

Jiří Wohlmuth

Jihočeské závody a okruhy

Století jihočeského silničního závodění



TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



Jihočeské

závody a okruhy

**Století jihočeského
silničního závodění**

Jiří Wohlmuth

Grada Publishing

Jiří Wohlmuth

Jihočeské závody a okruhy

Století jihočeského silničního závodění

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 8559. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Fotografie ze svých archivů zapůjčili Věnceslav Černý, Jiří David, František Feigl,
Bedřich Fendrich, Zbyněk Havrda, Antonín Labík, Radek Mildner, Miloslav Sedlák,
Karel Šoukal, Jan Vítovec
Počet stran 136
První vydání, Praha 2023
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2023
Cover Design © Jakub Náprstek, 2023
© Seznam.cz, a. s., mapy strany 11, 44, 58, 62, 63, 66, 74, 91

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

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**.*

ISBN 978-80-247-4919-8 (pdf)
ISBN 978-80-271-5086-1 (print)

Obsah

Úvod	7
------------	---

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY 9

Zlaté kolo v Třeboni.....	10
---------------------------	----

OBDOBÍ PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE 21

Strakonický okruh.....	22
------------------------	----

Okruh prezidenta dr. Edvarda Beneše	23
--	----

Litvínovický triangel	34
-----------------------------	----

Přes dva mosty	37
----------------------	----

Okruh v Hluboké nad Vltavou	43
-----------------------------------	----

Okruh v Kaplici	51
-----------------------	----

Kontrolní závod v Táboře	55
--------------------------------	----

Písecký okruh městem	58
----------------------------	----

Zlešické zatáčky	62
------------------------	----

Závod automobilů do vrchu Rudolfov – Hlincová Hora	63
---	----

Okruh Standy Maliny	66
---------------------------	----

Kontrolní závod v Písku	74
-------------------------------	----

Závod osvobození v Jindřichově Hradci	79
--	----

Strakonický trojúhelník.....	91
------------------------------	----

Českobudějovický okruh na letišti v Plané	94
--	----

KRÁLOVÉ RYCHLOSTI 105

Stanislav Malina	106
------------------------	-----

Bohumil Staša st.	110
------------------------	-----

Jaroslav Huleš.....	116
---------------------	-----

Bohumil Staša ml.	120
------------------------	-----

Jakub Smrž.....	122
-----------------	-----

Jaroslav Walter	124
-----------------------	-----

František Pudil	127
-----------------------	-----

Oldřich Kreuz.....	130
--------------------	-----

Závěr	132
-------------	-----

Poděkování

Autor velice děkuje všem, kteří pomáhali a poskytli řadu neocenitelných podkladů při psaní této knihy i za velkorysé prominutí neuvedení jejich akademických titulů kvůli zjednodušení: Karlu Březinovi, Věnceslavu Černému, Antonínu Labíkovi, Janu Vítovcovi, Lence Vondrovcové.

Zcela mimořádné poděkování patří Věnceslavu Černému a Janu Vítovcovi, kteří zcela nezištně poskytli neocenitelné podklady pro rukopis této knihy.

Autor ještě zvlášť děkuje Vratislavu Hromádkovi a Miroslavu a Luboši Felgrovým za mimořádnou podporu vydání této publikace.

Úvod

V nedávné době přišlo nakladatelství Grada s velice zajímavým počinem v podobě souhrnu historie motocyklových a automobilových závodů pořádaných v minulém století na území Čech a Moravy. Po seznámení s historií ve středních, severních, západních i východních Čechách a na Moravě má čtenář možnost doplnit si znalosti i o historii závodění na jihu Čech. V porovnání s ostatními, vyjma západních Čech, je obsah závodění na jihu Čech asi méně obsažný, přesto bychom ho neměli opominout. Vždyť v jižních Čechách vyrostlo několik kvalitních závodníků i konstruktérů a jméno strakonické ČZ je v naší historii zapsáno zlatým písmem.

Před druhou světovou válkou se na jihu Čech závodilo pouze na jednom místě, a to v roce 1937 v Třeboni. Zatímco jinde už se závodilo, např. v pražských Kbelích, v Brně na Masarykově okruhu Velké ceny Československa, v plzeňském Lochotíně nebo novopackém Krakonošově okruhu. Přestože se jižní Čechy nemohou pochlubit velkým množstvím závodů jako jiné kraje, dva závody – Zlaté kolo v Třeboni a Okruh prezidenta dr. Beneše v Táboře – měly velice kvalitní obsazení, které neměla řada našich jiných soutěžních klání.

