

Z POČÁTKU PARDUBICKÉ CYKLISTIKY (1885 - 1914)

Zdeněk BIČÍK

"Jeden z florentských listů píše: Pan Ferrari z Nogary, vášnivý cyklista, stav se otcem, rozhodl se potomka svého ku křtu představit na kole. Asi 60 přátel p. Ferrariho, všichni na kolech, doprovázeli jej a mezi nimi četné dámy, zejména kmotra novokřtěncova. Celý průvod, v jehož čele na tříkolce jela kojná, nesouc dítě, odebral se do kostela, kdež křest se vší slávou vykonán. Událost tato svou novostí a původností přilákala hojný počet diváků." Cyklista, roč. X. 1894, č. 6, str. 77/.

Roku 1985 si sportovní pardubická veřejnost připomenula neobvyklé výročí - sto let organizované cyklistiky v Pardubicích. Je to jedno z dalších jubilejí, jež si postupně uvědomujeme poměrně v krátkých intervalech /Velká pardubická, Zlatá přilba, aviatika a hokej/. A cyklistika svými počátky patří v Pardubicích k sportům tradičním, vytvářející s jezdeckým sportem, sokolským hnutím a později i dalšími odvětvími Pardubicím název "město sportu".

Jízdní kolo se jako sportovní prostředek objevilo na dráze roku 1869 v Londýně a o deset let později na silničních závodech Paříž-Rouen /jelo se ještě na dřevěných kolech/. Roku 1893 bylo uspořádáno první mistrovství na dráze v Chicagu, roku 1896 se dostala cyklistika do pořadu olympijských her a roku 1900 byla založena Mezinárodní cyklistická federace /UCI/; od roku 1903 se jezdí populární Tour de France.

Od osmdesátých let se cyklistika začíná rozvíjet a prosazovat i u nás. Roku 1881 byl založen Český klub velocipedistů Smíchov jako první na území tehdejšího rakousko-uherské monarchie a ve dnech 27. - 29. září 1883 se konaly v Praze na Invalidovně poprvé závody, ještě na vysokých kolech. V tomto roce vznikla i Česká ústřední jednota velocipedistů /Č.Ú.J.V./; od roku 1894 vychází i odborný časopis "Cyklista".

V tomto období vysokých kol /jejich cena byla značně vysoká - přes 100 zl./ kralovali u nás bratři Kohoutové, z nichž Josef se stal roku 1882 mistrem Rakouska. Okolo roku 1895 se začínají objevovat nízká kola /anglické rovery/ a vytlačují starší typ vysokých "kohoutovek". Smíchovský klub postavil roku 1886 v Královské oboře novou dráhu /440 m dl. a 6 m šir./ Čestí cyklisté získávali již tehdy na silnicích i drahách mnoho úspěchů nejen doma, ale i v zahraničí¹⁾.

Po příkladu Prahy dostala se cyklistika do okruhu zájemců v dalších městech, zvláště v Plzni a Pardubicích, kde rovněž vznikly speciální cyklistické dráhy. Tak se i Pardubice, v té době známé již dostihovým sportem a čilou sokolskou jednotou, staly i významným centrem cyklistiky.

Jejím průkopníkem byl napochybně sezemický rodák zubní lékař Václav Hromádko, který již okolo roku 1880 se pokoušel jezdit na vysokém kole. Nechme promluvit pamětníky těchto dávných dob a pionýrské éry, bratry M. a F. Danielovy: "První dřevěné kolo, vysoké a s obyčejným ložiskem /nápravou/ jako u trakaře, postavil v Pardubicích působící zámečník Vilém Vorbach. Na tomto kole konali jsme první pokusy na svahu silnice od Pardubiček od železničního strážního domku ke "kostelíčku". Jak se rozumí samo sebou neobešly se

naše pokusy bez nějakých těch odřenin a ořesů svalů, to nás však nemohlo nijak odradit, a tak jsme pokračovali "v jízdě" tak dlouho, až jsme stroj bezpečně ovládali. Vorbachův "stroj" byl sice určen jen na nácvik jízdy, přesto jsme se však odvážili i delších výletů. Z počátku, pravda, jen do Famílie, nebo přes labský most na Hradiště, později pak i do Kunětic a Bohdanče. K tomu bylo ovšem třeba již velké námahy a sebezapření. Přiznat únavu? To za žádnou cenu!"²⁾

O Hromádkovi dále bratři Danielovi uvádějí, že byl na své "kohoutovce" vytrvalým a odvážným jezdcem a současně prvním pardubickým krasojezdcem a cyklistickým akrobatem. "jeho podivuhodné výkony budily tehdy mezi námi rozruch a úžas, který neznal mezí, když odepial zadní spoj s malým kolečkem a prováděl různá cvičení jen na předním vysokém kole - monocykl jsme mu říkali. Jeho výkony byly nejen odvážné, ale i ladné a prováděné s naprostou jistotou."³⁾

