

# AUTOMOBILY BRNĚNSKÝCH TOVÁRNÍKŮ: LÖW-BEER, STIASSNI, TUGENDHAT

*Sylvie Zouharová Dyková*

Vynález automobilu ovlivnil všechny sféry lidského života. Čím rychleji a snadněji se mohl člověk jeho prostřednictvím pohybovat, tím více se mu otevíraly nové obzory. Od chvíle, kdy Karl Benz a Gottlieb Daimler postavili své první „automobily“, uběhlo již více než 130 let. Vozidla z prvopočátků sice připomínala více kočáry než auta, stala se však pradědečky všech současných vozidel. Automobil byl zpočátku chápán jako prostředek zábavy. Šlo o velmi luxusní záležitost a leckdy jakousi „hračku pro vyvolené“. Vlastnit automobil se záhy stalo záležitostí prestiže a ukázkou sociálního postavení, protože si ho mohly dovolit pouze nejbohatší vrstvy obyvatelstva – aristokracie nebo bohatí podnikatelé.<sup>1</sup> To se dlouho týkalo především Evropy, v Americe byl již koncem prvního desetiletí 20. století automobil předmětem masové spotřeby. Velmi brzy se stal součástí amerického životního stylu a byl obecně vítán jako nositel jedinečného technologického, ekonomického i sociálního pokroku.<sup>2</sup> Záhy nestačilo, že se zkrátily vzdálenosti a vše bylo najednou dosažitelné, lidé chtěli jezdit rychleji a rychleji. Vzniklo tedy nové odvětví sportu – motocyklové a automobilové závody a soutěže, které pak zpětně ovlivňovaly požadavky na zlepšování technických parametrů vozidel a zvyšování bezpečnosti na komunikacích. Ve 20. a 30. letech 20. století začaly i v Evropě automobil využívat širší vrstvy obyvatelstva, což postupně vedlo ke změně životního stylu a hodnot. Automobil se stal symbolem 20. století a je i fenoménem doby dnešní.

Brno bylo na počátku 20. století vnímáno jako město textilního a strojírenského průmyslu a nejen díky těmto předpokladům se velmi záhy setkává i s automobilovým sportem. V roce 1904 je do Brna situována časová kontrola automobilové soutěže Vídeň–Vratislav–Vídeň. O rok později je zde tzv. průjezdní kontrola soutěže Berlín–Vídeň.<sup>3</sup> Obě tyto soutěže u nás zaznamenaly velký úspěch a vyvolaly širokou odezvu. V květnu 1906 byl v Brně založen Mährisch-Schlesischer Automobil-Club (zkráceně MSAC), nejstarší moravský autoklub s působností pro celou

---

1 HOŘEJŠ, Miloš a KRÍŽEK, Jiří. *Zámek s vůní benzínu: automobily a šlechta v českých zemích do roku 1945*. Praha: Mladá fronta, 2015.

2 MACBETH, Graham. *Velký obrazový atlas automobilu*. Praha: Artia, 1985.

3 ZOUHAROVÁ DYKOVÁ, Sylvie. „MASEC“, aneb, 80 let Masarykova okruhu v Brně: katalog výstavy pořádané 5. 10. 2010 – 28. 2. 2011 v Technickém muzeu v Brně. Brno: Technické muzeum v Brně, 2010, s. 14.

Moravu a Slezsko.<sup>4</sup> Prezidentem klubu se stal velkopodnikatel Dr. H. c. Emmanuel Proskowetz. Jednací řečí byl německý jazyk. V roce 1907 měl klub už celkem 55 členů (a 77 automobilů) a není překvapivé, že se rekrutovali především z řad brněnské podnikatelské honorace a aristokracie. MSAC pořádal různé poznávací automobilové výlety a také se účastnil některých závodních akcí, které pořádal Österreichischer Automobil Club. MSAC byl pořadatelem závodu do vrchu ECCE HOMO ze Šternberku do Opavy.<sup>5</sup> Klubové prostory měli členové nejprve na Schwedengasse 5 (dnes ulice Rooseveltova), od roku 1933 se klub přestěhoval do nových prostor tehdy přestavěného hotelu Padowitz v ulici Auf der Schanze 2 (dnes ulice Bašty). Poloha byla velmi výhodná, blízko nádraží, v centru města a s možností parkování klubových vozidel.<sup>6</sup>