Velkým jménem v závodním motorismu byla také jihočeská strakonická továrna ČZ, jak svými výrobky v kategoriích silničních, tak motokrosových disciplín. Obě byly základem pro řadu závodníků světových jmen. Vedle Aloise a Bohumila Roučkových, Zdeňka Polánky a Arnošta Zemena to byli také Bohumil Staša, Stanislav Malina nebo František Boček. Ve Strakoniciích ovšem působil také výborný konstruktér Ing. František Pudil, autor našeho nejrychlejšího silničního motocyklu ČZ. Pokračovatelem této tradice byl také Bohumil Staša, který postavil svůj motocykl MBS.

Jižní Čechy jsou také zapsány mezi pořadatele automobilových soutěží. V šedesátých letech minulého století se tu pořádaly ročníky legendární Rallye Vltava, dnes se soutěže jezdí v Českém Krumlově nebo Klatovech. Historii silničního závodění na jihu Čech vám tak představují kapitoly této knihy.

23. 4. 1937 Zlaté kolo v Třeboni

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

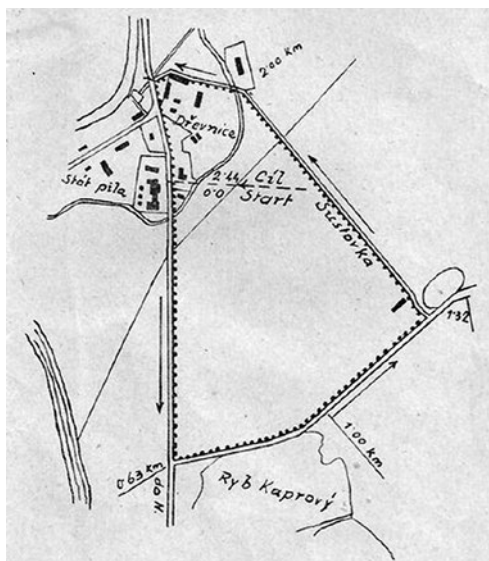
Zlaté kolo v Třeboni

Město bylo založeno ve 13. století kdysi nejmocnějším rodem pánů Vítkovců s erbem pětilisté růže. Leží uprostřed půvabné roviny táhnoucí se od hranic dávného Votirazska, širým poříčím střední a dolní Lužice až k Tábořsku. Třeboňská rovina je prostoupěna řadou velkých rybníků, z nichž největší Rožmberk svou vodní plochou 647 hektarů přiléhá k městu ze severní strany. Oba jeho důstojní partneři Svět a Opatovický pak od jihu. Tamní rybníky jsou dílem dvou věhlasných rožmberských hospodářů, Štěpánka Netolického (1460–1539) a Jakuba Krčina z Jelčan (1565–1590). Od toho pochází též důmyslná stavba 13,5 km dlouhého kanálu Nová řeka, spojujícího obě vodní tepny třeboňské pánve, řeky Lužnici a Nežárku.