Redaktor pražských "Národních listů" Jaroslav Kalva rovněž velmi zajímavě na tyto průkopnické doby vzpomíná a píše: "Brzy přibyl nám však nový sportovní podnik v Pardubicích, jenž na nás a snad obzvláště na mne působil dalek přitažlivěji než dostihy koňské - cyklistické závody na kolech. Bože, to byla novinka, to byla podívaná! Již samotná dráha závodní neobyčejně mně imponovala, a což když jsem poprvé viděl skutečné závody, závody na kolech, jež tehdy byla snad vzácnějším zjevem na silnici než dnes avion ve vzduchu. Byl jsem uchvácen, nadšen a moje klukovské sny soustředily se na jediném pevném bodě - mít kolo a být také závodníkem, jaké jsem viděl na pardubické dráze bojovat i vítězství. Mými bohy byli tehdy: bratři Kohoutové, Pachman ze Slaného, bratři Heidenreichové a řada jmen, jež tehdy jsem znal všechna, jež však postupem doby z paměti se mi vytratila. Jaké to bývaly závody, jaké boje na vysokých kolech, na tříkolkách, jízdy na kratší i delší vzdálenost a vrchol všeho: jízdy s překážkami! V té době, myslím, že ztratil jsem zájem o vše jiné a myslil jen na pardubické závody na kolech. Minula řada let a můj tehdejší klukovský sen doznal částečně svého uskutečnění. Měl jsem kolo, ovšem tehdy jen nízký rower s pneumatikami /své první lekce jízdy na kole prodělal jsem ovšem na vysokém "dřeváku", jak jsme nazývali výrobek bratří Mazuchů, kteří postavili dřevěná kolo s železnými ráfky/ a již také snažil jsem se uskutečnit i druhý díl svého snu - stát se závodníkem. Bylo to někdy v letech 1897 nebo 1898, kdy se můj sen i v tomto směru začal splňovat. Získal jsem polozávodní, lehký stroj a zajel si do Pardubic, kde - jak jsem věděl - pilně na obnovené dráze se trainovalo. Byl jsem přátelsky přijat Vinc.

Chomrákem, Czapkem, Seidlem, Linhrtem a vstoupil jsem do "trainingu" školy pardubické. Denně navečer vyjížděl jsem do Pardubic a horlivě trainoval ve společnosti prve jmenovaných. Výsledek se dostavil brzo a již v letní saisoně zúčastnil jsem se několika silničních závodů, jež tehdy snad každý klub pořádal a skízel tu větší, tu menší úspěchy a někdy ovšem také neúspěchy. Naše "pardubické" škola jezdila po všech krajinských závodech a vím, že jeden čas jsme byli pravým postrachem ostatních venkovských, méně trainovaných zkušených závodníků jako "vyžírači" cen.⁴⁾

Hromádka dokonce plánoval dálkovou jízdu z Budapešti do Sezemice, kterou hodlal absolvovat za pět dní. Psal o ní roku 1885 pardubický časopis "Pernštýn", ale není doloženo, zda se uskutečnila.⁵⁾ Rok 1885 je i rokem vzniku organizované cyklistiky v Pardubicích. U zrodu klubu českých velocipedistů stáli ještě přirozeně majitelé vysokých kol F. Daniel, Vilém Vorbach a Hynek Krpata, z jejichž iniciativy byl klub také založen. V jeho čele jako první funkcionáři stáli hoteliér z Veselky František Kašpar jako předseda, jednatelem se stal F. Daniel a náčelníkem V. Hromádka.

Počáteční činnost klubu se omezila spíše na cykloturistiku a na oblast společensko-zábavní /večírky, zábavy, plesy/. Až roku 1888 byly uspořádány první silniční závody na dražkovické silnici směrem k Chrudimí, jichž se zúčastnili i mimopardubičtí jezdci. Konaly se 30. září, kdy dešť silnici pěkně zkropil a bylo odstartováno pět jízd. Jako startér působil p. Tužka, vrchním soudcem byl baron Arthur Kraus a dalšími soudci pak mlynář Karel Jelínek a předseda klubu Albert Budínský. V první jízdě na 1000 m jen pro členy klubu zvítězil z pěti jezdců Krpata, v druhé na stejné trati z pěti účastníků dobyl první místo Lašek z Hlinska. Ve společné jízdě na 2000 m /pět startujících/ vyhrál po vyhraném protestu Vavruška z Litomyšle. Ve zvláštních jízdách na vysokém kole získal prvenství Tužka, na nízkém pak Novotný, oba z Pardubic. Tolik tedy říká referát o prvním sportovním podniku tohoto nového odvětví....⁶⁾

Cyklistika již zřejmě pronikla více do povědomí veřejnosti, jak svědčí výstraha pánům bicyklistům, otištěná téhož roku v časopisu "Pernštýn": Stává se, že páni bicyklisté, zejména oni z venkova sem do Pardubic zavítavší, jedou na velocipedu po celém Zeleném předměstí až k Zelené bráně. Upozorňujeme pp. bicyklisty, že pro město Pardubice vypracován a obec. zastupitelstvem schválen byl jízdni řád, dle něhož se nepovoluje na velocipedu dále než k Veselce jeti, jinak při dopadení bývají velocipedisté udáváni, pokutováni a j.

