Velodrom TJ Favorit Brno

Baurák ve víru let 1889–2024



GRADA®

Jan Králík


GRADA®

Jan Králík

Velodrom TJ Favorit Brno

Baurák ve víru let 1889–2024



Grada Publishing

Jan Králík

Velodrom TJ Favorit Brno

Baurák ve víru let 1889–2024

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 9765. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Jazyková korektura Eva Strnadová
Grafická úprava a sazba Eva Hradiláková
Fotografie na obálce Jan Brychta
Fotografie na předsádkách Ivo Dvořák
Počet stran 144
První vydání, Praha 2024
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod a.s.

© Grada Publishing, a.s., 2024
Cover & Layout Design © Eva Hradiláková, 2024

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. Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány.

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

ISBN 978-80-271-7577-2 (ePub)
ISBN 978-80-271-7576-5 (pdf)
ISBN 978-80-271-5286-5 (print)

OBSAH

Kde se nacházíme 7
Jedinečný vynález 8
Brno u kolébky závodní cyklistiky 8
Vysoká kola 9
Baurák 11
Na zdar! All Heil! 14
Dráhy v Čechách 16
Cyklistika v útlumu 22
Nové pořádky 26
Okupace 40
Očima Ladislava Šmída 43
Ke světlým zítřkům 44
Cesta k popularitě 48
Milník 1951 53
Milník 1957 56
Nový povrch 58
Zlatá éra 63
Vlastimil Bartoš – jeden z mnoha 68
Jiří Daler – z Brna na olympiádu 70
Pavel Doležel – z Brna na Závod míru 73
Cesta k mistrovství světa 1969 76
Přistřešení 77
Zapeklitý příběh 78
Mistrovství světa 1969 79
Výsledky MS 1969 88
Iva Zajíčková – díky za přetržené vazy 90
Na kole do normalizace 93
Léta hojnosti 96
Soumrak tandemů 100
Mistrovství světa 1981 101
Výsledky MS 1981 103
Ještě na vrcholu 105
Ústup ze slávy 109
Všemi směry 112
Nevzdat to 116
Nejen na silnici 123
Dráha je dráha 124
Osobnosti 125
Velodrom bude 134
Velodrom nebude! Zatím…? 137
Nekonečný příběh 140
Vizitky nejvyšší kvality 142

Poděkování 144



Stadion roč. XI, č. 26 z 28. června 1963. Na snímku Antonína Bahenského zdraví Ferdinand Duchoň na velocipedu svého kolegu Jiřího Dalera. K tomu titulek „Minulost byla krásná, budoucnost musí být hezčí!“ Bude?

KDE SE NACHÁZÍME

Přijměte pozvání do areálu nejstaršího cyklistického stadionu na světě, kde se bez přerušení závodí po přestavbách, úpravách a modernizacích od roku 1889. Slavní i neznámí cyklisté tady jezdili na písku, hlíně, asfaltu i betonu, zažili slavné sezony i časy, kdy sem oficiálně nesměli, kdy se hrálo o to, komu velodrom připadne, kdy se bouralo i stavělo, kdy se zde pořádala mistrovství světa. Dnes patří k významným evropským velodromům, který svými parametry splňuje předpisy Mezinárodní cyklistické unie UCI i pro závody nejvyšší kategorie C1. A co víc, díky svému raritnímu zastřešení si zaslouží zařadit mezi národní architektonické památky.

Jak si Favorit Brno na svém velodromu dnes vede? V sezoně 2022–2023 uspořádal jeden ze 33 světových podniků C1, k tomu 47. ročník Přilby Moravy, na niž přijeli dráhaři ze 17 zemí, také svoji specialitu 500+1 kolo pro závodníky z 20 států pěti kontinentů a bezpočet dalších akcí.

Zveme vás k projížďce historií unikátního velodromu, který je součástí města, patří jeho minulosti, současnosti i budoucnosti. A také (nejen) jeho občanům.

Do sedel!

JEDINEČNÝ VYNÁLEZ

Předchůdce jízdního kola se objevil v roce 1817. Byl to jednoduchý dřevěný rám se dvěma loukoťovými koly v jedné stopě. Jezdec na něm seděl obkročmo a odrážel se nohama od země. Trvalo dalších takřka padesát let, než ve Francii připevnili v roce 1863 na hřídel předního kola kliky s pedály. Zrodil se velociped. Primitivní, přitom tak epochální vynález! V roce 1885 přišel na svět rám se dvěma stejně velkými koly, to zadní poháněl řetěz. Kde jsou zázraky 19. století – parní lokomotivy, telegrafy, psací stroje, telefony? Práší se na ně v muzeích. Zato jízdní kolo s klikami a převodníkem je – zdá se – nesmrtelné. A co víc: jízda na něm je nejefektivnější způsob pohybu. Pro zdolání stejné vzdálenosti spotřebuje cyklista pětkrát méně energie než chodec. V tomto ohledu nemůže kolu konkurovat ani žádný živočich.

Už s prvními velocipedy začali jezdci poměřovat své síly. Ideálně na uzavřené trati, na velodromu. Bylo to organizačně jednoduché, přinášelo to dramatickou podívanou, lákalo to diváky, kteří vstupným posilovali klubové pokladny. Jeden z prvních cyklistických oválů u nás začali užívat brněnští sportovci. Takřečená Bauerova rampa byla otevřena v roce 1889. Podle dostupných informací je to velodrom s nejdelší nepřerušenou historií závodění od počátku do současnosti.

Žádný jiný ovál na světě nemá takovou tradici.

