



Eva a Frank Elstnerovi v aerovce výpravy Aero-Spexor (1933)



Vzácný snímek: Eva Elstnerová spolu s motocyklem A.J.S.



Elstnerovi na startu expedice Aero-Spexor v únoru 1933

Muž činu F. A. Elstner (1902–1974)

Před sto deseti lety, 11. dubna 1902, se narodil František Alexander Elstner, novinář, cestovatel a spisovatel, propagátor dopravní bezpečnosti a především muž činu.

V meziálečném Československu patřil František Alexander Elstner k nejvýznačnějším postavám tuzemské motoristické scény. Nadšený skaut a milovník přírody, původním povoláním učitel, začal v polovině dvacátých let publikovat články s motoristickou tematikou a brzy se stal hlavním spolupracovníkem časopisu *Motor Revue*. Jeho redakce mu také v roce 1926 poskytla půjčku, díky niž si pořídil anglický motocykl A.J.S. se sajdákem. To už byl rok ženatý s paní Evou a byl otcem několikaměsíčního syna Reného.

Pilný autor toužil všechny motoristické slasti a strasti vyzkoušet na vlastní kůži, a tak spolu s manželkou vyštírdali několik vozidel, s nimiž procestovali Německo, Rakousko i Itálii, samozřejmě včetně alpských serpentín a průsmyků. Na jaře 1932 mu pánové z ředitelství továrny Aero zapůjčili malou jednoválcovou aerovku s tím, že podnikne nějakou

zajímavou cestu a v reportáži vozík neopomene pochválit. O letních prázdninách roku 1932 tedy F. A. Elstner, blízkými a přáteli zvaný Frank, spolu s paní Evou a modrou půllitrovou aerovkou vyrazili k jihovýchodu, přes rakouské Alpy na Balkán. Aby zvýšili zatížení vozu a snížili cestovní náklady, vzali s sebou studenta jménem Židlický, na něhož zbylo vyklápěcí sedátka v zadním vozíku.

I nejtěžší stoupání do alpských průsmyků absolvovala aerovka vlastní silou, byť poněkud kuriózním způsobem. Nejprve jí ulehčovali tím, že jeden po druhém vystupovali, a když byli všichni tři z vozu venku, přišla na řadu metoda dvou silnějších klacků určených v kroví u cesty. Vedoucí výpravy je přidržoval k pedálům spojky a plynu, které tak mohl ovládat, šlapaje vlevo vedle pomalu do vrchu stoupajícího stroje. Paní Eva šla po svých na opačné straně a držela volant v patřičném směru. Student měl

za úkol kameny založit zadní kola vozíku vždy, když hrozilo, že začne couvat zpátky do údolí.

„Ale tak jako tak byl proveden důkaz, že jednoválec vyjel vlastní silou a neztratil svoji sportovní čest. Nepotřebovali jsme ani traktor, ani páry volů, které tu pronajímal majitelům nepoměrně mohutnějších automobilů,“ napsal F. A. Elstner o pětadvacet let později v knize S kamerou a za volantem třemi díly světa.