Aby se těmto nepříjemnostem páni bicyklisté vyhnuli, upozorňujeme se a vybízíme zároveň, aby se dotyčným jízdni řádem pro ně vydaným seznámili a jim se spravovali."⁷⁾ Inu, neměli to tehdejší průkopníci lehké!

V tomtéž ročníku přinesl "Pernštejn" zprávu o strojnické dílně Viléma Vorbacha, která místo stroje a patentované pasti vyrábí i výborné velocipedy a má i zařízení na dokonalé pochromování.⁸⁾

Průbojnější sportovní činnost klub podmiňovala ovšem speciální dráha; v provozu byly tehdy v Čechách jen dvě, v Praze a v Plzni. Jen její zřízení si přirozeně vyžádalo kromě potřebného pozemku i nemalé náklady stavební. Je kupodivu, že ačkoliv klub vykazoval na členské schůzi 30. března 1889 jmění ve výši 12 zl. 49 kr.,⁹⁾ dokázal v tomto roce dráhu postavit a uspořádat i první závody.

Pozemek byl získán od vojenské správy a provedení stavby se ujal inženýr Pavlíček. Dráha byla postavena ve tvaru zaobleného obdélníku a měla délku 500 m a šířku 5 m.¹⁰⁾ Nacházela se na západním okraji vojenského cvičiště poblíž železniční tratě do Chrudimě.¹¹⁾ "Pardubický ohlas informoval v čísle z 1. května 1889 čtenáře, že dráha za dozoru vrchního inspektora "byla těchto dnů úplně dostavěna a jak se z úst odborníků dovídáme, předčí provedením svým naše nejlepší dráhy závodní." ^12) Její odbornou komisionelní prohlídku provedli zástupci ČÚJV z Prahy inž. Kruliš a inž. Hrabal, kteří ji uznali za důkladnou a doporučili jen, aby sklonly na některých místech byly vyšší a část u cíle alespoň o metr širší.¹³⁾

Místní tisk se vůbec o cyklistické dění v Pardubicích velmi živě zajímal a často o něm referoval. Bylo jím např. zdůrazněno, že cyklistické závody se zatím pořádaly jen několikrát v Praze, roku 1888 poprvé v Plzni a že Pardubice se staly třetím centrem české cyklistiky. Veřejnost byla také tiskem vyzvána k podpoře tohoto sportu.¹⁴⁾

A tak k stávající dostihové dráze u Popkovic přibyl druhý sportovní stánek, cyklistická dráha, otevřená slavnostně 28.-29. září 1889 dvoudenními závody za účasti závodníků z Čech a Německa. V důsledku dešťů se jelo na značně měkké dráze.

První den se jely tyto disciplíny: mezinárodní závod na 300 m, mistrovství země koruny České na bicyklu na 5 angl. mil, tatáž jízda na tricyklu, klubová jízda na 2000m pro členy pardubického klubu, jízda na tandem-bicyklu na 2000m, jízda na strojích bezpečných na 2000 m, jízda o dámskou cenu na 5000 m /jen pro členy Č.Ú.J.V./ a jízda s překážkami na 2000 m. V jednotlivých jízdách startovali

obvykle 4 - 5 jezdcí. Nejúspěšnější byl Pochman ze Slaného, který získal třikrát prvenství. Počasí bylo sychra vé a deštivé, vál silný vítr, ale přesto se dostavilo početné obecenstvo, pro něž byly zřízeny tribuny.

Za příznivého počasí pokračovaly závody druhý den těmito disciplinami: Jízda juniorů na 2000 m, jízda o rekord na angl. mlí, závod tricyklů na 3000 m, handicapový závod na 2000 m, jízda amatérů na 3000 m, jízda amatérů na strojích bezpečných na 3000 m, mezinárodní handicap a jízda amatérů s překážkami na 2000 m, Z programu odpadla jízda na 10 km a byla nahrazena exhibicí jezdce Sršně z Prahy na motocyklu. I druhý den stanul třikrát na stupních vítězů Pochman ze Slaného.

