

MEMORIÁL JIŘÍHO KRISTIÁNA LOBKOWICZE

Věra DOLEŽALOVÁ

Na počátku 30. let byl v Pardubicích motocyklový sport velice populární. Po prvních úspěšných ročnících závodu o Zlatou přílbu pojala v dubnu roku 1932 pardubická skupina členů Ligy čsl. motoristů v čele s Františkem Hladěnou¹⁾ záměr uspořádat nový závod, tentokrát na regulérní škvárové ploché dráze po vzoru anglické dirt-track. Pro její výstavbu byl zvolen nově vybudovaný pardubický Všesportovní stadion. Po tragickém úmrtí Jiřího Kristiána Lobkowicze,²⁾ které v květnu roku 1932 doslova otrásl celým národem, bylo rozhodnuto, že nově vystavěná dráha i závod ponese jeho jméno.³⁾ Rada města Pardubic požádala nejprve telefonicky o svolení matku zesnulého, kněžnu Josefínu Lobkowiczovou, která počátkem června přijala na Hoříně pardubickou delegaci. S dojetím a vděčností udělila souhlas, aby byl závod pojmenován „Memoriálem Jiřího Kristiána

1) František Hladěna (14. 7. 1903 – 20. 6. 1942) byl legendární osobnost pardubického motorismu, jeden ze zakladatelů závodů o Zlatou přílbu Československa a Memoriálu Jiřího Kristiána Lobkowicze, závodník a propagátor motocyklového sportu. V Pardubicích vlastnil dílnu v Pernerově ulici, byl zástupcem (prodejcem motocyklů) firem Scott, Ariel, Lewis a pardubické značky JMP Grizzly, z automobilů pak Praga Aero a poté Škody. Za okupace působil jako odhadce automobilové techniky pro Oberlandrat, zároveň se stal aktivním účastníkem odboje. Byl v úzkém spojení s parašutisty skupiny Silver A. Po atentátu na Heydricha byl 20. června zatčen a při nelidském výslechu gestapa zemřel na následky pádu z okna. Viz osobní archiv a vzpomínky Jiřího Šmídy, nar. 1930, Pardubice-Studánka.

2) Jiří Kristián Lobkowicz (22. 2. 1907 – 22. 5. 1932) byl syn knížete Bedřicha Lobkowicze a Josefíny, roz. Thun-Hohensteinové, sportovec, automobilový závodník a mecenáš. Závodil pod pseudonymem Hýta I. Se Zdeňkem Pohlem založil první profesionální závodní stáj u nás. K jeho největším úspěchům patří 4. místo na Masarykově okruhu v r. 1931. Tragicky zahynul při závodech na berlínském okruhu Avus dne 22. 5. 1932; Motor Revue 11, 1931, č. 15, s. 541–542.

3) Východočeský sport 3, 1932, č. 30, s. 4.

Lobkowicze“ a přijala nad závodem záštitu.⁴⁾ Krátce na to se přihlásilo za protektora závodu i město Pardubice, správa Lázní Bohdaneč, protektorát přijal předseda vlády František Udržal.⁵⁾

Výstavba škvárové dráhy na městském stadionu byla zrealizována v průběhu dvou měsíců. Byla vybudovaná na místě atletické dráhy podle anglických norem⁶⁾ a byla jednou z prvních škvárových drah tohoto druhu u nás.⁷⁾ Pardubický škvárový ovál byl 450 m dlouhý, široký 8 m v rovinkách a v zatáčkách 15 m. Divácké ochozy umístěné nad betonovou cyklistickou dráhou přiléhající ke škvárovému oválu umožňovaly divákům dobrý a bezpečný výhled, stejně tak dvě velké tribuny, jejichž pozůstatky se dochovaly na stadionu dodnes. Celková kapacita stadionu dosahovala 15 tisíc diváků. Depo závodních strojů se v prvních ročnících nacházelo uvnitř oválu za kovovým pletivem, později bylo z bezpečnostních důvodů přesunuto za hlavní tribunu.

Závody se do roku 1935 konaly pod hlavičkou Ligy čl. motoristů, v roce 1936 se jejich pořádání ujal nově založený Československý autoklub Pardubice. Ředitelem závodu všech předválečných ročníků a duší celého podniku byl František Podlešák.⁸⁾ Kromě něj se o zdárný průběh závodů staral celý tým pracovníků rozdělený do několika odborů. Od roku 1933 byly závody pravidelně přenášeny rozhlasem.⁹⁾

4) Pardubickou delegaci na Hoříně vedl prof. Adámek, dalšími členy byli předseda pardubické odbočky LČM Antonín Stecha a ředitel závodu František Podlešák; *tamtéž*.

