, Togliatti, AZLK Moskva, ČZPT Dobruška, děla Alžba i do Ulyu. Ekonomický stál otaz na dodávku do SSSR a tak mezi rychlostních tříh po roce 1988 mamamama i konec nového aměna. Na některé části novévoze několik současných regionálních firem.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

Obchodní výtah v obchodním domě Bílá Labuť.

### NEOBVYKLÉ VÝROBKY

V PRŮBĚHU JEN NĚC VÍCE NEŽ PAMĚSATILETÉ EXISTENCE PRŮBĚHU TRANSPORTA BYLY ZVÝŠOVY I NĚKTERÉ ZNAČNĚ NEOBVYKLÉ VÝROBKY. JENOMĚ JE SPĚŠNĚ NĚKTERÉ Z NICH:

#### TANK LT 38

pro přesun poruchových pásových dopravníků

Po orientaci Transporty na výrobu zařízení pásových dopravníků se objevila též nutnost výroby přesuvných dopravníků. Tyto dopravníky musel při lážbě v etátech poruchového lomu svým umístěním „jednová“ jiné lážby. Střední část dopravníku

dosahovala klamění i více, se po krocích o délce cca 1 metr přesouvá pomocí tzv. překládače pásu. Právě ve funkci překládače byl na počátku 80. let zkoušen i převratněpřekývkový lehký tank Praga LT 38, který se ale neosvědčil.

#### NAKLADAČ BROM

Korčkový nakladač určený k nakládání spýkých hmot ze skládky na korby nakladacích automobilů nebo do železničních vozů. Podle zahraničních vzorů vznikl v první polovině 80. let v oddělení konstrukce vedeném Ing. Vladimírem Brumem (1921 – 1988). Existovaly tři verze stroje: odlišná hmotnost „Jumbofortem“ pracovního obsluhy. Po předání výroby do závodu TRA OS Frydant nad Ostravicí vznikl nakladač se zcela zakrytou kabinou. Stroj nesplnil očekávání svých tvůrců a přes čínskou prezentaci, například na strojírenských výstavách v Brně, nebyl patrně zakoupen ani jedním uživatelem. S ohledem na konstrukci univerzálních lopatových nakladačů byl z výrobního programu vypuštěn v roce 1983.

#### TOBOGAN PRO OSTRAVU

Pro Park kultury u odlehu v Ostravě byl v roce 1989 zhotoven prototyp toboganu. Zařízení fungovalo tak, že zájemce o sezení byl nejprve tzv. vakuovým výtahem ve středním tubusu vynesem na vrchol toboganu (výška cca 18 metrů) a na mořtanové matraci šel po šroubovité traktorii žlabem z dřevěných latěk. Tobogan byl v červnu 1989 připraven k jíždě, alek oběhával i Ostravu třetí zájem. Akce tak po nějakém čase nakla uplatnění v zábavním parku ve Zlíně (behdějším Gottwaldově). Pro zajímavost možno uvést, že zhotoven proutu roduhu pro výtah byl venšláte a zařízení si při zkouškách v závodu vyzkoušelo mnoho zaměstnanců.

#### SKOKANSKÝ MŮSTEK

Konstrukci i dílnu provozovaného můstku pro skoky na lyžích, s kritickým bodem K70, dodala Transporta Chrudim v roce 1989 do Lomnice nad Popelkou. Stavba byla na počátku nového tisíciletí jako v největší části doplněna kruhovou nástavbou.

#### BOČNÍ NAKLADAČ KONTEJNERŮ BNK 1

Boční nakladač je součástí sítěho nákladu nosičem například například vývozných přepravních kontajnerů. Znamy byly spíše pod názvem „SideLifter“ a jsou trochu subtitální, než byl tento prototyp z Transporty z počátku 70. let.



#### LAVIČKY

Až se to zdá téměř neuvěřitelné, Transporta nabírala pro parky, nádraží, hřiškovy a autobusové zastávky dodávky laviček. V druhé polovině 80. let vstředem k nadstavbě mnoha lavičkových vývozků v prostředí až centrálně plánovaného hospodářství vznikla akce s názvem „Jedno procento pro tch“. Výrobní podniky měly za úkol nalézt si nějaký druh nadstavbového zboží, jehož výroby se obýj a buďto jej dodávat. Slávná Transporta tak s pomocí konstruktérů pásových dopravníků připravila zmíněné lavičky. Na konci 80. let bylo v Chrudimi tyto lavičky běžně možné spatřit a třeba se některé dochovaly dodnes.

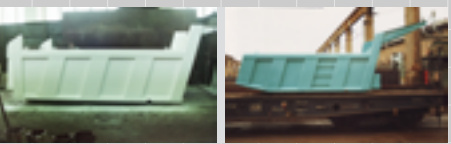
#### KONSTRUKCE HALY PRO LINEC

Na základě čínských kooperací s rakouskou firmou VOEST ALPINE se Transporta stala v roce 1981 dodavatelem oceťových konstrukcí pro zastřešení kongresové haly v městě Linz, zvaná „Design Center Linz“. Největší část dodávky tvořila 34 kusů obklobových vazníků akřivové konstrukce. Hala byla v Rakousku smontována v průběhu roku 1992 a její obkloby mají rozběh 72 m a výšku 12 m nad základovou spáru.



#### KORBY TATRA

Pro automobilku Tatra v Kopřivnici byly v Transportě vyráběny oceťové korby pro sklápěče Tatra B15. Od roku 1992 jejich vzniklo několik stovek kusů a většinou se jednalo o jednostranné sklápěče s výklopným zadním čelem o objemu 10 m³. Další korby (bez zadního čela) byly vyráběny v tzv. akřivákové provedení a účelově přešlaven na export do Ruska. Vyráběly se z hubokatalaných plechů a pro jejich svařování byl v Transportě (společně na našem území) nasazen svařovací robot čtvrté generace od rakouské firmy LASER POSTEK. Zhusťování bylo v Chrudimi zhotoveno i jedna karta pro nakladací automobil LIAZ.



#### PRESKON

V 80. letech po zavření divního uspořádání se i malá divize DB3 (byvalé servisní oddělení) uvádila do výroby výrobní program. Výsledkem bylo vozidlo určené pro svoz odpadků z kóů a například spadebního listu. Preskon řešil problém svařování příliš lehkého odpadu jeho důlčím slisováním. Vozidlo bylo zkoušeno Technickými službami Chrudim a následně jím odkoupeno. Lisovací kontejner resně vozidlo vyrobené tehdy Detstou Liberec. Přeprogramovaný objem zásobníku 3 m³, maximální hmotnost materiálu v zásobníku 650 kg. Přestoba byl víz několik let využíván, neosvědčil se natolik, aby vznikl ve více než jednom exempláři.



# LÉTÁME V TOM SPOLU

**1 místnost: 3.29**

- ▶▶▶ Létání a letecká výroba v Pardubickém kraji
- ▶▶▶ Vzhůru!
- ▶▶▶ Snílci těžší vzduchu
- ▶▶▶ Lety bez motoru
- ▶▶▶ Báječní snílci
- ▶▶▶ Specializovaní výrobci
- ▶▶▶ Každý pták má své hnízdo
- ▶▶▶ Tabule cti a slávy





# ►►► Lety bez motoru

## PLACHTĚNÍ

Plachtění, tedy létání na bezmotorových letadlech se rozvinulo během 20. a 30. let 20. století. Podmínkou bylo sledování a následné využití jednotlivých meteorologických jevů. Zpočátku převládalo využití nevětrných směrů, postupně se stále více rozvíjelo využití termiky a již v druhé polovině 30. let se začalo zkoumat vinové proudění.



## TERMÍKA

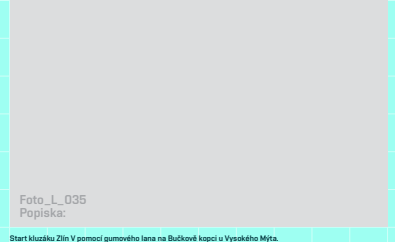
Vzduch je zahříván sluncem a v místech, kde dopje k jeho většímu přehřátí, se postupně vytvoří bublina teplejšího vzduchu. Po naschvácení většího množství teplejšího vzduchu se tato bublina odtrhne od země, začne stoupat a v závislosti na podmínkách vytvoří dostatečně silný stoupavý proud, na jehož vzlétu se při dostatečné výšce vzduchu vytvoří kupovitý oblak. Kupovitá obláčnost je důležitým indikátorem stoupání, ale využití stoupavé proudy se mohou vyskytovat i při jasném obloze (tzv. čistá termika). Při těchto stoupavých proudech vznikají převážně kruženi, kdy se snaží udržet v oblasti nejvyššího stoupání.