Ceny byly vítězům předány dámským komitétem na banketu pořádaném v hotelu Veselka; tvořily je např. stříbrný pozlacený pohár, stříbrné kuřácké náčiní, hodinky, stříbrná tabatěrka, stříbrný kalich a j. Společenskou část banketu tvořil i tanec, zpestřený půlnoční exhibicí v krasojízdě, kterou předvedl Sršeň a K. Štapfer.¹⁵⁾

Pardubická cyklistická dráha byla víc jak deset let pravidelným dostaveníčkem závodníků i obecenstva při jarních a podzimních závodech. Z místních jezdců, aktivně závodili, lze jmenovat A. Bubeníka, Albecta Budínského, Červinku, F. Daniela, Mořice Daniela, F. Dvořáka, Hugo Felfla, Václava Hromádku, Chaloupku, Vincence Chomráka, Linhartu, Novotného, Karla Poláka, L. Štěpánka, Tattera, Tužku, J. Voženíka z Jezbořic, M. Wertheimera a Zradičku.

V prvním období rozvoje a činnosti pardubické cyklistiky stáli u jejího zrodu převážně zástupci kruhů měšťanských, úřednických a obchodnicko-řemeslnických, z nichž i někteří závodili; většina ale působila jako funkcionáři. Uvádím alespoň některé, jak byli v prameňech zjištěni: majitel hotelu Veselka František Kašpar /předseda klubu/, Albert Bubeník /předseda, náčelník/¹⁶⁾, Václav Hromádka /náčelník/, výrobce kočárů Hynek Krpata /náčelník, člen výboru/, zámečník Vilém Vorbach, továrník Fr. Dvořák.

Místní pardubický tisk přinášel přirozeně i inzeráty obchodníků, nabízejících jízdní kola různých značek. Kromě jmenovaného Vorbacha¹⁷⁾, prodával kola i Hynek Krpata¹⁸⁾, Vincence Chomrák¹⁹⁾ a A. Freund²⁰⁾.

Další závody na dráze se podle tisku konaly 25.- 26. května 1890²¹⁾, 7.- 8. září 1890²²⁾ a 29. června 1893²³⁾. Závody pořádané 23. září 1894 byly pozoruhodné tím, že jako 11. bod programu byl zařazen běh atletů s cyklistou na 110 yardů. Startovalo pět jezdců a jeden

cyklista na vysokém kole. Zvítězil V. Hora, Plzeň a Fr. Hron /AC. Král. Vinohrady/ - tedy běžci!²⁴⁾ V tomtéž roce dosáhl pardubický závodník H. Felfel na stroji druhu R na trati 2000 m rekordního času 3,32 4/5 min.²⁵⁾

Dráha ještě ožívala závody 6. září 1896²⁶⁾, 25. července 1897²⁷⁾ a 31. srpna 1899²⁷⁾. To byly zřejmě poslední podniky na dráze usku-tečněné. Místní list "Východočeská stráž" tehdy o cyklistickém dění v Pardubicích napsala: "Závodní dráha pardubická byla v roce 1839 postavena, jest tudíž první v Čechách, ač již dnes na rychlost nyrějších dokonalých strojů nevyhovuje. Dovídáme se však, že budou sklony značně zvýšeny, jak tomu jest na př. na dráze pražské a vídeňské; myslíme, že zajisté se najdou obětaví sportsmani, aby Pardubice udržely své zvučné sportovní jméno ve světě"²⁹⁾

Závodilo se ovšem již na silnicích. O závodě roku 1888 byla již zmínka. Roku 1893 se jel závod na trati Pardubice-Bohdaneč-Staré Ždánice-Hradiště na Písku-Pardubice; zvítězil v něm Hugo Felfel³⁰⁾. V tomtéž roce byl uspořádán i první dálkový závod na trati Praha-Pardubice; z jedenácti startujících přijel jako první F. Dvořák /ČKV Smíčov/. Pardubický závodník Karel Polák jako šestý získal čestnou cenu³¹⁾. Roku 1902 se jel závod na trati Čepí-Jezbořice-Rozhovice³²⁾ a v Lánech na Důlku³³⁾, roku 1903 v Křičevě³⁴⁾ a roku 1906 v Máteřově³⁵⁾.

Rozvíjela se i dálková turistická cyklistika, v níž vynikl Vincenc Chomrák, proslavený jízdami do Benátek, Budapešti, Belgie a především jízdou Pardubice-Paříž roku 1900, kterou absolvoval za pět dní³⁶⁾.

Zajímavým dokladem turistiky na kole je dochovaný staniční deník z roku 1896, který vedl župní dozorce místní ČÚJV Josef Vambora. Zapisovali se v něm od června do října cyklisté, kteří projížděli Pardubicemi. Byli to převážně členové klubů z Prahy, Poděbrad, Chlumce n. C., Kolína, Chrudimě, Příbrami, Dvora Králové n. L., Svitav, Polné, ale i až z Vídně. Humorné jsou i poznámky o stavu silnic, jako např. "pěkná, až na bláto v Popkovicích" nebo "dobrá, až na několik nevzdělaných psů".