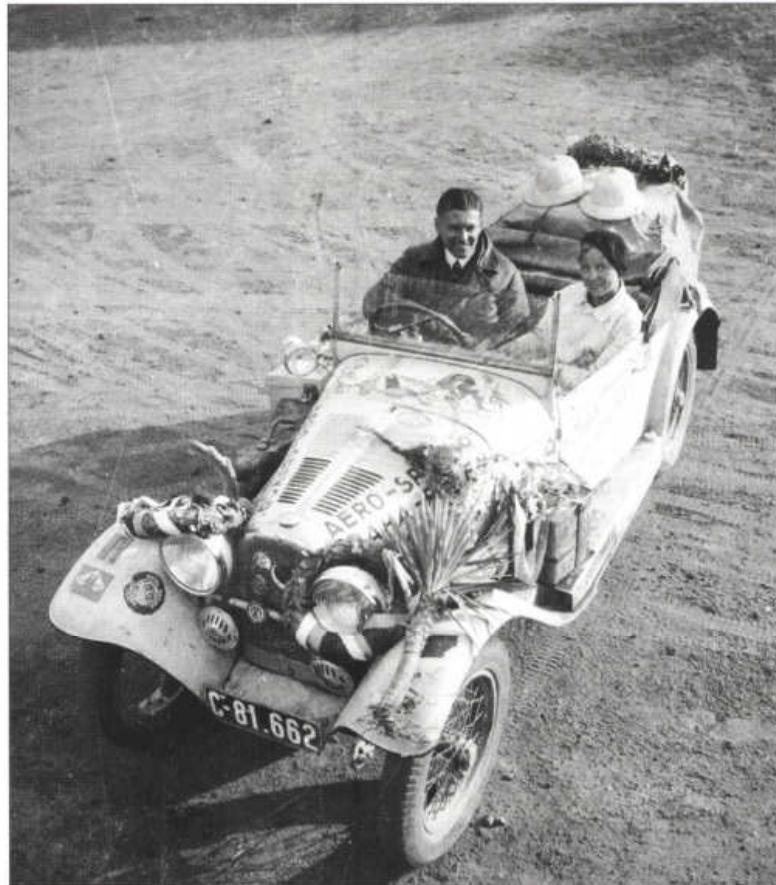
S modrou aerovkou poté úspěšně projeli přes Dalmácií a Černou Horu až k albánské hranici, domů se vraceли přes Bosnu a Hercegovinu, Maďarsko a Slovensko. Celou 3,5 tisíce kilometrů dlouhou anabázi všichni přečkalí ve zdraví a v továrně byli s výsledkem natolik spokojeni, že Elstnerovým aerovku po návratu nechal. A po pár měsících jim původní jednoválcový motor vyměnili za silnější dvouválec 662 ccm.

Dvakrát v Africe

Na únor a březen 1933 byla naplánovana další propagační jízda, tentokrát tří dvouválcových aerovek do severní Afriky. Výpravu po dohodě s vedením továrny Aero vedl plzeňský lékárník a ostřílený motoristický cestovatel PhMgr. Jaroslav Doubek, druhou posádku tvořili Elstnerovi a třetí vůz řídil plzeňský zástupec značky Aero Ing. Petříček. Akce nesla pojmenování



Kompletní Modrý Team Aero na snímku z února 1934



F. A. Elstner spolu se servisním vozem dámské výpravy

Na propagačním snímku ve voze plzeňského zástupce značky

Aero-Spexor neboli Sportovní plzeňská expedice Orientem. Stejné označení použil magistr Doubek již při předchozích výpravách do Středomoří s čtyřválcem Tatra.

Dvouválcové aerovky – červená, modrá a bílá – se ze Sicílie přeplavily do Tripolisu a odtud vyrazily k jihu do pouště, do libyjského vnitrozemí. Cílem byl asi 1100 kilometrů vzdálený Murzúk, kam dorazili po šesti dnech strašiplného putování zpestřeného písčenou bouří. Po dvou dnech strávených v tamní italské vojenské posádce (nic jiného ostatně v naplánované pevnosti v Murzúku nebylo) vyjeli cestovatelé znova do pouště, k severu a severozápadu. Málem zahynuli v další ještě silnější písčné vichřici, zachránili je naštěstí vojáci na velbloudech

a s velkým terénním vozem. Jakmile se bouře utišila, pokračovali přes Edejenské přesypy k Tripolisu. Úspěch libyjského putování jim dodal odvahu, takže pokračovali přes Tunisko a Alžírsko do Maroka, odkud se teprve vrátili do Evropy. Za 42 dní absolvovali celkem 14 tisíc kilometrů, z toho třetinu v pouštním terénu.