## START DO TERMÍKY

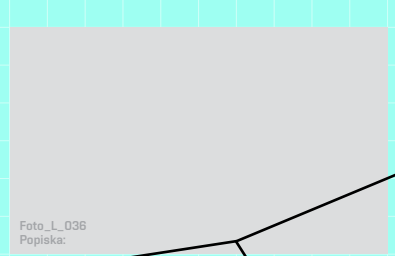
Letadlo, které chce létat v termice, se musí nejdříve dostat do potřebné výšky, kde pak může začít stoupat. Možnosti vzletu jsou v zásadě čtyři:

**VZLET POMOCÍ GUMOVÉHO LANA**  
Používal se především v začátcích plachtění při startech na svaži. Gumové lano rozvětvené do tvaru „Y“ bylo taženo dvěma skupinami po 4 či 5 lidech. Kluzák byl ukořen na místě, družstvo napulo lano, rozložilo se za svahu a po jeho dostatečném napnutí byl kluzák uvolněn a katapultován vzhůru. (zdroj: wikipedia)



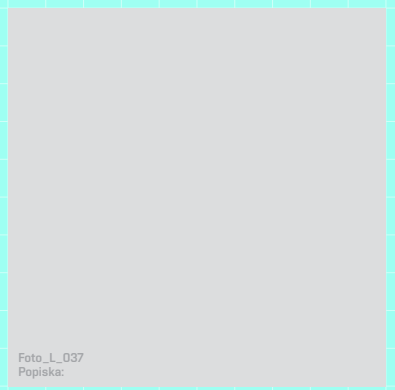
## AEROVLÍK

Dnes nejběžnější způsob startu. Větroň je vlečen na laně za motorovým letadlem. Ve vhodné výšce se pilot větroň od motorového letadla odpoj. Vlečné lano pak zůstává za motorovým letadlem, které s ním následně přistane.



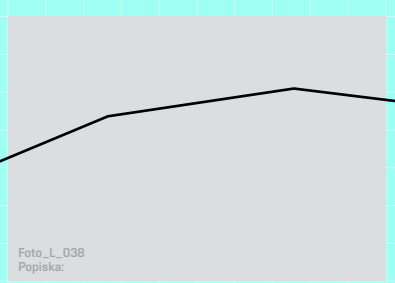
## NAVÍJÁK

Větroň startuje tahem lana, které je navijeno na buben navíjáku stojícího na opačném konci letiště. navíják je poháněn spalovacím motorem o výkonu 30 až 300 kW. Lano je na větroň zavěšeno těsně před těžištěm. Je to rychlý a levný způsob startu; dosažená výška je silně závislá na délce lana, hmotnosti větroňe a síle protivětru a může se pohybovat v rozmezí 200 až 500 m. (zdroj: wikipedia)



## VZLET ZA AUTOMOBILEM

Je podobný navíjákovému vzletu, lano je připojeno k automobilu.

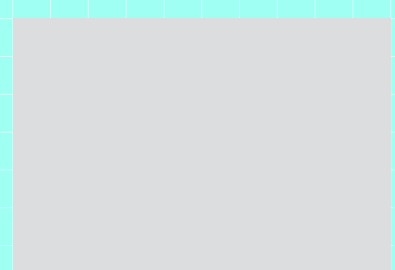


## VÝROBCI KLUZÁKŮ A VĚTROŇŮ V PARDUBICKÉM KRAJI VĚ 30. LETECH 20. STOLETÍ

V DRUHÉ POLOVINĚ 30. LET V DOBĚ OHROŽENÍ STÁTŮ BYLA SNÁHA VYCVIČIT CO NEJVICE MLADÝCH PILOTŮ JAKO IDEÁLNÍ SE JEVLÍ. ZÁKLADNÍ VÝCVIK NA KLUZÁCÍCH A VĚTROŇÍCH, KDE SI ŽÁCI MOHU NAUČIT ZÁKLADNÍ DOVEDNOSTI Z TOTOHO DŮVODU BYLA ZVÝŠENA. POPTÁVKA PO BEZMOTOROVÝCH LETADLECH V NAŠEM KRAJI JE ZKUŠEBU VYBĚHET VNEDŘ TRŮ K ARKŠAR, KTERI DŮVY STAVBĚ DŘEVĚNÝCH RÁMŮ AUTOMOBILŮVÝCH KAROSÉRIÍ MĚLI K TĚTO ČINNOSTI POTŘEBNÉ VYBAVENÍ A ČÁSTEČNĚ I ZKUŠENOSTI.

### BOHDAN METYŠ Litomyšl

Karosář Bohdan metyš postavil dva kluzáky. Jeden nesl název Litomyšl a druhý Krajánek.



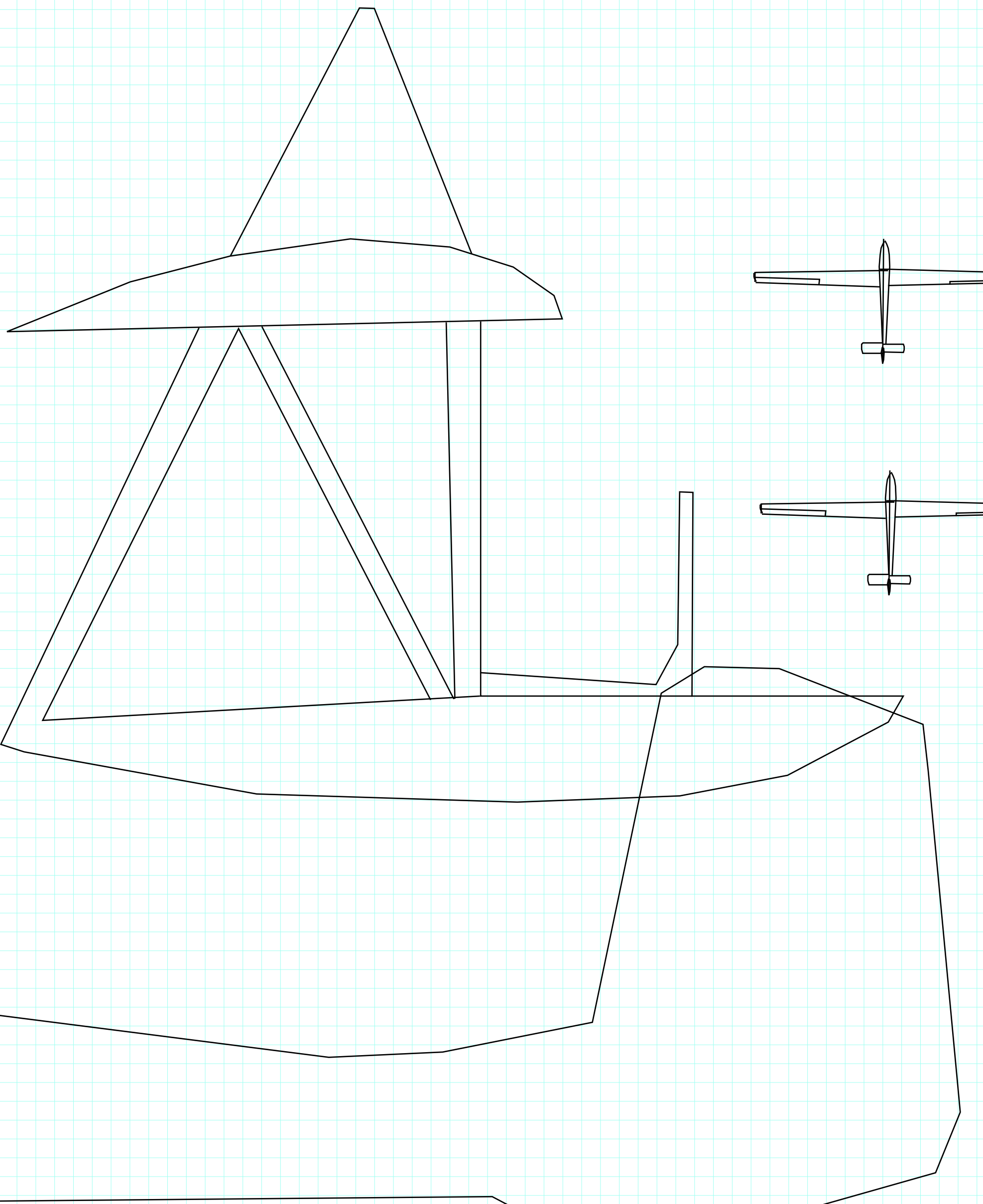
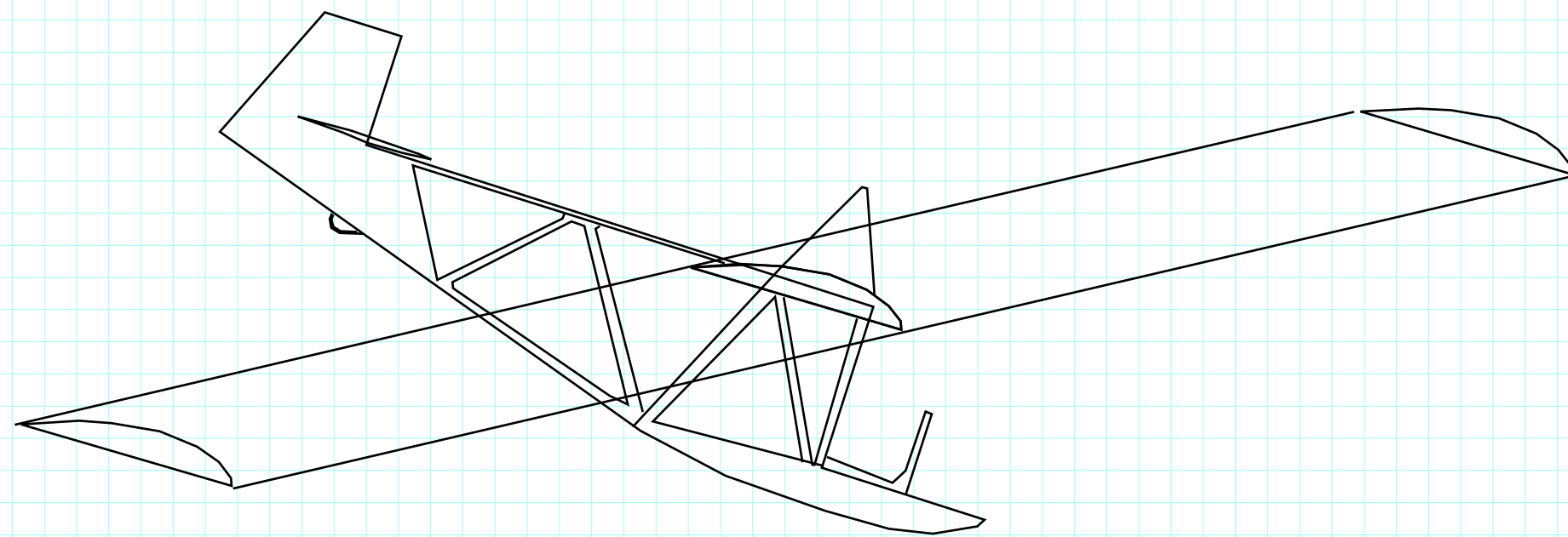
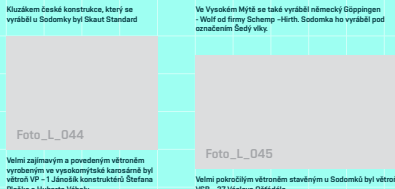
### JOSEF SODOMKA Vysoké Mýto

