

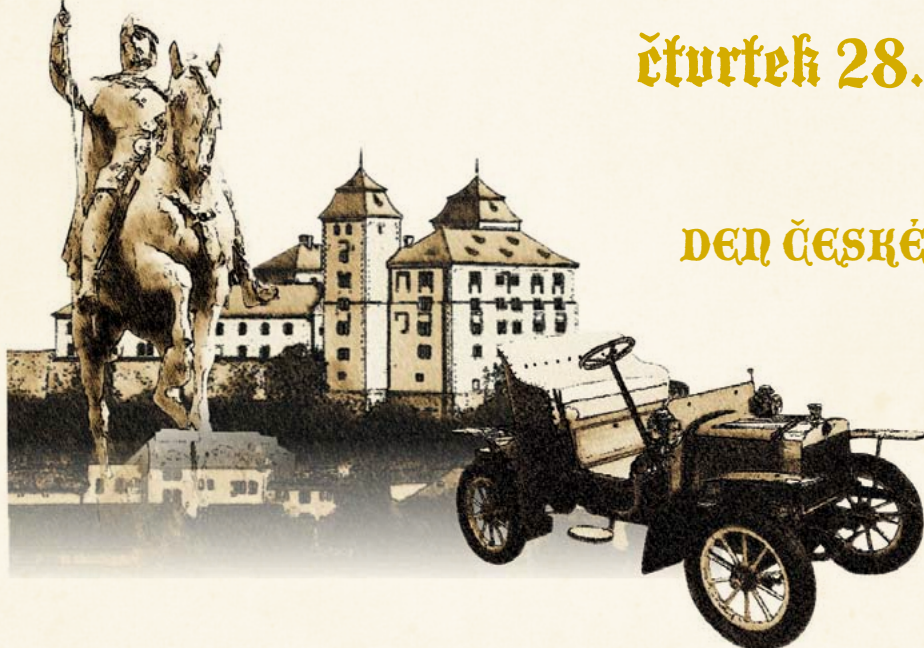
Statutární město Mladá Boleslav si vás dovoluje pozvat na

21. svatováclavskou jízdu historických vozidel



čtvrtek 28. září 2023

Státní svátek
DEN ČESKÉ STÁTNOSTI





DEN ČESKÉ STÁTNOSTI

Den 28. září je státním svátkem České republiky. Připomíná nám téměř jedenáct století starou vraždu českého knížete Václava, k níž došlo v roce 929 nebo 935 ve Staré Boleslavi, snad z popudu Václavova bratra Boleslava. Václav, syn českého knížete Vratislava, po nástupu na knížecí stolec proslul svou zbožností, příkladným životem a šířením křesťanství. Brzy po smrti jej církev svatořečila, Češi ho prohlásili za patrona své země a den 28. září se stal státním svátkem České republiky.

Vážení účastníci a návštěvníci Svatováclavské jízdy.

srdečně vás vítám v Mladé Boleslavi na tradiční Svatováclavské jízdě veteránských vozidel. Tato jízda není jen setkáním nadšenců do veteránů, ale také oslavou bohaté automobilové tradice a vášně pro krásu historických vozidel. Nacházíme se ve městě, které je spjato se jmény Václava Laurina a Václava Klementa, zakladatelů slavné automobilky, která stála u počátku rozvoje motorismu v českých zemích.

Síla této tradice nás zavazuje i dnes, po více než 120 letech. Mladá Boleslav je místem, kde se rodí automobilové sny a kde se dějiny automobilismu zhmotňují v elegantních tvarech veteránů a kde se vyrábějí ty nejmodernější automobily, které lze na trhu objevit.

Svatováclavská jízda nám umožňuje nahlédnout do minulosti a prozkoumat krásu a historii těchto vozidel, která nám připomínají éru, kdy se automobilismus teprve rodil. Každý z veteránů, které dnes spatříme na ulicích našeho města, nese v sobě nejen technické umění a mistrovství, ale i příběh a dědictví našich předků.

Je úžasné vidět, jak majitelé těchto vzácných vozidel pečují o jejich restaurování a udržování jejich původního lesku. Jejich oddanost a vášně nám ukazují, jak silný vliv může mít jedno vozidlo na život a srdce člověka. Jsou to oni, kteří oživují dědictví našich předchůdců a uchovávají tuto cennou část naší historie.

Dovolu mi poděkovat všem, kteří se podíleli na organizaci této fantastické akce - dobrovolníkům, sponzorům, partnerům a všem ostatním, kteří přispěli k jejímu úspěchu.

Preji vám všem nezapomenutelný zážitek, příjemné setkání s majiteli veteránů a mnoho radosti z návštěvy v Mladé Boleslavi.

