

Jiří Wohlmuth, Jaroslav Kotrbáček



Středočeské závody a okruhy

Století středočeského silničního závodění



TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



Středočeské závody a okruhy

**Století středočeského
silničního závodění**

Jiří Wohlmuth

Jaroslav Kotrbáček

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jiří Wohlmuth, Jaroslav Kotrbáček

Středočeské závody a okruhy

Století středočeského silničního závodění

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 6606. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Fotografie na obálce: Start závodu automobilů v Mladé Boleslavi (1954)

a motocyklů ve středočeských Sendražicích (1979)

Fotografie v této knize pocházejí z osobních archivů Zdeňka Bedrny, Františka Budila, Ludvíka Houžvice, Jaroslava Kotrbáčka, Radka Mildnera, Jiří Podskalského, Bohumila Staši, Jiří Průchy, Olega Ruboše, Jaroslava Vojáčka, Aleny Vyskočilové, Jiřího Wohlmutha a archivu Svazu závodníků AČR.

Počet stran 232

První vydání, Praha 2017

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2017

Cover Design © Jakub Náprstek, 2017

© Seznam.cz, a.s., mapy strany 34, 67, 69, 86, 122, 125, 131, 140, 142, 144, 151, 156, 161, 164, 169, 172, 177, 202, 206, 209, 212, 218, 220, 224, 225

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-9804-7 (pdf)

ISBN 978-80-271-0390-4 (print)

Obsah

Úvod	7
------------	---

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY 9

Středočeské začátky	10
Zbraslav – Jíloviště.....	15
Jíloviště – Řídka	32
Knovíz – Olšany	34
Kbelský okruh	38
Závod do vrchu Pšovka	48
Závod do vrchu Roztoky u Prahy	51
Zbraslavský okruh	53
Sichrov – Horní Počernice.....	55
Českobrodský okruh.....	56
Zdíbský okruh	65
Mělnický okruh	67

OBDOBÍ PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE 81

Dušnický okruh	82
Poděbradský okruh.....	86
Kladenský okruh.....	94
O stříbrného havíře	96
Mladoboleslavský okruh	105

Lidický okruh.....	115
Nymburský okruh	119
Rakovnický okruh	123
Králodvorský čtverec.....	127
Hornickou Příbramí.....	131
Kolínský okruh.....	140
Okruh v Lysé nad Labem.....	151
Slánský okruh.....	156
Podblanický okruh	159
Kralupský okruh.....	161
Votický okruh	164
Velkoosecký okruh	169
Královéměstecský okruh.....	172
Chotusický okruh	202
Zručský okruh	206
Libišský trojúhelník.....	209
Dolnobřežanský okruh	212
Tachlovický okruh	217
Křenický okruh	220
Dobšický okruh	222
Bobnický okruh.....	224
Horoměřický trojúhelník.....	225
Závěr	228

Poděkování

*Autoři velice děkují všem, kteří pomáhali
a poskytli řadu neocenitelných podkladů
při psaní této knihy.*

Byli to:

*František Bauer, Ivana Bedrnová, František Budil,
Petr Foltán, Blanka Franková, Jana Hejhalová,
Ludvík Houžvíc, Vladimír Hubáček, Petr Chábera,
Karel Chaloupka, Josef Kauler, Václav Kec,
Jan Kreissl, Jitka Kůrková, Jiří Ječný,
Miroslav Libecaj, Jaroslav Lohnický,
Antonín Malaník, Mikola Michňová,
Radek Mildner, Bohumil Pieš, Jiří Podskalský,
Jiří Průcha, Lenka Rohanová, Oleg Ruboš,
Dalibor Státník, Bohumil Šoun, Miroslav Špak,
Josef Tesař, Jaroslav Vojáček, Pavel Zubatý.*

*Dále autoři knihy zvlášť děkují pánům
Vratislavu Hromádkovi, Radku Mildnerovi,
Liboru Hamrovi, Ladislavu Ticháčkovi,
Miroslavu a Luboši Felgrovým za mimořádnou
podporu při vydání této publikace.*

Úvod

Kniha ***Středočeské závody a okruhy***, se chce zařadit mezi ty, které nabízejí pohled na mimořádnou bohatost života v tomto regionu. Tentokrát není pozornost upřena na umělecké či společenské a kulturní hodnoty kraje, nýbrž na specifický obor motorismu, který se narodil už před více než 110 lety právě ve středních Čechách.

Přijatelná morfologie kraje, přijatelné vzdálenosti mezi osídlenými místy a konečně i dobrá silniční síť umožnily v průběhu minulého století napsat zajímavou historii závodění ve zmíněném kraji.

Na stránkách knihy tak ožívají okruhy i závody v předválečném i poválečném období – ve Zbraslavi, Českém Brodě, Zdibech i Mělníce, Poděbradech, Mladé Boleslavi, Kutné Hoře nebo Příbrami. Kniha ale nezapomíná ani na dnes už zapomenutá místa, jakými byly Velký Osek, Vlašim či Velvary. Ožívají tak nejen motoristické události, ale i podoby okruhů a místa závodění v celé škále dálkových závodů, závodů do vrchu i závodů na městských okruzích. Znovu se připomínají jména řady závodníků, těch nejznámějších i těch méně známých.

Kniha ***Středočeské závody a okruhy*** by měla být holdem tomu, co po dlouhá léta tvořilo mimořádnou ozdobu tolik napínavého světa motorismu a zařadilo střední Čechy mezi průkopníky této vzrušující podívané u nás.

19. 8. 1902	Středočeské začátky
25. 3. 1908	Zbraslav – Jíloviště
10. 1910	Jíloviště – Řídka
11. 5. 1924	Knovíz – Olšany
12. 6. 1927	Kbelský okruh
21. 8. 1927	Závod do vrchu Pšovka
5. 5. 1929	Závod do vrchu Roztoky u Prahy
30. 6. 1929	Zbraslavský okruh
25. 8. 1929	Sichrov – Horní Počernice
7. 5. 1934	Českobrodský okruh
25. 4. 1937	Zdíbský okruh
24. 10. 1937	Mělnický okruh

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Středočeské začátky

Motorismus a závodění mají v kraji středních Čech natolik silné postavení, že připomenout si jeho historii v knižní podobě je jistě dobrým počinem. Připomenout si ta místa, která ve své době přivedla na tratě a okruhy vedle bezpočtu nadšených diváků i světová jména tohoto sportování, je údělem historie.