Najvětším výrobcem kluzáků a větroňů byla karosárna Josefa Sodomky. S výrobou začal v roce 1936. Jednalo se jak o zahraniční klientelu, tak domácí i o práce československých karosárnicků. Celkem se ve Vysokomýtské karosárně mezi lety 1936 a 1938 vyrobilo několik desítek bezmotorových letadel.



### JIRÍ ŠVEJDA Holice

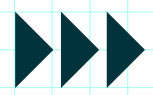
Karosář Jirí Švejdla podporoval místní skupinu Masarykovy letecké ligy v Holicích a měl pro ni postavit i několik kluzáků. Přesnější informace ovšem chybí.



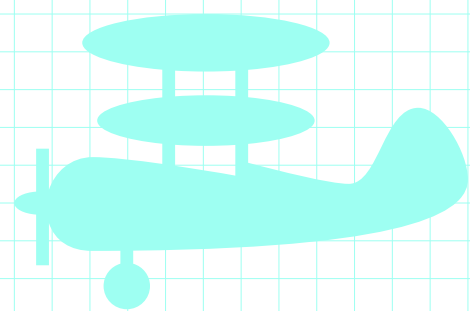




SCHODIŠTĚ



## Tabule cti a slávy



### TABULE CTI A SLÁVY

#### Augustin Weiss

15. 3. 1927 v Letišti nad Orlicí – 28. 11. 1979 v Hradci Králové  
konstruktér bezmotorového letounu

#### Artur Kraus

2. 8. 1884 v Pardubicích – 21. 3. 1920 v Pardubicích  
aviatik, konstruktér ornitopterů

#### Jan Kašpar

20. 5. 1883 v Pardubicích – 3. března 1927 v Pardubicích  
první český aviatic

#### Eugen Čihák

#### František Formánek

1. 4. 1888 v České Třebové – 5. 4. 1984 v České Třebové  
výrobce, konstruktér motorů

#### Arnold Koblíž

konstruktér ornitopterů  
**Jaroslav Mráz**

14. 8. 1883 v Chocci – 7. 8. 1953 v Chocci  
konstruktér, zakladatel továrny na letadla

#### Jaroslav Wiesner

8. 8. 1888 v Chocci – 28. 8. 1943 v Berlíně – Písemně  
odmítl pilot, podporovatel letectví

#### Bohdan Metyš

15. května 1887 v Litomyšli – 1989 v Litomyšli  
konstruktér, stavitel kluzáků

#### Josef Bílina

3. 7. 1903 v Bílině – 11. 5. 1971 v Ústí nad Orlicí  
přízvisko: Bělina, účastník letecké letecké

#### Josef Sodomka

karosář, stavitel kluzáků a větroňů

#### Jaroslav Lonek

22. prosince 1904 v Chocci – 28. ledna 1945 v Dětšíně

#### Alois Vřeč!

15. 6. 1899 v Čeravci nad Loučnou – 12. 12. 1953 v Praze – Kbelích  
vojenský pilot, účastník 1. světové války, člen RAF

#### Josef Koukal

8. května 1912, Janovice – 23. února 1980, Chocci  
válečný pilot, člen RAF

#### Bedřich Dvořák

15. února 1912, Chocci – 28. srpna 1973, Pardubice  
válečný pilot, člen RAF

#### Ladislav Zadráblík

14. 8. 1918, Krasná Třes – 18. 4. 2002, Krasná Třes  
válečný pilot, člen RAF

### ORLIČAN Chocci

PO SKONČENÍ II. SVĚTOVÉ VÁLKY POKRÁČOVALA LETECKÁ VÝROBA V NAŠEM KRAJI IŽ POULZE V CHOCCI.  
O TO VÍCE JE TATO HISTORIE ZAJÍMAVÁ

#### AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY N.P., závod 7 Chocci (1948-48)

Prvotní koncepty a kroky zavedení letecké výroby pokračovaly  
jako soudržný AZNP Mladá Boleslav pod vedením Ing. Zdeňka Rubiše  
úspěšným motorem turistickým typem M-1 Sokol či stavbou  
prototypu M-2 Skat a M-3 Borec.

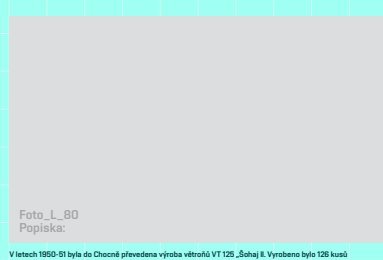


Foto\_L\_80

#### LET - LETECKÉ ZÁVODY N.P., závod 06 Chocci (1948-49) a LET N. P., výrobna č. 03 Chocci (1950-53)

V roce 1949 do podniku je zařazen závod náleza od Batory Skuteč.  
Z podniku pozice letadla výroba. Je zahájena výroba dle pro  
bitovní letoun B 23 (L 10).

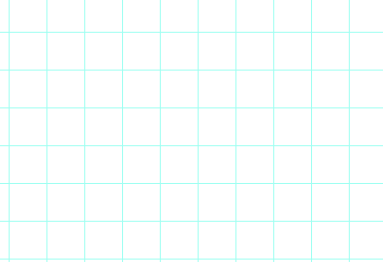
V roce 1952 byla dostavěna hala na Dvůrků. Letecký závod se  
vzhledem do nových prostor. Obdobně k tomu se stává součástí  
ČKD. Je zahájena výroba dle pro letoun B 102 (Mg 10), pro finalistu  
Aero Vodochody



Foto\_L\_80

#### AVIA N.P., závod Chocci (1953-55)

První koncepty a kroky zavedení letecké výroby pokračovaly  
návsem XL-10 v létě pozem v prosinci 1953. V roce 1954 proběhla  
výroba dle pro cvičný letoun C 11, finalista LET Kurovice.



Foto\_L\_80

Foto\_L\_80

#### ORLIČAN n.p. (1955-90)

Orlican se stal známou značkou a na svém kontě má několik  
jedinečných letounů, které jsou doleha legendární. Jeho počátky  
dobily je spojeny s výrobou motorových letadel. V roce 1955 byla  
zahájena výroba dle na letoun Avia 14 (L 14) pro finalistu Avia  
n.p. Letouny Průběh se také pracoval na výrobu a staveb letounu L  
40 Mladá Sokol a v roce 1956 vstoupily jeho první dva prototypy. Paralelně  
se zde vyráběl letoun L 402 Brigády. Letová výroba L 402 „Jirgady“  
a L 402 „Jirgady“ zahájila kromě v roce 1959 a v roce 1960 hlavní  
letecká výroba v Chocci a podnik se orientuje na automobilovou  
techniku. Z výroby letadel se zachovala pouze výroba a produkce  
vrtulů. Nic na tom zastavilo ani masové pokusy o modernizaci  
výroby motorových sportovních letadel nebo vrtulníků.



Foto\_L\_80

#### ORLIČAN, a. s. (1991-2009) a následci

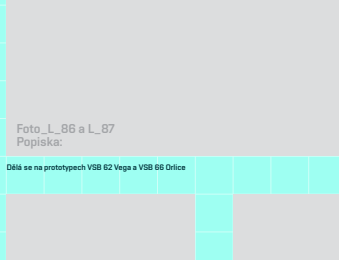
V devadesátých letech minulého století, po rozpadu národního  
podniku Orlican, se z jeho letecké divize, ze spolupráce se stávajícím  
německým výrobcem letadel firmou Schenker-Hirth Flugzeugbau  
Orlican, vznikla společnost Schenker-Hirth výroba letadel, spolu s n.  
a navázala na výrobu program celokompozitových vrtulů. 2004  
vyniká nová společnost ORLIČAN, s. r. o., která v dnešní době nabízí  
dva ultralehké letouny.