Dvouválcové aerovky se projevily jako vskutku statečné stroje a není divu, že v továrně dali zelenou i další výpravě do severní Afriky. Myšlenka na ni se zrodila při setkání F. A. Elstnera s někdejší automobilovou závodnicí a neúnavnou propagátorkou dámského motorismu Eliškou Junkovou. Ta přišla s nápadem, že zájem publika i novinářů mnohem lépe přitáhnou ženské

posádky, přesněji celý dámský tým motoristek. Zrodil se Modrý Team Aero známý pod zkratkou MTA, jehož členkami byly závodnice Věra Vlčková, Zdenka Veselá a Ela Slavíková, manželka obchodního ředitele firmy Aero, dále Eva Elstnerová, Helga Martenová, choť filmového producenta, a Ežka Kavalírová, sestra dědice skláren v Sázavě. Na muže zbyly jen dvě role: Frank Elstner byl pověřen vedením výpravy, zatímco Ing. Vladimír Kavalier zvaný Ada, bratr již zmíněné jezdky, plnil funkci mechanika. Kolonu tvořily čtyři modré automobily Aero 1000 s litrovým dvouválcovým motorem, z nichž jeden byl upraven jako servisní – na lehce prodloužené zadní měřítku pro uložení potřebného materiálu.



Čtveřice modrých aerovek doslova před branou Orientu



Mladé dámy v aerovkách přitahovaly pozornost Arabů

Před pražským sídlem AKRČs. výpravu v sobotu 24. února 1934 odstartovala přestřílením pásky její patronka Eliška Junková. Čtveřici modrých vozů pak tři desítky malých aerovek doprovázely směrem na Plzeň a některé až k německé hranici. Přes Paříž expedice zamířila do Marseille, odkud odlupla do Alžíru. Následovalo dvacetidenní putování severní Afrikou, z Alžíru k jihozápadu až na jih Maroka, do Agadiru a Tiznitu. Ten se stal místem startu k hvězdicové jízdě k pražskému autosalonu.

Z Tiznitu vedla trasa k severu přes Marakeš, Casablanku, Rabat a Tanger do přístavu Ceuta, kde 13 tisíc kilometrů dlouhá africká část výpravy končila. Z Gibraltaruru pak následovaly další dva tisíce kilometrů napříč Evropou do Prahy. Do stověžaté matičky dorazily všechny čtyři aerovky v pátek 6. dubna 1934. V neděli bylo na programu slavnostní defilé Prahou na holešovické výstaviště, kde právě začínal autosalon. Mezi špaliry nadšených diváků jel v čele závodník Bohumil Turek



Aero 30 na cestě do Skotska k jezeru Loch Ness (1934)

s jedním z prvních kabrioletů Aero 30 s předním pohonem, za ním čtveřice „litrů“ MTA a pak pestrobarevná kolona dalších aerovek.



Americký pumpař si vyzkoušel posaz za volantem Popularu

Povahu prázdninové vyjížďky pěti přátel měla cesta za kanál La Manche, ke skotskému jezeru Loch Ness, kterou F. A. Elstner podnikl koncem srpna 1934. Na palubě kabrioletu Aero 30 s výrobním číslem 17 s ním jela manželka Eva, šéf propagace firmy Aero Miloš Bloch, motocyklistka slečna Sedláčková a pražský fotograf Alexandr Paul. Několik snímků z pěti tisíc kilometrů dlouhé jízdy se objevilo v Elstnerově knize *Aero 30 HP s podtitulem Kniha o tom, co je to automobil*, jež vyšla na jaře 1935.

Se značkou Škoda

Na podzim roku 1935 se Elstnerovi rozhodli změnit značku a pro příští velkou cestu si vybrali vůz Škoda Popular. Akci pojmenovali *100 dní v malém voze* a měli během ní najet 25 tisíc kilometrů především v USA a Mexiku. K dispozici dostali stříbrný polokabriolet s levostranným řízením a paprskovými koly, jež se tehdy začínaly montovat na vozy určené na export. Záznamy v archivu mladoboleslavské automobilky prozrazují, že Elstner vůz nejprve



Zastávka u rychlostní dráhy na solném jezeře v Bonneville



Škoda Popular před nefalšovanými americkými kulisami



Popular 1100 nedaleko argentinského Tucumánu



Popular na prašné cestě v typické mexické scenérii

týden zajížděl s provizorní karoserií tudor přemontovanou ze zkušebního vozu vyrobeného už v říjnu 1935. Teprve těsně před odjezdem z Prahy dostal Popular definitivní podobu polokabrioletu se „zahrádkou“ na zavazadla nad plátěnou střechou.