BRNO U KOLÉBKY ZÁVODNÍ CYKLISTIKY

Velociped se z Francie rozšířil v roce 1867 díky pařížské světové výstavě. Navštívily ji desetitisíce zájemců z celé Evropy, také z Čech. Ti si přivezli nákresy okoukaných strojů, aby pak doma sestrojili vlastní exempláře. U nás se dochovaly v muzeích, na zámcích i v soukromých sbírkách. Ten, který je na obálce časopisu Stadion, objevili v Prostějově při rekonstrukci tamního pivovaru.

První doložený závod na velocipedech uspořádali ve Francii 8. prosince 1867 na cestě z Paříže do Versailles. Také v našich krajích se začalo závodit. Doloženě poprvé v neděli 8. srpna 1869 v Kutné Hoře. Jen o týden později oslavovali v Brně nový sirotčinec. K atrakcím v Augartenu, dnešních Lužánkách, patřily vedle ohňostroje, tomboly, koncertu a vypouštění horkovzdušných balónů i závody na velocipedech. Jelo se na 300 sáhů (rakouský sáh = 1,9 m, tedy na 570 m), dorost jel na 200 sáhů (358 m), 100 sáhů (190 m) měřila dráha s překážkami. Na startu se sešlo pět jezdců, dvakrát vyhrál Čeněk Kusý. O závodě referovaly noviny Moravská orlice a Tagesbote aus Mähren, jak se slušelo na tehdy česko-německé město. Krátce – v našich krajích jsme také díky Brnu nezaspali.



Zum Besten des neuen Waisenhauses in Brünn.

Sonntag den 15. August 1869:

zur Vorfeier des Geburtsfestes Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef findet im

Augarten

ein großes

FEST

mit

Gesang, Konzertmusik, Luftballons, Velociped-Wettrennen, Feuerwerk, Beleuchtung und einer großen Tombola

statt.

In den Nachmittagsstunden:

Gesangs-Produktion

von den Mitgliedern des Brünner Musik-, Männergesangs- und Techniker-Gesangs-Vereines unter der Direktion des Musikvereins-Direktors Herrn **Otto Kitzler.**

Concert-Musik

von den Militärmusik-Kapellen

Baron Rupprecht des 49. Inft.-Regt.,
Baron Habermann des 39. Inft.-Regt.,

unter der Leitung ihrer Kapellmeister der Herren Carl Smutny und Josef Müller, ferner die

ungarische National-Musikkapelle

unter der persönlichen Leitung des Kapellmeisters Hrn. N. Geiger.

Um 6 Uhr beginnt die große

TOMBOLA,

welche mit reichen **Silbergewinnsten** ausgestattet ist. Der Beginn wird durch 2 Böllerschüsse signalisirt. Tombola-Karten werden von **maskirten Damen** verkauft, und wird gewonnen:

5 Ambi: a) Salatlöffel und Gabel von Silber in Etui, b) Fischmesser von Silber in Etui, c) ein Käse- und Buttermesser von Silber in Etui, d) und e) Etui mit je 6 Stück Dessertmesser. **Terno:** Menage für Pfeffer und Salz von Silber. **Quaterno:** 3 Paar Eßbesteck massiv in Silber sammt Etui **Quinterno:** eine Zuckervase von Silber, grünem Glas, Goldverzierung und Deckel. **Tombola:** ein großer Tafelaufsatz von Silber und zwei geschliffene Krystall-Tassen.

Es wird bemerkt, daß, wenn mehrere gleiche Treffer gemacht werden, das Los entscheidet, und sind die Gewinnste sofort in Empfang zu nehmen. — Sämmtliche Gewinnste sind bei Herrn **J. Matzner,** bei welchem auch Lose zu haben sind, ausgestellt.

Um 5 Uhr:

Großes Velociped-Wettrennen

in 3 Abtheilungen, wobei **drei silberne Becher** gewonen werden.

Anmeldungen werden bis längstens Samstag den 14. d. M. gemacht bei Herrn Albin Esterak in der protestantischen Schule. — Ueber die Zulassung entscheidet das Renn-Komité.

Programm: Erstes Rennen: Plantennen ohne Hindernisse. Rennditanz 300 Klafter, Renner 7 Herren, Preis ein silberner Pokal. — **Zweites Rennen:** Knabenrennen, Plan ohne Hindernisse. Rennditanz 200 Klafter. Renner 3 Knaben, Preis ein silberner Becher. — **Drittes Rennen:** Langsam fahren mit 2 Hindernissen, Rennditanz 100 Klafter, Renner 7 Herren, Preis ein silberner Becher.

In der Zwischenzeit werden von der Terrasse **Luftballons** steigen.

Mit Beginn der Dunkelheit wird ein großes

KUNST-FEUERWERK

vom Brünner Pyrotechniker **Ferdinand Sazer** abgebrannt, welches mit 3 Böllerschüssen signalisirt wird und den Schluß bildet die **Beleuchtung mit bengalischem Feuer.**

Die Mitglieder obiger **Gesangs-Vereine** sowie die **Militär-Musikkapellen** haben in Berücksichtigung des wohlthätigen Zweckes ihre gefällige Mitwirkung zugesagt.