Protože jízdní kolo na přelomu století nebylo již jen prostředkem k provozování závodní činnosti, ale stávalo se pozvolna i dopravním prostředkem, byl ještě stále velmi drahým. V denním tisku nacházíme v této souvislosti celou řadu zpráv. Pardubické obecní zastupitelstvo schválilo ve své schůzi 31. srpna 1897 "Jízdní řád pro cyklisty",

obsahující v třinácti paragrafech pokyny pro cyklisty pohybující se na městských komunikacích³⁷⁾. Jízdní kola musela být např. označena čísly, jezdec vybaven legitimací a nedodržení řádu se trestalo pokutou od 2 do 20 K nebo vězením od 6 do 48 hodin.

"Osvěta lidu" ale již roku 1902 kritizovala, že zákaz jízdy Zelenou branou na kolech by měl být odvolán, protože branou vesele jezdí plným tryskem šlechtické kočáry a automobily; popisuje dále různé cyklistické reje na ulicích a dokládá třeba, že "před poštou třikrát po sobě spadl cyklista, který jakživ na kole neseděl." Kritizovala i to, že jezdci a kola mají být očíslováni, "protože to číslování svobodnému občanu přičí"³⁸⁾. První etapa vývoje pardubické cyklistiky končí na počátku našeho století. Nostalgicky na to vzpomínají účastníci, bratři F. a M. Danielovi: "Příznivců však ubývalo a s nimi i nadšení, takže závodní dráha hynula, nikdo jí neopravoval, až posléze zarostla travou a děšť, vítr, sníh a mráz dokonaly dílo rozpadu. Kola se stala všeobecným dopravním prostředkem a těch, co pěstovali kolečkářskou cyklistiku, zůstalo jen málo"³⁹⁾

"Pardubické noviny" již roku 1900 kritizovaly klub cyklistů, že nevyvíjí činnost, že neuspořádá ani jediný výlet nebo závod, z nichž býval za poslední tři roky značný příjem. Uvedly, že výbor dokonce prodal letos plot ohrazující dráhu⁴⁰⁾. Také "Osvěta lidu" napsala, že "klub cyklistů se rozešel a nezanechal po sobě zcela žádných stop. Je vidět, že ani sportovním zájmům zde dobře nesevďčí. Ze všech okolních klubů měl pardubický největší důležitost tím, že udržoval závodní dráhu a pořádá i závody. Nyní, kdy závodění úplně se zvrhlo a pozbylo úplně všeho zájmu, ztratil klub úplně svůj význam. Měl také pěstovati a utužovati mezi cyklisty přátelské styky a společenský život zdejší zušlechťovati. Měl však ve všem nešťastnou ruku a není ho škoda, že zanikl"⁴¹⁾.

Přes velké bohatství fotografické dokumentace z dějin pardubického sportu je bohužel právě vyklistika dokumentována jen zcela unikátně. Z cyklistické dráhy jsou známy jen dvě fotografie, publikované u citovaných vzpomínek bratří Danielových v "Jubilejním almanachu Sportovního klubu Pardubice 1899-1924" /Pardubice 1925, na s. 69 a 70/; zachycují závěr defilé jezdců na vysokých kolech a pohled na tribunu s diváky. Jiné dvě fotografie otiskla "Stráž východočeská" roku 1899 /č. 22, s. 1/; jejich autorem byl amatér Č. Kučera a zachytil start šesti cyklistů /vzadu jsou drženi za sedla pomocníky/ a obdobnou

skupinu čtyř dam na startu v stejné situaci. Ve vlastní dokumentaci pak mám fotografii z atelieru M. Husníka v Praze, představující údajně p. Laibolda z Pardubic s vysokým kolem /snímek je pořízen v atelieru/.

K obnovení cyklistického ruchu došlo až v roce 1910, kdy byl založen Klub cyklistů Vpřed. Kromě závodní činnosti pěstoval i cykloturistiku, krasojízdu a bicykle-polo⁴²⁾.

Významným rokem jeho činnosti byl rok 1913, kdy se v Pardubicích sešel sjezd České ústřední jednoty velocipedistů. "Neodvislé listy" o něm přinesly zprávu, že "letošní letnice v Pardubicích uplynuly ve znamení kola a tak na okamžik vynořily se v mnohem starším pamětníkům vzpomínky na závody cyklistické, které se druhy v našem městě pořádaly a vábily k nám zástupy sportovního obecního, zapadly však úplně v zapomenutí, až je z trosek zapadlé slávy vynesl sjezd Č.Ú.J.V. závodem na 100 km z Prahy do Pardubic, při němž zároveň na oslavu 30letého jubilea uspořádán sjezd českého kolařstva."⁴³⁾