MUDr. Raduan Nwelati
primátor statutárního města Mladá Boleslav





PROGRAM SVATOVÁCLAVSKÉ JÍZDY

Historická vozidla a jejich posádky se budou od 7:00 hod. prezentovat na Komenského náměstí v Mladé Boleslavi. Svatováclavskou jízdu slavnostně zahájí primátor města MUDr. Raduan Nwelati v 9 hodin na Komenského náměstí, kde poté vystoupí velocipedisté a mažoretky Pomněnky. V 9:30 hod. odstartuje jízda historických automobilů po Mladé Boleslavi. Po projetí trasy městem budou historické automobily parkovat v areálu městského stadionu, kde si je budete moci důkladně prohlédnout.



Historické automobily projedou městem Mladá Boleslav po následující trase:

Komenského náměstí ➤ T. G. Masaryka ➤ náměstí Republiky ➤ Laurinova ➤ třída V. Klementa ➤ Jana Palacha ➤ Na Radouči ➤ U Stadionu ➤ Jiráskova ➤ městský stadion

Doprovodný program na městském stadionu

- 10:00 MOUCHY – dětská hudební show
- 11:30 KTP
- 13:00 No Talent
- 14:15 Fun Activity – dětská show



Stánkový prodej, občerstvení, atrakce pro děti, interaktivní dílny pro děti, program BESIP TEAM.

Historická vozidla a jejich posádky se budou od 7:00 hod. prezentovat na Komenského náměstí v Mladé Boleslavi. Slavnostně zahájí provede v 9:00 hod. primátor města MUDr. Raduan Nwelati. Vystoupí velocipedisté a mažoretky Pomněnky z Kosmonos.

V 9:30 hod. odstartuje jízda historických automobilů městem. Po projetí trasy budou historické automobily vystaveny k prohlídce v areálu městského stadionu.

Historické automobily projedou městem Mladá Boleslav po následující trase:

Komenského náměstí – T. G. Masaryka – Náměstí Republiky – Laurinova – tř. V. Klementa – Jana Palacha – Na Radouči – U Stadionu – Jiráskova – městský stadion

Den 28. září připomíná téměř jedenáct století starou vraždu českého knížete Václava, k níž došlo v roce 929 nebo 935 ve Staré Boleslavi, snad z popudu Václavova bratra Boleslava.

Václav, syn českého knížete Vraťslava, po nástupu na knížecí sídlo: prošel svou zbláznitostí, příkladným životem a šílením křesťanství. Býval po smrti jej cítěv svatočíslní. Češi ho prohlásili za patrona své země a 28. září určil za státní svátek České republiky.

Změna programu a trasy vyhrazena.

Program Městský stadion:

- 10:00 MOUCHY – dětská hudební show
- 11:30 KTP
- 13:00 No Talent
- 14:15 Fun Activity – dětská show

Caletný program bude prováňat Luboš Dvořák.

Kromě občerstvení se děti mohou těšit na řadu atrakcí, interaktivní dílny a občasná doprovodná hřiště Městské policie Mladá Boleslav.

V době konání je uzavřena trasehá dráha na stadionu.

SKODA, OMV, COMPG, mitel, HENK

Součástí Svatováclavské jízdy historických vozidel v Mladé Boleslavi ve svátek 28. září V HUSOVĚ ULICI OD 9.00 HODIN

VÝSTAVA TRAKTORŮ

Ve 14.00 hodin jízda Svobodáků do Kosmonos

RODINA VÝROBCE

Svoboda

MLADÁ BOLESLAV - KOSMONOSY

E-mail: svoboda.motor@seznam.cz, tel.: 604 235 581





JAK PŘIŠLA DVĚ KOLA NA SVĚT A DO MLADÉ BOLESLAVI

Ke Svatováclavské jízdě patří už tradičně vystoupení Českého klubu velocipedistů 1880. Na čem to vlastně své reje předvádějí? Kde se jejich kola vzala? Jsou to nejstarší velocipedy? Kostitřasy? Nebo vysoká kola? Když tehdejší babičky spatřily jezdce na nevidaných strojích, pokřižovaly se a doma pak vyprávěly, že viděly čerchmanty.