5) Zvučná jména politiků a významných osobností se nacházela mezi protektory nebo členy čestného předsednictva po celou dobu trvání závodů. Kromě Františka Udržala se mezi protektory závodů objevili i předsedové vlády Jan Malypetr a Milan Hodža. Řada dalších poslanců a senátorů figurovala v čestném předsednictvu. Protektorkou nebo členkou čestného předsednictva byla pokaždé také kněžna Josefina Lobkowiczová. Viz Východočeské muzeum v Pardubicích (dále VČM), sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální program závodů o „Memorial J. K. Lobkowicze“ z let 1932–1938, 1947.

6) 300–600 m dlouhá, v rovinkách minimálně 7 m široká, v zatáčkách 10 m široká; Motor Revue 12, 1932, č. 5, s. 186.

7) Východočeský sport 3, 1932, č. 25, s. 6.

8) František Podlešák byl ředitel lázní (Lázně Bohdaneč), podnikatel a organizátor sportovních podniků. Stal se ředitelem sedmi ročníků závodu o Memorial J. K. Lobkowicze, ředitelem IX. ročníku Závodu o Zlatou přílbu RČS a zakladatelem a pořadatelem automobilových závodů „Bohdanečský okruh“. Po válce na jeho místo nastoupil Bohuslav Hybský, který v posledních předválečných ročnících působil ve funkci tajemníka závodu.

9) Přenos technicky zajišťovala firma Radio Koten Pardubice; VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální programy závodů o „Memorial J. K. Lobkowicze“ z let 1932–1938, 1947.

Všechny ročníky se uskutečnily s mezinárodní účastí. Propozice se za dobu trvání závodu několikrát změnilly, ale základní pravidla zůstala stejná.¹⁰⁾ Závodu se mohli účastnit pouze držitelé mezinárodních licencí vystavených buď Autoklubem RČS, nebo FICM. Skládal se ze dvou částí, a sice ze závodů o „Memoriál J. K. Lobkowicze“ a ze závodů o nejrychlejší kolo a rekord trati. Mohly v něm startovat motocykly s objemem válců od 250 cm³ do 600 cm³, které směly mít sportovní úpravu.¹¹⁾ K závodu bylo zapotřebí podat ve stanoveném termínu přihlášku s patřičným vkladem¹²⁾ (garantoval závodníkům pojištění), absolvovat technickou přejímkou motocyklu a dodržovat během závodu přísná bezpečnostní pravidla. Závod se jel systémem vylučovacích jízd a finálové jízdy na pět kol s maximálním počtem pěti jezdců na dráze proti směru hodinových ručiček. Ukončen byl do 30 vteřin po projetí vítěze cílem. V prvních ročnících byly stroje rozřazeny podle objemu válců do jednotlivých kategorií, rozdíl mezi nimi byl pak vyvážen ve finálových jízdách časovým handicapem vypočteným podle výsledků v rozřazovacích jízdách. Systém handicapů byl předmětem kritiky nejen od závodníků, ale i ze strany odborné sportovní veřejnosti, proto byl v roce 1934 nahrazen systémem vyřazovacích a opravných jízd.¹³⁾ Stroje byly do jednotlivých skupin rozděleny pomocí losu, bez ohledu na objem válců. Byly tím zvýhodněny stroje s vyšší kubaturou, které postupem času na trati převládaly. Závod umožňoval účast i začínajícím sportovcům, aby získali zkušenosti s jízdou na škvárové ploché dráze. Od roku 1933 byla pro ně zavedena a samostatně hodnocena kategorie juniorů.

Trofej, kterou každoročně obdržel vítěz Memoriálu – kulatý antický štít s uměleckým leptem a rytinou s nápisem „Se štítem nebo na štítě“, symbolizovala antickou ušlechtilost a sportovního ducha Jiřího Kristiána

10) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální programy závodů o „Memoriál J. K. Lobkowicze“ z let 1932–1938, 1947; *tamtéž*, Propozice mezinárodních motocyklových závodů o Memoriál J. K. Lobkowicze z let 1936–1938 a 1947.

11) Stroje nemusely být vybaveny tlumiči výfuku, blatníky, světly a další povinnou výbavou cestovních strojů; VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Propozice mezinárodních motocyklových závodů o Memoriál J. K. Lobkowicze z let 1936–1938 a 1947.

12) Vklad činil pro každý motocykl bez ohledu na objem válců 80,- Kč pro soukromníka, pro zástupce továrny 150,- Kč. Po válce byly tyto částky navýšeny na 300,- Kč a 400,- Kč. Viz *tamtéž*.

13) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart 1, Oficiální program mezinárodních motocyklových závodů o „III. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1934.