V New Yorku musel Elstner nejprve prokázat své řidičské schopnosti při policejním přezkoušení ve velkoměstském provozu, vůz dostal místní poznávací značku a teprve poté mohli odstartovat. Jejich itinerář vedl před Baltimore a Nashville, v Texasu projížděli krajinou zdevastovanou nedávným tornádem a záplavami. V Laredu překročili mexickou hranici, podařilo se to však až po tahanicích s celníky kvůli bohaté fotografické a filmářské výbavě. Další etapa vedla do Mexico City, odkud pokračovali k jihu až pod obratník Raka, do vysokohorské sopceň oblasti, již dominoval Popocatepetl. Pak zpátky k severu a severozápadu na pobřeží Pacifiku, do San Diega, Los Angeles a San Franciska. Při rychlé jízdě od západního k východnímu pobřeží USA měli štěstí v neštěstí. Prototypové čerpadlo chlazení v Nebrasce vypovědělo službu, po mnoha peripetiích jim nakonec pomohl Čechoameričan, který ve svém venkovském autoservisu dokázal trucující vodní pumpu spravit. Navíc při prohlídce vozu zjistil, že řízení viselo už jen na několika závitech jediné matky, což byl zřejmě následek mnoha kolizí podvozku s mexickým terénem. Nebýt tohoto odhalení v hodině dvanácté, mohli skončit někde mimo silnici.

Po přeplutí z New Yorku do francouzského Cherbourgu chtěli Elstnerovi doplnit plánovaných 25 tisíc kilometrů, takže místo k domovu zamířili do Madridu. V konflikty zmítaném Španělsku jejich cesta podruhé málem špatně skončila, když je ze silnice vytačil nákladák s rozjařenými



Na první moderní argentinské silnici u Buenos Aires



Argentinské kaktusy, Popular a paní Eva na koni



Popular 1100 a mamutí kaktusy u La Rioja

Frankovými gardisty. Dvě zničené pneumatiky, prasklé čelní sklo a krvavé čelo paní Evy se naštěstí daly spravit a vyléčit. Posledních 1600 kilometrů absolvovali nonstop, vyspali se až za československou hranicí, v hotýlku v Boru u Tachova. Ve spěchu přijeli o den dříve, než bylo naplánováno. Do Prahy nakonec dorazili 29. května 1936, takže celá výprava trvala 96 dní, z nichž 47

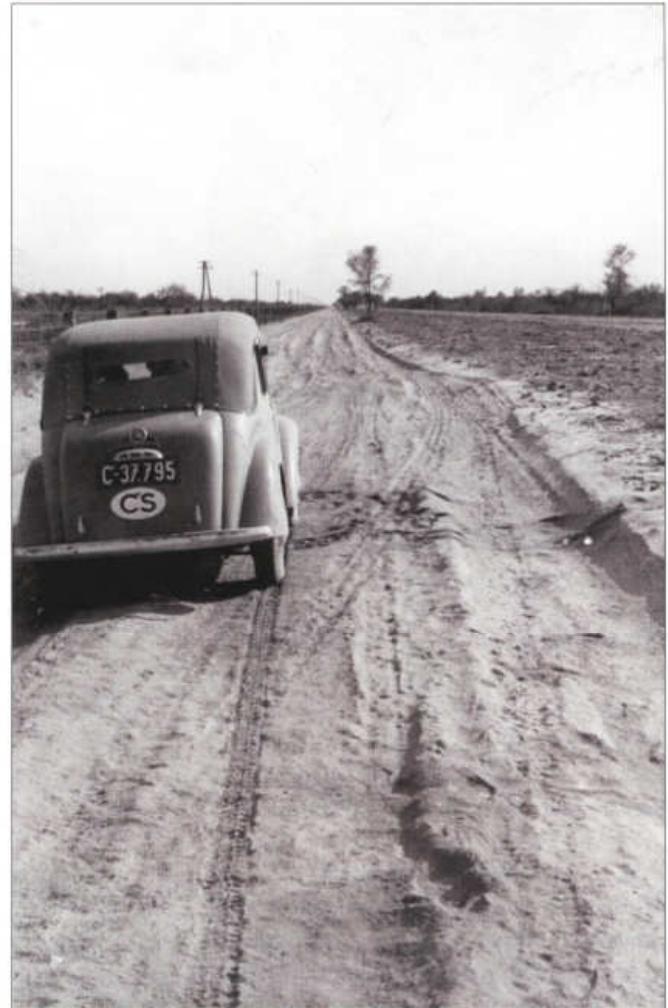
absolvovali na palubě Popularu s denním průměrem 525 ujetých kilometrů.