Draisingy

Zatímco kolo samo o sobě je vynález Sumerů starý více než 5000 let, připadá nám neuvěřitelné, jak dlouho trvalo, než někoho napadlo, postavit dvě kola do jedné stopy. Víme přesně, že tak učinil Karl Drais (1785–1851) v roce 1817. Vynálezce nejrůznějších mechanismů a zařízení od předchůdce psacího stroje po periskop vytvořil dřevěný rám se dvěma loukoťovými koly, přičemž to přední bylo řídicí v otočné vidlici. Jezdec se posadil do sedla, nohama se odrazil od země a uvedl vehikl do pohybu. Drais poprvé vyjel 12. června 1817 a 13 kilometrů ujel za méně než hodinu. Obdivuhodný výkon s ohledem na tehdejší cesty. Stroji se začalo říkat celkem pochopitelně draisinga, po níž toužili mnozí mladí a hlavně movití muži. Cena totiž činila 4 karolíny, za něž byly dvě krávy. Mnozí šikovní řemeslníci si postavili vlastní draisingu, také v Čechách se několik takových dochovalo. Nicméně se nejednalo o víc než o krátkodobý módní trend. Po pěti letech po draisingách v Evropě už neštěkl pes. Důvod byl jednoduchý: Jízda byla namáhavá, stroj těžký, cesty prachmizerné a pohodlí žádné. V následujících letech se dál chodilo pěšky, jezdilo na koni, výjimečně v kočáru.



Draisingy se staly módou, ale jen na několik let.

Velocipedy

Až téměř po půl století se objevil vynález tak geniální, jak jednoduchý: na hřídel předního kola upevnili dvě kliky s pedály. Kdo? Nevíme! Určitě v Paříži. Čím víc se badatelé noří do historie, tím méně si jsou jistí. Byl to nejčastěji zmiňovaný Pierre Michaux (1813–1883) a jeho syn Ernest (1842–1882)? Nebo bratři René a Aimé Olivierové? Nebo (nejspíše) Pierre Lallement (1842–1891)? Nejsme si jistí ani datem, pravděpodobně se tak stalo v roce 1863. Každopádně to byl vynález epochální. Jezdec jel bez dotyku nohou s terénem, aniž ztratil rovnováhu. Jak je možné, že mnohem komplikovanější vynálezy, jako jsou parní stroj, telegraf či fotografie, přišly na svět dříve? Protože představa udržet rovnováhu na dvou kolech v jedné stopě se zdála být absurdní. Proces, při němž působí odpor valení kol, boční síly, gyroskopický účinek, geometrie přední vidlice, je i dnes matematicky velmi těžko dokazatelný.

Jízda byla sice rychlejší než kdysi na draisingě, avšak loukoťová kola na železných obručích nenabízela žádné velké pohodlí. Mladí muži ale sedlali velocipedy zejména ve městech, v první řadě v Paříži, kde bylo záhy na 30 výrobců. Odtud se do Evropy i za moře tento vynález dostal v roce 1867 díky tamní světové výstavě. Nikoli proto, že by tam byl vystaven (příslušná komise to zamítla), ale proto, že návštěvníci



Velociped Michaux (1868) díky odpružení sedla listovým perem poskytl jezdci víc pohodlí než kdysi draisinga. Nicméně výraz kostitřas byl na místě.

expa spatřili mladíky, jak se na jim dosud neznámých strojích prohánějí po ulicích. Někteří si je koupili, většina si načrtla, jak to vypadá. Mezi nimi i několik Čechů. Nejznámějším se stal Josef Pechánek (1838–1902) z Hořic, který si po návratu domů kostitřas zhotovil. A nebyl sám. Mezi ty, kteří se pustili do vlastní stavby, patřil v pražské Libni Josef Vondřich. Pokud vám to jméno evokuje slavného Václava Vondřicha, pak vězte, že Josef byl jeho strýcem. Josef Vondřich dokonce dostal v roce 1878 úřední povolení k jízdě.

Dalším z mnoha podobných byl Vilém Michl (1859–1936) ve Slaném. Patřil k průkopníkům jízdy na velocipedu, i on si jeden takový postavil.





Vysoká kola

Ani kostitřasy neměly dlouhého trvání. Nikoli proto, že by je jezdci zavrhlí, ale proto, že na jejich zlepšení, zejména pohodlí, výrobci v konkurenčním pařížském prostředí intenzivně pracovali. Zavedli pryžovou nebo koženou obruč namísto železné, odpružení listovými péry, dokonce i kuličková ložiska. Nejdál postoupil Eugène Meyer. V roce 1869 představil celokovový stroj na pryžových obručích – vysoké kolo. Byla by to ve Francii senzace, kdyby ovšem nevypukla prusko-francouzská válka. Prusáci obsadili Paříž, na nějaké velocipedy nebylo pomyšlení. Nového vynálezu se chopili Angličané a v roce 1870 představili model Ariel – celokovové vysoké kolo na pryžových obručích.