Familien-Karten für 4 Personen à 1 fl. und **Tombola-Karten** à 20 kr., als auch **Eintritts-Karten** à 30 kr. sind bei den Herren: **Josef Lehmann, Bodenbauer's Erben,** großer Platz, **Bieber's Caffé,** große Neugasse, **Krinninger's** und **Sedlaczek's Zuckerbäckerei** als auch in **Kainer's Tabaktrafik** zu haben. — An der **Cassa** werden bloß Eintritts-Karten à 30 kr. ausgegeben. Kinder unter 10 Jahren, in Begleitung ihrer Angehörigen, sind **frei.**

Kassa-Eröffnung ½3 Uhr. — Anfang ½4 Uhr. 2386-5

Inzerát v Tagesbote aus Mähren z 13. srpna 1869 zvoucí na závody v neděli 15. srpna

VYSOKÁ KOLA

Éra velocipedů na dřevěných loukoťových kolech byla velmi krátká a trvala jen několik let. Z cest je vytlačila vysoká celokovová kola na pryžových obručích, lehčí, pohodlnější a rychlejší, nehledě na snadný bezhlučný chod. První se objevila na sklonku roku 1869 v Paříži. Vinou prusko-rakouské války se však jejich výroba rozběhla v Anglii. V našich končinách se vysoké kolo objevilo v roce 1879 na Smíchově u Prahy. V továrně Jana Kohouta (1819–1884) začali tato kola vyrábět, vcelku pochopitelně se jim říkalo kohoutovky. S jejich nástupem začaly vznikat i kluby, nejdříve logicky na Smíchově Český klub velocipedistů (1880), záhy pak další. První český klub velocipedistů na Moravě ustavili 13. října 1883 ve Vyškově, následovaly kluby v Kroměříži (1887), Přerově (1888) a v Holešově (1889).

A v Brně? V roce 1885 tam vznikl jednak německý Brünner Radfahrer Bund, jednak Klub českých velocipedistů. Aby posilnil své moravské druhy, uspořádal smíchovský klub v červenci 1886 několikadenní výlet do Brna, přes Vyškov a Prostějov zpět do Prahy. Třetího dne vjelo asi 50 jezdců (mnozí se přidali cestou) do Bosonoh, za svitu luceren pak vedli svá kola do centra pěšky, protože policie nepovolila jízdu městem. *„Ulice byly přeplněny tisíci lidu a lid ten vítal české jezdce s takovým jásotem, že to ‚německé Brno' z těch hlučných českých pozdravů se až v základech otřásalo."*[1] Je-li z textu cítit, že soužití Němců

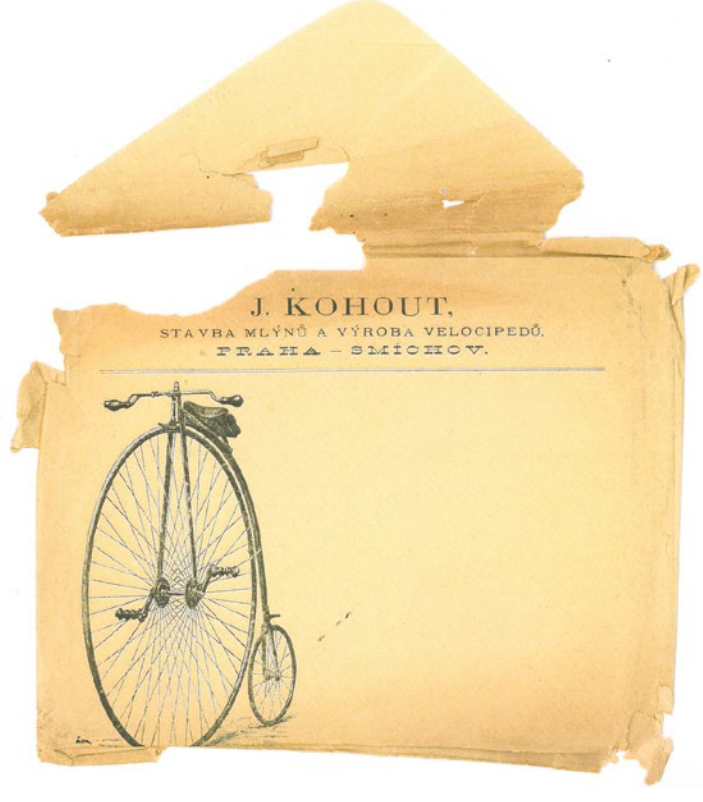
1 Košťál, František: Český klub velocipedistů na Smíchově, 1880–1900, na oslavu dvacetiletého trvání klubu. Český klub velocipedistů, Praha, 1900, str. 16.



„První bicykl v Čechách zhotoven byl v zámečnické dílně J. Pechánka podle nákresu z výstavy v Paříži v r. 1867, který přivezl technik J. Pechánek," stojí na kartičce tohoto stroje, uloženého dnes v Městském muzeu a galerii v Hořicích

a Čechů nebylo ideální, o několik řádků dál už je to potvrzeno: *„V Moravské Třebové bylo výletníkům zakusiti německé zášti a jen s největším sebezapřením Čechů předešlo se krveprolití. Provokací Němcům byl český hovor cyklistů a loštický prapor! Teprve když pohrozeno revolvery, ustoupili a volně plál dne 8. srpna 1886 slovanský prapor na strmých serpentinách vysokého vrchu Schönhengstu."*[2]

Německých moravských klubů bylo víc, v roce 1897 celkem ve 26 městech. V Brně jich po roce 1889 působilo několik. Jejich vznik velkou měrou inicioval mecenáš, ačkoli neměl s cyklistikou nic společného.