Lobkowicze.¹⁴⁾ Vyráběl je pardubický klenotník Čeněk Lejhanec. První z trofejí byla ve stříbrném provedení na tmavé dubové desce. V dalších ročnících doznala změny. Štíty byly vyrobeny ze zlata, na zadní straně s koženým poutkem, které sloužilo k uchycení na paži po vzoru antických bojovníků. Uprostřed byl umístěn znak Ligy čl. motoristů, od roku 1936 pardubický městský znak. Kromě této trofeje, která vítězi zůstávala, byl závod dotován mnoha dalšími atraktivními cenami. Vítězi náležela rovněž Cena města Pardubic ve výši 5 000,- Kč, zlacená plaketa a věnec.¹⁵⁾ Druhý umístěný obdržel cenu ve výši 2 000,- Kč, stříbrnou plaketu a věnec, třetí odměnu ve výši 1 000,- Kč, bronzovou plaketu a věnec. Dílčí peněžní odměny si odnesli i vítězové a druzí umístění jednotlivých vyřazovacích a opravných závodů. Další zajímavé věcné ceny poskytovali do soutěže někteří podnikatelé a firmy, např. firma Speedwell, Matador, Brey Photogen, z místních např. firma Josef Franc a synové, Čeněk Lejhanec, ing. Josef Prokop, firma Jindřich Franck a synové, Explosia Semtín, ředitelství Lázní Bohdaneč a další. Peněžítá odměna, zpravidla 500,- Kč, náležela i vítězi závodu o nejrychlejší kolo. Hlavní ceny byly vítězům předány přímo na stadionu, na tribuně vítězů. Poté, co absolvovali čestné kolo, byl závod ukončen. Ostatní peněžité ceny a čestné ceny obdrželi závodníci na slavnostním večeru v hotelu Grand.¹⁶⁾

Pojďme se nyní podívat na jednotlivé ročníky blíže.

I. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 31. července 1932

První ročník o „Memoriál J. K. Lobkowicze“ byl zároveň premiérovým závodem na nové škvárové ploché dráze městského stadionu v Pardubicích. Ačkoli byl původně koncipován jako národní, přihlásil se čtyři renomovaní zahraniční jezdci. Předcházelo mu slavnostní otevření Lobkowiczovy dráhy, kterému měla být přítomna kněžna Josefína Lobkowiczová. Nakonec ji zastoupila dcera Ludmila, sestra zemřelého závodníka.¹⁷⁾ Systém závodu umožňoval účast i začínajícím sportovcům. Závodníci byli rozděleni do tří

14) S těmito slovy se Jiří údajně rozloučil s přáteli před startem na berlínském AVUSu; Východočeský sport 3, 1932, č. 30, s. 4.

15) Výše odměny se postupem času měnila, v letech 1937 a 1938 činila pouze 3 500,- Kč, při posledním ročníku v roce 1947 naopak vzrostla na 6 000,- Kč. Viz VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Propozice mezinárodních motocyklových závodů o Memoriál J. K. Lobkowicze z let 1936–1938 a 1947.

16) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart 1, Oficiální programy závodů o „Memorial J. K. Lobkowicze“ z let 1932–1938, 1947, Propozice mezinárodních motocyklových závodů o Memoriál J. K. Lobkowicze z let 1936–1938 a 1947.

17) Letem světem 6, 1932, č. 43, s. 6.

kategorií podle kubatur strojů a dále na závodní nebo sportovní skupinu. V každé skupině se jel nejprve vyřazovací závod, který určil semifinalisty, rozdily mezi kubaturami a skupinami byly vyváženy handicapy. Ty se posléze staly předmětem kritiky odborné sportovní veřejnosti, neboť byly stanoveny v neprospěch závodní kategorie a strojů s vyššími kubaturami. Řada renomovaných závodníků proto v závodě neuspěla. Vítězem se díky těmto propozicím stal teprve osmnáctiletý závodník z Mohelnice Bedřich Bardas na stroji Barry Special 350 cm³, který do té doby absolvoval pouze několik závodů, v nichž nedosáhl žádných významnějších úspěchů. Na druhém místě překvapivě skončil Gustav Grund na motocyklu Peugeot 250 cm³ z kategorie sportovní, na třetím místě se umístil pardubický závodník Zdeněk Herrmann na stroji pardubické značky JMP Grizzly 350 cm³. Závod o nejrychlejší kolo a rekord trati vyhrál Rakušan Hans Mayer.