Foto\_L\_85

#### ORLIČAN n.p. (1955-90)

Orlican se stal známou značkou a na svém kontě má několik  
jedinečných letounů, které jsou doleha legendární. Jeho počátky  
dobily je spojeny s výrobou motorových letadel. V roce 1955 byla  
zahájena výroba dle na letoun Avia 14 (L 14) pro finalistu Avia  
n.p. Letouny Průběh se také pracoval na výrobu a staveb letounu L  
40 Mladá Sokol a v roce 1956 vstoupily jeho první dva prototypy. Paralelně  
se zde vyráběl letoun L 402 Brigády. Letová výroba L 402 „Jirgady“  
a L 402 „Jirgady“ zahájila kromě v roce 1959 a v roce 1960 hlavní  
letecká výroba v Chocci a podnik se orientuje na automobilovou  
techniku. Z výroby letadel se zachovala pouze výroba a produkce  
vrtulů. Nic na tom zastavilo ani masové pokusy o modernizaci  
výroby motorových sportovních letadel nebo vrtulníků.



Foto\_L\_85 a L\_87

#### ORLIČAN n.p. (1955-90)

Orlican se stal známou značkou a na svém kontě má několik  
jedinečných letounů, které jsou doleha legendární. Jeho počátky  
dobily je spojeny s výrobou motorových letadel. V roce 1955 byla  
zahájena výroba dle na letoun Avia 14 (L 14) pro finalistu Avia  
n.p. Letouny Průběh se také pracoval na výrobu a staveb letounu L  
40 Mladá Sokol a v roce 1956 vstoupily jeho první dva prototypy. Paralelně  
se zde vyráběl letoun L 402 Brigády. Letová výroba L 402 „Jirgady“  
a L 402 „Jirgady“ zahájila kromě v roce 1959 a v roce 1960 hlavní  
letecká výroba v Chocci a podnik se orientuje na automobilovou  
techniku. Z výroby letadel se zachovala pouze výroba a produkce  
vrtulů. Nic na tom zastavilo ani masové pokusy o modernizaci  
výroby motorových sportovních letadel nebo vrtulníků.



Foto\_L\_85







# KDYŽ JDE VENKOV S DOBOU

1. místnost: 1.02


▶▶▶ Technika a pokrok v zemědělství



# ▶▶▶ KDYŽ JDE VENKOV S DOBOU ▶▶▶ Technika a pokrok v zemědělství

### ÚVOD

Do poloviny 19. století to byla v zemědělství pouze a pouze tvrdá ruční práce. Jediným pomocníkem byla tažná zvířata – kůň případně kráva. Vůz, pluh a pak už jenom drobné nářadí jako byly vidle, lopaty, rýče nebo hrábě...



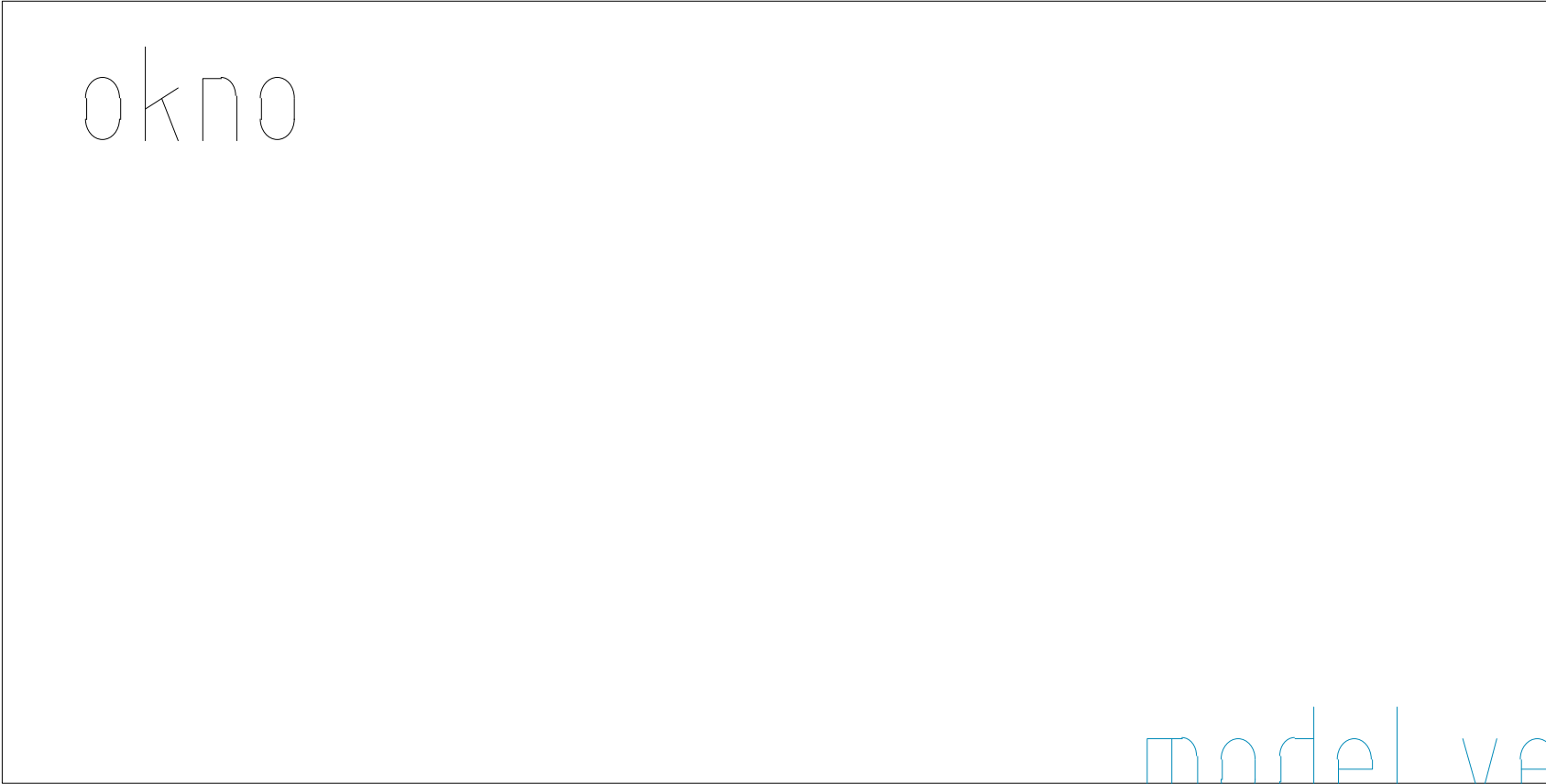
Foto\_Z\_001 tomu jenom jedna romantická kresba z venkova. BEZ POPISKU

### NA ZAČÁTKU BYLO... RUCHADLO

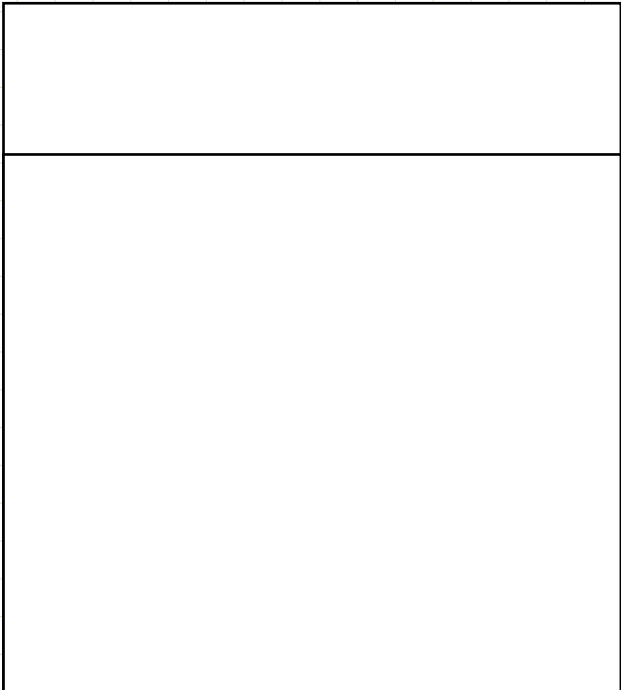
K narušování a kypření půdy používali naši předci pluh. V roce 1827 přišel velký zlom. Bratřiči Václav a František Veverkovi z Rybčic u Pardubic vynalezli ruchadlo. To umožňuje převrácení půdy tak, že vrchní vrstva se dostává dolů a spodní vrstva odpočaté půdy navrch. Orba se navíc stává méně namáhavou.

Pojďme si další pokrok v zemědělství přiblížit na konkrétních příkladech.