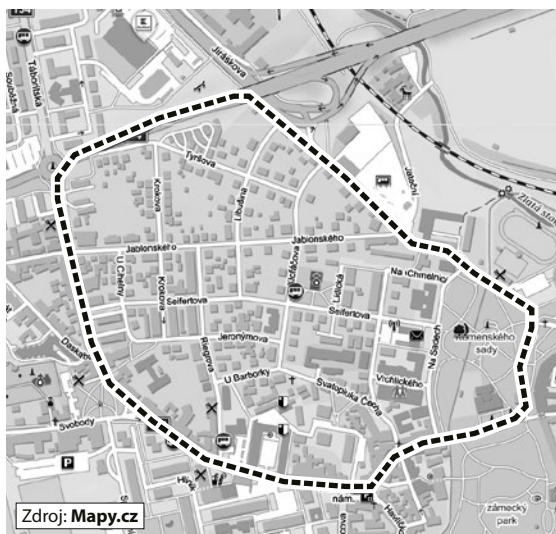
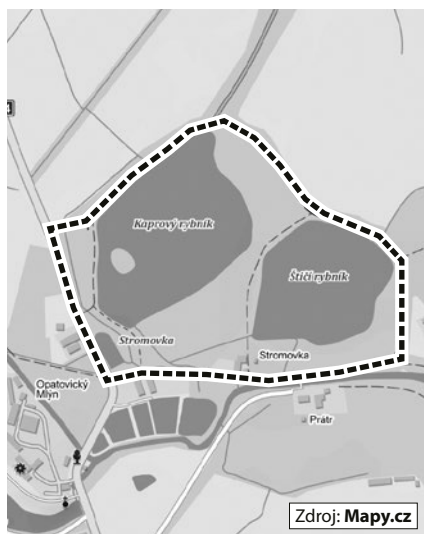
Po vymření Rožmberků, kteří vládli Třeboni bezmála čtvrt tisíciletí, přešlo město s rozsáhlým panstvím roku 1612 dědictvím do rukou Švamberků, po Bílé hoře se stalo kořistí Habsburků a roku 1660 je získal rod knížat Schwarzenbergů, jemuž pařilo až do doby největší. Od 14. století byla Třeboň jako důležitá pomezí pevnost obehnaná silnými hradebními zdmi zesílenými kamennými baštami, čtyřmi branami, hlubokými příkopy i spleťmi podzemními chodbami, dodnes zčásti zachovanými.

Město má vedle řady památných objektů také starou sportovní a tělovýchovnou tradici. Pěstovaly se zde cyklistika, bruslení, plavání, byly založeny sportovní klub i tělocvičná jednotka Sokol, později byla odstartována mezinárodní veslařská regata.

Prvopočátky organizovaného motosportu v Třeboni začaly v roce 1927, kdy zde byla založena Liga motoristů. Ve své době bylo na našem jihu pořádání motocyklových rychlostních závodů zcela mimořádné. Kvalita tehdejších silnic v mimoměstských částech nebyla vůbec dobrá; byly plné výmolů, šterku a značné prašnosti, takže první ročníky závodu v Třeboni byly mnohdy označovány jako rychlostní závod terénem.



Před startem závodu – zleva Jan Lucák, František Juhan, Jan Bednář, František Haupt



Trať treboňského okruhu Zlaté kolo měla ve své době několik podob, nabízíme dvě z nich

Dnes slavné lázeňské městečko v kouzelné jihočeské krajině uslyšelo hromové burácení závodních motorů poprvé na jaře roku 1937. Je zajímavé, že se premiéře závodu nedostalo tolik místa ve sportovním tisku jako velice sledované mezinárodní regatě. První ročník byl odstartován na 3,735 km dlouhém okruhu, který měl start a cíl před stadionem Sokola Třeboň, dále se jelo podél Zlaté stoky na hrázi k Hrádečku a po nové cestě zpět ke stadionu. Pravidla říkala, že hlavní trofej – Zlaté kolo – byla putovní a do trvalého držení ji měl získat pouze jezdec, který se třikrát za sebou stal absolutním vítězem nebo závod vyhrál celkem pětkrát.

Ve třicátých letech byly u nás vypisovány zpravidla dvě kategorie, juniorů a seniorů. V Třeboni to v roce 1937 bylo jinak a pravidla pro závod spíše připomínala regule slavného plochodrážního závodu Zlatá přilba v Pardubicích. Jely se totiž tři rozjížd'ky (175, 250 a nad 250 cm³), do finále postoupili jen tři jezdci a finále se jelo handicapovým způsobem.

Ač jihočeská závodní historie byla na svém začátku, měla už zkušené závodníky. Mezi ně patřili i členové treboňské rodiny Cirfusových. Otec pozdějších závodníků jezdil už v roce 1902 na parním voze Daimler jako jeden z prvních. Na motocyklu jezdil o dva roky později a byl velkým propagátorem motorismu v jižních Čechách.

Starší ze synů pana Cirnfuse Karel se narodil v roce 1909, pochopitelně v Třeboni. Vyučil se mechanikem v dílně svého otce a později podnik převzal. Motocyklu propadl velmi záhy. Ve čtrnácti usedl za motocyklová řídítka a v devatenácti už řídil automobil. Ve volných chvílích si postavil vlastní motocykl s motorem Alba 175 cm³. Prvním jeho podnikem byla tábořská soutěž v roce 1933, kde dojel na zlatou. Zimních soutěží jel pět, všechny na zlatou. Velkou soutěž absolvoval pouze jednou, v roce 1937, rovněž na zlatou. Ve Votickém terénním okruhu byl čtvrtý, v jízdě do vrchu Hlincová Hora při jihočeské soutěži byl třetí. Karel Cirnfus startoval také v prvním ročníku Zlatého kola a zvítězil v kategorii 175 cm³, ve druhém ročníku se ovšem nedostal ani do finále.

