

OBČASNÍK SPUSA

KVĚTEN 2016

číslo 7.

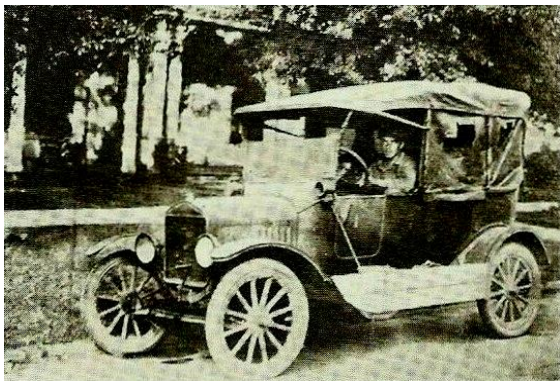


SPOLEČNOST PŘÁTEL USA – THE SOCIETY OF FRIENDS OF THE USA
ČESKO-AMERICKÝ KLUB – THE CZECH-AMERICAN CLUB
POBOČKA PRAHA – hlavní město

Díky laskavosti našeho Vzdělávacího střediska pokračuje **výuka angličtiny**, nyní však každý pátek od 15 do 16ti hodin. Pak někdy následuje **kulturní program** s přátelským posezením. Program bývá oznámen samostatně. Těšíme se na Vaši účast.

Problémy s emigranty: V současné době nečekaně vnikl tento problém v celé Evropě. Níže nebudeme uvažovat jak a proč, ale vzhledem k rozdílným emotivním názorům níže uvádím opatrné řešení z třicátých let minulého století v USA. Situace na jihu USA s Hispánci nebude nyní o moc jednodušší a USA tam stále pečlivě střeží svou ohrazenou hranici s Mexikem.

Jak se vstupovalo na území USA před druhou světovou válkou (Toulky po USA, Jiří Baum, Praha 1939): Příjezd, vlastně příplutí bylo kanálem před New Yorkem 12m hlubokým, 600m širokým s bójemi po stranách a 10km dlouhým. Velké parníky tak již nemusely čekat na příliv, aby se dostaly do New Yorku. V dohledu ostrova Long Island pak lodě spustily kotvu. Na hlavním stěžni však stále vlála předpisová žlutá vlajka na znamení, že na palubě ještě nebyl přístavní lékař, který by prohlédl cestující a dal povolení ke vplutí do přístavu. Dokud tato vlajka nebyla spuštěna, nikdo nesměl na pevninu ani naopak. Bylo to nutné opatření, protože jinak by parníky přivezly do přístavů cestující s nakažlivými chorobami. Prohlídku prováděl lékař se svými četnými úředníky a všichni přistěhovalci byli podrobeni této přísné prohlídce. Zavšivení byli odvezeni na malý ostrůvek a nemocní do nemocnice. Pak teprve dostala loď povolení k další plavbě, a to k jižnímu cípu New Yorku, tj. k ostrovu Manhattan. Celý tento proces trval již den, ale na pevninu se dostali jen cestující první a druhé třídy.



Levné staré auto Ford T našich cestovatelů po USA z roku 1917. To použili po vyčerpávajícím cestování na starých kolech, které nevydržely.

Před první světovou válkou Američané přistěhovalci vítali. Kde kdo mohl příplout, a to i bez pasu a někdy to bylo i 1.300 lidí za den. Později však vláda pro nedostatek práce příliv přibrzdila. Byly vydávány stále přísnější předpisy, které umožňovaly vybírat jen některé přistěhovalce. Z celnice se cestující vrátili na palubu a po obědě je parník odvezl na Ellisův ostrov. Zde byla další zdravotní prohlídka a početní lékaři pak stížené nějakým neduhem posílali zpět a rovněž tak i analfabety. Mnozí tak byli odtrženi i od své rodiny. Pak je ještě vyslyšali úředníci, kteří uměli různé jazyky. Úspěšní byli pak odvezeni na další ostrůvek, kde již byli na svobodném území USA.

Ford Motor Company (často nazývaná zkráceně **Ford**, někdy také **FoMoCo**, Ford Motor nebo FMC) je americká nadnárodní korporace, vyrábějící automobily. Tento výrobce automobilů byl založen Henrym a jeho synem Edselem Fordem v Dearbornu, na předměstí Detroitu, ve státě Michigan, ve Spojených státech (kde sídlí v současnosti vedení společnosti), 16. června 1903. Od počátku 20. století byl Ford společně s firmami General Motors a Chrysler členem Detroitské „Velké trojky“ výrobců automobilů společnosti, které dominovaly americkému automobilovému trhu.

Ford zavedl metody masové výroby vozidel a hromadného managementu průmyslové pracovní síly. Ford uskutečnil nápady Eli Whitneyho, který vyvinul jednu z prvních montážních linek s použitím univerzálních součástek. Díky tomu bylo možno uvést do provozu velmi levnou, opakovatelnou a spolehlivou výrobu. Použití pásové dráhy k pohybu vozů k dělníkům bylo v tomto průmyslovém odvětví unikátní a rychle se stalo oblíbeným způsobem výroby. Jakmile se totiž stala práce jednoduchou a opakující se, bylo možné najmout nezkušené pracovníky, kteří se mohli rychle naučit jednoduché úkoly (ačkoli to odstranilo téměř veškeré uspokojení, které mohl mít dělník vykonávající různorodé činnosti). Ale umožnilo to výrobu prvního světového auta Ford model T, který jako první cenově dostupný automobil vytvořil masovou motorizaci světa.