Rodina brněnských továrníků Löw-Beerů patřila jednoznačně mezi tehdejší podnikatelskou elitu. Svě postavení a prestiž demonstrovala mimo jiné také luxusními rodinnými domy a automobily. Volba značky a typu automobilu samozřejmě odrážela nejen úroveň společenského postavení a finanční situaci majitele, ale také jeho další zájmy.<sup>7</sup> Ve vztahu k automobilům a propagaci automobilismu obecně vystupují z této rodiny do popředí Alfred Löw-Beer (1872–1939)<sup>8</sup> a jeho synovec Fritz Löw-Beer (1906–1976)<sup>9</sup>. Alfred byl členem MSAC a v rámci klubu se angažoval v hospodářsko-právnícko-dopravní komisi. To znamená, že se těšil značné úctě a mohl rovněž do jisté míry ovlivňovat některé aspekty spojené například s budováním silniční sítě nebo s rozvojem dopravní infrastruktury, která byla v té době v plenkách. Konkrétnější informace o činnosti Alfreda Löw-Beera se bohužel nepodařilo dohledat. V soupise členů MSAC z roku 1923 je vedle jeho jména uvedena adresa Parkstrasse (dnes ulice Drobného) a jeho automobil Mercedes 16/40 se státní

poznávací značkou: P-I-83<sup>10</sup> (jedná se o číselnou řadu, která byla pro Brno přidělena po roce 1922). Jeho synovec Fritz Löw-Beer byl mužem mnoha zájmů. Učarovalo mu fotografování a také rychlé automobily. Jeho vášní se stalo rovněž cestování, podnikl řadu poznávacích cest po Evropě, na nichž mu dělali společnost umělci František Řehořek a Hubert Kovařík. Z těchto cest vznikla alba zachycující prostřednictvím Fritzových fotografií dnes již leckdy ztracené pamětihodnosti, nedotčenou přírodu, ale také automobily, kterými Fritz a jeho bratr Ernst cestovali. Není tedy divu, že Fritz byl rovněž členem MSAC. Dne 22. října 1933 byl na mimořádné schůzi, která mimo jiné řešila zásadní úbytek členské základny a odhlašování automobilů z registru v důsledku postupující hospodářské krize, zvolen do výboru MSAC.

Díky soupisům v Automobilním československém almanachu (dále jen AČA) z let 1921–1929 známe také další registrační značky, které byly zapsány na jména jednotlivých členů rodiny Löw-Beer nebo na firmu:

*P-226 Löwbeer Benno, továrník Svitávka*<sup>11</sup>

*P-I-83 Löwbeer Alfred, Brno Čechyňská 4*<sup>12</sup>

*P-21 Mos. Löw-Beer, Brno Čechyňská 4*<sup>13</sup> v roce 1924 již uváděn jiný majitel.<sup>14</sup>

*P-221 Fa. Benno Löw Beer Svitávka*<sup>15</sup>

Pro lepší pochopení je potřeba vysvětlit, jak vlastně v tomto období registrační značky pro automobily a motocykly fungovaly. První povinná registrace automobilů a motocyklů proběhla na našem území už v roce 1905, kdy úřady začaly přidělovat poznávací značky, na nichž bylo písmeno označující zemi a evidenční číslo (1–999). Jakmile byl rozsah čísel rozebrán, přidala se za písmeno římská číslice a evidenční čísla se znovu opakovala od 1. Tabulky byly bílé s černým písmem. Čechy měly písmeno O, Praha N, Morava byla označena písmenem P. Tento systém fungoval víceméně ve stejné podobě i po vzniku Československé republiky, a to až do roku 1932. V tomto roce se poznávací značky změnilly na černé s bílým písmem a bílou linkou na okraji. Na značce bylo písmeno označující zemi a maximálně pětimístné číslo psané arabskými číslicemi. Čechy označovalo písmeno Č, Prahu P, Moravu M. Tento systém se udržel až do roku 1938.<sup>16</sup> Bohužel však bylo celkem běžné, že byla jedna registrační značka používána pro více automobilů, není tedy vždy možné podle ní identifikovat konkrétní automobil.

4 RUDIK, Milan. *Dějiny vybraných německých automobilových klubů v českých zemích v letech 1905–1938*. Ústí nad Labem, 2010. Diplomová práce. Univerzita Jana Evangelisty Purkyně. Fakulta filozofická, s. 105.

5 První propozice závodu byly vypracovány již v roce 1914, mohl však být realizován až po skončení první světové války, a to v roce 1921. Může se zdát poněkud nelogické, že MSAC pořádal závody na tak vzdáleném místě, ale důvodem byla dobrá znalost trati z předešlých závodů. Více viz ZOUHAROVÁ DYKOVÁ, pozn. 3.