Třeboň je rodištěm i mladšího Otto Círnfuse. Ten se narodil v roce 1919, rovněž se vyučil mechanikem a často dělal staršímu Karlovi mechanika za závodech. Už v deseti letech jezdil s bratrem na cyclecaru Salmson, a než dostal licenci, jezdil na motorovém kole populární hony za liškou a gymkhany. Zlaté kolo v Třeboni vidělo jeho asi nejlepší závod ve druhém ročníku, kdy vyhrál finále kategorie juniorů. Měl dobrý styl, rychlý postřeh, rozhodnost i odvahu.

Dalším výborným treboňským závodníkem té doby byl Karel Koranda. Narodil se v roce 1910 a jeho velkou láskou byly soutěže, ve kterých dosahoval značných úspěchů – nasbíral 10 zlatých medailí a byl velkým příslibem pro motoristickou budoucnost. Absolvoval dva první ročníky Zlatého kola a v obou závodech byl druhý ve dvěstěpadesátkách seniorů.

Osud tomu chtěl, že se Karel Círnfus ani Koranda nedožili pokračování svých kariér. Koranda tragicky zahynul v prosinci 1938 při nehodě u Kundratic nedaleko Prahy, Karel Círnfus tragicky havaroval u Votic při návratu z pražského závodu na okruhu Osvobození v roce 1947. Třeboňští pořadatelé se tak na uctění památky svých rodáků a závodníků rozhodli v letech 1948–1950 přidat do názvu závodu také memoriál Karla Korandy a Karla Círnfuse.

Ústředními postavami dvou předválečných ročníků byli především divišovský Jaroslav Simandl, pozdější otec motocyklů ESO, a také Vladislav Vlk, jedoucí na stroji Ogar. Na 3. ročník na začátku května roku 1947 přišlo 4000 diváků a závod byl záležitostí Otto Círnfuse, jedoucího na ČZ, a Karla Círnfuse, který jel na německém stroji BMW.

Po skončení druhé světové války bylo pokračování treboňského závodu dramatické. Byl znám i termín závodu – 10. srpna 1946, ovšem výnosem ministerstva dopravy byly sportovní motoristické závody zakázány. Třeboňský organizátor, Autoklub Třeboň, odbočka AKRČs, pracoval pod ředitelem vrchním radou Ing. Jindřichem Šimanem, později Jaroslavem Tušlem, a tajemníkem Jaroslavem Prášilem. Ale to už bylo po výměně organizátora, kterým se stal Autoklub Svazarmu Třeboň.

Větší organizační změna závodu přišla v roce 1955, když byl závod součástí I. celostátního přeboru sajdkářů a mezikrajského utkání motocyklů. Jen na titulce programu chyběl nápis Zlaté kolo. Ten se vrátil až později, v roce 1963 při jubilejním 10. ročníku. A kteří byli absolutní vítězové deseti ročníků? Jaroslav Simandl (1937), Jan Bednář (1938), Karel Círnfus (1947), Václav Bubeníček (1948), Ladislav Štajner (1949, 1950, 1951), Jaromír Makovička (1952) a Antonín Posekaný (1953).



Karel Círnfus



Otto Círnfus

PROGRAM

IV. ročníku rychlostního závodu motocyklů o putovní cenu
»ZLATÉ KOLO«
a MEMORIÁL KARLA KORANDY a KARLA CIRNFUSE
pořádaného
Autoklubem Třeboň - odbočkou AKRČS
a Svazem brannosti - odbočkou v Třeboni
dne 25. července 1948
Podnik se koná dle S. Ř. AKRČS.



Upozornění obecnstvu

Pořadatelstvo prosí návštěvníky závodu, aby uposlechli pokynů, zaujali místa vyhrazená pro obecnstvo a nevstupovali do míst označených jako nebezpečná. (Vnější i vnitřní strany zatáček.)
Po zahájení závodu (projetí trati vozidlem označeným červeným praporem) není dovoleno vstupovati na těleso silnic a cest; silniční příkopy musí zůstat volné!
Přecházení závodní dráhy je zakázáno.
Vstupenky je nutno nositi zjevně. Přístup k závodní dráze a na okolní místa, uzavřená na příkaz úřadů, bez vstupenky není dovolen.