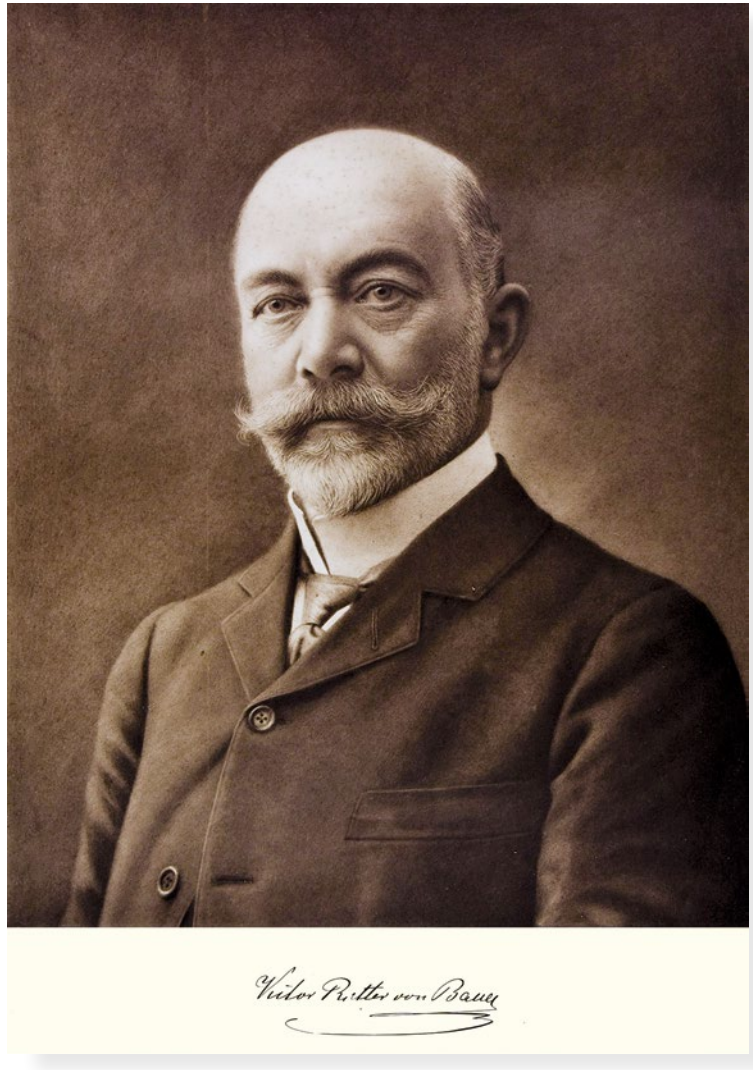
Firemní obálka továrny Jana Kohouta

2 Ibid, str. 17.

BAURÁK

Viktor Arnold Jakob Bauer (1847–1911) byl jedním ze tří synů úspěšného brněnského cukrovarníka Mořice Bauera (1812–1895). Viktor vystudoval Deutsche Technische Hochschule Brünn a Königlich Sächsische Baugewerkenschule Leipzig. Pracovat začal v otcových podnicích, které postupně převzal. Později působil ve vedení Brněnské železniční společnosti a Moravské eskomptní banky, v roce 1896 byl zvolen za velkostatkářskou kurii do Moravského zemského sněmu.[3] Pro nás je zajímavé datum 21. července 1889, kdy byla na jeho pozemcích slavnostně otevřena cyklistická dráha. *„Brünn: Schreibwaldstrasse, Bahnlänge 400 m, Curven überhöhlt. Macadam.“*[4]

Z krátkého popisu vysvítá, že se nejednalo o dráhu pro paní Bauerovou a její vyjížďky na koni, jak tradováno, ale o cyklistický ovál. Ulice Schreibwaldstrasse se dnes jmenuje Pisárecká, čtyřsetmetrová dráha vyhovovala závodům jak na 1 km, tak na 1 anglickou míli (1609 m), resp. jejich násobky. Vnější okraje dráhy byly v zatáčkách zvýšeny, povrch tvořil makadam, tedy drcený štěrk, pokrytý hlínou. Dráhu postavili na části pozemků mezi Svratkou a ulicí Hlinky, jimž se říkalo Bauerova rampa. Majitel věnoval na stavbu potřebnou část, přispěl i finančně. Že dráhu iniciovali a stali se jejími provozovateli cyklisté z Brünner Radfahrer Bundu, je nabíledni. Velodromu se začalo říkat tak jako celé lokalitě, tedy Bauerova rampa, krátce Baurák, čemuž Brňané dodnes dobře rozumějí.



Viktor Arnold Jacob rytíř von Bauer (1847–1911)

3 Viktor Bauer (1847) /online/ poslední aktualizace 24. 11. 2022, (cit. 16. dubna 2023) Wikipedie. Dostupné z www: https://cs.wikipedia.org/wiki/Viktor_Bauer_(1847).

4 Czermak, Hans: Oesterr.-Ungar. Radfahrer-Compass 1897. Wien, 1897, str. 78.



Dráha Bauerovy rampy, počátek nejstaršího cyklistického oválu, na němž se po mnoha přestavbách závodí bez přestávky dodnes

Než se podíváme na slavnostní den D, je třeba zmínit, že v roce 1889 vrcholilo soupeření mezi vyznavači vysokých kol a těmi, kdo přesedlali na tzv. nízká či bezpečná kola. Klíčovým okamžikem se stala londýnská výstava Stanley Show v lednu 1885. Na té představil John Kemp Starley (1855–1901) stroj s nízkým rámem, jehož zadní kolo poháněl řetěz. Byl to iniciační krok na cestě k jízdnímu kolu, jak je známe dnes. Naráz se všichni výrobci pustili do vlastní konstrukce na stejném principu. Nastal boom, který ke kolu, jemuž se začalo říkat bezpečník, přivedl zástupy nových vyznavačů. Zájem projevili především ti, kdo se báli sedlat vysoké kolo, které sice mělo řadu předností, avšak hrozilo i obávaným pádem přes řídítka. Říkalo se mu hlavan, výraz, který netřeba vysvětlovat. Když se v roce 1888 objevila díky Johnu Boydovi Dunlopovi (1840–1921)

pneumatika, bylo o vítězi mezi vysokým kolem a bezpečníkem rozhodnuto, ač to ještě pár let trvalo.