Přestože se první ročník potýkal s řadou potíží a nedostatků, navštívilo jej deset tisíc diváků. Tisk kritizoval již zmíněné handicapy, ale také přístup některých závodníků. Redaktor Východočeského republikánu si doslova „podal“ Františka Hladěnu, který se také aktivně účastnil závodu, ale skončil již v rozřazovacích jízdách. Vyčítal mu nesportovní chování na silnicích, kdy „*pouští hlučně stroj, aby mu hodně práskal, a počíná si s bravurou, před kterou mají chodci strach*“¹⁸⁾ a vytkl mu špatný sportovní výkon při závodě. Naopak velice chválil Zdeňka Herrmanna. Hladěna bohužel doplatil na nezkušenost pořadatelů při budování nové dráhy v Pardubicích, která měla v den tréninku příliš vysokou vrstvu škváry. Několik závodníků, mezi nimi i Hladěna, si přivodilo ošklivé pády.¹⁹⁾ Dráha byla vzápětí upravena a v den závodu již odpovídala předepsaným normám. Následky pádu však Hladěnu připravily o lepší umístění. I přes tyto nedostatky lze závod označit jako úspěšný.

II. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 4. června 1933

Druhý ročník se konal již s mezinárodní účastí jezdců z pěti států za přítomnosti osmi tisíc diváků. Závod poprvé navštívila kněžna Josefina Lobkowiczová, matka zesnulého závodníka a protektorka závodu.

V tomto ročníku doznal systém závodů některých změn: závodníci byli rozděleni na seniory a juniory (nikoli podle věku, ale podle počtu absolvovaných závodů) a tyto skupiny již nebyly slučovány dohromady.²⁰⁾ Zůstal

18) Východočeský republikán 14, 1932, č. 32, s. 4.

19) *Tamtéž*, s. 3.

20) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální program mezinárodních motocyklových závodů o „II. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1933.

system vylučovacích jízd a finálové jízdy, stanovené na základě handicapů. Vylučovací jízdy byly startovány letným startem, finálová jízda z místa s motory v chodu. V tomto ročníku byla vysána kategorie i pro stroje s objemem válců do 175 cm³. Jako první byl odstartován závod juniorů. Na startovní listině se objevila některá jména budoucích plochodrážních hvězd, např. Jan Lucák a Hugo Rosák,²¹⁾ v kategorii do 175 cm³ startoval i Bohuslav Hybský, pozdější ředitel závodu. Zvítězil Jindřich Kostlivec na motocyklu Jawa 175 cm³. Ve finálovém závodě seniorů se na prvním místě umístil Rakušan W. Hunger na stroji Puch Special 250 cm³. Na druhém místě se umístil jeho krajan, vítěz IV. Zlaté přílby Hans Mayer na stroji Harley Davidson 350 cm³, třetí skončil německý závodník Paul Allinger s motocyklem Douglas 500 cm³. Z uvedeného přehledu je patrné, že handicapy byly opět nastaveny v neprospěch strojů s vyšším objemem válců.

III. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 3. června 1934

Přestože byl tento ročník velice pečlivě připravován, byla divácká účast nejslabší v celé historii závodu. Navštívilo jej 5 000 diváků, neboť závodu silně konkuroval rozhlasový přenos fotbalového zápasu Československa s Německem a nepříznivé počasí. Některé výpravy do Pardubic ani nedorazily z důvodů výluk na trati způsobených bouřemi a přívalovými dešti.²²⁾ Mnoho návštěvníků odradilo zřejmě i vysoké vstupné – 10,– Kč za místo k stání.²³⁾ Závod skončil finančním schodkem ve výši 40 000,– Kč a jeho další existence byla ohrožena.

V tomto ročníku došlo k zásadní změně propozic. Bylo upuštěno od nesrozumitelných handicapů a podle zahraničních vzorů byl zaveden systém vyřazovacích a opravných jízd, odkud postoupilo pět nejlepších jezdců do finále.²⁴⁾ V silné mezinárodní konkurenci zvítězil Němec Sedan

21) Hugo Rosákovi (16. 10. 1916 – 5. 8. 1982) bylo v době konání závodů teprve 16 let, což nebylo v souladu s propozicemi. Startoval v podstatě na černo. Viz osobní archiv a vzpomínky Martina Rosáka (syn Huga Rosáka), nar. 1951, Praha.

22) Východočeský republikán 16, 1934, č. 23, s. 6.

23) Bratrství 17, 1934, č. 23–24, s. 10.

24) Závody probíhaly v tomto pořadí: I. závody vyřazovací, I. závody opravné, II. závody vyřazovací, II. závody opravné, vylučovací závod pro finále, finále o III. Memoriál J. K. Lobkowicze. Z každého závodu postoupili do dalšího kola první dva umístění, ostatní nastoupili do závodu opravného. Pokud ani zde neuspěli, byli vyřazeni. Viz VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální program mezinárodních motocyklových závodů o „III. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1934.