Tento podnik, nad kterým převzala záštitu na žádost klubu Vpřed městská rada, byl zahájen již v sobotu 10. května hudební produkcí v Národním domě. Nedělní program tvořil budíček Schlemmrovy hudby a příjezd závodníků z Prahy. Okolo deváté hodiny se sešly tisíce diváků u kostelíčka sv. Josefa a čekaly na jezdce. Jako první přijel v 9 hod., 52 min., 1/5 vt. Fr. Kundert, za ním pak dalších 31 cyklistů z 55 startujících v stanoveném limitu do 11 hod., 15 min., 31 vt. Odpoledne se konala před radnicí manifestace, na níž promluvil starosta města inž. Josef Prokop a předseda Č.Ú.J.V. Sportovní program měl na pořadu m.j. utkání v bicykle-polu⁴⁴⁾ a rejovou soutěž, v níž překvapivě zvítězili Pardubice s 24 body před Hořicemi /22 b./ a Kolínem /12 b./⁴⁵⁾.

V tomtéž roce byl v Pardubicích uspořádán také distanční závod o mistrovství východních Čech na trati Pardubice-Chrudim-Heřmanův Městec-Pardubice. Jel se 10. srpna za účasti 21 závodníků, které u skřivánecké školy v 9 h. 01 min. odstartoval baron Artur Kraus. V důsledku průtrže mračen nevynikala silnice kvalitu, zvláště špatná byla u Chrudimě. V závodě zvítězil Vejmelka /Vyšehrad/ v času 59 min. 58 vt. a kromě titulu získal i skvostné zlaté hodinky. Druhý Kundert přijel o necelé dvě minuty za ním /je i však 8 km na prázdných pneumatikách/ obdržel cenu Aviatického družstva, stříbrný aeroplán⁴⁶⁾.

První světová válka, která vypukla o rok později, však tento slibný vývoj a druhou etapu pardubická cyklistiky zastavila. K oživení dochází až po válce, zvláště od roku 1931, kdy byl dán do užívání sportovní stadion s betonovou dráhou. To je ovšem již jiná kapitola, která nepatří do rámce tohoto příspěvku.

Kromě Pardubic rozvíjela se cyklistika ovšem velmi čile i v Holicích, jako druhém centru okresu. Klub českých velocipedistů zde byl založen roku 1898; kromě činnosti sportovní zaměřoval se i do oblasti cykloturistiky, do sféry společenské zábavy a bruslařství. Prvním předsedou klubu byl Adolf Haas. Jezdit se začalo ještě na vysokých kolech, jež však brzy nahradila nízká, převážně značky SK a Premier. K známým závodníkům patřili např. Čeněk Mládek, Karel Rychtera a Josef Ježek.⁴⁷⁾

Roku 1911 vznikl v Holicích druhý klub, Dělnický klub cyklistů Holice. Na ustavující schůzi 9. července řekl jeho předseda Václav Císař m.j.: "Zvláště apeluji na to, by jenom v tomto Dělnickém klubu byli řádnými členy /roz. dělníci/, an existuje zde ještě jeden Klub, klub městské lepší třídy, mezi ktrouž dělník co takový nemá stavovsky ani přístup možný a kdyby i snad jest co takový vážen, zkrátka nehodí se naprosto tam, kde není mezi svými, což znáte snad všichni z praxí našich". Klub vyvíjel celkem pravidelnou činnost, i když jen velmi krátce. Poslední schůze se konala 13. července 1914 a další život zastavila světová válka.⁴⁸⁾

Cyklistika v době od svého počátku až do roku 1914 zůstala přirozeně v Pardubicích i Holicích vyhrazena úzkému kruhu zájemců, t.j. amatérských závodníků, kteří jezdili na dráze, silnici nebo pěstovali cykloturistiku. K nim patřil pak nevelký okruh funkcionářů, který v této činnosti zřejmě viděl do jisté míry i část svého společenského uplatnění. Cyklistka zůstala omezena převážně na vrstvy střední, protože byla sportem finančně náročným a kolo jako běžný dopravní prostředek ještě zdaleka neprotrpilo mezi široké občanské vrstvy. Přesto lze ale říci, že již v těchto průkopnických a počátečních dobách byly kladeny základy pozdějšího vývoje i tradic, které tímto příspěvkem se připomínají.

Poznámky:

1) *Památník československé tělesné výchovy a sportu /Kapitoly slavných událostí/, Bratislava 1947, s. 228-229; Pavel Vitouš, Malá encyklopedie sportu, Bratislava 1980, s. 296.*

2) *M. a F. Danielovi, Začátky cyklistiky v Pardubicích, Východočeský sport, Olomouc 1943, s. 20; článek je prakticky bez změn převzat z Jubilejního almanachu Sportovního klubu Pardubice 1899-1924, s. 68-71. O Hromádkovi viz i zmínku v Zprávách Klubu přátel Pardubicka 1972, č. 12, s. 12 /Kd, Sezemická "bába"/*

3) Viz pozn. č. 2.

