

V roce 1950 pak vznikl Polarografický ústav, v jehož čele stál Heyrovský do roku 1963, kdy odstoupil ze zdravotních důvodů. Zde se věnoval především rozvíjení své teorie, pokračoval v publikační a přednáškové činnosti doma i v zahraničí. Pro svůj již světoznámý objev byl opakovaně nominován na Nobelovu cenu, ale získal ji až v roce 1959. V té době již nebyl zcela zdrav. Začaly se na něm projevovat zejména následky pravidelné práce s jedovatou rtutí.

### RODINA JAROSLAVA HEYROVSKÉHO

Jaroslav Heyrovský se narodil do rodiny významného profesora římského práva. Rodina byla celkem početná, Jaroslav měl tři starší sestry (Kláru, Marii a Helenu) a mladšího bratra Leopolda. Leopold Heyrovský se stal právníkem jako otec, avšak proslul ve zcela jiném oboru – byl světově proslulým entomologem (znalcem hmyzu) a popsal několik nových druhů hmyzu, které po něm byly pojmenovány. Sestra Klára byla provdaná za malíře Arnošta Hofbauera, známého především tvorbou secesních plakátů.

Jaroslav Heyrovský sám se roku 1926 oženil s Marií Kořánovou, která později v Polarografickém ústavu pracovala jako sekretářka. Jejich dvě děti – dcera Jitka a syn Michael – se rovněž věnovaly chemii.

Po Jaroslavu Heyrovském je pojmenován kráter na odvrácené straně Měsíce a také jedna z planetek obíhajících Slunce mezi Marsem a Jupiterem.



# DÁMA ZA VOLANTEM

Eliška Junková-Khásová  
(1900–1994)



Jestliže se některý druh sportu zdá být určený jen pro muže, pak jsou to rychlostní závody automobilů. A přesto v době jejich počátků slavila úspěchy česká žena, Eliška Junková.

Narodila se v Olomouci v řemeslnické rodině jako Alžběta Pospíšilová. V šestnácti letech začala pracovat v bance, kde se seznámila se svým pozdějším manželem Čěnkem (Vincencem) Junkem. V roce 1918 odjela do Francie, aby se zdokonalila ve francouzštině (již velmi dobře uměla německy a anglicky). Na Pařížský autosalon dorazil také Junek, který tehdy začínal s účastí na automobilových závodech, a pro tento sport nadchl i Alžbětu. Při příští návštěvě Prahy se zapsala do autoškoly a posléze složila řidičskou zkoušku jako jedna z prvních žen u nás.

Za Junka se Alžběta provdala v roce 1922 a změnila si jméno na Eliška. S manželem úspěšně závodili na vozech Bugatti, Eliška zpočátku jako jeho spolujezdkyně, od roku 1924 se sama posadila za volant. I samostatně slavila úspěchy na závodech doma i v zahraničí, v roce 1927 zvítězila ve Velké ceně Německa na Nürburgringu. Nejvýznamnějších úspěchů dosáhla v závodě Targa Florio na Sicílii, považovaném tehdy za nejtěžší závod na světě. Při prvním startu musela pro poruchu vozu odstoupit z druhého místa, v následujícím roce 1928 navzdory potížím s vozem došla na pátém místě. Dodnes jde o největší ženský úspěch v nejvyšší automobilové kategorii. Úspěch však následovala životní tragédie: během Velké ceny Německa 15. července 1928 tragicky zahynul její manžel. Po jeho smrti Eliška závodní kariéru ukončila.

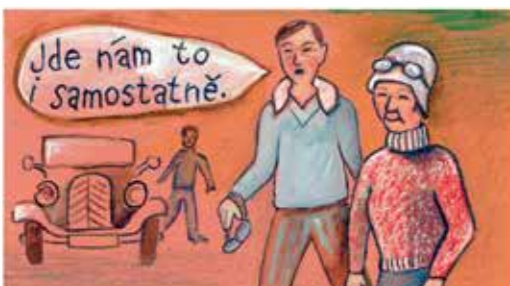
V té době uskutečnila dříve plánovanou cestu na Cejlon (dnes Srí Lanka), kde zastupovala firmu Bugatti. Po návratu se věnovala organizaci motoristického sportu u nás. Spolupracovala při přípravách Masarykova okruhu v Brně a vedle jejich



❖ V mládí auta pro Elišku velkou roli nehrála. Víc ji zajímaly květiny a zahrada; snadno se učila cizím jazykům. Aby si zlepšila francouzštinu, odjela pracovat do zahradnictví v Antibes.



❖ Závodit začala Eliška Junková v dubnu 1923 jako spolujezdkyně svého muže. V létě spolu vyhráli závody u Plzně a Rumburka.



❖ V září 1924 se Junková posadila za volant sama a svůj první závod Lochotín–Třemošná vyhrála v kategorii cestovních vozů, zatímco její muž zvítězil v kategorii vozů závodních. Velké úspěchy manželé Junkovi sklízeli téměř ve všech závodech až do osudného roku 1928.

organizačních schopností jí pomáhalo i její jméno a znalost jazyků. Později přijala nabídku firmy Baťa, která v té době začala s rozvojem gumárenského průmyslu a výrobou pneumatik. V tomto odvětví pracovala až do odchodu do penze. Po druhé světové válce se znovu provdala – za motoristického novináře Ladislava Kháse.

## Z HISTORIE AUTOMOBILŮ

Slovo automobil se skládá ze slov „auto“ a „mobil“ a volně by se dalo přeložit jako „samohyb“ – automobil se sice neuvádí do pohybu sám, má motor, ale název ho odlišuje od předchozích dopravních prostředků, které ke svému pohybu potřebovaly nějakou vnější sílu, nejčastěji koně. Po experimentech například s pohonem pomocí plachet začaly od konce 18. století vznikat první automobily poháněné parním strojem. Stále se však hledaly nové možnosti pohonu, například svítiplyn, vodík, petrolej, líh či elektřina, až nakonec na přelomu 19. a 20. století zvítězil pohon spalovacím motorem na benzín. Jízda automobilem byla nejprve spíš nákladným koníčkem bohatých lidí, až americký výrobce Henry Ford si stanovil za cíl zlevnit výrobu automobilů pomocí pásové výroby, aby byly přístupné širší veřejnosti. Automobily z počátku 20. století ještě měly dřevěné karoserie pobité plechem, kožené skládací střechy, kožené sedačky a dřevěná kola potažená gumovou duší. První registraci automobilů pomocí značek zavedla Francie roku 1893, na našem území byl první jednotný systém poznávacích značek zaveden roku 1906. První řidičský průkaz na světě byl vystaven vynálezci benzínového automobilu Karlu Benzovi roku 1888.