Teď to bylo ono. Stroj byl lehčí, jízda díky drátovému výpletu kol a pryži v ráfcích svižná, bezhlučná a pohodlná, komfort zvyšovalo odpružené sedlo, rychlost byla podstatně větší. V následujících dvaceti letech se jen ve Velké Británii objevilo na 360 drobných i velkých výrobců vysokých kol (tedy už nikoli kostitřasů!), na nichž začaly jezdit až statisíce mladých mužů. První vysoké kolo v Čechách se objevilo v roce 1879 na Smíchově u Prahy. V rodině Jan Kohouta, tamního majitele továrny na mlýnská složení, se ubytoval Angličan Beo Crowl, který si přivezl vysoké kolo Excelsior. Kohout měl pět synů, takže si umíme představit, jak na tátu naléhali, aby jim takový stroj postavil. Tím to začalo – na Smíchově se začala vyrábět vysoká kola, jimž se pochopitelně začalo říkat kohoutovky. Vyráběly se do roku 1892, možná 1893, nevíme přesně. Vyrobeno jich bylo zřejmě něco přes 900, nejvyšší známé číslo z těch cca 70 dochovaných strojů je 872. Na těchto kolech (nejen značky Kohout) předvádějí jezdci ČKV 1880 své reje.



Vlevo vysoké rané kolo Meyer (1869/1870), vpravo jen o rok mladší verze.

Klement na kostitřasu

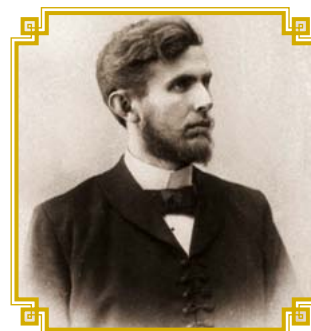


Vilém Michl, od něhož si za malý obnos vypůjčil Václav Klement kostitřas.

Kdypak se ke kolům poprvé nachomýtl Václav Klement (1868–1938)? Velmi brzy, jak sám vzpomínal a jak jeho vyprávění otiskli v časopise Máj v roce 1909. Jako čtrnáctiletý nastoupil Klement do učení na knihkupce ve Slaném. Ve městě se dařilo společenskému životu prosycenému atmosférou národního uvědomění, a také cyklistickému klubu, který vedl obchodník Vilém Michl. Díky němu Klement poprvé vyzkoušel kostitřas, který Michl půjčoval zájemcům. Klement si jej půjčil a poprvé zakusil slast z jízdy na kole. Neskončila dobře. Mladý Václav velociped nezvládl, upadl s ním a kolo se rozpadlo. Opatrně je složil, s citem přivedl k Michlům do průjezdu a šel oznámit, že je vrácí. A pak, když se rozloučil, porazil v průjezdu vyskládané bedny tak, aby to vypadalo, že se samovolně zhroutily na kolo a tím je poškodily. Michl ovšem nebyl včerejší. Druhý den si to šel s Klementem vyřídit. Mladíka, mohlo mu být patnáct, šestnáct let, tím ovšem od cyklistiky rozhodně neodradil.

Do Mladě Boleslavi

Ve Slaném se Klement vyučil knihkupcem a zůstal zde do roku 1886 či 1887, pak působil v Praze, v roce 1888 nebo 1889 přišel do Mladé Boleslavi jako obchodvedoucí nemocného knihkupce Jana Novotného. Klementovi bylo nejvýše 21 let, když zde začal podnikat s plnou vervou, občas i za hranicí úředně stanovených pravidel. Kromě knih, papírnického zboží a not nabízel také jízdní kola různých zahraničních značek. V Železné ulici 37-38 měl jejich sklad. Nabízel kola Puch Swift, Waffennrad Steyr, Premier, Reichstein Brandenburg, Humber Coventry, Seidel und Naumann Drážďany a další, nejspíš tak, že žádané kolo musel nejprve opatřit, na zásoby neměl dost financí. Nutno dodat, že to opomněl ohlásit jako živnost, za což měl s místním příslušným úřadem nepříjemnosti. O jeho aktivitách v tomto oboru píše zmíněný Máj: „Dovednosti Klementovy učinily ho rychle populárním mezi cyklisty. Malé správký vykonával ochotně, radil při koupi – později sám kola opatroval, objednával, opravoval. Sezná-



Václav Klement z doby, kdy začal podnikat v Mladé Boleslavi.





miv se se zručným zámečnickem v Turnově, přijímal i pro něho kola do správy. Osoba Klementova byla všem zárukou, že správkou vykonanou podrobí přehlídce, zkoušce a důkladnému zjištění. Knihkupectví se stalo centrálou cyklismu pro město a okolí – tím větší, když po úmrtí knihkupcově stal se Klement závodu dosud spravovaného vlastníkem. Smlouva potvrzena 4. ledna 1892 c. a k. hejtmanstvím v MB.“ Nutno říci, že oním turnovským zámečnickem a výrobcem jízdních kol byl Josef Kraus, u něhož od roku 1893 pracoval jako společník Václav Laurin. Je pravděpodobné, že od té doby se pánové Klement a Laurin znali.