6 RUDIK, pozn. 4.

7 Srov. HOŘEJŠ a KRÍŽEK, pozn. 1.

8 Syn Maxe Löw-Beera, spolu s bratry Bennem a Rudolfem vlastnil firmu Moses Löw-Beer. V roce 1913 se přestěhoval s rodinou ze Svitávky do Brna, kde zakoupil od Moritze Fuhrmanna secesní vilu na Drobného 22. Alfred se oženil s Marianne Wiedmannovou, měli tři děti. Více viz SVOBODOVÁ, Petra. Löw-Beerové a jejich podnikatelské aktivity. In: HANÁK, Jaromír, ed. *Vila Löw-Beer. Rodičovská vila Greta Tugendhat*. Brno: Muzeum Brněnska, 2015, s. 13–18.

9 Syn Benna Löw-Beera a jeho manželky Johanny „Hansi“ rozené Wiedmannové. Fritz patřil k prvním sběratelům čínských laků v Evropě. Žil v tzv. Velké vile ve Svitávce, ve které mu vídeňský architekt Rudolf Baumfeld upravil byt ve stylu domácího muzea. Od roku 1939 pobýval v emigraci, v Kanadě, USA, ale také v Evropě (Řím, Paříž). Fritz Löw-Beer byl dvakrát ženatý. Více viz ČERNOUŠKOVÁ, Dagmar a ČERNÁ, Iveta. Pro les nevidět stromy. Jiný svět sběratele Fritze Löw-Beera. In: KROUPA, Jiří, ŠEFERISOVÁ LOUDOVÁ, Michaela a KONEČNÝ, Lubomír, eds. *ORBIS ARTIUM. K jubileu Lubomíra Slavička*. Brno: Masarykova univerzita, 2009, s. 755–765.

10 *Mährisch-schlesischer Automobil-Club 20-Jahr-Feier*. Brünn: R. M. Rohrer, 1926. srov. AČA *Almanach automobilního průmyslu 1921*. Praha: R. Todt, s. 176.; AČA *Automobilní československý almanach 1923*. Praha: R. Todt, 1923, s. 315 uvádí adresu Čechyňská 4, Brno.

11 AČA *Automobilní československý almanach 1921*. Praha: R. Todt, 1921, s. 165.

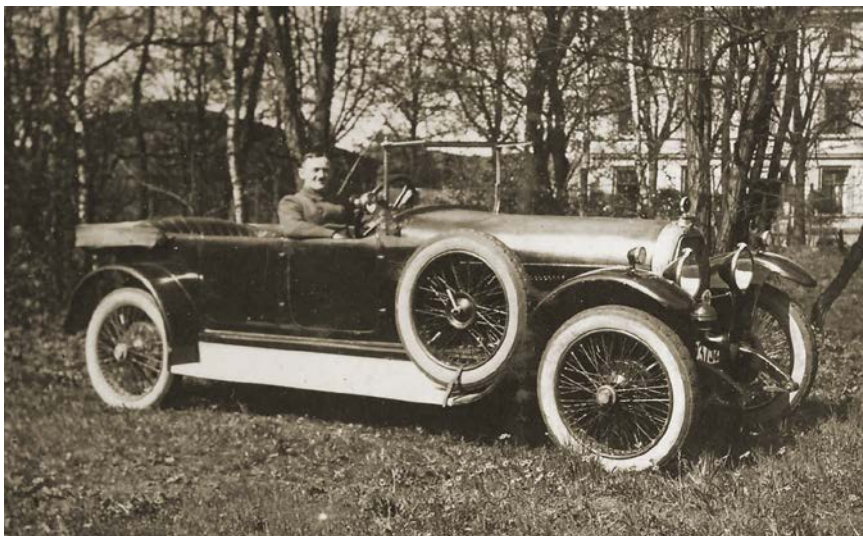
12 Ibid. s. 176; AČA *Automobilní československý almanach 1923*. Praha: R. Todt, 1923, s. 315.

13 Ibid. s. 289.

14 AČA *Automobilní československý almanach 1924*. Praha: R. Todt, 1924, s. 272.

15 AČA *Automobilní československý almanach 1923*. Praha: R. Todt, 1923, s. 296. Tato značka byla provozována až do května 1925, ačkoli Benno Löw-Beer zemřel již v roce 1916.

16 FEUERISL, Dalibor a ZELENÝ, Filip. *Poznávací značky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Chyňava: Saxi, 2011.