Od 1. července 1936 byl F. A. Elstner zaměstnancem mladoboleslavské automobilky na pozici propagačního referenta, v tehdejším slovníku „propagandisty“. Souběžně ovšem psal do časopisů i novin, byl činný v Autoklubu RČs., působil coby hlasatel na motoristických podnicích

a také jako rozhlasový reportér. V létě 1937 v rámci příprav na automobilovou a motocyklovou Soutěž Malou dohodou podnikli manželé Elstnerovi „Velkou studijní cestu Malou dohodou“. Připomeňme, že tato aliance spojující Československo, Rumunsko a Jugoslávii byla pod francouzským patronátem uzavřena v roce 1922 v Paříži a formálně upěvňena o jedenáct let později v Ženevě.

Elstnerovi s kovově zeleným polokabriolem Škoda Rapid – jedním z prvních se světlomety částečně zapuštěnými do předních blatníků – vyrazili nejprve do metropole nad Seinou, odtud k Ženevskému jezeru a pak přes Terst do Jugoslávie a Rumunska. Opačným směrem projeli velkou část trasy chystané soutěže, vráceli se přes Podkarpatskou Rus, kde mělo tehdejší Československo společnou hranici s Rumunskem. Najeli přes 9 tisíc kilometrů a přivezli do Prahy cenné informace o aktuálním stavu komunikací na trase. Během zářijové soutěže pak F. A. Elstner působil jako rozhlasový reportér.

Pořádal také přednášky o motorismu a pod dojemem toho, co viděl při cestách po Spojených státech, se stal prvním tuzemským propagátorem dopravní výchovy dětí



Na prašné cestě k severu, do Gran Chaka



Někdy nebylo snadné najít sjízdnou cestu

a mládeže. Pro školy organizoval na toto téma „bezpečnostní hodinky“ a podílel se na přípravě řady výstav o bezpečnosti silničního provozu.

Za Atlantik se Elstnerovi znovu vypravili v létě 1938, tentokrát zamířili do Jižní Ameriky, přesněji do Argentiny. Měli za úkol v nejtěžších podmínkách vyzkoušet jeden z prvních vozů Popular 1100 vybavený novým čtyřválcem o objemu 1,1 litru. Se zlatohnědým polokabrioletem odstartovali z Buenos Aires směrem k severu a projeli až do oblasti Gran Chaco u bolivijské hranice. Po dvacáti dnech a šesti tisících kilometrů najetých převážně po prašných a kamenitých cestách se vrátili do argentinské metropole, kde na ně čekaly nedobré zprávy o hrozném válečném konfliktu mezi hitlerovským Německem a Československem. Zrušili další plánovaný program a spěchali do uruguayského Montevidea, aby stihli nejbližší lodní spoj do Evropy. Po přistání ve francouzském Bordeaux nechali vůz tam a z Paříže odletěli do Prahy. Bylo to jen pár desítek hodin před podepsaním Mnichovské dohody a obsazením československých pohraničních území německou armádou.