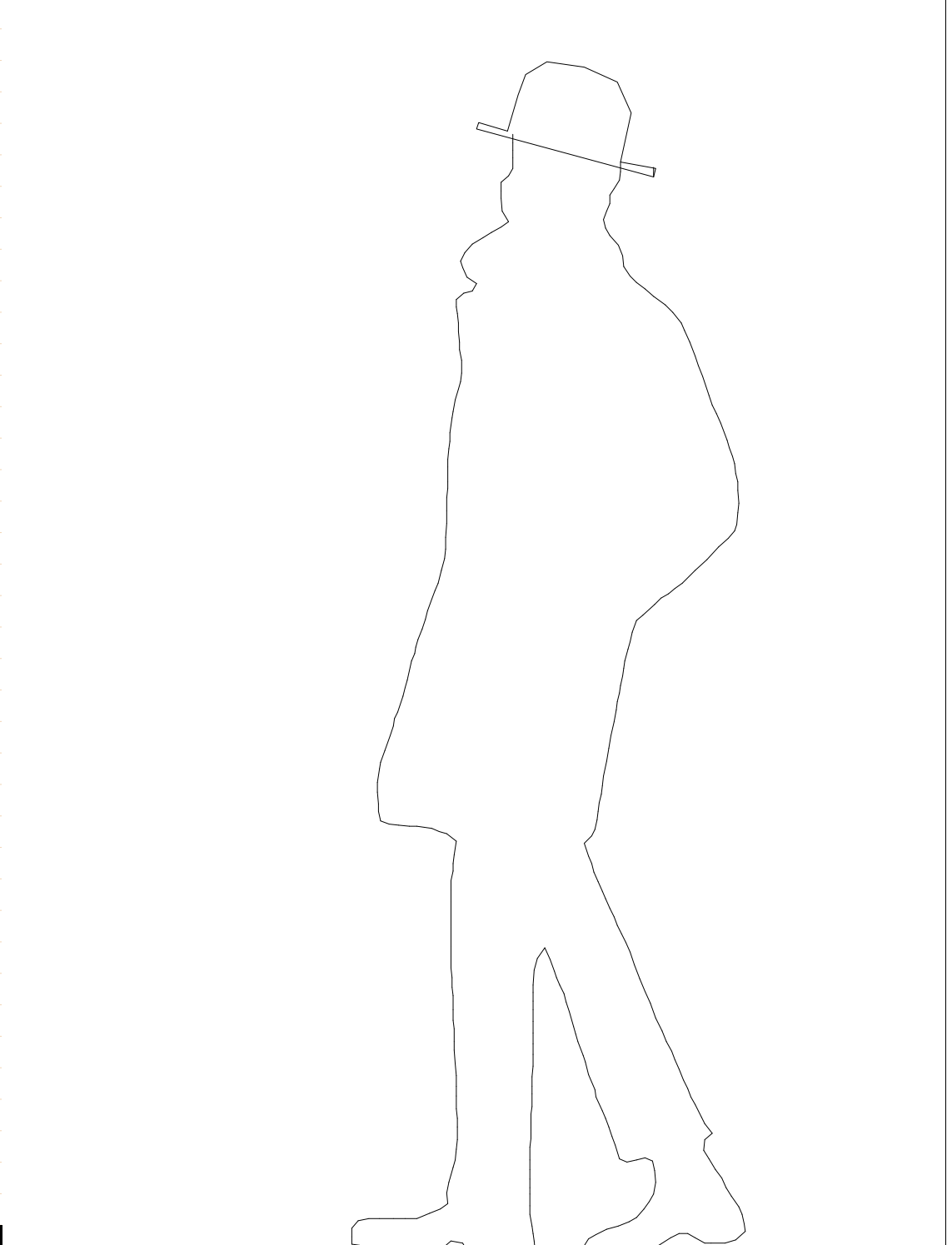
okno



model ves



dveře





# KDYŽ JDE VENKOV S DOBOU

2. místnost: 1.05

▶▶▶ Rostlinná výroba

# ▶▶ Rostlinná výroba

▶▶ Máme pole o výměře 0,5 ha a chceme na něm zasít pšenici, chceme ji nechat vyrůst, pokosit, vymlátit..◀◀

## SETÍ

**PROBÍRALO RUCNĚ.**  
Obilí se rozcházelo z plátka uvázaného na krku.  
V takovém případě by zasetí trvalo 5 hodin.  
**PŘÍCHÁZÍ VYNÁLEZ SEČKY.**  
Ta mohla být ruční nebo tažená koňmi.  
V takovém případě by zasetí trvalo 1 hodinu.

Foto\_Z\_04 bez popisky

Foto\_Z\_05 sečka na poli bez popisky

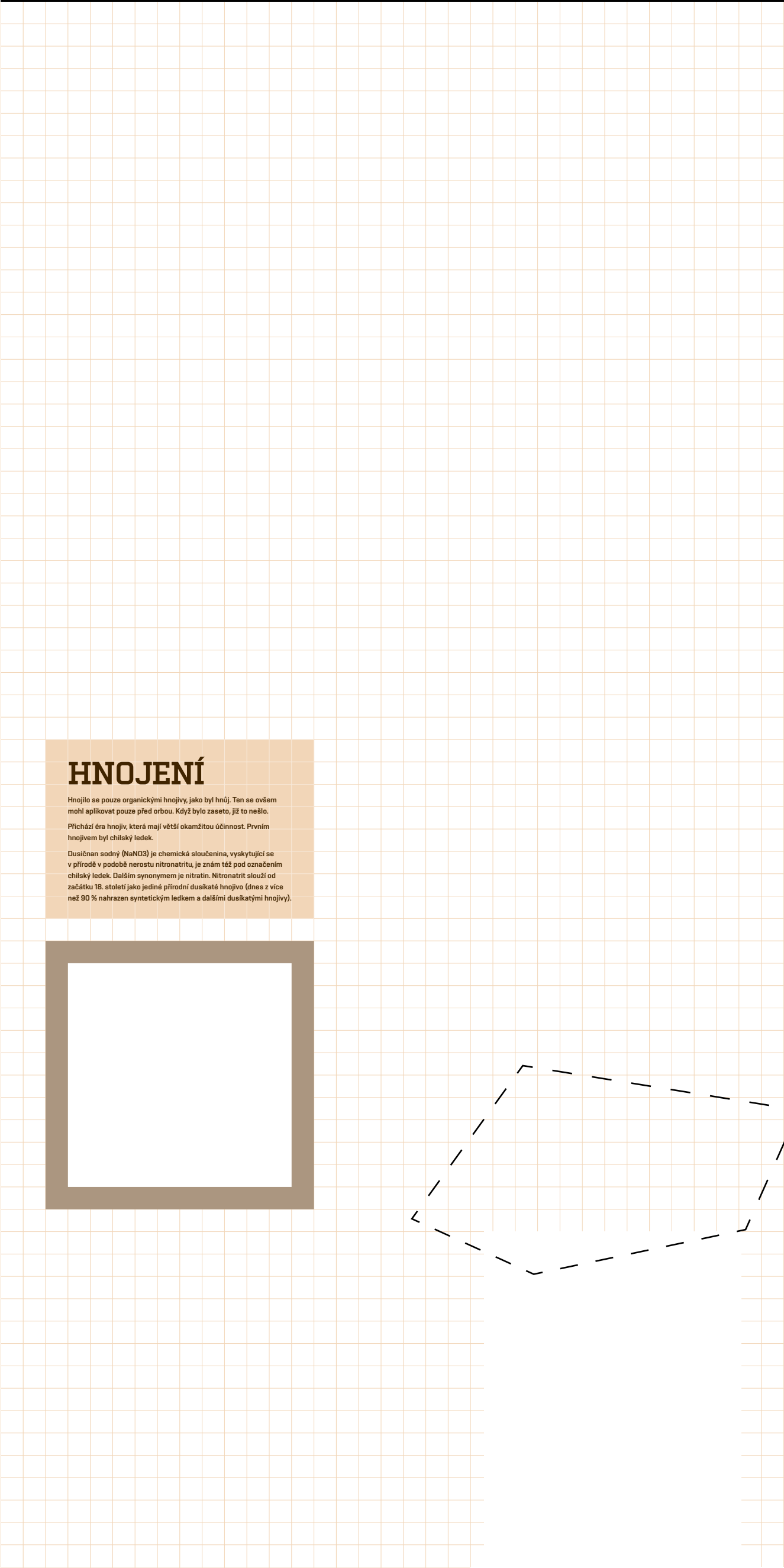
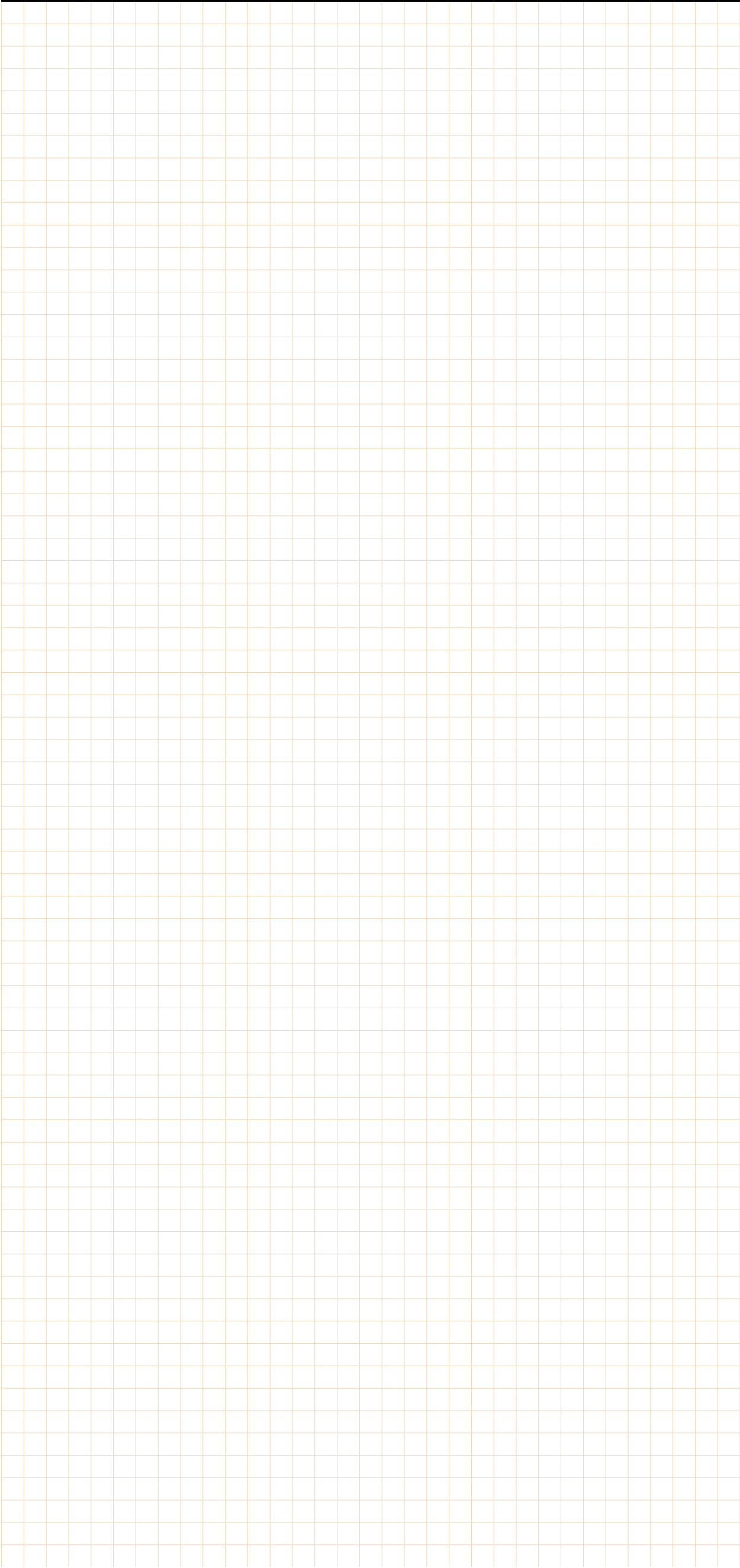
Foto\_Z\_06 reklama na sečku Krottek bez popisky