Do podnikání

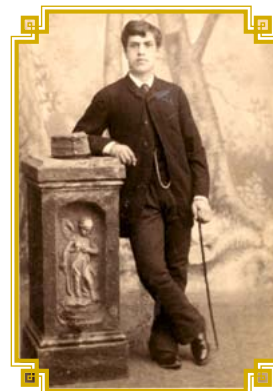


První působiště pánů Laurina a Klementa, které si pronajali Na Hejtmánce č. p. 149 za 60 zlatých čtvrtletního nájmu.

V roce 1894 založili v Mladé Boleslavi Český klub velocipedistů Pojizeří, v němž se Klement stal místopředsedou. Pak se 2. června 1894 oženil a krátce nato, asi 7. července, odeslal své kolo Germania typ VI výrobní číslo 30 594 do Ústí nad Labem, do české pobočky drážďanského výrobce Seidel und Naumann. Co následovalo, je obecně známo. V Ústí obrátili Klementův česky psaný dopis a na rub mu německy sdělili, že chce-li s nimi komunikovat, musí tak učinit v jim srozumitelné řeči. Ták? Klement se rozhodl jinak. Kolo si opraví sám a pak se tím zkusí i živit, možná je jednou bude i vyrábět, kdoví. Jenomže si uvědomoval své možnosti a znal své schopnosti. Obchodník je mimořádně zdatný, avšak mechanikem určitě není. Naštěstí mu nahrály okolnosti. Laurin se s turnovským Krausem rozešel a zamířil do Mladé Boleslavi. Lepšího partnera si do společného podniku nemohl přát.

Laurin a kola

Cesta Laurina (1865–1930) ke kolům byla z malé obce Kamení přímočará. V Turnově se vyučil zámečnickem, pak o své vůli navštěvoval řemeslnickou školu v Mladé Boleslavi, poté nastoupil v Huse jako zámečnick. V roce 1888 se rozhodl vyrazit do světa. Zakotvil v Jablonci nad Nisou a následně v Liberci, kde od roku 1889 pracoval čtyři roky na výrobě kol Stefania. Následně působil v Drážďanech, kde získal oprávnění na obsluhu parního stroje. V roce 1894 se vrátil do Čech a nastoupil v Turnově ke Krausovi jako společník, kde se stavěla kola Blesk. Jak to bylo dál, už víme – přešel do Mladé Boleslavi, aby začal podnikat ve vlastní režii. Dopadlo to tak napůl: Od prosince 1895 se pustil do výroby jízdních kol spolu s tamním knihkupcem. Firma Laurin & Klement zahájila činnost.



Václav Laurin z doby, kdy začal působit v Liberci.

Slavia

Začátky byly krušné, zejména v zimě, kdy se kola neprodávala. Byl-li v něčem Klement nepřekonatelný, tedy v obchodování a v marketinku, ač to slovo tehdy neexistovalo. Nicméně spolujitel firmy už podle těchto pravidel vedl podnik. Občas musel odvést nově vyrobená kola značky Slavia do zastavárny, občas si musel půjčit pár zlatek na výplaty u přátel, ale šel za svou vizí. Na domácím trhu působili jednak zdejší výrobci, mezi nimi na prvním místě Vilém Michl ze Slaného (vzpomínáte...), jednak se do Čech hrnula i americká kola za dumpingové ceny. Nic nemohlo oba podnikatele zastavit. V roce 1898 už stála na konci města jejich nová továrna.



Továrna pánů Laurina a Klementa, zima 1899.





Ale ne dosti na tom. Klement byl vizionář a věděl, že v Evropě se rodí nový fenomén. Vyjel za ním do Paříže, tehdejšího centra motorizmu. Přivezl odtamtud vrtošivé jízdní kolo vybavené pomocným motorkem. V Mladé Boleslavi pochopili, že nemohou roubovat motor do rámu, ale musí kolem motoru postavit rám. Stalo se a v listopadu 1899 představili na pražské cyklistické dráze v Bubnech novinářům první dva motocykly Slavia. Od tohoto okamžiku se v továrně začala vyrábět motorová vozidla bez přerušení až dodnes. Tím se řadí k několika málo podobným na světě.

Záhada na závěr



Slavia model č. 21, výrobní č. 3381, cena 120 zlatých tedy asi tři měsíční platy dobře placeného řemeslníka.

Výroba motocyklů byla zpočátku kusová a jejich prodej svízelný. Tehdejší společnost byla usedlá a k novinkám skeptická. Pokud něco drželo firmu nad vodou, byla to stále ještě jízdní kola. A nebylo jich málo. Známe kolo Slavia z roku 1899 výrobního čísla 3381. Víme také, že výrobu jízdních kol ukončili až v březnu 1905, tedy po deseti letech. A teď ta záhada: Dnes známe nejvýše sedm původních kol Slavia, ač jich museli vyrobít odhadem alespoň pět či šest tisíc. Kde všechna ta kola skončila, když kohoutovek se dochovalo desetkrát víc, ač se jich nevyrobilo ani tisíc...