Austro Daimler ADM, Sagan (pruská Zaháň, dnes Polsko), březen 1927.  
Fotografie z cestovního alba Fritze Löw-Beera. (archiv spolku Löw-Beerovy vily)



Fritz s přáteli v Kuringerwalde u vozu Lancia Lambda, duben 1927.  
Fotografie z cestovního alba Fritze Löw-Beera. (archiv spolku Löw-Beerovy vily)

Na fotografiích z cestovního alba Fritze Löw-Beera<sup>17</sup> jsou zachyceny vozy značek Lancia Lambda, Mercedes-Benz a Austro Daimler ADM. V říjnu 1934 během cest po Jugoslávii se na fotografiích objevuje další vůz – Walter Junior, který patrně patřil některému z Fritzových přátel. Ze soukromého archivu Jana Hrubého (vnuka řidiče Ernsta Löw-Beera) máme k dispozici fotografie dvou kompresorových vozů značky Mercedes-Benz, které si zakoupili Ernst a Fritz Löw-Beerovi. Helena Inoue Löw-Beerová, neteř Alfreda Löw-Beera, ve svých vzpomínkách, které napsala k 90. narozeninám tety Marianne Löw-Beerové, mimo jiné zmiňuje, že rodina používala vozy Benz, červený Mercedes a 25 let „starou zelenou Minervu“.<sup>18</sup> Ženy za volantem automobilů bohužel na fotografiích zachyceny nejsou. Vzhledem k patriarchálnímu uspořádání rodiny můžeme předpokládat, že v tomto směru, navzdory pokrokové době, neměly žádné ambice.

Löw-Beerové vlastnili zajímavé a drahé vozy, které velmi přesně určovaly pozici rodiny ve společenské hierarchii. V roce 1927 je u již dříve zmíněné registrační značky P-221 uvedeno: Mos. Löw-Beer, továrník, Svitávka, vůz Minerva<sup>19</sup>. Jedná se tedy pravděpodobně o vůz, který zmiňuje Helena Inoue Löw-Beerová jako „starou zelenou Minervu“. Další informace nebo fotografie tohoto vozu se zatím bohužel nepodařilo nalézt. Na fotografiích však máme zachycen například vůz Fritze Löw-Beera Lancia Lambda, a to poprvé v dubnu 1927 z cesty po Bamberku a okolí.<sup>20</sup> Lancia patří mezi nejstarší výrobce automobilů na světě.<sup>21</sup> Tato luxusní italská značka, charakteristická svou elegancí, komfortem a výkonem, získala velkou popularitu i mezi významnými osobnostmi své doby. Lancii vlastnily například hvězdy stříbrného plátna: Greta Garbo, Gloria Swanson, Gary Cooper nebo také spisovatel Ernest Hemingway. V roce 1922 přišla na trh Lancia Lambda označovaná jako revoluční typ. Byl to první automobil na světě s ocelovou samonosnou konstrukcí, nezávislým zavěšením předních kol a motorem V4.<sup>22</sup> Lambda nebyla primárně koncipována jako sportovní vůz, ale vynikající jízdní vlastnosti a spolehlivost z ní nakonec udělaly favorita vytrvalostních soutěží. Dá se říct, že cena i vlastnosti vozu, který si Fritz zvolil, ilustrují náročnost a řidičský um zákazníka.

Další značka, kterou si oblíbili členové rodiny Löw-Beerů, byl Mercedes-Benz. Firma vznikla sloučením dvou nejstarších automobilek, Daimler Motoren Gesellschaft a Benz & Cie, jejichž zakladateli byli Gottlieb Daimler a Carl Benz. Vznikla tak společnost Daimler-Benz AG, která měla ve znaku dnes světoznámý

17 Archiv spolku Löw-Beerovy vily, Svitávka.

18 Ibid.

19 Minerva byla značka luxusních belgických automobilů založená Sylvainem de Jong, která vyráběla své vozy od roku 1902 do 1939. Symbolem těchto vozů se stala hlava bohyně Minervy na chladiči.

20 Archiv spolku Löw-Beerovy vily, Svitávka.

21 Založil ji v roce 1906 v Turíně Vincenzo Lancia se svým přítelem (původní název zněl Lancia & C. Fabbrica Automobili Lancia Fulvia). Jednotlivé typy vozů byly označeny písmeny řecké abecedy.

22 Srov. MACBETH, pozn. 2.; *Encyklopedie automobilů: značky, modely, technické údaje*. Praha: Gemini, 1994.; GUZZARDI, Giuseppe a RIZZO, Enzo. *Kabriolety: historie a vývoj automobilů snů*. Praha: Rebo Productions, 1998.