Provoz na nové brněnské dráze zahájili 21. července 1889 prvními závody. *„Už kolem deváté hodiny ranní se sešli všichni brněnští závodníci spolu s hostujícími závodníky (Znojmo, Kroměříž, Přerov, Vídeň, Szegedin) v zahradě Plzeňské pivnice, odkud se společně odebrali k tělocvičně pod Špilberkem. Zde proběhlo společné focení známým brněnským fotografem Josefem Kunzfeldem, poté byla naplánována společná jízda městem směrem pisárecká závodní dráha. Trasa vedla dnešními ulicemi Husova – Pekařská – Mendlovo náměstí – Křížkovského – Pisárecká. Na ulicích a v oknech přilehlých domů se sešlo velké množství zvědavců, kteří s velkým zájmem sledovali tuto pěknou podívanou. Na poledne byl přichystán v Pisárecké restauraci slavnostní banket za doprovodu cikánské kapely Miška Janoše. Uvítacího přípitku a děkovné řeči všem přítomným se ujal předseda klubu Brünner Radfahrer Bund stavitel Josef Nebehostený.*

Po tomto slavnostním zahájení závodů se kolem 14. hodiny všichni odebrali na závodiště. Tribuny ozdobené černo-červeno-žlutými prapory byly do jednoho místa zaplněné napnutými diváky, kapela hrála, rozhodčí byli na místě, hodiny ukazovaly 16.00 hodin – závody tedy mohly začít!

Na programu byly následující jízdy: první jízda vysokých dvojkolek na 1200 m (tři okruhy), jízda bezpečníků na 2000 m (pět okruhů), hlavní jízda dvojkolek o přebor klubu Brünner Radfahrer Bund pro rok 1889 na 4000 m (deset okruhů), zkušební jízda bezpečníků na 1200 m (tři okruhy), jízda vysokých kol na 2000 m (pět okruhů), hlavní jízda bezpečníků o přebor klubu Brünner Radfahrer Bund pro rok 1889 na 2000 m (pět okruhů), hostující závod vysokých kol na 2000 m (pět okruhů), jízda dvojmístných trojkolek na 1609 m (čtyři okruhy a 9 metrů) a hostující jízda bezpečníků na 2000 m (pět okruhů).

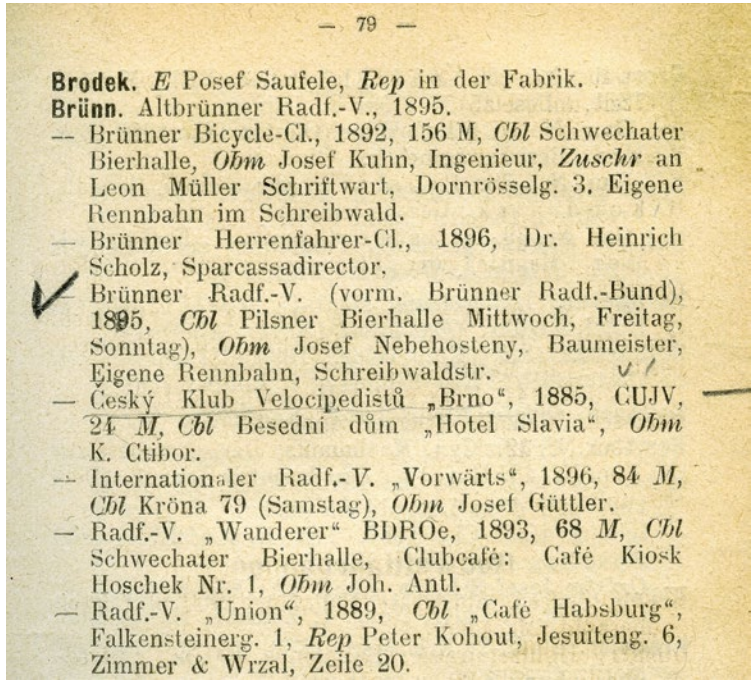
Po skončení všech závodních jízd kolem 18. hodiny proběhlo v Pisárecké restauraci slavnostní udílení cen, mezi kterými byla například vycházková hůl se stříbrnou rukojetí, stříbrno-zlatý stojánek na cigarety, řetízek ke kapesním hodinkám, stříbrné psací potřeby nebo pozlacený stříbrný pohár. Po rozdělení všech cen následovala závěrečná děkovná řeč Josefa Nebehosteného určená všem zúčastněným závodníkům a pořadatelům za zdárný průběh této sportovní akce s přáním příjemné zábavy za doprovodu vojenské kapely.“[5]

5 Novotná, Markéta: Počátky organizované cyklistiky v Brně 1885–1900. In: Brno v minulosti a dnes. Příspěvky k dějinám a výstavbě Brna (BMD). Brno. 2009, str. 214.

Na oválu se začaly pořádat závody, které lákaly čím dál víc cyklistů. Ti začali zakládat další kluby, vesměs německé. Kromě už známého Bundu vznikly ještě Radfahrrer-Verein „Union“ (1889), Wanderer (1893), Altbrünner Radfahrer-Verein (1895), Brünner Herrenfahrer-Club (1896) a Internationaler Radfahrer-Verein „Vorwärts“ (1896).