Vydal Jan Petřík v Třeboni.

Program

V. ročníku rychlostního závodu motocyklů o putovní cenu
A MEMORIÁL
KARLA KORANDY
A KARLA CIRNFUSE
pořádaného
Autoklubem Třeboň - okresní
odbočkou AKRČS
14. srpna 1949
Podnik se koná dle S. Ř. AKRČS



Upozornění obecnstvu

Pořadatelstvo prosí návštěvníky závodu, aby uposlechli pokynů, zaujali místa vyhrazená pro obecnstvo a nevstupovali do míst označených jako nebezpečná. (Vnější i vnitřní strany zatáček.)
Po zahájení závodu (projetí trati vozidlem označeným červeným praporem) není dovoleno vstupovati na těleso silnic a cest; silniční příkopy musí zůstat volné!
Přecházení závodní dráhy je zakázáno.
Vstupenky je nutno nositi zjevně. Přístup k závodní dráze a na okolní místa, uzavřená na příkaz úřadů, bez vstupenky není dovolen.

CENA 5 KčS

Vydal Jan Petřík, Třebon.

Pořadatelský sbor Autoklubu Svazarmu Třeboň vydal také řád k získání putovní ceny Zlaté kolo. Soutěže se mohl zúčastnit každý řádně přihlášený jezdec. Putovní cenu Zlaté kolo získával absolutní vítěz v závodě bez ohledu na třídu, který dosáhl největší průměrné rychlosti v závodě. Putovní cena Zlaté kolo se stala trvalým vlastnictvím jezdce, který docílil absolutního vítězství třikrát za sebou nebo pětkrát v historii závodu. Jméno vítěze každého ročníku bylo vyryto na štítku ceny s datem vítězství. Dočasný vítěz obdržel vždy miniaturní kopii putovní ceny. Originál ceny pak byl v úschovně pořadajícího automotoklubu. Je patrné, že to byla vzácná cena s dlouhou tradicí. Posledními držiteli byli Pavel Slaviček (1963) a Milan Chalupník (1964).



Původní cena pro vítěze Zlatého kola



**Jihočeský Autoklub
v Českých Budějovicích.**

Klubová místnost: Hotel »Slunce«,
Náměstí Svobody, I. poschodí.
Sekretariát: Hotel »Slunce«.
Úřední hodiny:
od 9—12 a od 14—19 hod. denně.
Telefon č. 619.



Domáci Otto Cirnřus před startem závodu



Vladislav Vlk



**Před startem – plzeňský Miloslav Vališ (1),
František Helikar, František Boček (vzadu), 1963**

Z jihočeské závodní historie víme, že v blízkém okolí Třeboně, v Chlumu u Třeboně, skončil v polovině osmdesátých let život další velké osobnosti tamního regionu. Tím byl Vladislav Vlk, vítěz dvěstěpadesátek prvního ročníku v roce 1937. Jeho životní příběh začal tak trochu netradičně, v Rusku. Tam se narodil, ale bolševická revoluce donutila v roce 1922 jeho rodiče k úprku do Československa. Vychodil nižší střední školu, po ní se věnoval zastoupení firmy Harley-Davidson a následně převzal zastoupení firmy Jawa. Pak se stal továrním jezdcem firmy Autfit a po třech letech přestoupil na Janečkovy Jawy. Vlk dobře ovládal jízdu v terénu, byl velice vytrvalým jezdcem. Jel také jízdu Praha–Bělehrad, byl pomocníkem jezdců na Šestidenní, dokonce za 36 hodin absolvoval trasu Praha–Brno devětkrát. Nebylo divu, že dvakrát dostal stříbrný odznak autoklubu. Takový byl stručný výčet jeho závodní činnosti. Když se stal vítězem třeboňského závodu Zlaté kolo, byl jeho zápis ještě bohatší a kvalitnější.

Závěrem se sluší připomenout, že v jižních Čechách psaly historii také závody v moto-krosu. Dne 13. září 1964 byl v Českém Krumlově pořádán nejstarší terénní závod motocyklů v ČSSR s mezinárodní účastí.