První motocyklový závod na území Čech byl odstartován 19. srpna 1902 ve středočeských Poděbradech. Je zajímavé, že toto lázeňské městečko bylo na začátku minulého století velice sportovně aktivní. 31. srpna 1902, tedy už 14 dní po slavném motocyklovém podniku, byl konán VI. Národní závod cyklistický, pořádaný pod záštitou Č. Ú. J. V. a za pomoci I. župy Č. Ú. J. V. Ale zpátky k motocyklům.

Už bylo známo, že sportovní svět byl v úžasu po závodu Paříž – Vídeň. V něm dojely čtyři stroje a jen rok před tím v závodě Paříž – Berlín dojel pouze jediný stroj. Jak v té době psaly noviny, pokrok v době jediného roku byl úžasný. „Dnes jezdí již v Čechách dosti motorových dvoukolek a strojů českých. A je to vynikající kvalita našich motocyklet (motocyklů), která způsobila výbornou pověst a otevřela trhy do ciziny,“ konstatovaly dál noviny té doby.

V takové atmosféře probíhala organizace prvního podniku zajišťovaného Českým Kлубem Velocipedistů v Poděbradech. Pořádání závodu bylo tvrdým oříškem pro snaživý poděbradský klub hlavně pro jednatele Emanuela de Giorgiho a dále agilního Č. A. Riegera. Nakonec bylo konstatováno, že se oba úlohy zhostili velmi šťastně. Úkol popularizovat motocykety (motocykly) se vydařil.

Z přihlášených šesti jezdců jich nakonec startovalo pět. Nebyl to závod nijak krátký a pořadatelé připravili 195 km trati, kterou vítěz projel průměrem 40 km/h. Na trati bylo nutné překonat kopcovitý terén mezi Mladou Boleslaví a Turnovem, kopce byly i mezi Turnovem a Jičínem. V části z Hradce Králové do Poděbrad vál proti závodníkům silný vítr, což bylo značnou překážkou.

Již bylo řečeno, že 19. srpna se v hodině startu dostavilo pět jezdců, kteří byli odstartováni následně: Zahrádka v 8:00 h, Trojan v 8:01 h, Podsedníček v 8:02 h, Merfait v 8:03 h a Vondřich v 8:04 h.



První motoristická fotografie v našich dějinách. Narcis Podsedníček (vlevo s fousy), vítěz našeho prvního motocyklového závodu, vpravo Josef Zahrádka

Atmosféra byla v té chvíli v Poděbradech báječná. Od časných ranních hodin se scházelo četné obecnstvo a asistovalo zajímavému divadlu, které pro ně dělali závodníci i jejich pomocníci. Ti s nevšední zručností prohlíželi stroje, pneumatiky i benzin nebo olej. Povel „vpřed“ ještě nedozněl a závodníci zmizeli na nymburské silnici z očí obecnstva. A jaké zprávy přicházely z míst, kudy se jelo?

Mladá Boleslav. Bylo konstatováno, že bezpečnostní opatření byla správná a nestala se žádná nehoda. Jako první přijížděl Merfait v 9:02:50 hodin, Zahrádka v 9:08:40 a jako třetí Podsedníček v 9:10:40, který ztratil mnoho času, musel čtyřikrát pumpovat zadní duši a nakonec musel zadní kolo úplně vyměnit, což ho stálo 8 minut. Pak jel Trojan a v 9:12:40 přijel Vondřich. Téměř všichni doplňovali své zásoby benzínu a oleje, což nečinilo u nikoho více než několik vteřin, jak psal tehdejší tisk.

Mnichovo Hradiště. Merfait pokračoval ve své šílené jízdě, senzačně projížděl zatáčky a sjížděl z vrchů, a přijel v 9:20 h. Zahrádka se mu nicméně přiblížil, získal 3 minuty a přijel v 9:25 h. Podsedníček přijel v 9:30 h, pak přijeli Vondřich v 9:31 h a Trojan v 9:33 h.

Turnov. Pořadí dosud nezměněno. Pozoruhodná byla jízda Zahrádky, jenž se mocně přiblížil Merfaitovi, naopak Podsedníček se zdržel, než se octnul na správné silnici. Příjezd do Turnova: Merfait 9:52:18 h, Zahrádka 9:55:30 h, Podsedníček 10:00:52 h, Vondřich 10:00:56 h, Trojan 10:00:56 h.

Jičín. K všeobecnému překvapení přijíždí první Zahrádka v 10:30:35 h, doplnil benzin a pak přijel Podsedníček v 10:38:25 h, Merfait v 10:40:48 h, Vondřich v 10:47:15 h ztratil 2 minuty při tankování a Trojanovi praskl vypouštěcí ventil (v 11:03:45 h). Merfait, zahýbaje těsně kolem rohu, vrazil do vozu proti přijíždějícímu. Stroj i jezdec se dostali pod vůz, na stroji byla ohnuta klika a nalomena osa, jezdec utrpěl pohmožděninu pravé ruky.

Hořice. Podsedníček se ujal vedení – jeho příjezd v 11:01 h, Zahrádka 11:04 h (oba se zdrželi 3 minuty), v 11:17 h projíždí Vondřich bez zastávky, v 11:32 h Merfait, jemuž došla na Jičínem zásoba oleje. Ztratil 16 minut. Trojanova příjezdu se kontrola nedočkala.

Hradec Králové. Podsedníček 11:33:17 h, Zahrádka zase získal něco na trati, neboť se hlásí v 11:34:27 h, Vondřich poněkud odpadl, čas 11:52 h, ve 12:20 dostihuje otáčky i Merfait.