Neznámý řidič s Lancií Lambdou, patrně otec jednoho z Fritzových přátel, září 1927.  
Fotografie z cestovního alba Fritze Löw-Beera. (archiv spolku Löw-Beerovy vily)



Lancia Lambda – vyjíždka  
na Hohenstein, květen 1927.  
Fotografie z cestovního alba  
Fritze Löw-Beera.  
(archiv spolku Löw-Beerovy vily)

symbol trojcípé hvězdy Gottlieba Daimlera obkroužené vavřínovým věncem Carla Benze.<sup>23</sup> Označení Mercedes bylo použito poprvé pro nový typ 35PS a v roce 1902 se tento název stal ochrannou známkou pro vozy Daimler.<sup>24</sup> Jak již bylo výše uvedeno, Alfred Löw-Beer byl vlastníkem vozu Mercedes 16/40.<sup>25</sup> V letech 1928–1929 zakoupili Fritz a Ernst Löw-Beerovi dva luxusní otevřené vozy (tzv. tourenwagen) značky Mercedes Benz SS s kompresorovým motorem. Vozy jim přivezl tovární řidič, který je také zasvětil do obsluhy. Jednalo se ve své době o velmi drahé, moderní a zajímavé vozy. Dobové reklamní prospekty nešetřily superlativy při vychvalování předností vozů Mercedes-Benz typu S (Sport) a SS (Super sport). Uváděly například „pokud budete sami řídit tento vůz, pak poznáte, s jakou dech beroucí lehkostí je možné tuto neslýchanou sílu v živoucím 200 PS zvládnout.“<sup>26</sup> Oba bratři byli „sportsmeni“, jezdili zásadně se staženou střechou a velmi rychle.<sup>27</sup> S těmito vozy pak mladí Löw-Beerové spolu s přáteli podnikali cesty po celé Evropě a poznávali nejen slavná evropská města, ale také horské průsmyky a přírodu.<sup>28</sup>

Vzhledem ke společenskému postavení rodiny nemohli mezi personálem chybět ani šoféři, kteří nejen vozy jim svěřené řídili, ale také se o ně průběžně starali a v případě potřeby prováděli i drobné opravy. V letech 1929–1935 pracoval u firmy Moses Löw-Beer Jan Hrubý, garážmistr ze Svitávky. Ten byl především osobním řidičem Ernsta Löw-Beera. Jezdil s ním po celé Československé republice i do zahraničí. V roce 1936 ho vystřídal Ladislav Antl z Brna.<sup>29</sup> Bratři Löw-Beerové měli rádi rychlé a silné vozy a také si samozřejmě často užívali radosti rychlé jízdy. Zvláště v případě Fritze existují četné záznamy o pokutách za překročení rychlosti, a to podle pamětníků část trestů na sebe bral za svého zaměstnavatele i jeho šofér. Uvedme alespoň některé z výpisu rejstříku: 3. 12. 1928 a 26. 3. 1929 jel neopatrně a urazil úřad, 500 Kč pokuty, ev. 7 dní vězení (okresní soud Boskovice); 31. 5. 1928 jel neopatrně a rychle uzavřenou obcí, 20 Kč pokuty, ev. 48 hod. vězení (okresní soud Tišnov); 14. 12. 1928 urazil slovy státního cestáře – drzost, 40Kč pokuty, ev. 24 h vězení (okresní soud Kunštát); 17. 1. 1931 jel rychle a neopatrně autem uzavřenou obcí, 100 Kč pokuty, ev. 48 hod. vězení (okresní soud Tišnov) atd.<sup>30</sup>

Ve 30. letech 20. století začala rodina využívat také vozy značky Tatra. Nákup těchto, ve srovnání s Mercedesy i Lancií, „lidových“, vozů byl způsoben patrně postupující hospodářskou krizí a souvisel nejspíš také s vysokými daněmi a dalšími

23 SAMOHÝL, Ladislav a VACEK, Zdeněk. *Fenomén Mercedes-Benz & Čechy, Morava a Slezsko*. Praha: Grada Publishing, 2016, s. 35.

24 Mercedes bylo jméno dcery Emila Jellinka, c. a k. generálního konzula v Nice a úspěšného prodejce vozů zn. Daimler.

25 *Mährisch-schlesischer Automobil-Club 20-Jahr-Feier*, pozn. 10.

26 Soukromá sbírka Ladislava Samohýla. Dobový prospekt Mercedes-Benz „S“, „SS“, „SSK“.

27 SAMOHÝL a VACEK, pozn. 23, s. 223–225.

28 Poprvé je jeden z vozů Mercedes-Benz „SS“ zachycen na fotografiích v červenci 1928, archiv spolku Löw-Beerovy vily, Svitávka.