Duesenberg: Bratři Friedrich (Fritz, později Frederick, Fred; 1876–1932) a August Duesenberg (1879–1955) se narodili v německé obci Kirchheide v tehdejším Knížectví Lippe. Jejich matka ovdověla a v roce 1885 i s jejich čtyřmi sourozenci odjela do USA. V roce 1897 založili August a Fred firmu vyrábějící jízdní kola; Fred byl také aktivní závodník, mimo jiné vytvořil dva světové rekordy. V roce 1900 začali experimentovat se benzínovými motory a stavět motocykly. Od roku 1902 se Fred věnoval konstrukci automobilů. O rok později vznikl jeho první závodní vůz. V roce 1906 bratři s požadavkem na výrobu automobilu získali peníze od právníka z lowy Edwarda Masona. Magnát Fred Maytag koupil 60 procent firmy. Vznikla tak *Mason-Maytag Motor Car*

Company se sídlem ve Waterloo v Iowě. Maytag ani Mason však nebyli v tomto podnikání zkušení a firma zanikla. Duesenbergové přesídlili do St. Paul v Minnesotě a tam v roce 1913 vznikla *Duesenberg Automobile & Motors Company*. Ta se zabývala výrobou motorů a závodních vozů. Nejprve společně vyvinuli čtyřválcový, potom osmiválcový motor s objemem 4,3 l o výkonu 90 koní.

Během první světové války dodávala společnost DMC lodní a letecké motory pro britské a později i francouzské ozbrojené síly. Po válce se firma samozřejmě vrátila k výrobě automobilů. Mimo úspěchů na okruhu Indianapolis dosáhl Duesenberg 1920 světového rekordu 251 km/h a v roce 1921 také zvítězil v závodě 24 hodin Le Mans. V roce 1926 převzala Duesenberg firma Auburn, vozy však byly vyráběny pod původní značkou. Obrázek aut této značky můžeme srovnat s autem, který používali výše uvedení cestovatelé.



Duesenberg model J s karoserií Dual Phaeton – Václav Zapadlík



Americký Vanderbilt Cup 1908 – Václav Zapadlík



Duesenberg Convertible SJ LA Grand Dual-Cowl Phaeton (1935)

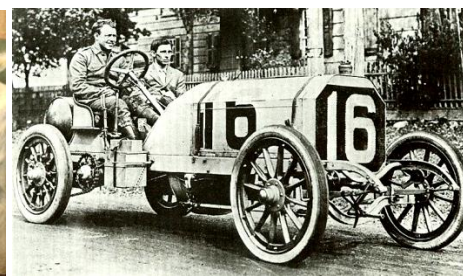
Vanderbilt Cup je mezinárodní závod, který založil William Vanderbilt II. v roce 1904. První se pak konal 8. října v Nassau na Long Islandu, tj. v New Yorku. Oznámení o tomto závodě však bylo v New Yorku poněkud kontroverzní. Zapříčinilo to mnoho pokusů tento závod zrušit. Politici si však záhy uvědomili, že je s tím spojena mimořádná publicita. Vanderbilt pak obstál a určil trasu závodu dlouhou 30,24 mil, tj. 48,7km přes větrné a špinavé cesty tohoto místa. Vanderbilt vložil do závodu spoustu peněz tak, aby zvýšil zájem amerických podniků. V té době byl tento sport již velmi dobře organizován v Evropě, což vedlo k technickému pokroku ve výrobě těchto vozidel. Tento závod přitáhl nejen 17 špičkových závodníků s jejich auty z celého civilizovaného světa, ale i četné novináře a diváky.



Vanderbilt Cup race start, 1905



Plakát na tento závod v roce 1908



George Robertson, 1.US vítěz s US autem r. 1908

Vanderblit se nadchl pro automobily a jeho první byl De Dion-Bouton již v roce 1898. Pozoruhodný byl Mercedes-Simplex z roku 1902 o výkonu asi 40ks, se kterým již jezdil i rychlostí kolem 100km/hod. V době zahájení těchto závodů dosahovaly závodní auta s motory o obsahu téměř 13 litrů až 120ks. Diváky obdivovali rychlosti i více než 100 mil za hodinu, tj. asi 160km/hod. Diváků na prvním závodě bylo asi 50.000, na druhém 100.000 a na třetím ročníku již kolem 200.000. Vítězem prvního ročníku v roce 1904 byl Američan George Heath s vozem Panhard, v roce 1905 to byl Francouz Victor Hémery na stroji Darracq. Teprve v roce 1908 to byl Američan George Robertson s americkým autem Locomobile. Pro vítěze byl 20kg stříbrný pohár o výšce 3/4m.

Dovoluji si připomenout možnost placení členských příspěvků. Můžete osobně nebo přímo na náš účet, který má čís: 135 135 383/ 0300 Poštovní spořitelny, tj. kdekoliv na poště nebo z bankomatu. Současně připomínám i prosbu na zaslání článků, nebo podkladů pro náš Občasník.
Za pražskou pobočku Petr Jílek