V roce 1892 se cyklisté v Brünner Radfahrer Bundu rozhádali tak, že část členů odešla a založila Brünner Bicycle-Club. Jeho předsedou se stal bankovní prokurista Franz Penn.[6] Nové koště dobře mete – ve Schreibwaldu, tedy v Pisárkách, zřídil klub další dráhu, rovněž čtyřistametrovou.[7] Nacházela se na pozemku bývalého starobrněnského hřbitova za kostelem svatého Leopolda přes Polní silnici, tehdy cestu. Tam je doložena rovněž atletická dráha, zřízená sportovním klubem Altbrünner Sport Gemenschaft – AFG. Uvnitř dráhy vzniklo i fotbalové hřiště. V létě 1927 upravil dráhu AFG (nebo Altbrünner Radfahrer Verein?[8]) nákladem 30 000 Kč. Povrch tvořila škvára, ovál byl ovšem plochý, bez klopení. Po různých reorganizacích po druhé světové válce je sportoviště od roku 1966 v majetku Moravské Slavie Brno.[9]

Jak spolu vycházeli brněnští Češi a brněnští Němci? Někdy to byla řež. Třeba v červenci 1896, když se členové Radfahrer -Vereinu „Wanderer“ vraceli za tmy do města. Jeden ze skupiny



— 79 —

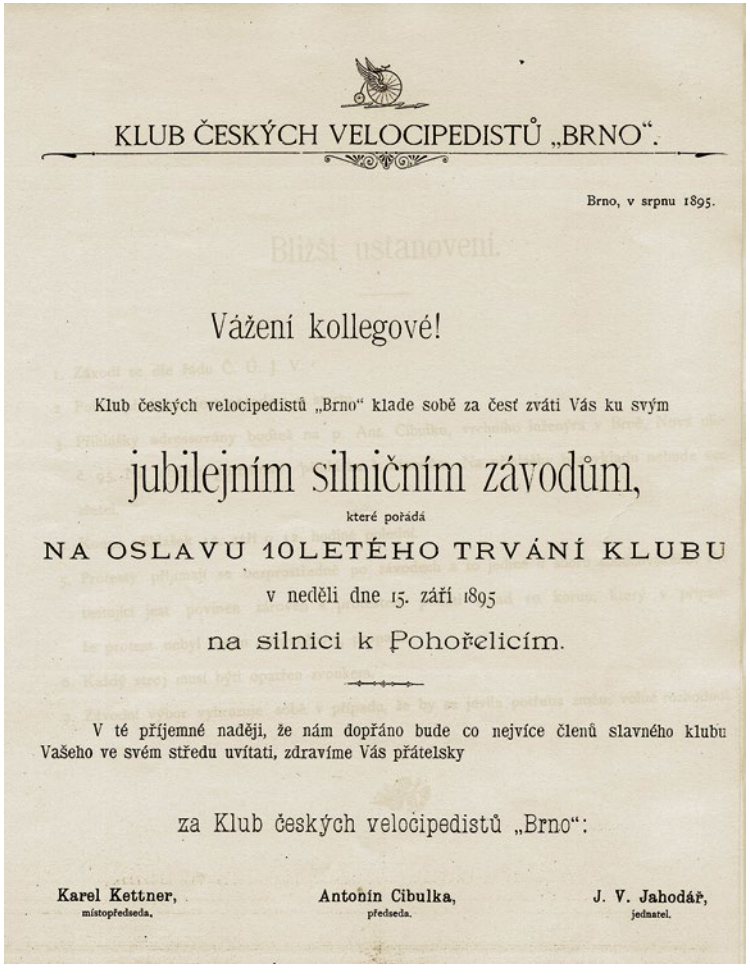
Brodek. *E* Posef Saufele, *Rep* in der Fabrik.
Brünn. Altbrünner Radf.-V., 1895.
— Brünner Bicycle-Cl., 1892, 156 M, *Cbl* Schwechater Bierhalle, *Obm* Josef Kuhn, Ingenieur, *Zuschr* an Leon Müller Schriftwart, Dornrösselg. 3. Eigene Rennbahn im Schreibwald.
— Brünner Herrenfahrer-Cl., 1896, Dr. Heinrich Scholz, Sparcassadirector.
— Brünner Radf.-V. (vorm. Brünner Radf.-Bund), 1895, *Cbl* Pilsner Bierhalle Mittwoch, Freitag, Sonntag), *Obm* Josef Nebehosteny, Baumeister, Eigene Rennbahn, Schreibwaldstr.
— Český Klub Velocipedistů „Brno“, 1885, CUJV, 24 *M*, *Cbl* Besední dům „Hotel Slavia“, *Obm* K. Ctibor.
— Internationaler Radf.-V. „Vorwärts“, 1896, 84 *M*, *Cbl* Kröna 79 (Samstag), *Obm* Josef Güttler.
— Radf.-V. „Wanderer“ BDROe, 1893, 68 *M*, *Cbl* Schwechater Bierhalle, Clubcafé: Café Kiosk Hoschek Nr. 1, *Obm* Joh. Antl.
— Radf.-V. „Union“, 1889, *Cbl* „Café Habsburg“, Falkensteinerg. 1, *Rep* Peter Kohout, Jesuiteng. 6, Zimmer & Wrzal, Zeile 20.