Graf na stroji Rudge 500 cm³ před Francouzi Léonem Boulardem (JAP Special 500 cm³) a Emilem Bérangerem (Douglas 500 cm³) a Němcem Paulem Allingerem. Po sportovní stránce se závod vydařil, zúčastnilo se jej 21 závodníků z devíti zemí,²⁵⁾ ale závěrečný ceremoniál působil velmi neprofesionálně. Pořadatelé odmítli vyvěsit Německu národní vlajku se znakem hákového kříže, přesto že Presidium zemského úřadu v Praze proti tomu nemělo žádných námitek.²⁶⁾ Navíc všichni němečtí účastníci nastoupili k závodu s páskou na rukávu s tímto říšským znakem. Vítěz se nedočkal ani státní hymny. Toto počínání bylo považováno za nesportovní a bylo pořadatelům vytýkáno v tisku.²⁷⁾ Naším jezdcům se v závodě nedařilo. František Juhan, Bedřich Bardas a Josef Kosinka se probojovali pouze do semifinále, do finále nepostoupil nikdo z nich.²⁸⁾ Závod o nejrychlejší kolo a rekord trati vyhrál opět Rakušan Leopold Killmayer.

IV. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 2. června 1935

Čtvrtý ročník patřil k nejlépe obsazeným závodům. Zúčastnilo se jej sedmnáct závodníků světové úrovně, z toho osm Čechů. Závod spočíval ve třech závodech vylučovacích, dvou opravných a ve finálové jždě. Stejně jako v minulém ročníku už nebyly stroje rozděleny do kategorií, většina z nich měla obsah 500 cm³. Z našich závodníků se nejvíce dařilo Janu Lucákovi, který se probojoval až do finále, Hugo Rosák, František Juhan a Bedřich Bardas skončili v semifinále. Ve finále zvítězil Němec Hermann Gunzenhauser na stroji Rudge 500 cm³, na 2. místě se umístil Francouz Léon Boulard (JAP Special 500 cm³), Jan Lucák na stroji Velocette 350 cm³ skončil na třetím místě před Paulem Allingerem. Závod o nejrychlejší kolo a rekord trati vyhrál Němec Sebastian Roth. O podrobném průběhu závodů referoval časopis Motor Revue.²⁹⁾ Pořadatelé napravili nedostatky z minu-

25) Tento ročník měl nejlepší zastoupení co do účasti národů. V závodě startovali jezdci z Francie, Německa, Dánska, Švédska, Rakouska, Maďarska, Habeše, Austrálie a sedm závodníků domácích. Viz *tamtéž*.

26) Státní okresní archiv Pardubice, fond Soudobá dokumentace, kart. 47, fol. 271, dopis ředitelství závodů III. Memoriálu J. K. Lobkowicze Okresnímu úřadu v Pardubicích ze dne 12. května 1934; *tamtéž*, fol. 272, dopis Presidia Zemského úřadu v Praze předsedovi Okresního úřadu v Pardubicích ze dne 18. května 1934.

27) Východočeský republikán 16, 1934, č. 23, s. 6; Motor Revue 15, 1935, č. 4, s. 110.

28) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální program mezinárodních motocyklových závodů o „III. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1934.

29) Motor Revue 15, 1935, č. 4, s. 110.

lého ročníku a na pardubickém stadionu nakonec zazněla říšskoněmecká hymna a na hlavní stožár byla vztyčena vlajka s hákovým křížem. Závod navštívilo deset tisíc diváků, celý průběh přenášel rozhlas.

V. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 14. června 1936

Závod byl poprvé pořádán pod hlavičkou nově založeného Československého autoklubu Pardubice (dále jen ČAP). V sobotu 13. června se konaly samostatné závody juniorů, z nichž šest nejlepších postoupilo do finále. Vítězem se stal Ferdinand Hroch na stroji Indian 350 cm³. Systém hlavního závodu zůstal stejný – vyřazovací a opravné jízdy zakončené finálovým závodem. Z našich jezdců si v silné mezinárodní konkurenci nejlépe vedli Bedřich Bardas, Josef Kosinka, Jindřich Kostlivec, Jan Lucák a František Juhan. Do finále postoupili Bardas a Kosinka, Juhana s Lucákem vyřadil pád, Kostlivec defekt motocyklu. Stejně dopadl i favorizovaný Němec Hermann Gunzenhauser, obhájce Memoriálu z minulého roku, který kvůli defektu odstoupil již v druhém vyřazovacím závodě. Přesto se stal vítězem závodu o nejrychlejší kolo a rekord trati v čase 21,18 s.³⁰⁾ Ve finále po napínavém boji zvítězil Švéd Ebbe Lundquist na motocyklu JAP 500 cm³, druhý skončil náš závodník Bedřich Bardas na stroji Jawa 500 cm³, třetí se umístil Rakušan Josef Wertitsch (JAP 500 cm³). Drobné změny doznala trofej – zlatý štít. Místo znaku Ligy čs. motoristů byl na špičce umístěn znak města Pardubice. Podrobný průběh celého závodu opět přinesl časopis Motor Revue.³¹⁾