Nemáte náhodou jednu Slavii na půdě?

Jan Králík

MILÍ PŘÍZNIVCI HISTORICKÝCH VOZIDEL,

dovolte mi, abych vás na tomto místě pozdravil a sdílel spolu s vámi radost z události, která každoročně spojuje lásku ke starým vozům s bohatou historií našeho města. Svatováclavská jízda má před sebou už jednadvacátý ročník, který nám, automobilovým nadšencům, opět nabídne jedinečné defilé historických vozidel v Mladé Boleslavi. Jsem rád, že tato tradiční akce je už neodmyslitelnou součástí podzimního kulturního dění v našem městě, a chci využít příležitosti poděkovat organizátorům za jejich práci a úsilí, které věnují propagaci a zachování historického motorizmu právě tady, v kolébce českého automobilového průmyslu. Já osobně patřím mezi velké fanoušky historických vozů, ostatně jako boleslavský rodák jsem vůni benzínu odkojen a nenechám si tuto akci nikdy ujít. Na jedné straně se těším na tradiční schéma, na druhé straně vím, že se organizátoři každý rok pokoušejí o vylepšení a zařazení nějaké novinky, třeba do doprovodného programu. Svatováclavskou jízdu pořádá město Mladá Boleslav v těsné spolupráci s Klubem historických vozidel Mladá Boleslav. Toto spojení se nám v minulých letech plně osvědčilo nejen při pořádání Svatováclavské jízdy, ale také při Oldtimer Bohemia Rally



Svatováclavská jízda historických vozidel je ale nejen jedinečnou příležitostí, abychom se propojili s našimi kořeny a tradicemi, je to především akce, na níž se setkáváme se známými a přáteli, s nimiž nás spojuje vášeň pro staré vozy. V neposlední řadě je to ale i možnost, jak naše město prezentovat turistům, kteří se sem sjíždějí z blízkého i dalekého okolí.

Přeji vám všem, abyste si letošní Svatováclavskou jízdu společně užili a vytvořili si díky ní další hezké zážitky a vzpomínky.

Mgr. Daniel Marek
náměstek primátora statutárního města Mladá Boleslav





HRAVÉ ÚKOLY PRO KLUKY A HOLKY

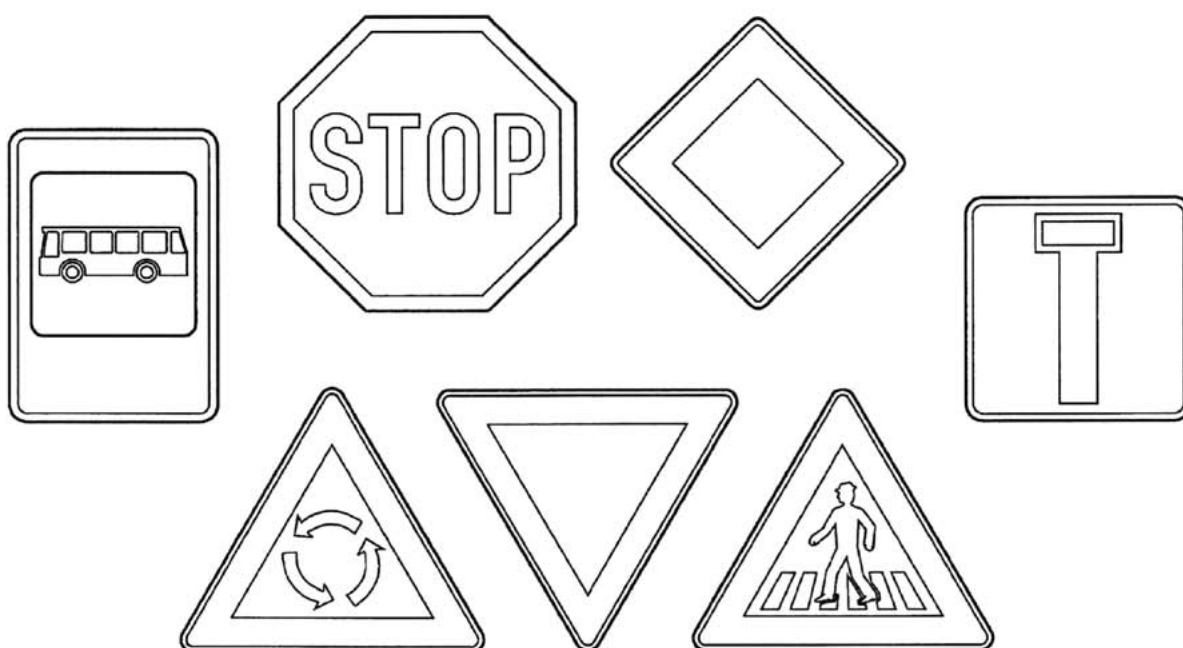
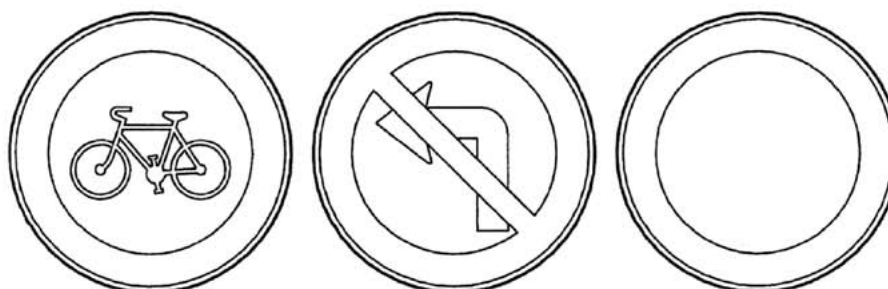
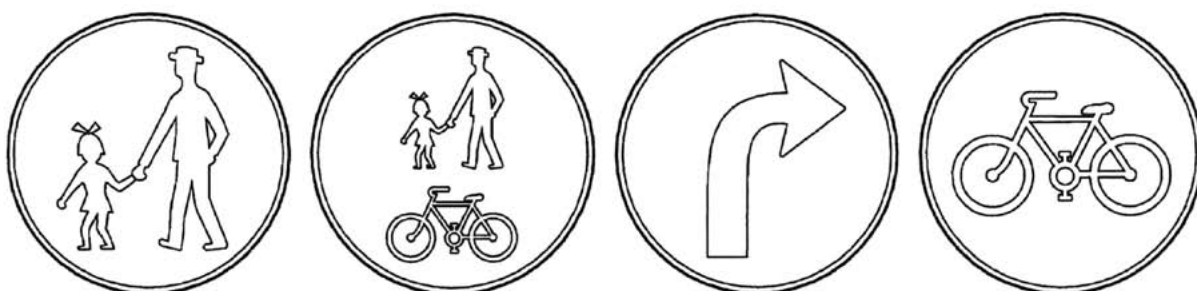
Za daný splněný úkol obdržíš v den Svatováclavské jízdy, 28. září 2023, malou odměnu.