Poděbrady (cíl 195 km). „Závod přímo pobouřil město, jež dnes stojí ve znamení sportu. Závod sám, závodníci, jejich šance jsou předmětem rozhovorů ve všech vrstvách obyvatelstva, jež většinou všechny konkurenty zná z téměř denního styku. Zájem jest zde pro podnik opravdu znamenitý, jak ani jinak nemůže býti ve městě, jež se honosí, že jeho občan byl první Rakušan, jenž ve své kategorii stihl cíle v Paříž – Vídeň (p. Rieger). Cíl byl posunut před město k tzv. Bažantnici, přestože jest místo to od města vzdáleno přes 30 minut a že pravděpodobný příjezd kolidoval s dobou oběda (a to nedělního!), již několik minut po 12 hodin polední bylo u cíle na sta lidí. Udržeti mezi nimi pořádek a cestu volnou pro závodníky podařilo se členu pořadatelského výboru p. R. Richterovi za asistence místní policie jen s nejvyšším namáháním. Dlouhé čekání na signál opodál v zatáčce postavené hlídky. Několikrát se ozvalo v zástupu: „Už jedou!“, mimoděk každý vystupuje na špičky, všechno natahuje krky k západu – a zatím se objeví zcela nevinný šofér-turista, jemuž se všem na cíli dostane ironické pochvaly. Konečně vidíme v zatáčce motorovou dvoukolku, na níž se krčí černá masa, na té se bleskurychle objevuje detail za detailem, ale než si oko dobře uvykne, letí stroj i s jezdcem pod nás hradbou těl, jež se vlní, nakloňuje a propuká

v nadšené pozdravy vítězi. Jest to Podsedníček, jeho kolo se dotklo pásy v 12:54:35 h. S rutinou mistra zarazil svůj stroj v několika metrech, otočil a odevzdav stroj v ochranu ochotných šoférů-turistů, stojí tu mezi tlupou lidstva, jež div jej neumačká – sta rukou se mu natahuje vstříc, aby stisklo svalnatou jeho ruku. V sympatickém, mužně energickém obličejí s plnovousem do špičky přistiženým, sotva postřehnouti stačíme stopu únavy. Tážeme se, vypravuje o potížích, které mu zavinila na cestě do Mladé Boleslavi zadní duše, o výměně zadního kola na stanici v Boleslavi. Odtamtud šlo všechno v pořádku. Silnice nejsou zlé, ale nevynikají zrovna rovným povrchem. Vyhoupnuv se na svůj stroj odjíždí, jako by byl přijel z procházky. Zase signál. Houf se rozestupuje, aby učinil místo. Zahrádka dojíždí ve 12:58:23. Zcela mladičký jezdec. Má radost ze svého úspěchu a raduje se, že Podsedníček jest první – gentleman! Nyní čekáme přes půl hodiny na příjezd dalšího. Dojede-li ještě někdo? Konečně v 1:35:04 h víme, kdo jest třetí. Jest to Václav Vondřich. Současně s ním jest signalizován i čtvrtý. V 1:37:30 h dojíždí Merfait. Odpůldne dojel i Trojan. Všichni na strojích továrny Laurin & Klement, již náleží čest prvního českého automobilního rekordu.“

19. srpna 1902, Poděbrady – Turnov – Poděbrady, délka tratě 195 km

Motocykly (startovalo 5 startujících)

1. Narcis Podsedníček	L&K	4:52:35 h
2. Josef Zahrádka	L&K	4:58:23 h
3. Václav Vondřich	L&K	5:31:04 h

Neumístění:

Merfait	L&K	5:34:30 h
Trojan	L&K	čas neměřen

Tyto řádky vydávají autentickou atmosféru prvního závodu, které umocňuje čeština té doby. Z nováčků brzy potom vyrostli v krátké době závodníci evropského formátu. To platí o Václavu Vondřichovi, Františku Tomanovi a dalších. I naše motocykly z Mladé Boleslavi doslova drtily konkurenci. Sezóna 1903 byla plná triumfů, z 34 závodů si naše motocykly přivezly 32 prvních cen a z 87 startů jen jeden stroj Laurin & Klement nedojel do cíle. Podobnou nevídanou bilancí se nemohla pyšnit žádná ze světových značek.

Stejně úspěšná byla i sezóna 1904, kdy značka přidala vítězství na Exelbergu, Semmeringu a dalších mezinárodních závodech. Ten největší úspěch památné sezóny 1904 už byl mnohokrát popisován. Bylo jím Tomanovo druhé místo v největším závodě světa, Couper International, které bylo provázeno doslova heroickým výkonem českého závodníka na francouzské trati u Dourdanu, doslova poseté hřebíky. Smělou cestou pak o rok později dotáhl ve stejném závodě a na stejné trati do vítězného konce Václav Vondřich, a tak jsou-li řádky této knihy věnovány historii závodění ve středních Čechách, pak návraty obou závodníků do Mladé Boleslavi do tohoto kontextu jen zapadají.

Nejvýznamnější událostí v Čechách byl toho roku závod Praha – Písek. Za účasti 17 jezdců, převážně na strojích Laurin & Klement, jich 11 vidělo cíl stokilometrového závodu a značka si připsala další vítězství, přičemž Václav Vondřich zdolal trať úctyhodným průměrem 70 km/h, což na tehdejších silnicích znamenalo i hezkou dávku odvahy. Ve startovním poli jela skupina továrních strojů a druhou skupinu tvořila třída amatérů.

V tisku bylo konstatováno, že „pronikavý úspěch nedělního závodu byl výsledkem práce tří lidí. Arch. J. Heberleho, Dr. E. Miříčky a Ing. L. Šimka, kteří dali myšlenku, učinili přípravy, dovedli ve svých družích v klubu nalézt osoby způsobilé a ochotné k práci a dovedli vzbudit zájem průmyslu, závodníků, veřejnosti i úřadů a konečně opírající se o řadu svých výborných spolupracovníků bezvadnou organizaci získali sportu motocyklistickému řady nových přátel a přívrženců. Původně bylo přihlášeno 22 strojů, což bylo impozantní. Jen strojů Laurin & Klement bylo devět!“ Oceňováno bylo, že denní listy ochotně vyšly vstříc pořadatelům a nabídly jim sloupce rubrik sportovních i denní.

Dále bylo konstatováno, že výsledek závodu zase utvořil ten pravý triumf domu Laurin & Klement a na absolvování 100 km dlouhé trati potřeboval Václav Vondřich čas 1:24:34 h. „Bezpříkladný úspěch v závodě jest důstojným potvrzením slavné letošní sezóny národní naší marky,“ konstatoval nadšeně tisk. A to bylo jen 14 dní po úspěchu ve Francii. Startovalo se na pražském Zlíchově a v 7 hodin 50 minut poprvé startér pokynem „Vpřed!“ vyslal Vondřicha na trať. V 7:51 následoval Toman, v 7:52 Kafka, v 7:53 Hirsche, první stroj Michl. Hirsche, podobně jako Toman dlouho „pedáloval“, pak v 7:54 odjel Vejtruba na další L&K, který měl nejlepší start. V 7:55 jel Pospíchal (na stroji Rossler a Jauernig) a v 7:56 Brockelt (Linser).