29 Archiv spolku Löw-Beerovy vily, Svitávka.

30 MZA, Státní okresní archiv Blansko, fond Okresní úřad Boskovice 1850–1945.

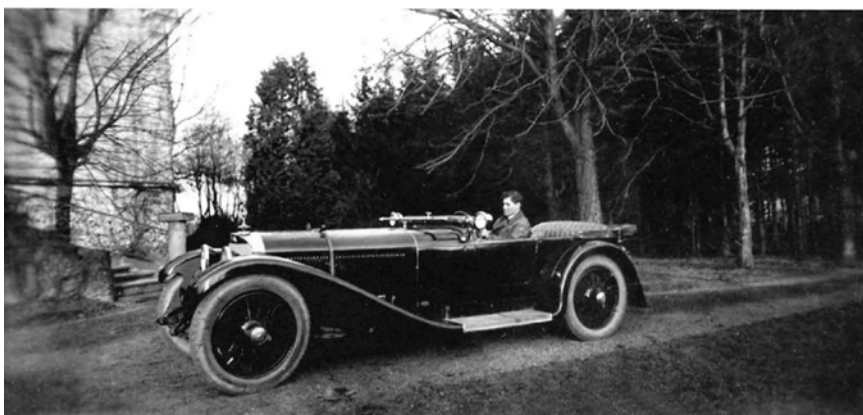


Mercedes-Benz SS, Sörfjord (Ringolj-Ulvik), červenec 1929. Fotografie z cestovního alba Fritze Löw-Beera.

(archiv spolku Löw-Beerovy vily)

Fritz a Ernst Löw-Beerovi se svými vozy Mercedes-Benz, cca 1928.

(archiv spolku Löw-Beerovy vily)



Mercedes-Benz „SS“ (tourenwagen) s Fritzem za volantem. (archiv spolku Löw-Beerovy vily)

omezeními, jimiž československý stát zatěžoval motoristy. Ze zápisů obchodních knih uložených v Technickém muzeu Tatra v Kopřivnici se dovídáme, že první automobil značky Tatra zakoupili členové rodiny Löw-Beerů v roce 1932, a sice vůz Tatra typ 57 cabriolet. Vůz Tatra 75 zakoupil Herbert Löw-Beer (4. 5. 1934)<sup>31</sup> v provedení kabriolet, stejný typ si objednal Fritz Löw-Beer dne 14. 10. 1937 s karoserií na zakázku a Max Löw-Beer dne 19. 8. 1938, také se zakázkovou karoserií. Jestli nakonec skutečně došlo k zakoupení těchto vozů, nemáme potvrzeno. Celkem objednala rodina sedm vozů Tatra 57 v různých provedeních karosérie (převažovaly kabriolety), tři Tatry 75 a jednu Tatra 97. Tento automobil si objednala dne 20. 2. 1939 firma Aron und Jakob Löw-Beer's Söhne z Brna. Jednalo se o aerodynamický automobil střední třídy, vyráběný v letech 1937–1939. Vzhledem k typu těchto vozů můžeme soudit, že byly využívány spíše na běžný provoz a práci než k reprezentaci rodiny.

Dcera Alfreda Löw-Beera Greta Tugendhatová se přátelila s Hermine, rozenou Weinmannovou, která se provdala za brněnského textilního podnikatele Alfreda Stiassniho, spolumajitele firmy Gebrüder Stiassni. Vztah rodiny Stiassni k automobilům můžeme dedukovat na základě jedné fotografie automobilu značky Tatra na nádvoří vily v Pisárkách a dále z výpisů z obchodních knih firmy Tatra a údajů v AČA.

Zatímco rodina Löw-Beerů preferovala vždy velmi luxusní a moderní vozy, u rodiny Stiassni nacházíme jen vozy značky Tatra Kopřivnice. Závěr je jednoduchý, buď si rodina Stiassni nemohla dovolit investovat takový kapitál do koupě vozů luxusních značek nebo, a to je pravděpodobnější, pro ně držení takto drahých automobilů nebylo prioritou a dávali přednost vozům praktickým, funkčním a přiměřeně drahým. Pro bližší představu uvedme, že cena vozu Mercedes Benz typ „SS“ byla 375 000 Kč,<sup>32</sup> zatímco vozy značky Tatra se pohybovaly v řádech desetitisíců. Například Tatra 57 cena do 30 000 Kč, Tatra 75 cena 31 000 Kč až 40 700 Kč.<sup>33</sup> Ze zápisů obchodních knih uložených v Technickém muzeu Tatra v Kopřivnici se dovídáme, že firma Gebrüder Stiassni zakoupila první vůz Tatra 11 už v roce 1923, dále je zde uvedena Tatra 30, převzata v říjnu 1929. Velmi zajímavý je rok 1936, kdy Stiassni od Tatry zakoupili celkem šest vozů typ 57 (limuzína) a dva vozy typ 75 (kabriolet).