## KOSENÍ OBILÍ

Foto\_Z\_07D Obiláček sekáče, nebo stará fotografie bez popisky

Na ruční kosení obilí se používala kosa s hrabíci. Hrabice byl speciální nástavec na kosu, který odháněl posučené obilí do řádku, kde se dalo dobře brát do snopů. Dále jse potřebovali trabaři a případně srp.  
Jeden člověk by pokosil 0,5 ha pšenice za 8 hodin.  
**PŘÍCHÁZÍ LISTOVÁ SEKAČKA**  
Náhrada namáhavého ručního kosení luk, postřev či lánu s obilím vedlo k vzniku první mechanice. V červenci 1833 se danýje původ vynálezu první úspěšné mechanické sekačky čvané sekáč. Srovnání této mechanické kosy proběhlo s výsledkem, že stroj sklíz obilí pětkrát rychleji a potřeboje mnohem méně lidí než muž s ruční kosou nebo srpem, což znamenalo tehdy revoluční pokrok v zemědělství.  
**POVÝŠILO, SNOP, PANÁK**  
Když bylo posečeno, muselo se posečené obilí nechat na poli vyschnout. To se provádělo tak, že se svázalo profito (jakýsi provaz ze stébel obilí) a tím se svázala náruč obilí, které se tkalo snop. Snopy obilí se pak po 6 ks až 8 ks stavěly k sobě do kruhu, který směrem nahoru, vznikl tzv. panák.

dveře

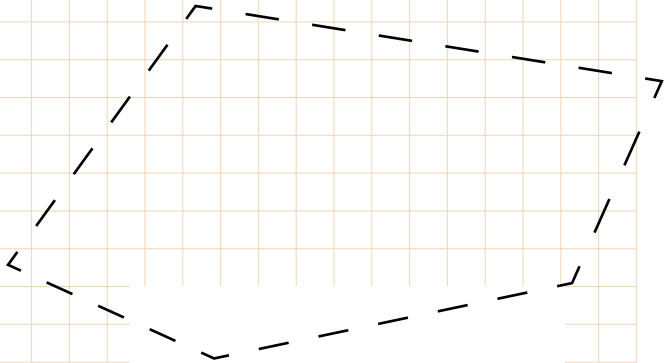
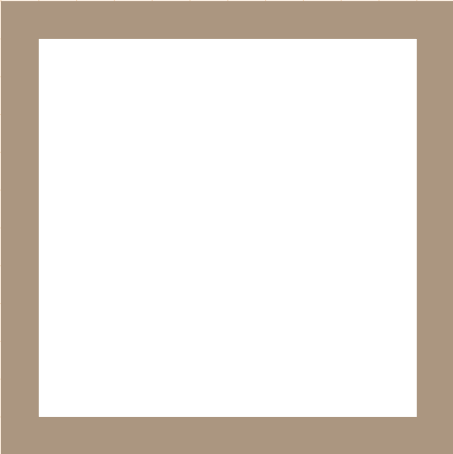


## HNOJENÍ

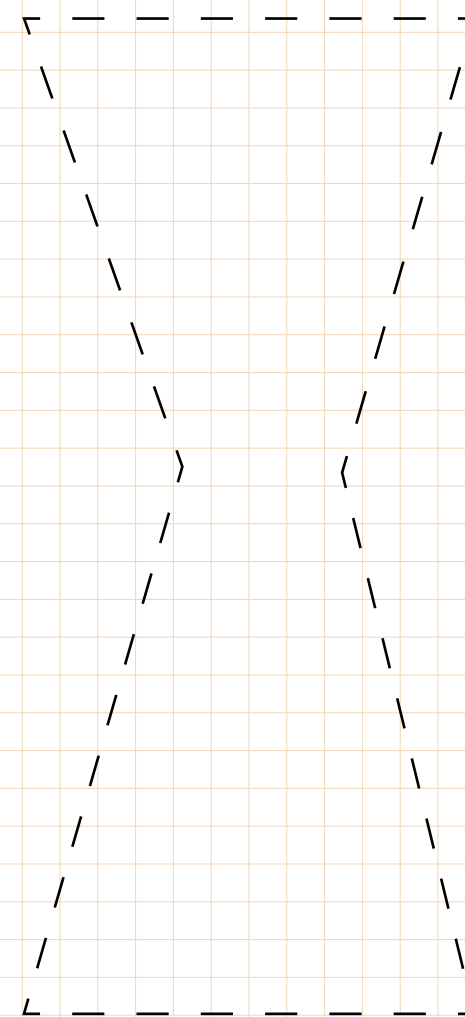
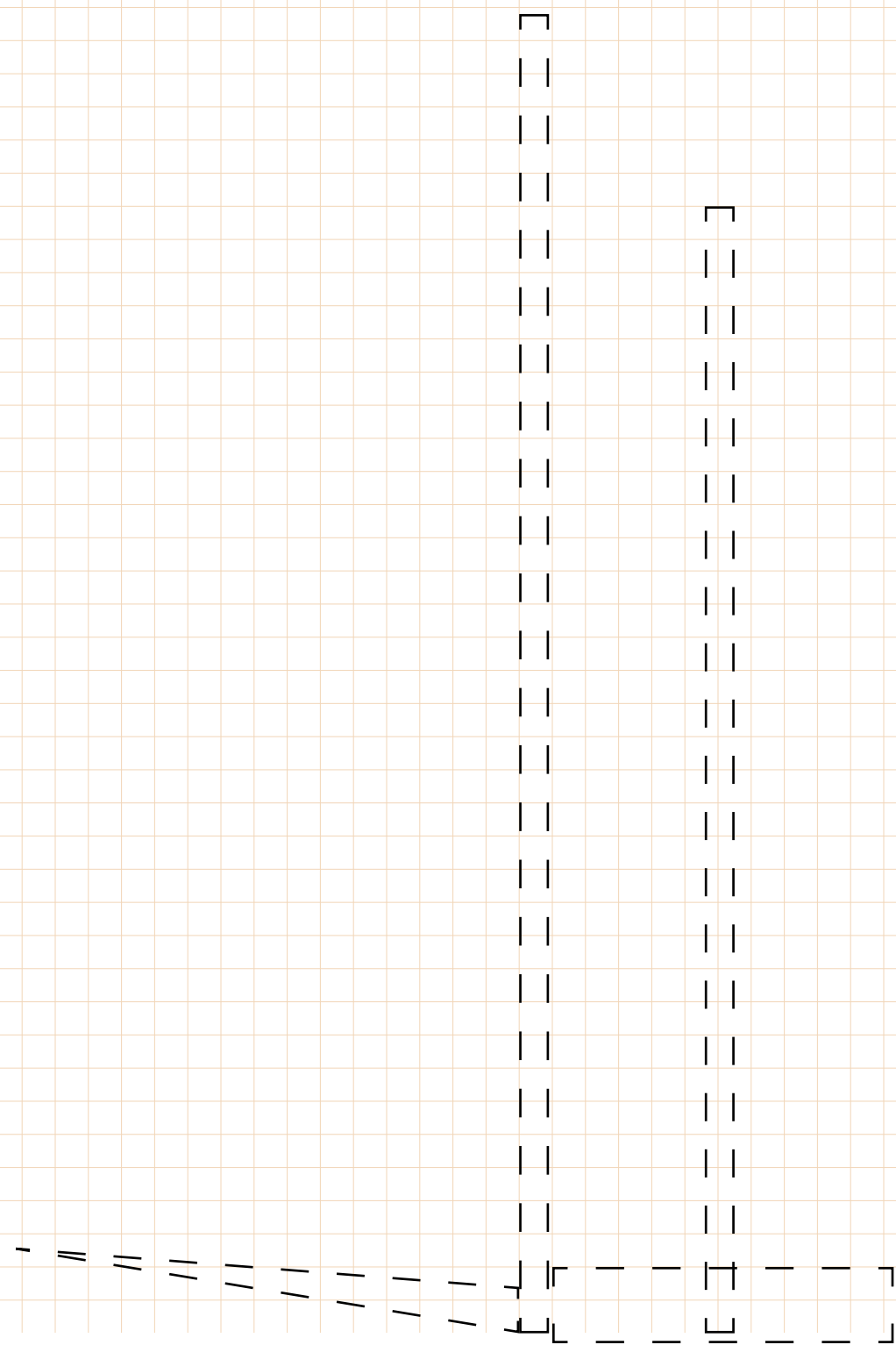
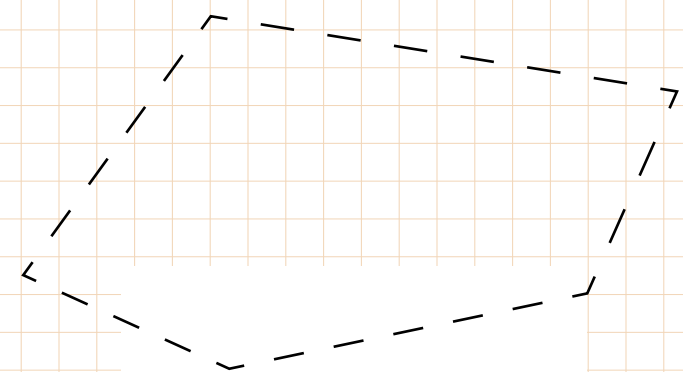
Hnojilo se pouze organickými hnojivy, jako byl hnůj. Ten se ovšem mohl aplikovat pouze před orbou. Když bylo zaseto, již to nešlo.