Po nich startovali páni amatéři. Frodrman (Torpedo) v 7:57 hodin, v 7:58 Pekař (L&K), v 7:59 Bernard (Jelínek), v 8:00 Klecanda (L&K), v 8:01 Samek (L&K), v 8:02 hrabě Klatovský (L&K), v 8:03 Fritsche (Puch), v 8:04 Ludvík (Michl), v 8:05 Kimla (Michl) a v 8:06 Šilhan (Michl). Každý si může změřit časy dnes na silnici do Písku, jak jeli před více než 100 lety. Posudte sami.

Ve *Velké Chuchli* kontrolovali pánové Dr. Krása a B. Merfait projíždějící závodníky takto: „v 7:52 h Vondřich, v 7:57:30 h Toman, v 7:54 h Kafka, v 7:57 h Vejtruba, v 7:58 h Pospíchal, v 7:58:45 h Brockelt, v 8:00:45 h Frodrman, v 8:01:45 h Pekař, v 8:02:30 h Bernard, 8:03 h Klecanda, v 8:05:45 h Samek, v 8:04:30 h Klatovský, v 8:06 h Fritsche, v 8:07 h Ludvík, v 8:08:20 h Kimla, v 8:08:30 h Hirsche se vzdal u „Barana““



Dalším úspěchem pro značku Laurin a Klement i pro Václava Vondřicha byl závod Praha – Písek. Vondřich na startu závodu

V *Mníšku* na 28. km, kde kontrolu vedl pan lékárník Adam, bylo pořadí: „v 8:17 h Vondřich, v 8:20 h Kafka, v 8:26 h Vejtruba, v 8:28 h Pospíchal, v 8:29 h Brockelt, v 8:39 h Šilhan, v 8:40 h Pekař, v 8:41 h Ludvík, v 8:41:30 h Fritsch, v 8:44 h Samek, v 8:48 hrabě Klatovský, v 8:55 h Toman, v 8:54 h Kimla, v 9:07 h Frodrman. V Dlouhé Lhotě se vzdal Toman a v Milíně totéž činí Kimla.“

Před Pískem u Nové Hospody kontroloval pan Ing. Camfourek, který si zapsal: „v 9:05 Vondřich, v 9:17:30 h Kafka, v 9:47 h Vejtruba, v 9:48 h Pekař, v 9:53:30 h Brockelt, v 10:02:30 h Fritsche, v 10:03:30 h Samek, v 10:10 h Ludvík, v 10:12 h hrabě Klatovský, v 10:20 h Frodrman.“

Písek. Městská rada se starostou Lukášem a vrchní komisař Bohm se přičinili za vzorný pořádek ve městě. První nakonec přijel Vondřich tak brzy, že způsobil pravý poplach v obecnstvu, před půl desátou dav nečekal nikoho. Bylo 9:08 h, když prolétl za nadšených ovací špalírem obecnstva. Deset minut po něm následoval Kafka (v 9:19:49 h). Nyní byl očekáván Vejtruba, ale místo něho je v cíli Pekař (v 9:49:48 h). Vejtruba přijíždí až za dvě minuty, a to po pádu na kluzké vozovce. Od devíti totiž prší a jediný, kdo tomu ujel, byl Vondřich. Brockelt rovněž před městem spadl a přijel v čase 9:59:54 h. Pak dorazili Frische, Samek, Ludvík, hrabě Klatovský, Pospíchal a Frodrman v 10:32:34 hodin.

Komisaři následně seřadili pořadí podle dosažených časů: 1. Vondřich 1:24:34 h, 2. Kafka 1:34:23 h, 3. Pekař 1:58:23 h, 4. Vejtruba 2:04:02 h, 5. Brockelt 2:10:29 h, 6. Fritsche 2:10:43 h, 7. Samek 2:14:14 h, 8. Ludvík 2:17:19 h, 9. Klatovský 2:23:47 h, 10. Pospíchal 2:42 01 h, 11. Frodrman 2:42:08 h. Umístění v obou kategoriích ukazuje přehled.

8. října 1904, Praha – Plzeň, délka tratě 100 km

Třída továren (startovalo 8 startujících)

1. Vondřich	(L&K)	1:24:34 h
2. Kafka	(L&K)	1:34:23 h
3. Vejtruba	(L&K)	2:04:02 h

Třída amatérů (startovalo 9 startujících)

1. Pekař	(L&K)	1:58:23 h
2. Fritsche	(Puch)	2:10:43 h
3. Samek	(L&K)	2:14:14 h

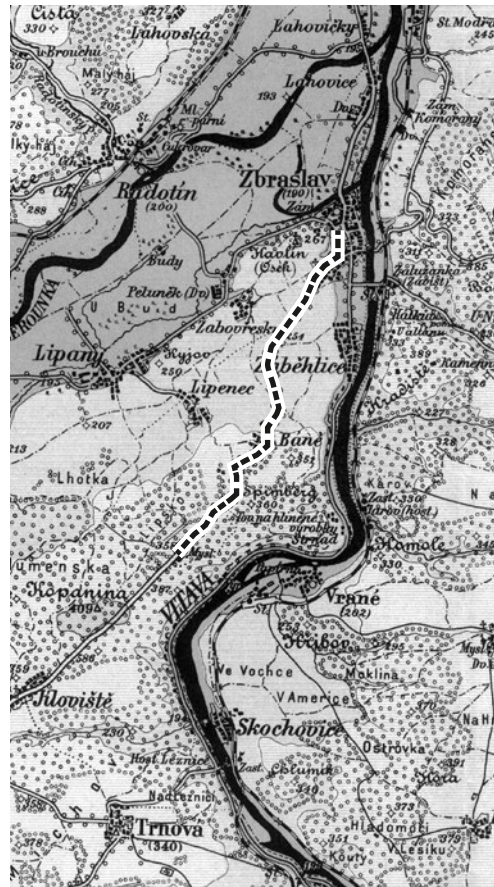
Končí řádky, které nás zavedly k opravdovým začátkům motocyklového závodění u nás. Středočeská kapitola měla ovšem daleko větší rozsah, konečně můžete se s ní seznámit na dalších stránkách této knihy.