VI. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 30. května 1937

Šestý ročník závodu o Memoriál J. K. Lobkowicze byl v tomto roce jediným plochodrážním podnikem, který ČAP pořádal. Z důvodu špatné hospodářské situace se nekonal závod o Zlatou přilbu, potíže nastaly i kolem organizace tohoto závodu. Z původně 23 přihlášených jezdců jich startovalo jen 17. Kvůli zraněním nebo technickým nedostatkům se nedostavili závodníci z Holandska a Jugoslávie, ani populární Gene Tella z Habeše. Rakouští závodníci Killmayer a Raid upřednostnili závod v Německu.³²⁾ Nekonal se ani závod juniorů. Přestože nebyla tak silná účast zahraničních jezdců, těšil se závod velké pozornosti diváků, kterých zavítalo na stadion

30) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální program mezinárodních motocyklových závodů o „V. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1936.

31) Motor Revue 16, 1936, č. 293, s. 146–147.

32) Motor Revue 17, 1937, č. 316, s. 112–113.

přes osm tisíc.³³⁾ Do finále se přes vylučovací a opravné jízdy probjovali tři čeští jezdcí: Hugo Rosák, František Juhan a Jan Lucák. V napínavém boji zvítězil svým pozoruhodným australským stylem³⁴⁾ Hugo Rosák na motocyklu Ogar 500 cm³ před Janem Lucákem rovněž na stroji Ogar 500 cm³ a Němcem Hermannem Gunzenhauserem, který tentokrát startoval na Jawě 350 cm³. František Juhan, který celou dobu útočil na vítězství, závod nedokončil kvůli prasklému řetězu.³⁵⁾ Závod o nejrychlejší kolo a rekord trati vyhrál Hugo Rosák v čase 20,2 s.³⁶⁾

VII. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 12. června 1938

Konkurence a mezinárodní účast v tomto ročníku byla slabší než v předešlých, což lze přičíst neutěšené politické a hospodářské situaci. Svědčila o tom i výše odměn, kterou závodníci obdrželi.³⁷⁾ Závod juniorů se nekonal a z našich nejvýznamnějších jezdců zde startovali jen Hugo Rosák a Jan Lucák. Lucák se jako jediný kvalifikoval do finále, ale opět jej nedokončil kvůli poruše ventilového pera. Zvítězil francouzský závodník Robert Chaliper na motocyklu Jawa 500 cm³, který nepatřil k velkým favoritům. Závod provázela řada pádů i zranění. V přestávce mezi jednotlivými závody zaujalo diváky vystoupení královéhradeckého Jawa klubu s originální gynkhanou.³⁸⁾ Tento ročník byl na dlouhou dobu poslední, který se na škvárové ploché dráze městského stadionu uskutečnil. Následovala přestávka způsobená okupací.

VIII. Memoriál Jiřího Kristiána Lobkowicze – 6. července 1947

Závod byl obnoven po delší přestávce zaviněné válkou. Již v předválečných ročnících získal na velké popularitě a stal se jedním z nejvyhledávanějších po celé Evropě. Na startu se objevili přední závodníci z Anglie, Švédska a Rakouska, z našich se vedle předválečných hvězd Hugo Rosáka a Jana Lucáka představili také někteří závodníci nové generace z Pardubic, např. Miloslav Špinka, Jaroslav Němeček nebo Rudolf Havelka.³⁹⁾ Ve finále

33) Bratrství 20, 1937, č. 23, s. 4.

34) Motor Revue 17, 1937, č. 316, s. 113.

35) *Tamtéž*, s. 112–113.

36) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Oficiální program mezinárodních motocyklových závodů o „VI. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1937.

37) *Tamtéž*, Propozice mezinárodních motocyklových závodů o „VII. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1938.

38) Motor Revue 18, 1938, č. 341, s. 144.