Příklady registračních značek zapsaných na jméno rodiny Stiassni:

*P-I-21 Stiassni Rudolf, továrník, Brno, Nadační 3*<sup>34</sup>

*P-I-65 Stiassni Ernest, továrník sukнем, Brno, Nadační 3*<sup>35</sup>

*P-I-84 Gebrüder Stiassni, Brno, Nadační*<sup>36</sup>

31 Viz Obchodní knihy firmy Tatra. Regionální muzeum v Kopřivnici, Technické muzeum Tatra, Archiv.

32 Soukromá sbírka Ladislava Samohýla. Dobový prospekt, ceník vozů Mercedes-Benz.

33 Viz Dobové prospekty Tatra. Regionální muzeum v Kopřivnici, Technické muzeum Tatra, Archiv.

34 AČA *Automobilní československý almanach 1921*. Praha: R. Todt, 1921, s. 176.; AČA *Automobilní československý almanach 1923*. Praha: R. Todt, 1923, s. 314.

35 AČA *Automobilní československý almanach, 1921*. Praha: R. Todt, 1921, s. 176.

36 Ibid.

Greta Löw-Beerová se po prvním nevydařeném manželství provdala za spolumajitele textilní továrny S. Feldhendler et Comp. Fritze Tugendhata. Greta s Fritzem vstoupili do dějin architektury jako stavebníci unikátního rodinného domu v brněnských Černých Polích – vily Tugendhat. Zájem o automobily či motorismus se ve vztahu k této rodině nepodařilo prokázat. Z literatury je známa jedna fotografie automobilu rodiny Tugendhat, jejíž originál nemáme k dispozici. Snímek není příliš kvalitní, ale pravděpodobně je na něm zachycen automobil Fiat 509 A i s rodinným šoférem Gustavem Losslem. Ústně tradovanou informaci, že rodina Tugendhat vlastnila i vozy značky Tatra, se po prostudování materiálu z archivu Technického muzea Tatra v Kopřivnici nepodařilo prokázat.

V roce 2016 vznikla ve spolupráci Muzea Brněnska a Technického muzea v Brně výstava s názvem *Auta brněnských továrníků*, která představila svět brněnské podnikatelské elity z poněkud jiné perspektivy. Jedním z výstupů projektu je i tato studie. Cílem bylo nastínit na příkladu tří vybraných rodin, které byly vzájemně propojeny rodinnými či přátelskými vazbami, vztah brněnské elity k automobilismu a také zjistit, jaká auta parkovala v garážích slavných brněnských vil. Prameny k této tematice bohužel často chybí nebo jsou torzovité, ne vždy je možné propojit je mezi sebou a ověřit. Hlavním zdrojem informací byl archiv spolku Löw-Beerovy vily ve Svitávce, kde jsou mimo jiné uložena unikátní fotografická alba z cest Fritze a Ernsta Löw-Beerových v letech 1928–1935. K dohledání registračních značek byly využity fondy Moravského zemského archivu B 40 Zemský úřad Brno a B26 Policejní ředitelství Brno, které jsou bohužel neúplné a také Automobilní československé almanachy z let 1921–1929, dobové tematické časopisy a v neposlední řadě fondy Technického muzea Tatra v Kopřivnici.

Pokud srovnáme vztah jednotlivých rodin k automobilům, lze konstatovat, že Löw-Beerové byli nadšenými motoristy a propagátory automobilismu. Rodina Stiassni byla spíše uživatelem automobilu jako dopravního prostředku, který ulehčuje život, a lze předpokládat, že podobný vztah měla k automobilu i rodina Tugendhat. Na závěr můžeme dodat, že tato tematika není zdaleka vyčerpána, v Brně žilo mnoho dalších významných podnikatelských rodin, jejichž vztah k automobilismu nebyl zatím zkoumán. Komplexní pohled na vztah brněnských podnikatelských elit k fenoménu automobilismu na své zpracování zatím čeká.

## PRAMENY A LITERATURA

Archiv spolku Löw-Beerovy vily, Svitávka.

Moravský zemský archiv v Brně:

Fond B 26 Policejní ředitelství Brno – Soupis silostrůžů 1929–1939.

Fond B 40 Zemské místodržitelství.

Regionální muzeum v Kopřivnici – Technické muzeum Tatra:

Archiv Technického muzea Tatra.