Zbraslav – Jíloviště

Poměrně krátké období dálkových závodů z dob začátků motoristického sportu končilo a byly hledány další formy závodění. V tehdejší rakouské mocnářství, a především v jeho české části, žila řada velice aktivních lidí opojených mladým motorismem. Mezi takové patřil i člen Českého klubu automobilistů arch. Jan Heberle, autor myšlenky uspořádání prvního českého rychlostního automobilového a motocyklového závodu do vrchu. Pod patronací Českého klubu automobilistů a Českého klubu motocyklistů tak padla volba na trať nedaleko Prahy, a to ze Zbraslavi vzhůru na Baně a Jíloviště. Volba termínu závodu pak měla ladit s termínem konání IV. Pražského automobilního salonu a pořadatelé tak volili záměrně, slibující si dobrou návštěvnost. Trať závodu, který byl napjatě očekáván, byla nakonec dlouhá 5,6 km s výškovým rozdílem 192,9 metrů. O tom, že uspořádání závodu mělo i velkou společenskou vážnost, svědčí skutečnost, že závodního dne se zúčastnili čelní představitelé mocnářství sídlící v Praze v čele s arcivévodou Karlem Františkem Josefem.

Propozice prvního ročníku dovolovaly start motocyklům cestovním i závodním a sajdkářům a stejně tak automobilům cestovním a závodním, přičemž v obou kategoriích byly vypsány třídy různých objemů. Na startovní listině motocyklů bylo 20 českých motocyklů a jeden francouzský Peugeot. Nebylo divu, že s velkým nadšením byly očekávány výkony především českých značek Walter a Laurin & Klement, když mladoboleslavská továrna vyslala do závodu jak své motocykly, tak i automobily. Mezi jezdci pak budila pozornost taková jména jako Václav Vondřich, Ing. Otto Hieronymus, hrabě Alexandr Kolowrat nebo motocyklista startující pod pseudonymem Eliška.

Vlastní závod proběhl za bezvadné organizace, bez větších problémů a bez havárií. Ve čtyřech třídách zvítězily stroje Laurin & Klement, v jedné Walter. Po sečtení všech výsledků byl celkovým vítězem vyhlášen Němec Carl Jörns s vozem Opel a Beyschlag, který jako jediný pokořil magickou hranici 4 minut. Za ním se umístili navzdory výškovému rozdílu motocyklisté Eliška z týmu Alexandra Kolowrata a další Čech Svoboda,



oba na závodních strojích Laurin & Klement CCR. Jedním z vítězů v deseti vypsanych kategoriích se stal i hrabě Alexandr Kolovrat na voze Laurin & Klement ve třídě cestovních vozů do 2000 cm³.

Jen pro dokreslení tehdejší atmosféry: Po skončení závodního programu se všichni startující společně vrátili ze Zbraslavi do Prahy až na Výstaviště do prostoru probíhajícího Pražského automobilního salonu. Toto defilé bylo nezdárka doprovázeno automobily a motocykly ještě stále nadšených diváků. Úspěch prvního ročníku závodu, sportovní i společenský, byl neklamný. Časopis Sport a hry tehdy doslova napsal: *„Pohled, který tisíce lidí, shromážděných po trati a zejména v úseku nad Baněmi, kdež zřízeny stany pro arcivévodu a kde také byly prováděny v zatáčkách krkolomné ukázky řidičského umění, je prostě nezapomenutelný. Jezdci motorek s nohama broušícíma o povrch silnice, posádky přivěsů, jež vykláněním musely držet vozíky před zvrhnutím, dále ledový klid řidičů vozů a akrobatické kousky mechaniků, sedících na samém pokraji vozů, hned manipulujících mezi jízdou levou rukou na motorech, zatím co pravá ruka s jistotou a klidem ani v nejmenším neprozrazuje, že k řízení tak velkých vozidel nasazuje se v každé vteřině život – to vše je jedinečné divadlo, pozoruhodné, vzrušující.“* Jeho budoucnost ovšem dostala záhy nepřijemné trhliny.

Tři měsíce před startem druhého ročníku byly vydány jeho propozice, byl dán termín – 18. dubna 1909, připraveny byly krásné poháry pro vítěze. Stačilo ovšem, aby se z účasti odhlásily naše největší továrny a osud druhého ročníku byl zpečetěn. Málodko čekal, že jisté obyčejné potíže způsobí totéž i o rok později a několik přihlášek soukromých jezdců v tom, aby i další ročník byl odřeknut, nehrálo roli. Nad pokračováním tolik slibného začátku se začaly trhat mraky až ve chvíli, kdy se vlivný mladoboleslavský podnikatel Václav Klement vrátil ve svém podnikání k výrobě automobilů a v roce 1911 se rozhodl k účasti v závodech nasadit svůj závodní speciál Laurin & Klement typ FCR, od něhož si sliboval vítězství.

Závod připadl na Velikonoční pondělí 17. dubna 1911, tovární tým Laurin & Klement zaujal své pozice na dvoře restaurace U Chladů na Závisti a do diváckých prostor se hrnuly ohromné zástupy. Jen pro zajímavost, motocyklová technika té doby měla výkon okolo 2,2 kW (3 k), a tak šestiválcový Puch jezdců Medingera byl doslova senzací, podobně jako později jeho jízda. Již zmíněný časopis Sport a hry znovu napsal: *„Medinger vzlétl do zatáčky plnou rychlostí brzdě nejdříve jen pravou, ale pak i levou nohou – podle tvaru zatáčky – zmizel v zákrhu. Než se diváci vzpamatovali, objevil se Medinger po druhé na závodním stroji... Obecenstvo trnulo, sledující jeho šílený let, opírání nohama o zem*



Velká postava závodu, zbraslavský František Chlad



Obrovský zájem diváků a připravené stroje různých značek

a „řezání“ zatáček kolem telegrafních tyčí.“ Vše ale překonal tajný favorit závodu, Ing. Hieronymus na závodním automobilu Laurin & Klement o výkonu 73,5 kW (100 k), který postavil nový traťový rekord o 10 vteřin rychlejší než minulý.

Termín konání třetího ročníku 13. dubna 1913 už byl ovlivněn zkušenostmi a názor konat závod v odděleném termínu proti konání Pražského automobilového závodu dostal zelenou. Návštěvníci se tak mohli soustředit na každou akci zvlášť a také z dopravního hlediska se tímto předcházelo komplikacím. Došlo ke změně délky trati, když špatný povrch silnice v místě cíle znamenal zkrácení o 200 metrů, a délka tak byla upravena na 5,4 km.