Seznam brněnských klubů podle Rakousko-uherského cyklistického kompasu z roku 1897

srazil dámu z české skupiny, která vyšla z restaurace. Její přítel se ohradil, načež ho osm cyklistů Wandereru vzalo mezi sebe a náležitě ho zbili. Jindy se strhla mela mezi českými cyklisty a německými občany mezi Želešicemi a Modřicemi. Místní Němci se do členů KČV Brno pustili holemi, deštníky a hliněnými korbely, s nimiž vyběhli z hospody, došlo i na nože.[10]

Vzájemné vztahy mezi oběma národnostními skupinami cyklistů byly i mírnější, někdy také přátelské. Soudíme z toho, že například představitelem německého Bundu byl Petr Kohout (1867–1920). Že je vám to jméno povědomé? Jistě. Byl jedním z pěti synů Jana Kohouta ze Smíchova, onoho prvního a jediného velkovýrobce vysokých kol u nás. Petr se osvědčil

6 Leon Müller: Der Radfahrfer 1933, č. 18, str. 7, 8; č. 19, str. 10, 11; č. 21, str. 12, 13; č. 22, str. 11.
7 Czermak, Hans: Oesterr.-Ungar. Radfahrer-Compas 1897, str. 78.
8 Jančíková, Markéta (elektronická pošta). Re: cyklistická dráha Polní ulice. Message to Jan Králík. 27. června 2023, 10:59, osobní komunikace.
9 Novotná, Markéta: Počátky organizované cyklistiky v Brně 1885–1900, str. 215.
10 Novotná Markéta: ibid, str. 208, 209.



KLUB ČESKÝCH VELOCIPEDISTŮ „BRNO“.

Brno, v srpnu 1895.

Vážení kollegové!

Klub českých velocipedistů „Brno“ klade sobě za čest zváti Vás ku svým

jubilejním silničním závodům,

které pořádá

NA OSLAVU 10LETÉHO TRVÁNÍ KLUBU

v neděli dne 15. září 1895

na silnici k Pohořelicím.

V té příjemné naději, že nám dopřáno bude co nejvíce členů slavného klubu Vašeho ve svém středu uvítati, zdravíme Vás přátelsky

za Klub českých velocipedistů „Brno“:

Karel Kettner, místopředseda. Antonín Cibulka, předseda. J. V. Jahodář, jednatel.

Závod na silnici k Pohořelicím (nikoli do Pohořelic) byl vypsán na krátkou vzdálenost, neměl tedy charakter silničního závodu (na organizaci takového podniku bylo 24 členů klubu málo), spíš nahrazoval závod na velodromu



PETR KOHOUT.

Sklad velocipedů,

Brno, Jesuitská ulice č. 6.,

doporučuje svůj hojně zásobený

sklad

anglických, amerických, německých a rakouských bicyklů, tandemů, tripletů.

Kola rakouská

od zl. 120 výše s písemnou zárukou.

Zvonky, svítilny, pumpy, sedadla i různá jiná příslušenství k velocipedům. Chránítka na řetěz z kůže, celuloidu i papírové směsi. Řidítka, brzdy, řetězy, převodová kolečka, nápravky, závodní i cestovní šlapadla.

Pneumatické obruče, zejména soustavy Dunlops, Continental, Imperial, Columbus, Express, atd. atd. v cenách nejlevnějších.

Dále dovoluji si upozorniti na svoji

odbornou dílnu,

opatřenou

všemi moderními spracovacími stroji, která veškeré opravy rychle a spolehlivě vyříditi může.

Inzerát Petra Kohouta v Kalendáři českých cyklistů 1896. Jeho členství v brněnském německém klubu mělo svoji logiku – německých zákazníků bylo v Brně tehdy podstatně víc než českých

jako krasojezdec na vysokém kole, byl to Čech a vlastenec, který se po ukončení závodní kariéry přestěhoval do Brna. Nejprve prodával zahraniční kola, později je i vyráběl pod značkou Bruna. Že se stal čelným funkcionářem německého klubu, naznačuje, že to s tou česko-německou nevraživostí mezi cyklisty asi nebylo tak horké. Členové německých brněnských klubů pánové Heinrich Potmeschil, Karl Schefczik nebo Heinrich Janotta a další měli dozajista české kořeny. Koneckonců ani jméno předsedy brněnského cyklistického Bundu arch. Josefa Nebehosteného nezní právě německy. Mimochodem projektoval budovu brněnského německého divadla.

Dobře vycházel německý Radfahrer-Verein „Union“ s KČV Brno. Když pořádal 31. srpna 1890 závody na Bauerově rampě, pozval k nim i členy KČV Brno.[11] Ve vzájemných kontaktech českých a německých cyklistů na našem území to ale byla spíše výjimka než pravidlo. Je ovšem poctivé říct, že o vzájemných vztazích nevíme mnoho, nejen pokud se týká Brna. Tisk té i oné strany, odborný cyklistický nevyjímaje, se tvářil, jako kdyby ti druzí neexistovali.