„Argentinský“ Popular 1100 byl nakonec jediným vozem tohoto typu, který se v říjnu 1938 představil návštěvníkům pařížského autosalonu. Exponáty připravené v Mladé Boleslaví se do Paříže kvůli německému embargu nepodařilo dopravit, narychllo je nahradily dva litrové vozy Popular zapůjčené belgickým zástupcem značky Škoda. Zlatohnědý kabriolet převezl F. A. Elstner z Paříže do Prahy až počátkem ledna 1939.

Ve stejném roce si pořídil obytný přívěs, jako tažné vozidlo používal tudor Rapid. Zaměstnancem automobilky Škoda Elstner zůstal do konce března 1941, v té době však už prakticky nebylo co a proč propagovat. Odešel na vlastní žádost do pražského divadla Járy Kohouta, spolupracoval s Lucernou filmem a pro Albertovo nakladatelství psal cestopisy. *Tango argentino* o jíhoamerickém dobrodružství, *Na jih od Benghazi* o výpravě Aero-Spxor a *Europan se vrací* o dálkové jízdě po Spojených státech a Mexiku.

Poválečné roky

V období těsně po skončení války toho čtyřicátník Elstner stihl opravdu dost. Velice krátké druhé manželství, pracovní pobyt v Paříži v roli dopisovatele deníku Mladá Fronta a spolupracovníka Československého rozhlasu, souběžně také přípravy na další dálkovou jízdu do Afriky a sňatek s třetí ženou Annou. Připomenutí si zaslouží i jeho v roce 1947 vydaná a humoristicky



Argentinský suvenýr, ochranáři přírody snad prominou



Elstnerovi s vozem Rapid na cestě Malou dohodou (1937)



Balkánský kolorit: paní Eva se seznamuje s osliky



V roce 1939 si Elstnerovi pořídili k vozu Rapid obytný přívěs

pojatá knížka *Benzinové opojení aneb Poštíté kapitoly o lidech, kteří propadli benzínu v dobách nedávno minulých.*

Na výpravu do rovníkové Afriky se mu podařilo získat nový vůz Aero Minor, jehož přední kola poháněl dvoudobý dvouválec s objemem 615 ccm. Coby tréninkový vůz, s nímž cvičil i jízdu s předním pohonem v terénu, měl nakrátko zapůjčený Aero Minor v provedení roadster. Z Prahy odstartovali F. A. Elstner, jeho jednadvacetiletý syn René a paní Anna 28. října 1947. V Paříži strávili pět dní přetahováním s francouzskou byrokrací, až získali potřebné dokumenty a mohli nonstop jízdou do Marseille

na poslední chvíli stihnout loď do Alžíru. Tam následovalo další kolo zápasu s úřady, nakonec ale směli vyrazit k jihu, na Saharu. Tu překonali po trase Reggan-Tessalit-Gao, museli se ovšem vypořádat s mnoha písčitými a skalnatými nástrahami a Anna Elstnerová také s velmi nepříjemným horečnatým onemocněním.

Jako zázrakem vše přečkali a napříč černou Afrikou dojeli až nad rovník, do přístavu Cotonou v Guinejském zálivu. Sotva dali trochu do pořádku sebe i vůz, vyjeli na zpáteční cestu. Před startem slíbili, že se do Prahy vrátí před koncem roku. V Cotonou jim na to zbývalo pouhých

dvacet dní. Spěchali přes Niamey a Gao, pak podruhé překonali Saharu a uháněli dále k severu. Navzdory mnoha těžkostem dorazili do Alžíru za 11 dní, 6 hodin a 15 minut jízdy průměrem 426 km denně. Štědrý večer strávili na palubě lodi při plavbě do Evropy. A na Silvestra v poledne je vitali přátelé a zvědavec před budovou AKRČs. v Praze. Byl to skvělý výkon – a také svého druhu poslední.