Už kolem osmé hodiny praskalo zbraslavské náměstí ve švech, a to navzdory nevlídnému studenému počasí, kdy několik sněhových vloček potvrzovalo brzký termín konání. Před desátou hodinou zahájil závod minulý hrdina Dr. Medinger a napínavá podívaná přinesla pády i hrdinné souboje s tratí i povrchem vozovky. Pozornosti se těšily i obchodně velice úspěšné tříkolky firmy Walter, ovšem automobilová část všechny zážitky z motocyklové části překonala. Sice se stala nakonec záležitostí německých firem a vítěze Carla Jörnse v barvách továrny Opel, ovšem velkou pozornost budil první start naší značky Praga v tomto závodě. Miloš Bondy za volantem jel dle tisku „s překvapující chladnokrevností a ve skvělém slohu vedl svoji krásnou Pragu ze zatáčky do zatáčky a vypracoval z ní na přímých úsecích rychlost závratnou.“ Bondy opravdu vyhrál automobilovou kategorii nad 2800 cm³, motocykly ale zůstaly na zbraslavské trati opět rychlejší. O 20 vteřin byl rychlejší Medinger na Puchu než nejlepší Opel automobilisty Jörnse.

Zajímavou perličkou na závěr je jistě skutečnost, že průběh závodu byl poprvé dokumentován na filmový pásek a už v pátek po závodě byly záběry promítány v pražských kinech Lucerna, Illusion a dalších.

Týden před konáním Pražského automobilového salonu se 5. dubna 1914 sešel na zbraslavském závodě celý evropský výkvět ke čtvrtému ročníku a asi v té chvíli nikdo nepředpokládal, že už za tři měsíce bude stát kontinent na pokraji prvního světového vojenského konfliktu. První světová válka také na několik let závodění zastavila.

Ještě před tím se podařilo nashromáždit finanční prostředky k opravě 200 metrů silnice v místě původního cíle, a tak se délka trati vrátila ke své původní hodnotě 5,60 km. I tentokrát nebyla nouze o zajímavosti. Pozornost poutal Angličan Jensen, který na své třístapadesátce NSU přijel po čtyřdenní cestě po ose z Londýna, a nakonec se stal vítězem třístapadesátek. To pražský prodejce automobilů Benz, pan Sichrovský, pozval do Prahy továrního jezdce značky Hörner a do místa závodu byl dopraven závodní speciál typu Grand Prix o úctyhodném výkonu 147 kW (200 k)! Sichrovský měl navíc tolik odvahy, že usedl na místo spolujezdce. Vyplatilo se mu to a jistě se stal slavným, neboť výborný německý závodník nejenže čtvrtý ročník vyhrál, ale dosáhl vynikajícího nového traťového rekordu a stal se prvním pokořitelem magické hranice 3 : 30 minuty. Jeho průměrná rychlost překračovala hodnotu 97 km/h. Nejúspěšnější domácí značkou se stala opět jinonická Walter, když závodník Novotný vyhrál motocyklové sedmsetpadesátky a kategorii cestovních automobilů do 1250 cm³ se stala kořistí I. Zátky. Jen pro zajímavost, Zátka byl téměř o 3 minuty pomalejší než nejrychlejší motocykl...

Dobový tisk hodnotil závod jako znamenitý úspěch automobilových závodů, nicméně faktem zůstává, že se závodu zúčastnilo 15 motocyklů, 3 tříkolky, 5 cyklekárů a 13 automobilů. Toto pro ilustraci, kdo si mohl účast na takovém podniku dovolit.



Stroje Indian a jezdci s těmito stroji

Po čtvrtém ročníku následovala ze známých důvodů delší přestávka. Naše výsledky do té doby dosažené posunuly jméno tehdejšího Rakouska-Uherska do pozice motoristické velmoci a taková jména jako Podsedníček, Vondřích, Toman a další byla psána s národností českou, podobně jako značky Laurin & Klement nebo Walter, a je jisté, že naše země stála u kolébky motorismu. Její podíl na historii byl přinejmenším stejný jako u větších a bohatších zemí.

Až tři roky po skončení první světové války bylo v mladém Československu s nadšením přijato rozhodnutí nově ustanoveného Československého klubu automobilistů (ČSKA) závod Zbraslav – Jíloviště obnovit. Dokonce se uvažovalo o prodloužení trati až na 9,80 km, ale nakonec zůstalo vše při starém.

Pořadatelský sbor pod vedením architekta Utišila měl od samého rána opravdu napilno, vždyť k závodní trati 22. května 1921 mířilo přes 400 vozů a více než 10 000 diváků, kteří nakonec rozptýlili jisté obavy některých činovníků, že totiž závody do vrchu již mají svá nejlepších léta za sebou.

Absence závodů byla cítit i ze startovní listiny, na níž bylo možné spatřit řadu velkých postav té doby. Mezi motocyklisty to byli všestranný závodník Jiří Rechziegel, známý motoristický redaktor Jaroslav Kalva, pražský prodejce strojů Indian Ing. František Mařík nebo domácí František Chlad, soutěžící v týmu právě Ing. Maříka. Z mladých začínajících jezdců to byl syn majitele slánské továrny na motocykly Orion Ing. Zdeněk Michl. Mezi automobilisty nechyběl tovární jezdec pražské firmy Walter Jindřich Knapp nebo Josef Žák a Miloš Bondy s vozy Praga Grand, hrabě Alexandr Kolowrat, ze zahraničních startujících byli přihlášení Němec Carl Jörns s Oplem a Otto Walter s Mercedesem i stálý účastník závodu Ing. Otto Hieronymus. Řízením osudu to bylo naposledy, co na Zbraslavi startoval, neboť o rok později zahynul.

Závod, jemuž přihlížel i velvyslanec USA v Československu pan Crane, znovu přinášel řadu dramatických momentů a skvělou podívanou, tedy až do chvíle, kdy tovární jezdec pražské firmy Praga Josef Žák nezvládl zatáčku pod Baněmi. Jeho vůz vjel ve vysoké rychlosti do příkopu, pak se stočil napříč vozovkou a několikrát se převrátil, přičemž pod ním závodník zahynul. Byla to první tragická nehoda v historii závodu. Ten byl na hodinu přerušen a další průběh už měl smutný nádech. Nálada přítomných se zlepšila až s výkonem Otto Salzera se „stokoňovým“ Mercedesem. Tomu dosažený čas stačil na jasné vítězství, větší radost ovšem udělal domácímu publiku zbraslavský František Chlad, který na svém Indianu skončil nakonec celkově druhý, když i on pokořil hranici 4 minut. Navzdory tragické události měla historie závodu pokračovat.