4) *Jaroslav Kalva, Hrst vzpomínek, Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924, Pardubice 1935, s. 112-113. Přetištěno též ve Východu VIII. /1925/, č. 4.*

5) *Roč. VI. /1885/, č. 25, s. 2.*

6) *Pernštýn X. /1888/, č. 80, s. 2.*

7) *Pernštýn X. /1888/, č. 60, s. 2.*

8) *Pernštýn X. /1888/, č. 15, s. 3.*

9) *Pardubické listy I. /1889/, č. 3, s.3; o valné hromadě viz též Pernštýn X. /1888/, č. 27, s. 1-2.*

10) *Délka 450 m je uváděna v Pardubickém ohlasu I. /1889/, č. 16, s. 127-128.*

11) *Pardubické noviny V. /1894/, č. 25, s. 2 uvádějí místní jméno "Na čuličkách".*

12) *Čts. 8, s. 60.*

13) *Pardubické listy I. 1889/, č. 5, s. 2.*

14) *Pardubický ohlas I. 1889/, č. 3, s. 20 a 22 a č. 8, s. 60; Pernštýn XI./1889/, č. 12, s. 2.*

15) *Pardubické noviny I. 1889/, č. 3 z 5. 10. na ukázkou, s. 4; viz též referát o závodech Pernštýn XI. /1889/, č. 79, s. 1-2.*

16) *Byl pardubickým rodákem a zemřel roku 1913; viz nekrolog v tisku /Neodvislé listy 1913, č. 29, s. 5; Osvěta lidu 1913, č. 43, s. 6, Samostatné směry 1913, č. 21, s. 2 a č. 22, s. 3/.*

17) *Viz pozn. č. 8; viz též Neodvislé listy II. /1896/, č. 4, Nabízel velocipedy zn. Swift a vyučování dam v jízdě na kole.*

18) *Moderní stroje nabízel od 125 zl. /Pardubické noviny VII. 1896, č. 26, s. 4/.*

19) *Pardubické noviny IX. /1896/, č.36, s. 2; nabízel kola zn. Šubert, Premier Helicar a Premier /viz též Stráž východočeská II. 1899, č. na ukázkou z 17. 3., s. 7/.*

20) *Stráž východočeská II. /1899/, č. na ukázkou z 14. 4., s. 6.*

- 21) *Pardubické noviny* 1890, č. 22, s. 3 a *Pardubický obzor I.* /1890/, č. 8, s. 2-3.
- 22) *Pardubucké noviny*, č. 37, s. 2 a *Pardubický obzor I./1890/*, č. 23, s. 2.
- 23) *Pardubické noviny V.* /1893/, č. 19, s. 4.
- 24) *Cyklistika X.* /1894/, s. 287.
- 25) *Cyklistika X.* /1894/, s. 347.
- 26) *Pardubické noviny VII.* /1896/, č. 43, s. 2
- 27) *Pardubické noviny IX.* /1897/, č. z 6.8. na ukázkou, s. 3.
- 28) *Pardubické listy V.* /1899/, č. z 2.9. na ukázkou, s. 2.
- 29) *Roč. II.* /1899/, č. 22, s. 1.
- 30) *Pardubické noviny V.* 1893/, č. 14, s. 2.
- 31) *Pardubický obzor I.* /1893/, č. 15, s. 2; *závod se jel 28.zář.*
- 32) *Osvěta lidu VII.* /1902/, č. 59, s. 4.
- 33) *Osvěta lidu VII.* /1902/, č. 43.
- 34) *Neodvislé listy IX.* /1903/, č. 32. s. 3.
- 35) *Samostatná směna VI.* /1906/, č. 36, s. 2.
- 36) *Stráž východočeská III.* /1900/, č. 8, s. 2; č. 28, s. 2, č. 29, s. 2 a č. 30, s. 2; viz též *Východočeský republikán XII.* /1900/, č. 20, s. 2.37) *Pernštýn XI.* /1900/, č. 19, s. 2 a *Neodvislé listy 1902*, č. 26, s. 3.38) Čís. 45, s. 4.
- 39) *Východočeský sport, Olomouc*, s. 21.
- 40) *Roč. XII.* /1900/, č. 29, s. 2.
- 41) *Roč. VII.* /1900/, č. 31, s. 4.
- 42) *J. Novotný. Cyklistika na Pardubicku, Pardubicko, Pardubice 1949*, s. 113.
- 43) *Roč. XIX.* /1913/, č. 38, s. 4.
- 44) *Výsledky: ČKV Vinohrady-Hořice 9-2; ČKS Karlín - KČV Pardubice 5-1; finale: Vinohrady-Karlín 5-0.*
- 45) *Neodvislé listy XIX.* /1913/, č. 38, s. 4-5.
- 46) *Neodvislé listy XIX.* /1913/, č. 64, s. 6.
- 47) *Okresní archiv Pardubice, fond: Klub českých velocipedistů Holice, kniha č. 1 /Pamětní kniha/; 60 let holické cyklistiky 1898-1958 /článek Fr. Ottmara, Z historie cyklistiky v Holicích/; Program jubilejních slavností třicetiletého trvání Klubu českých cyklistů v Holicích, Holice 1928.*
- 48) *Okresní archiv Holice, fond: Dělnický klub cyklistů Holice č. 1 /Kniha protokolů 1911-1938/.*