Přichází éra hnojiv, která mají větší okamžitou účinnost. Prvním hnojivem byl chilský ledek.

Dusičnan sodný ( $\text{NaNO}_3$ ) je chemická sloučenina, vyskytující se v přírodě v podobě nerostu nitronatritu, je znám též pod označením chilský ledek. Dalším synonymem je nitratin. Nitronatrit slouží od začátku 18. století jako jediné přírodní dusíkaté hnojivo (dnes z více než 90 % nahrazen syntetickým ledkem a dalšími dusíkatými hnojivy).



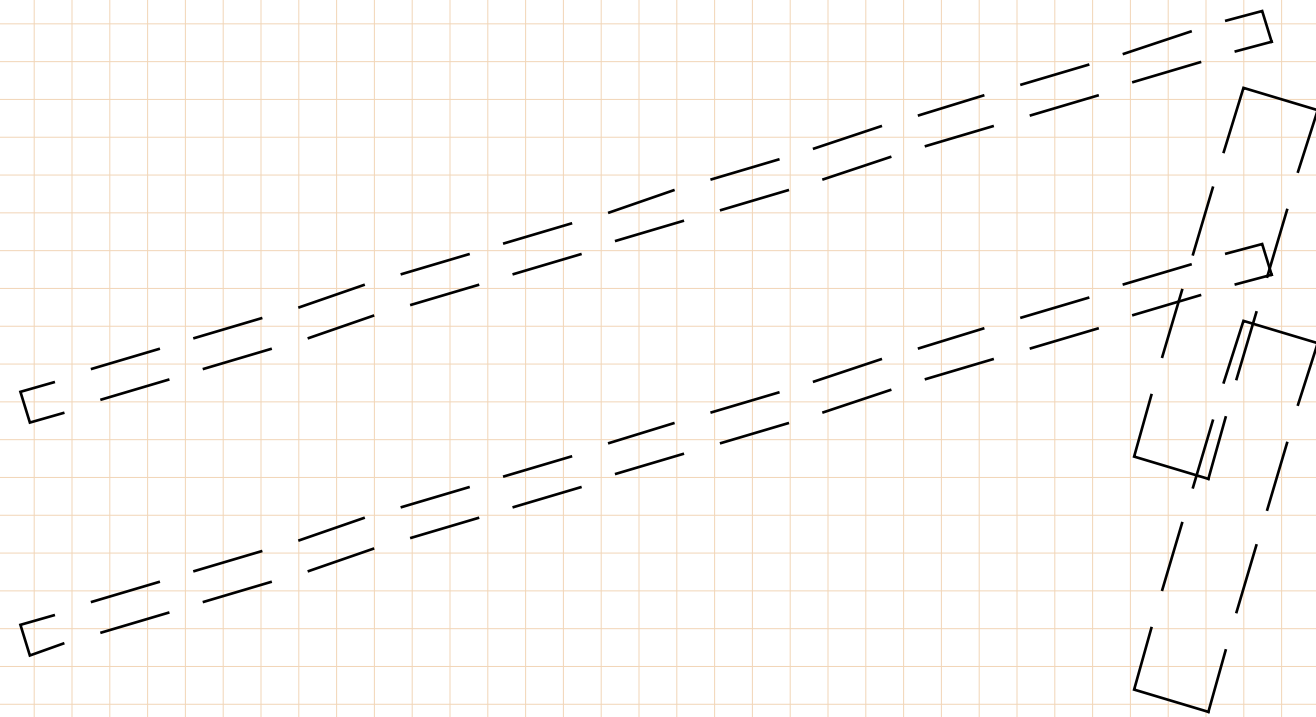




# KDYŽ JDE VENKOV S DOBOU

3. místnost: 1.06





## MLÁCENÍ OBIÍ

Poučené a unášené obilí se odvezlo domů, do stodoly, kde se muselo vymlít - oddělit zrno od kluhu. K vymlácení se používal cep. Jeden člověk by cepeem vymlácoval obilí z 0,5 ha oca 6 hodin.

Obrázek či foto 2.016 - mláčení obilí, 9 papírků

Mláčení cepem

## MLÁTIČKY

Na scénu však přichází mlátičky obilí. Ty stály ve stodole, byly poháněny stabilním motorem.

Obilí z 0,5 ha bylo na mlátičce jedním člověkem vymláčeno za 1 hodinu.

Obrázek či foto foto 2.017 mlátička v akci bez papírků

Mláčení obilí v mlátičce poprvé v roce 1968 v Brněnské oáze



# LISOVÁNÍ SLÁMY

Vymáčená sláma se používala pro podestýlku hospodářských zvířat a musela se slábit v suchu – nejčastěji na písečné stoupy. Objemově ovšem zabírala velké množství prostoru.

## LISOVACÍ STROJE

Aby se místem šetřilo, byly vynalezeny lisovací a balíkovací stroje. Lisovaná sláma pak zabírala daleko méně místa, a lépe se o ní manipulovalo.

### MLETÍ A ŠROTOVÁNÍ OBILÍ

Mandl mletí obilí v mlýně a na mouku mleté šrot namlet na malých ručních mlynech. Taková moulka ale byla hrubá, mletí bylo velmi pomalé a pracná. Větší množství se proto vezlo do mlynů. Doma se tak mlet spíše šrot, který se používal pro krmení zvířat.