V plném tempu na prašné vozovce

Pod novou pořadatelskou hlavičkou byl tedy vypsán šestý ročník závodu. Bylo za tím ustanovení nového Autoklubu republiky Československé (AKRČS), na který byl ustaven Valnou hromadou 8. dubna 1922. V propozicích závodu bylo provedeno několik změn. Byla vypsána třída pro kola s pomocným motorkem, bylo vypsáno jen pět tříd motocyklů, tři třídy sajdkářů a třída cyklekářů s maximální hmotností 350 kg. Automobily pak byly rozděleny na cestovní a závodní.

Do uzávěrky bylo tentokrát registrováno rekordních 95 účastníků, chyběl mezi nimi ovšem bývalý šéfkonstruktor naší značky Laurin & Klement, později jezdec rakouské značky Steyer a hrdina závodu v roce 1911 Ing. Otto Hieronimus, jenž krátce před zbraslavským závodem tragicky havaroval v závodě do vrchu Ries.

Pořadatelé se snažili vylepšit trať, a tak velkými finančními prostředky se stavební práce soustředily na zdokonalování předešlým zatáček. Snahu ovšem brzdilo nepříznivé jarní počasí a původní termín konání 16. dubna byl posunut nejprve na 23. dubna a konečně na 30. dubna 1922. Trénovalo se pod osobním dohledem smíchovského hejtmana pana Volfa, na dvoře zbraslavského pivovaru probíhala technická přejímka. Ve startovní listině motorových koloběžek poutaly pozornost hned tři dámy, E. Patočková z Československé automobilové společnosti Praha, klánovická Marie Utěšilová a kněžna Josefina Lobkowiczová, matka pozdějšího slavného českého automobilového závodníka.

Jinak si závod nemohl stěžovat na nezájem publika, české značky se neztratily. Walter, Laurin & Klement ani čtyřválcové, resp. šestiválcové vozy Tatra. Hrdinou závodu se stal populární Otto Walter na Mercedesu, který zajel nejlepší čas dne – 3:30,9 min. Nejrychlejší mezi motocykly byl domácí František Chlad na Indianu, když mu rekordní výkon 3:51,0 min stačil na celkově třetí místo a vítězství v motocyklových sedmsetpadesátkách, vítězství v automobilové třídě cestovních vozů v kategorii nad 6700 cm³ si vybojoval Čeněk Junek na Mercedesu. Vyhlášení výsledků šestého ročníku závodu se konalo den po jeho konání, 1. května v pražském Obecním domě, přičemž ceny vítězům předával arch. Utěšil.

Krásné slunné dny předjaří doprovázely přípravu sedmého ročníku závodu v roce 1923. Dobový tisk přinášel informace z tréninků a z československých automobilek se tentokrát přihlásila pouze firma Walter z pražských Jinolic. Bylo ji možné považovat za prakticky domácí, neboť sídlila nedaleko závodní trati ze Zbraslavi na Baně. Tovární jezdec Waltrovky Jindřich Knapp ovšem nezkontroloval svůj temperament, už v tréninkových jízdách nezvlá-



Bratři Chladové, uprostřed nejslavnější z nich, František

dl svůj vlastnoručně připravený dvoulitr, havaroval a byl ze závodu předčasně vyřazen. Jinak vlastní závod byl doslova festivalem rekordů, padlo jich dohromady 11, sledovalo nadšených 60 000 diváků a věhlasný motoristický redaktor Vilém Heinz později napsal: „O podnicích, jako byl sedmý zbraslavský závod, možno mluvit v superlativech, jak to včera činil závodník Dr. Halmovici, nebo jak na můj dotaz odpověděl baron Haymerle – prezident Rakouského automobilového klubu – prostým přiznáním, že se mu nedostává řeči. A mluvil jsem i s jinými znalci, našimi i cizími, kteří viděli tucty závodů kratších, ale i mnohé Grand Prix ve Francii či Itálii a chválili a chválili. Vídeňský žurnalista se hlavně podívoval pořádku v těch ohromných masách a melancholicky připojoval: ‚Už se nedivím, že jste tak daleko, zatímco my‘ – a odpověděl rezignovaným mávnutím rukou. My Češi už jsme takoví, že na sobě vidíme obyčejně jen horší stránku a tu lepší si necháváme ukazovat teprve od cizinců. Naším vůdcům je třeba jen umění této schopnosti využít k dobru celého národa a státu, který jsme si vytvořili.“ Jistě zajímavé a dodnes poučné konstatování pana Heinze.

Již zmíněné rekordy padaly především v motocyklových kategoriích – nprap. Ziegler na New Imperialu (250 cm³), legendární kpt. Vladimír Kučka na AJS (350 cm³), Rupert Karner na Sunbeamu (500 cm³), Schuster na Wandereru (750 cm³), František Chlad na New Imperialu (nad 750 cm³), Suchý na Harley-Davidsonu (1000 cm³). Ale rekordy padaly i v kategorii cestovních automobilů, když se ukazovalo, že trať více vyhovuje lehčím vozům s menšími objemy motorů než těžkým velkoobjemovým automobilům. Mezi automobilové vítěze se mimo jiné zapsali známý Hugo Urban-Emmerich na Austro-Daimleru, Miloš Havel, majitel paláce Lucerna, na Mercedesu nebo Čeněk Junek na Bugatti. To jen pro pořádek.



Na jaře roku 1922. Na startu se objevily zajímavé skútry ČAS. Na startu stojí zleva Ing. Kumpera, slečna Utišílová, paní Patočková a Ing. Rechziegel

Termín osmého ročníku „zapadl“ do termínu konání Mezinárodní výstavy automobilů v Praze a také s Velikonoci. Pořadatelé tak žili jistou netrpělivostí, jak se tyto události promítnou do návštěvy podniku. Jak se ukázalo, neměly obě věci vliv na přihlášky a německý Mercedes dokonce připravil pro závod hned dva vozy pro své jezdce Salzera a Merze, ač připravoval své automobily i pro start na italské Targa Florio.