ZUSAMMENFASSUNG

ZU ANFÄNGEN DES RADFAHRSPORTES IN PARDUBICE (1885 - 1914)

Der Radfahrersport gehört zu den Sportarten mit Tradition in Pardubice, er prägt gemeinsam mit dem Reitsport, der Sokolbewegung und später auch mit anderen Sportarten die Bezeichnung "Stadt des Sportes" für Pardubice. Der Bahnbrecher des Pardubicer Radfahrersportes war zweifellos der aus Sezemice gebürtige Zahnarzt Václav Hromádka, der schon um das Jahr 1880 versuchte, auf einem Hochrad zu fahren.

Das Entstehungsjahr des organisierten Radfahrersportes in Pardubice ist aber erst das Jahr 1885, wo der hiesige Klub der tschechischen Velozipedfahrer gegründet wurde. An seiner Spitze standen die ersten Funktionäre - der Hotelbesitzer aus Veselka František Kašpar als Vorsitzender, zum Sekretär wurde F. Daniel und zum Hauptmann V. Hromádka.

Die Anfangstätigkeit des Klubs beschränkte sich eher aufs Radwandern und auf den gesellig-vergnügerischen Bereich (Abendpartys, Tanzabende, Bälle). Erst 1888 wurde das erste Straßenrennen auf der Draškovicer Straße in Richtung Chrudim veranstaltet. Ein Jahr später kam die zweite Sportstätte zur bestehenden Pferderennbahn bei Popkovice hinzu, eine Radfahrbahn, die durch ein zweitägiges Rennen unter Teilnahme von Rennfahrern aus Böhmen und Deutschland am 28. - 29. September 1889 feierlich eröffnet wurde. Die Pardubicer Radfahrbahn war über 10 Jahre lange ein regelmäßiger Treffpunkt der Rennfahrer sowie der Zuschauer bei Frühjahrs- und Herbstrennen. Um das Jahr 1900 hörte der Klub der tschechischen Velozipedfahrer in Pardubice auf, seine aktive Tätigkeit zu entwickeln, wahrscheinlich in Zusammenhang mit der Veränderung der allgemeinen Einstellung zum Fahrrad, das seine Funktion als Rennmittel allmählich verlor und langsam zum Verkehrsmittel umwandelte.

Zum erneuten Radfahrgetriebe kam es erst 1910, wo der Radfahrerklub "Vpřed" (Vorwärts) gegründet wurde. Außer dem Rennen wurde auch das Radwandern, das Kunstfahren und das Radpolo betrieben. Ein bedeutendes Jahr für seine Tätigkeit war das Jahr 1913, wo die Versammlung der "Tschechischen Zentraleinheit der Velozipedfahrer" in Pardubice stattfand. In demselben Jahr wurde unter anderem ein Distanzwettkampf die Ostböhmen-Meisterschaft auf der Strecke Pardubice - Chrudim - Heřmanův Městec - Pardubice veranstaltet.

Der erste Weltkrieg, der ein Jahr später ausgebrochen war, unterbrach die viel versprechende Entwicklung und die zweite Etappe des Pardubicer Radfahrersportes. Zum Aufleben kommt es erst nach dem Krieg 1931, wo das Sportstadion mit einer Betonbahn zur Verfügung gestellt wurde.

Der Radfahrersport blieb in der Zeit von seinen Anfängen bis 1914 natürlich nur einem engen Interessentenkreis vorbehalten, d.h. den Amateur-Rennfahrern, die auf der Bahn oder Straße fuhren oder das Radwandern betrieben. Zu ihnen gehörte dann eine kleine Gruppe von Funktionären, die in dieser Betätigung gewissermaßen auch einen Teil ihres gesellschaftlichen Images gefunden haben. Der Radfahrersport blieb vorwiegend für die mittlere Schicht erreichbar, weil er eine finanziell anspruchsvolle Sportart war, und das Fahrrad als geläufiges Verkehrsmittel noch weit nicht unter die breiten Bürgerschichten durchdrang. Trotzdem kann man sagen, daß die Grundlagen für die spätere Entwicklung und Tradition des Radfahrersportes in Pardubice schon in dieser Bahnbrecher- und Anfangszeit geschaffen wurden.