Jen na Loučkově v katastru Vysokého Mýta (cca 10 km) stálo 13 mlynů

Foto 2\_035a -  
Popisek

Mapa Mlýna a Vysokého Mýta na stránce 30, 31

Foto 2\_035b -  
Popisek

Mapa Mlýna a Vysokého Mýta na stránce 30, 31

# KDYŽ JDE VENKOV S DOBOU

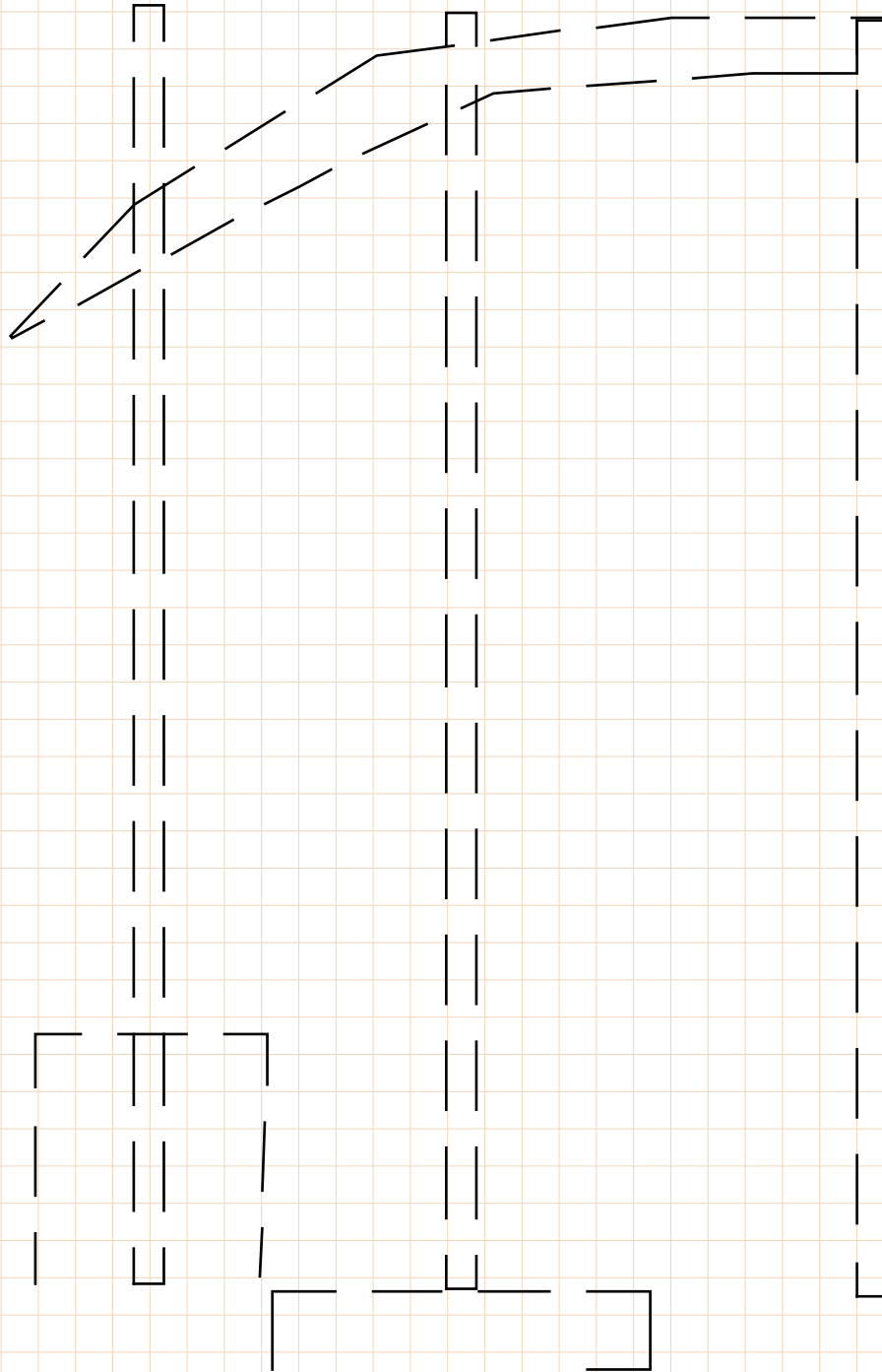
4. místnost: 1.07

▶▶▶ Živočišná výroba



## Živočišná výroba

Spousty práce bylo s hospodářskými zvířaty. Zvířata se chovala pro práci (především koně) a jako zdroj potravy buď v podobě masa, nebo mléčných výrobků a vajec.!



### KRMENÍ

Základem krmiva u koní a krav je píse z travin. Krmivo z travin, luční a pastevní porosty, jeřaboviny, obilniny, čirok, kukurice, slunečnice, krmná kvasnice a další. Tato krmiva se skládají ve stáru zeleném, sušeném nebo silážovaném.

Luční travina se musela nejdříve posekat – to bylo dříve kosou po průmyslové revoluci sekačkou.

#### Sušení sena

Seno se skrmovalo především v zimních měsících, když nebyla zelená píse. Sušení probíhalo ručně a jedinými nástroji byly hrábě a vidle.

#### Mechanizace na scéně

I na sušení sena, přesněji řečeno na jeho obracení a shrabávání se vynalezly patřičné stroje

Látková sekačka Strašák. Síť láty 150 cm, výška 100 cm  
(foto\_Z\_030)

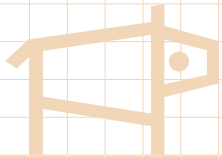
Popis:

Strážák je strojek s vysokou konstrukcí pro sečení trávy a sena. Má vysokou síť láty, která je vlnitá a slouží k sečení trávy. Tráva se seče a padá do podlahy, která je vlnitá a slouží k sečení trávy. Tráva se seče a padá do podlahy, která je vlnitá a slouží k sečení trávy.

Rozhazovačka sena (foto\_Z\_033)

Popis:

Máto obrovské seno se rozhazuje na podlahu. Máto obrovské seno se rozhazuje na podlahu.



### NAPÁJENÍ

Zvřátata musí hodně pít a vyžít  
mnohem více vody za den než člověk

**Kráva 40 litrů/den**

**Kráva - dojnice 100 litrů/den**

**Prase 25 litrů/den**

**Ovce 20 litrů/den**

Zvřata se mohla napít u potoka či v rybníku, ale když byla ustájena,  
musel člověk všichni vodu natahat ze studny a odnést do chléva. To  
bylo velmi pracné a časově náročné.

Zlomovým výsledkem proto bylo zavedení vodovodu do stájí a chlévů  
a výměna napáječek

Foto\_Z\_033b

Popis: a

Podnik Chvojka v Přelouči na 30. letech 20. století

Foto\_Z\_033c

Popis: a

Stavba firmy Chvojka Přelouč na podnikání  
vystavěná na 25. letech 20. století

### Chvojková napajedla/ Agra Bohemia - významný přeloučský podnik

Výrobou napáječek se zabývala firma Napáječky František  
Chvojka Přelouč

S prvním nápadem na výrobu napajedel přišel už otec zakladatele,  
František Chvojka, který v Bezvěškově u Přelouče vyráběl cementové  
zboží. Jeho syn Stanislav v Přelouči od roku 1909 vyráběl nejprve  
vápencopiskové chýby. Výrobu napáječek zahájil v malé kůlně. Už roku  
1924 vystavovali své výrobky v Praze na Vystavěti (zotř opakovane  
třetě každý rok). Nastalo další rozšíření závodu.

V roce 1928 pracovalo v podniku 45  
montérů a 18 obchodních zástupců.  
V té době byla firma na vrcholu. Obchodní zástupci jezdili  
na motocyklech Indían, firma pak nakoupila i automobily  
Tatra. Chvojka firmu propagoval na výstavách také tím, že nacheal  
vynést realistické sochy býka a krávy, které vystavoval v napajedle. Ve  
30. letech natočili dokonce propagacní film „Napí se, bratříčku,  
napí“. Podnik nezastavila ani druhá světová válka.

Napáječky vyráběly různé. První byly cementové plovákové. Napáječky  
fungovaly na principu spojých nádob, kdy dvě cementové nádoby  
propojovala zinková trubka, která měla i mosazné poklice. Od roku  
1928 vyráběli ventilové napáječky, později i litinové a kameninové. Od 30.  
let produkovali též centrifugální elektrické napáječky.

Foto\_Z\_033d 5 kusů

Popis: a

reklamní letáky a tlačítkové papíry firmy Chvojka

Foto\_Z\_033b

Popis: a

Podnik Exner Brandýs na začátku 20. století

### Historie firmy Exner Brandýs nad Orlicí

Výrobou napáječek se zabývala firma  
Napáječky František Chvojka Přelouč

S prvním nápadem na výrobu napajedel  
přišel už otec zakladatele, František  
Chvojka, který v Bezvěškově u Přelouče  
vyráběl cementové zboží. Jeho syn  
Stanislav v Přelouči od roku 1909 vyráběl  
nejprve vápencopiskové chýby. Výrobu  
napáječek zahájil v malé kůlně. Už roku  
1924 vystavovali své výrobky v Praze na  
Vystavěti (zotř opakovane téměř každý  
rok). Nastalo další rozšíření závodu.

V roce 1928 pracovalo v podniku 45  
montérů a 18 obchodních zástupců.  
V té době byla firma na vrcholu. Obchodní zástupci jezdili  
na motocyklech Indían, firma pak nakoupila i automobily  
Tatra. Chvojka firmu propagoval na výstavách také tím, že nacheal  
vynést realistické sochy býka a krávy, které vystavoval v napajedle. Ve  
30. letech natočili dokonce propagacní film „Napí se, bratříčku,  
napí“. Podnik nezastavila ani druhá světová válka.

Napáječky vyráběly různé. První byly  
cementové plovákové. Napáječky  
fungovaly na principu spojých  
nádob, kdy dvě cementové nádoby  
propojovala zinková trubka, která měla  
i mosazné poklice. Od roku 1928 vyráběli  
ventilové napáječky, později i litinové  
a kameninové. Od 30. let produkovali též  
centrifugální elektrické napáječky.

Foto\_Z\_033c

Popis: a

Stavba firmy Exner na kopaně v Přelouči v roce 1904

Foto\_Z\_033d 5 kusů

Popis: a

reklamní letáky a tlačítkové papíry firmy Chvojka