Velice prestižním startem byl závod na Zbraslavi znovu i pro domácí značku Walter a Jindřich Knapp s Karlem Vojířem odpracovali desítky hodin v přípravě vozu s dvoulitrovým motorem a líbivou aerodynamickou karosérií a typovým označením „O“. Ale dočkali se i milovníci motocyklové techniky, když na Zbraslav přivezl Rupert Karner závodní speciál Sunbeam 500 s ventilovým rozvodem OHC. Jinak to byla mezi motocykly opět záplava cizích značek a stejné to bylo prakticky i mezi automobily. Jen vedle zmíněného Waltra posádky Knapp/Vojíř, se na start přihlásil i František Svoboda s vozem Laurin & Klement a kopřivnické trio Kopřivnické vozovky Tatra Josef Veřmiřovský, Richard Muttermüller a Hanzelka.

Závod si oblíbila řada závodníků, a tak ve startovní listině nechyběla jména npor. Zieglera, zbraslavského Chlada či pražského Ing. Kliky mezi motocyklisty, mezi automobilisty Junka, Urbana-Emmericha nebo Havla, nevšední zajímavostí byla přihláška Generálního zastoupení Mercedes – Auto Praha pro Rudolfa Caraciolu, později hvězdu německé továrny.

Vozy i motocykly opět na zbraslavské trati létaly! Vítězný Salzer vytvořil absolutní rekord časem 3:13,4 min a pro představu měl jeho čtyřválec Mercedes výkon 88,2 kW (120 k). Jinak padlo 18 rekordů a vedle absolutního posunul Karner i nejlepší motocyklový čas na hodnotu 3:31,3 min. Pozoruhodného výsledku dosáhl svým třetím místem v závodě motocyklových dvěstěpadesátek teprve patnáctiletý Miroslav Sochor na stroji AJS!

Psal se 13. duben 1925, závod devátého ročníku. Výbor AKRČs bedlivě sledoval stav silnice před závodem, a protože finanční prostředky na vylepšení povrchu nepřicházely, musela být vydána řada opatření, která v termínu závodu zakázala provoz na dotčených silnicích, běžná doprava byla odvedena na náhradní objízďky a závod byl konán na uzavřené trati. Navíc musel sportovní výbor dodržet nová pravidla Mezinárodních sportovních řádů a vypsat kategorii F1 – sportovní automobily.

Technika opět přitahovala – Kučkův litrový dvouválec s motorem do V s výkonem bezmála 36,8 kW (50 k) nebo Walter „O“ s novou šestnáctiventilovou hlavou, ale asi největší obdiv poutal tovární závodní vůz Delage francouzského jezdce Alberta Diva. Poprvé mezi startujícími byla žena, pětadvacetiletá Eliška Junková, s vozem Bugatti a vítězem motocyklových třístapadesátek byl teprve šestnáctiletý Miroslav Sochor.

Diváci byli u vytržení, když znovu padaly hranice snů a časy se zlepšovaly ne o desetiny, ale o celé sekundy. Zvlášť Kučkova jízda s Brough Superior byla za hranicí senzace a kapitán proletěl trať v novém rekordu, o 3,2 sekundy lepším, než byl stávající výkon Salzerův s kompresorovým dvoulitrem. „*Jaká to krásná dvojice sportovní, on a jeho choť, v jejímž útřím těle bije srdce statečného muže a jejíž dětské ruce s neomylnou jistotou vedou v závažném tempu vůz zatáčkami!*“ popsal tehdejší tisk výkon paní Elišky, a to ještě Čeněk Junek s dvoulitrovou Bugatti bez kompresoru vylepšil Salzerův čas o 4,3 sekundy! Knapp dokonce zlepšil svůj vlastní čas o 14 sekund. Největším zážitkem ovšem byla jízda Alberta Diva. Francouz se řítí průměrnou rychlostí 112 km/h a jen 1,1 sekundy mu chybělo k pokoření hranice snů – tři minut. Nebylo divu, že byl nadšen – výsledkem i prostředím – a požádal francouzský časopis



Ve stejném ročníku to nebyly jenom Utišilová a Patočková. Silný sajdkár Itar řídila i paní Janotková a vůbec nevadilo, že sajdkár měl proutěnou karosérii

Auto o otištění následujících jeho slov: „Byl jsem velice přátelsky přijat členy Autoklubu RČS v Praze, když jsem se dostavil k slavnému závodu do vrchu Zbraslav – Jíloviště. Bylo pozoruhodné, jak tito dobří přátelé Francie svůj závod zorganizovali. Ochotně vyhovujeme Divovu přání a tlumočíme díky všech francouzských sportovců vůči Autoklub RČS!“ Jistě uznání, které se nemusí komentovat.

Jubilejní desátý ročník byl poznamenán zhoršeným stavem vozovky, která byla celý rok vystavena silného civilnímu provozu, a již tak špatnému stavu nepřidal ani déšť, který spadl tři dny před startem závodu i během něho. Nové sportovní řady tentokrát dělily závodní stroje následovně: kategorie A – motocykly, kategorie B – sajdkáry, kategorie C – cyclekáry, kategorie D – automobily, skupina I – automobily závodní, skupina II – automobily sportovní, kategorie III – automobily cestovní.

Motocykly byly tentokrát v početní převaze před automobily. Navzdory již zmíněným podmínkám se časy znovu zlepšovaly a padaly rekordy. Vůbec nejlepšího času dne dosáhl motocyklista Kučka, když ve své třídě porazil Bohumila Turka na Harley-Davidsonu, a mezi tři nejrychlejší se vešli manželé Junkovi, když Eliška porazila Čeňka. Ve třídě dvoulitrů zajela rekord a nejlepší čas dne. Nejlepším výsledkem českého vozu pak bylo druhé místo Josefa Veřmiřovského na Tatře v dvoulitrové kategorii cestovních automobilů.

Do druhé desítky pořádaných závodů vstoupil zbraslavský podnik v roce 1927. Pořádání závodu však bylo nejisté, neboť stav vozovky byl ještě horší než v předcházejících dvou letech. Potvrdil to už střeďeční trénink 4. května 1927, který skončil tragicky pro prostějovského továrníka Dr. Jana Havránka a jeho spolujezdce, majitele autodilny ve stejném městě,