39) Rudé právo 50, 1947, č. 154, s. 4.

zvítězil Angličan Wilfred Graham Plant v čase 1 min 49,4 s, což byl nejen nejlepší čas závodů, ale i nejlepší čas trati v historii. Na druhém místě skončil Jan Lucák, třetí se umístil Rolf Larsson ze Švédska, všichni na motocyklu JAP 500 cm³. Závod o nejrychlejší kolo a rekord tratě vyhrál Angličan George Wilks v čase 21,1 s. Součástí závodu bylo tzv. mezistátní utkání ČSR–Rakousko–Švédsko–Anglie,⁴⁰⁾ ve kterém s přehledem zvítězili Angličané Wilks a Plant před našim Lucákem. Závod zhlédlo rekordních 16 tisíc diváků.⁴¹⁾

Závod o „Memoriál J. K. Lobkowicze“ byl jedním z předních sportovních podniků v ČSR, kde se pokaždé soustředila elita domácích i zahraničních závodníků. Pro závodníky byly zajímavé nejen ceny, ale také silná konkurence, která zaručovala napínavý boj a zajímavou podívanou pro obecnost. V předválečných letech pořadatelé vyhlašovali cílové jízdy k jednotlivým ročníkům, které se těšily hojně účasti.⁴²⁾ Léta druhé světové války znamenala pro motoristický sport značné ztráty. Pro Pardubické to byla především smrt Františka Hladěny, jednoho z organizátorů závodů. K uctění jeho památky uspořádal ČAP v poválečných letech plochodrážní závody o „Memoriál Františka Hladěny“. První ročník, který byl zároveň prvním poválečným plochodrážním závodem v Pardubicích, se uskutečnil 9. června 1946. Systém závodu byl shodný se závodem o „Memoriál J. K. Lobkowicze“, rovněž na škvárové dráze, vítěz obdržel peněžitou cenu a trofej – Memoriál.⁴³⁾ ČAP ale nechtěl zrušit tradici závodů o „Memoriál J. K. Lobkowicze“ a snažil se uspořádat osmý ročník již v roce 1946.⁴⁴⁾ Datum bylo stanoveno na 14. září a jednalo se i o účasti amerických jezdců, ale závod se nakonec z důvodů tíživé finanční situace neuskutečnil. Ani další společenské a politické události nebyly pro závod příznivé. Osmý ročník, který se uskutečnil v roce 1947, byl posledním. V poúnorovém Československu neměly již vznešené ideály propagátora a průkopníka ploché dráhy a motoristického sportu Jiřího Kristiána Lobkowicze místo. Vedle toho zde byla další skutečnost, která hrála v neprospěch plochodrážních

40) VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Program mezinárodních motocyklových závodů o „VIII. Memoriál J. K. Lobkowicze“, 1947.

41) Rudé právo 50, 1947, č. 157, s. 4.

42) Cílové jízdy vyhlašovala a garantovala Liga čs. motoristů, pod její patronací se uskutečnily čtyři, v letech 1932–1935. Po změně organizátora (ČAP) tyto aktivity ustaly.

43) Kovová litinová trofej měla podobu sošky motocyklového závodníka s roztaženými pažemi. Viz VČM, sbírka Sport, inv. č. SP 347, kart. 1, Program mezinárodních motocyklových závodů „I. Memoriál Františka Hladěny“, 1946.

44) Právo lidu 49, 1946, č. 167, s. 6; *tamtéž*, č. 172, s. 6.

závodů. Již od roku 1946 uplatňoval atletický odbor SK Pardubice nárok na výhradní užívání dráhy na stadionu.⁴⁵⁾ V roce 1950 byla z rozhodnutí JNV Pardubice zrušena škvárová dráha a stadion byl po nákladné přestavbě navrácen svému původnímu účelu – atletice a fotbalu.⁴⁶⁾ Pro pardubickou plochou dráhu byl tento krok dost zásadní, jelikož z Pardubic na čas (do výstavby nového plochodrážního stadionu ve Svítkově) zcela vymizela. I přes svou krátkou historii má závod o Memoriál J. K. Lobkowicze v dějinách ploché dráhy nezastupitelné místo a vedle Zlaté přilby patřil k nejprestižnějším závodům v Československu.

Přehled vítězů Memoriálu J. K. Lobkowicze

- | | |
|-----------------------|--|
| 1. roč. – 31. 7. 1932 | Bedřich Bardas (Československo)
– Barry Special 250 cm ³ |
| 2. roč. – 4. 6. 1933 | W. Hunger (Rakousko)
– Puch Special 250 cm ³ |
| 3. roč. – 3. 6. 1934 | Sedan Graf (Německo)
– Rudge 500 cm ³ |
| 4. roč. – 2. 6. 1935 | Hermann Gunzenhauser (Německo)
– Rudge 500 cm ³ |
| 5. roč. – 14. 6. 1936 | Ebbe Lundquist (Švédsko)
– JAP 500 cm ³ |
| 6. roč. – 30. 5. 1937 | Hugo Rosák (Československo)
– Ogar 500 cm ³ |
| 7. roč. – 12. 6. 1938 | Robert Chaliper (Francie)
– Jawa 500 cm ³ |
| 8. roč. – 6. 7. 1947 | Wilfred G. Plant (Anglie)
– JAP 500 cm ³ |

45) *Tamtéž*, č. 110, s. 6; č. 132, s. 6.