Soukromá sbírka Ladislava Samohýla.

AČA *Automobilní československý almanach* 1921. Praha: R. Todt, 1921.

AČA *Automobilní československý almanach* 1923. Praha: R. Todt, 1923.

AČA *Automobilní československý almanach* 1924. Praha: R. Todt, 1924.

AČA *Almanach československého autoprůmyslu a zpřízněných odvětví* 1925. Praha: R. Todt, 1925.

AČA *Almanach československého autoprůmyslu a zpřízněných odvětví* 1926. Praha: R. Todt, 1926.

AČA *Almanach československého autoprůmyslu a autoobchodu odvětví* 1929. Praha: R. Todt 1929.

*Almanach automobilistů* 1925. Praha: Jar. Kalva, 1925.

BŘEZINOVÁ, Andrea a ZAPLETAL, Tomáš. *Brno – moravský Manchester*.

V Brně: Moravská galerie, 2014. ISBN 978-80-7027-277-0.

*Encyklopedie automobilů: značky, modely, technické údaje*. Praha: Gemini, 1994.

HANÁK, Jaromír, ed. *Rodinné domy Löw-Beerů: Brněnec, Brno, Půlpecen, Svitávka*.

Brno: Muzeum Brněnska, 2016. ISBN 978-80-906196-6-1.

HANÁK, Jaromír, ed. *Vila Löw-Beer. Rodičovská vila Grety Tugendhat. Průvodce vilou*. Brno: Muzeum Brněnska, 2015. ISBN 978-80-906196-1-6.

HOŘEJŠ, Miloš a KRÍŽEK, Jiří. *Zámek s vůní benzínu: automobily a šlechta v českých zemích do roku 1945*. Praha: Mladá fronta, 2015. ISBN 978-80-204-3930-7.

HOZÁK, Jan a KOŽÍŠEK, Petr. *100 let automobilu v Čechách*, Praha 1994.

MACBETH, Graham. *Velký obrazový atlas automobilu*. Praha: Artia, 1985.

*Mährisch-schlesischer Automobil-Club 20-Jahr-Feier*. Brünn: R. M. Rohrer, 1926.

RUDIČ, Milan. *Dějiny vybraných německých automobilových klubů v českých zemích v letech 1905–1938*.

Ústí nad Labem, 2010. Diplomová práce. Univerzita Jana Evangelisty Purkyně. Fakulta filozofická.

SAMOHÝL, Ladislav a VACEK, Zdeněk. *Fenomén Mercedes-Benz & Čechy, Morava a Slezsko*.

Praha: Grada Publishing, 2016. ISBN 978-80-247-5536-6.

SMUTNÝ, Bohumír. *Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764–1948 : encyklopedie podnikatelů a jejich rodin*. Brno: Statutární město Brno, 2012. Brno v minulosti a dnes. ISBN 978-80-86736-28-0.

ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. V Praze: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.

ZELENÝ, Filip a FEUERISL, Dalibor. *Poznávací značky: v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*.

Chyňava: SAXI, 2011. ISBN 978-80-904767-2-1.

## **KLÍČOVÁ SLOVA:**

automobilismus, Alfred Löw-Beer, Fritz Löw-Beer, Stiasni, Mährisch-schläsischer Automobil-Club

## Zusammenfassung

### **DIE AUTOMOBILE DER BRÜNNER FABRIKANTEN: LÖW-BEER, STIASSNI, TUGENDHAT**

Dieser Artikel stellt die Welt der Brügger Unternehmerelite aus einer etwas anderen Perspektive dar. Brünn galt zu Beginn des 20. Jahrhunderts als eine Industrie- und Textilstadt, und nicht allein dank dieser Voraussetzungen kam es früh mit dem Automobilsport in Kontakt. Die Familien der Brügger Fabrikanten Löw-Beer, Stiasni und Tugendhat gehörten zu der damaligen Unternehmerelite. Ihre Stellung und ihr Prestige zeigten sie unter anderem auch durch ihre luxuriösen Wohnhäuser und Automobile. Das Ziel der Autorin war es, am Beispiel dreier ausgewählter Familien, die entweder durch familiäre oder freundschaftliche Beziehungen miteinander verbunden waren, aufzuzeigen, welche Beziehung die Löw-Beers, Tugendhats und Stiasnis zu ihren Automobilen hatten und welche Marken in den Garagen der berühmten Brügger Villen parkten. Die Wahl von Automobilmarke und -typ spiegelte nicht nur die gesellschaftliche Stellung und die finanzielle Situation des Eigentümers, sondern auch weitere seiner Interessen wider.