11 Ibid, str. 210.

DRÁHY V ČECHÁCH

Většina klubů se na sklonku 19. století snažila vybudovat vlastní závodní dráhu jako znak své síly a organizačních schopností. Lákala i vidina diváků, a tedy výběr vstupného. První dráhu „na jedno použití“ vybudoval smíchovský Český klub velocipedistů v roce 1883 v Praze na Invalidovně. Byla dlouhá 500 m a mezinárodní závody se na ní uskutečnily 28. září téhož roku. Skončily sportovním úspěchem, avšak finančním propadákem. Na začátku stavebních prací disponoval pokladník 600 zlatými, náklady ovšem činily 4779 zl. 92 krejcarů. Pro představu – vysoké kolo Kohout stálo kolem 125 zlatých. ČKV byl nepoučitelný. V následujícím roce zbudoval opět novou dráhu, z málo zřejmých důvodů dlouhou 650 m. Tentokrát činil deficit 1195 zlatých. Tolik k nejranějším počátkům dráhového sportu u nás.[12]

Ponecháme stranou řadu méně významných a méně kvalitních oválů a ty, které měly jepičí život. Podíváme se na ty, které za to stály. Známou se stala dráha na Žižkově, tehdy ještě samostatné obci u Prahy. Vybudovali ji na Ohradě a několik let zůstala široko daleko jediná. Těšila se velké přízni jezdců i obecenstva jednak proto, že měřila jen 303 m (tak jim to zkrátka vyšlo), závody tedy měly švih, když se jezdci míhali kolem tribun v krátkých intervalech, jednak sousedila s vyhlášenou restaurací. Poprvé se tu jelo 6. července 1890.

V Pardubicích postavili cyklistický ovál za městem na vojenském cvičišti. Měřil 450 m a provoz tam zahájily třetími mezinárodními závody České ústřední jednoty velocipedistů 28. září 1889.



12 Králík, Jan: Na kohouta si vyskočím. Nákladem vlastním. Praha, 2022, str. 173, 174.



Dráha zbudovaná v Praze v Královské oboře či také Stromovce v místě dnešního Výstaviště, 1887

Plakát zvoucí na první mezinárodní závody na dráze pořádané smíchovským ČKV 1880 v Praze na Invalidovně v roce 1883. Vinou deštivého počasí a malé návštěvnosti prodělal klub několik tisíc (!) zlatých

Vyhlášenou se stala dráha v Plzni dlouhá 500 m. Otevřeli ji mezinárodními závody ČKV Plzeň 6. června 1891. Její stavba přišla na 11 000 zl. a patřila k nejlepším v monarchii.

Slibná se zdála být dráha v Kroměříži, která měla vydatně pomoci moravským cyklistům. Její stavba byla nad síly kroměřížského klubu, jemuž pomohly české kluby zakoupením úvěrních listin, prakticky bezúročnou půjčkou. Na zahájení přijela i silná výprava ČKV 1880, aby se zúčastnila otevření 5. července 1890. Zdejší problém ovšem spočíval nejen ve financích, ale také v organizaci. Jely se zde jen dva mezinárodní a jeden domácí podnik, čímž zde závodní ruch utichl.



Zlatá medaile pro vítěze v závodu na 10 anglických mil pořádaném v roce 1888 opět smíchovským ČKV v Praze na dráze ve Stromovce. Byla opravdu ze zlata

Pro pořádek uvedeme dráhy, které z různých důvodů brzy zanikly, ať vinou malých organizačních zkušeností pořadatelů, finančními problémy nebo svou délkou, na níž pohořeli už při vyměřování geodeti. Byla to sportoviště v Poděbradech (300 m), Klatovech (434 m), Roudnici (400 m), Kladně (246 m), Karlíně u Prahy (180 m, konal se zde závod na 12 hodin, vítěz ujel 303,15 km), na pražském výstavišti v Královské oboře (440 m). Také v Olomouci postavili v roce 1897 dráhu (333,3 m), a téhož roku v Písku (250 m).[13]

Činily se i německé kluby. O našem brněnském a o Viktoru Bauerovi už byla řeč. Svoji dráhu měl německý klub v Novém Městě na Moravě (500 m), v Olomouci (400 m), Opavě (333,3 m), Teplicích (400 m), Vítkovicích (250 m), pro pořádek uvedeme ještě Bratislavu (345 m), kde ji vybudoval tamní maďarský klub.[14] Drobné zmínky jsou o záměru postavit dráhu v Jablonci nad Nisou a v Broumově, avšak není zřejmé, zda došlo na realizaci.

Zvláštní pozornost si zaslouží dráha v Praze-Bubnech, postavená zjara 1896. Vybudovalo ji Družstvo sportovního závodiště (DSZ) jako podnikatelský záměr několika podílníků, vesměs známých jezdců, kteří upsali celkem 7500 zlatých, nejvíce Jindřich Cífka – 3000 zl., mnozí po 500 zl. Po dlouhých debatách byla zvolena (diskutabilní) délka 440 m. Dráha měla tvar rozevřené elipsy, tedy se dvěma zatáčkami různého poloměru a mimořádného sklonu, jejich vnější hrana sahala 3,85 m nad terén. Cílová rovinka byla široká 11 m, na protější straně pak 8 m. Tribuny pojaly 1500 diváků, pod nimi byly zřízeny „race-housy“, nechyběly šatny, dokonce ani sprchy a lázeň. Poprvé se zde závodilo 7. června 1896, když mezinárodní podnik uspořádala ČÚJV. Závody pak organizovalo DSZ, sportoviště si pronajímala SK Slavia i AC Sparta, a to jak k závodům cyklistickým, tak atletickým, na počátku 20. století i motocyklovým.

Byl to šťastný nápad a zprvu dobře fungující podnik. František Košťál zde otevřel závodnickou školu. Sjížděli se sem jezdci z řady evropských zemí – Rakušané, Němci, Belgičané

13 Králík, Jan: Na kohouta si vyskočím. Nákladem vlastním. Praha, 2022, str. 174–193.

14 Erlebach, Josef: Kalendář českých cyklistů pro rok 1896, str. 132–139, Oesterr.-Ungar. Radfahrer-Compass 1897, str. 78–83.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy ***Velodrom TJ Favorit Brno*.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.