Únor 1948 znamenal pro F. A. Elstnera konec cestování. Na podzim 1948 ještě stačil vydat knihu *Lovci kilometrů* s podtitulem *Africké dobrodružství tří Evropanů, které prožili v kapesním automobilu mezi*



Frank Elstner na snímku, který pořídil jeho syn René



Loučení před odjezdem z Prahy k rovníku 28. října 1947



Minor se statečně probil až do nitra černé Afriky



Před Vánoci 1947, poslední večer strávený na poušti

Prahou, rovníkem a Prahou, pak se ale musel živit jako stavební dělník. K publikování se po několika letech odmlky pomalu vracej brožurkami o bezpečnosti silničního provozu pod patronací Státní pojíšťovny a Mototechny. V letech 1956 a 1957 mohl díky Státnímu nakladatelství dětské knihy (SNDK) vydat cestopis pro mládež *Saharou a pralesem* o cestě s minorem a soubornou knihu *S kamerou a za volantem třemi díly světa*.

Toužil po dalších dálkových jízdách, chtěl propagovat československé automobily ve světě, na chatě v Kersku vymýšlel možné itineráře včetně tras Peking–Praha, ale na úřadech neuspěl. Až v roce 1959, ve svých sedmapadesáti letech, dostal svolení k zahraniční cestě – k propagační jízdě s vozem Škoda Octavia do Sovětského svazu. S přítelem Janem Fialou a červenobílou oktávkou najezdili 14 tisíc kilometrů a dostali se až do Gruzie a na Krym. Příznačné bylo, že cestopis *Šťastnou cestu, Octavie!* vydalo v roce 1961 pražské nakladatelství Svět sovětů.

Stejný vůz mezitím Elstner s Fialou použili v létě 1960 k okružní jízdě Československém. Za auto připojili vozík na zavazadla Motex a do posádky přibrali trojici chlapců, z nichž nejmladší byl Elstnerův osmiletý vnuk René, jemuž doma říkali Janek, aby ho odlišili od tatínka. Putování popisuje kniha *Tři kluci + km*, jež vyšla v roce 1964 v již zmíněném SNDK. Tam vyšla o dva roky později i patrně nejznámější Elstnerova dětská knížka s automobilovou tematikou nazvaná *Motorové opojení*.

Na podzim pohnutého roku 1968 si Frank Elstner a Jan Fiala udělali výlet za přáteli na Moravu a do Slezska. První jízdu bilým kabrioletem Aero 30 ročníku 1935, který si takříkají na stará kolena pořídil místo někdejšího dvouválcového „cinkáče“ Aero 662, druhý plnil funkci doprovodu s kombíkem Trabant 601 Universal. Jejich zájítky popisuje knížka *Pan Trabant a bílá slečna* vydaná v roce 1971 ostravským nakladatelstvím Profil.

František Alexander Elstner zemřel po delší nemoci v neděli 8. září 1974 ve věku



Na Sahaře musel minor vydržet víc než „koráb pouště“

dvaasedmdesát let. V krátkém nekrologu, který se v týdeníku Svět motorů objevil až o měsíc později, jsme se mimo jiné mohli dočíst: i když absolvoval za volantem kolem dvou milionů kilometrů, nikdy nezavinil nejmenší dopravní nehodu.“

Text: Jan Tuček

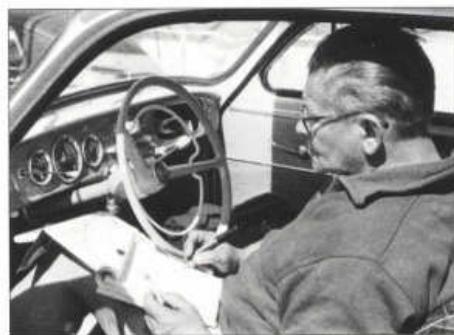
Foto: archiv Reného Elstnera



Octavia na lodi Admirál Nachimov při plavbě na Krym



Červeno-bílá octavia na cestě nedaleko Simferopolu



Elstner si dojmy z cesty zapisoval rovnou za volantem