(Stánek infocentra na městském stadionu, od 10:00 – 13:00 hodin)

Které značky by měl cyklista znát?



Vybarvi správně dopravní značky:



Použitý zdroj: www.bezpecnecesty.cz





HRAVÉ ÚKOLY PRO KLUCY A HOLKY

Za daný splněný úkol obdržíš v den Svatováclavské jízdy, 28. září 2023, malou odměnu.

(Stánek infocentra na městském stadionu, od 10:00 – 13:00 hodin)

INTERAKTIVNÍ DOPRAVNÍ VÝCHOVA



- Ve vyprávění chybí rovných sedmnáct slov! Jejich obrázky najdeš dole v tabulce. Vystříhej je a dolep do příběhu. Pokud je vrátíš na správná místa, složíš z písmen i chybějící název:

N _____

Tomík a Franta se domluvili, že si udělají výlet na _____ . Vyrazili hned, jak jim

skončila _____ . Zapomněli ale, že je pátek a silnice jsou plné _____ .

Tomík si vzpomněl na _____ , který mu vždy připomíná, aby jel po kraji _____ .

Franta se ale choval, jakoby byli na silnici sami. Chvilu to vypadalo, že si spletl jízdu na _____

_____ s projíždkou na _____ ! Potom pustil _____ a volal, že letí jako _____

Nakonec začal divoce kličkovat a dojel _____ . Ptal se ho, kolik je _____ .

Jak si kluci povídali, nevěšili si, že je chystá předjet _____ . Když na ně zatroubil, lekli

se a prudce odbočili na _____ . Tomík se zastavil až pod _____ , ze kterého na

něj spadlo několik _____ . _____ dopadl hůř. Dojel až do _____ !

K		E		A		Ž		J		Z	
Y		Č		N		B		Í		E	
Ď		Á		P		V		E			

Použitý zdroj: www.bezpecnecesty.cz





ROZHOVOR S VEDOUCÍM ODBORU DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ MAGISTRÁTU MĚSTA MLADÁ BOLESLAV, MGR. JOSEFEM MACOUNEM

Jak dlouho již spoluorganizujete pořádání Svatováclavské jízdy?

Jsem zakládajícím pořadatelem Svatováclavské jízdy. Společně s paní doktorkou Peškovou a paní tajemnicí Zajíčkovou jsme začali připravovat první ročník Svatováclavské jízdy. První ročník byl v podstatně menším rozsahu, ale ohlasy na něj byly velmi příznivé. Dostavilo se poměrně hodně lidí a z tohoto důvodu jsme začali pokračovat v přípravách na další ročník.