46) *Rudé právo* 53, 1950, č. 81, s. 6.



Letecký snímek stadionu po jeho výstavbě v roce 1931
(VČM, sbírka pohlednic, PO-P1-00272).



Memoriál J. K. Lobkowicze, který získal v roce 1937 Hugo Rosák
(foto L. Vojtěchovský).



Slavnostní otevření ploché dráhy J. K. Lobkowicze na pardubickém stadionu, 31. 7. 1932 (VČM, sbírka fotoarchiv, FA-P-04606a).



I. Memoriál J. K. Lobkowicze, jedno z vyřazovacích kol (VČM, sbírka fotoarchiv, FA-P-04672).



II. Memoriál J. K. Lobkowicze, pohled z tribuny na depo závodních strojů a jezdce připravující se ke startu (VČM, sbírka sport, SP 347).



III. Memoriál J. K. Lobkowicze, pád německého závodníka Allingera (VČM, sbírka fotoarchiv, FA-P-04566a).



IV. Memoriál J. K. Lobkowicze, závodníci Juhan (č. 2) a Kosinka (č. 17) na startu 3. jízdy I. vyřazovacího závodu (VČM, sbírka fotoarchiv, FA-P-04564).



V. Memoriál J. K. Lobkowicze, finálová jízda: Lundquist (č. 1), Wertitsch (č. 10) a Bardas (č. 9) (VČM, sbírka fotoarchiv, FA-P-04567_81).



V. Memoriál J. K. Lobkowicze, František Hladěna v sidecaru při slavnostním zahájení (soukromý archiv Martina Rosáka, Praha).



VI. Memoriál J. K. Lobkowicze, slavnostní předání trofeje Hugo Rosákovi na tribuně (VČM, sbírka fotoarchiv, FA-P-04567_110).



VII. Memoriál J. K. Lobkowicze, souboj Lucáka (č. 17) s Rosákem (č. 10) v semifinálové jždě. Rosák jede svým typickým stylem „australanem“ (sokromý archiv Martina Rosáka, Praha).



Plakát VIII. Memoriálu J. K. Lobkowicze (VČM, sbírka plakátů, T6040).

MEMORIAL OF JIŘÍ KRISTIÁN LOBKOWICZ

The race for the Memorial of J. K. Lobkowicz belonged to the foremost sport events in the CSR, where the elite of domestic as well as foreign competitors always concentrated. It was not only the prizes, but also the strong competitors guaranteeing the exciting races and interesting spectacles for the audience that the participating riders found interesting. In the pre-war period the organisers announced target rides for the individual years, which enjoyed plentiful participation. The years during World War II meant great losses for the motor sport. For Pardubice, it was above all the death of František Hladěna, one of the race organisers. In order to honour his memory, the ČAP (Czech Automobile Club in Pardubice) organised speedway races for the “Memorial of František Hladěna” in the post-war years. The first year, which was also the first post-war speedway race in Pardubice, was held on 9 June 1946. The system of the race was the same as that of the race for the memorial of J. K. Lobkowicz, also on the cinder track, the winner received a monetary prize and a trophy – Memorial. The ČAP did not want to cancel the tradition of the races for the Memorial of J. K. Lobkowicz, however, and tried to organise the eighth year as early as 1946. The date was fixed on 14th September and participation of American riders was negotiated as well, but in the end the race did not take place due to a depressing financial situation. Following social and political events were not favourable for the races either. The eighth year held in the year 1947 was the last one. In the post-February Czechoslovakia, there was no room for the lofty ideals of Jiří Kristián Lobkowicz, promoter and initiator of the motor sport. Furthermore, there was another fact that appeared to be unfavourable for speedway races. Already since 1946 the athletic section of the SK Pardubice has been lodging the claim for the exclusive use of the track on the stadium. In the year 1950 the cinder track was liquidated on the basis of a decision made by the JNV (United National Committee) Pardubice and after a costly reconstruction the stadium was returned to serve its original purpose – athletics and football. This step was of a crucial importance for the Pardubice speedway as the races completely disappeared from Pardubice for a certain period of time (until the new speedway stadium at Svítkov was built). Despite its short history the race for the Memorial of J. K. Lobkowicz has its fixed place in the speedway history and belongs, together with the Golden Helmet, to the most prestigious races in Czechoslovakia.