Máte nějaké nové návrhy na trasu Svatováclavské jízdy pro další ročníky?

K trase Svatováclavské jízdy v současné podobě jsme dospěli po několika změnách. V současné době bych trasu neměnil. Zejména z toho důvodu, že jsou již na ni obyvatelé zvyklí a vědí, kam se nejlépe postavit, aby dobře viděli a mohli si případně fotit. A také proto, že vlastně projíždí všemi nejlépe obydlenými částmi města. A rovněž zakončení na stadionu je v současné době nevhodnější. ...

Co byste ještě doplnil do programu této akce pro příští ročník

Do akce je vždy možno něco doplnit. Asi bych se více zaměřil na akce zaměřené na historii pro mladé a nejmenší. S cílem ukázat šikovnost našich předků a vůbec naši historii jako celek.

Ptala se: Ing. Marie Zajíčková, organizátorka Svatováclavské jízdy

ROZHOVOR S DLOUHOLETÝM ÚČASTNÍKEM SVATOVÁCLAVSKÉ JÍZDY HISTORICKÝCH VOZIDEL PANEM PETREM PETŘÍČKEM

Můžete nám představit vaše historické vozidlo?

Je to FORD Eifel z roku 1937. Motor o objemu 1174 ccm s výkonem 25 KW dokáže vyvinout rychlost 100 km/h. Je to německá verze anglického vozu Ford 10. Jedná se o jednoduché, malé a poměrně spolehlivé auto, jehož mnohé komponenty bez změny používaly ještě vozy Ford Anglia v roce 1959. Auto koupil otec v roce 1945 jako vrak po německé armádě a od té doby je v jedné rodině. To je asi trochu rarita. Při povodni 10. 3. 2000 byl vůz celý pod vodou. Po kompletní renovaci jezdí od roku 2013. Tehdy se poprvé zúčastnil 11. Svatováclavské jízdy.



Kolikrát jste se zúčastnil demo jízdy?

Demo jízdy jsem se zúčastnil 10x. Většinou přálo i počasí.

Co Vás na Svatováclavské jízdě baví a láká?

Nejvíce mne baví a láká ranní sraz před vlastní jízdou. Lze tu podiskutovat s kamarády veteránisty a vidět krásné klasické stroje, které už při běžném provozu není skoro možné vidět. Vlastní jízda s mávajícím divákem je pěkná odměna za péči věnovanou těmto starým strojům.

Co byste vzkázal všem účastníkům a také divákům, kteří mají tuto akci velmi rádi?

Účastníkům přeji krásné zážitky, počasí a pěkně strávený sváteční den. Divákům přeji totéž a jen bych je chtěl požádat, aby se k exponátům na výstavních plochách chovali ohleduplně a s úctou.

Ptala se Ing. Marie Zajíčková, organizátorka Svatováclavské jízdy





Naslouchání veřejnosti i strategická partnerství. Dialog pomohl postavit lávku v Mladé Boleslavi!

Na počátku projektu stálo několik aktivních občanů, zaměstnanců Škoda Auto, kteří první úvahy o lávce v této oblasti, která je lokálně známá jako „Česana“, rozvíjeli již od roku 2011. Stavbu inicioval Nadační fond Škoda Auto, který se nechal v roce 2019 inspirovat přáním občanů na základě průzkumu veřejného mínění. O návrh se následně postaral renomovaný architekt Josef Pleskot.

23. května 2023 byla nová lávka pro cyklisty a pěší přes Jizeru slavnostně otevřena. Nadační fond Škoda Auto přispěl částkou 26 milionů korun, dalších 83 milionů pokryly dotace z Evropské unie, prostředky města Mladá Boleslav a také Středočeského kraje. Výstavbu významně podpořily Odbory KOVO MB a společnost Škoda Auto. Jde tak o skvělý příklad, jak může v regionech fungovat spolupráce mezi veřejným, soukromým a neziskovým sektorem, postavená na principech dialogu.

**Sledujte aktivity Nadačního fondu ŠKODA AUTO na webu www.nfsa.cz
a zapojte se také!**



**PODĚKOVÁNÍ STÁLÝM SPONZORŮM ZA PODPORU
SVATOVLAVSKÉ JÍZDY HISTORICKÝCH VOZIDEL**

ŠKODA



Ing. Božena Sedláková



*Vydalo statutární město Mladá Boleslav.
(IČ 002382295, sídlo vydavatele: Magistrát města Mladá Boleslav,
Komenského náměstí 61, 293 01 Mladá Boleslav)
Náklad: 21 000 ks. Září 2023. Neprodejné.
Grafické zpracování a tisk: MS Polygrafie s. r. o.*