

BRANOU KRKONOŠ



Ve stínu stěžejních přelomových událostí „větší“ druhé poloviny 20. století leží miliony těch místně ohraničených, intimnějších a mnohdy zajímavějších. „Byl jsem při tom,“ utrousí obvykle s lišáckým úsměvem přítel Arna při jejich přetrásání. Ne, nechystám na čtenáře žádnou cimrmanovskou mystifikaci. Arnošt Neubauer je současník z masa a kostí, byť značně polámaných, rodák z Náchoda (*1941), trutnovský patriot a naturalizovaný Pražák, povahou světoběžník, nyní bytem na Benecku, a velký ctitel Krkonoš. Od malička vášnivý lyžař, úspěšný automobilový závodník s licencí pilota, dlouholetý člen dadaistického seskupení pražských umělců *Paleta vlasti*, příležitostný filmový herec a příslušník pražské bohémy „zlatých šedesátých“, miláček žen i Štěstěny, můj spolužák a na stará operovaná kolena taky s prominutím tak trochu obchodník s autopříslušenstvím. Tohle všechno spolu možná jednou sepíšeme do knížky. Pro tentokrát využiji jeho fenomenální paměti k připomenutí data 21. srpna.

V roce 1949 to byl ještě docela běžný 233. kalendářní den, výjimečný snad jen pro všechny Johanny, které měly svátek, a tím, že byla neděle. Velkolepá hospodářská Krkonošská výstava v Trutnově, uspořádaná v přestavěné tovární budově textilky Johanna Faltise a přilehlém areálu, zabraném ve válce německým concernem AEG, kterou od 12. června navštívilo přes 100 tisíc diváků, spěla k závěru a v rámci výstavních dnů byl uspořádán v ulicích města rychlostní závod motocyklů a automobilů nazvaný vzletně *Branou Krkonoš*. (Původně ohlášený název okruhu Trut-

novský čtverec nebyl zdaleka tak poetický a byl změněn, stejně jako termín závodu, až po vydání oficiálního katalogu k výstavě z června 1949. Jako řadu dalších výstavních publikací redakčního kolektivu pod vedením J. V. Bílka ho vytiskla tiskárna pod národní správou Františka Volhejna ve Svobodě nad Úpou). Arnův milovaný tatínek Arnošt Neubauer starší, úředník národního výboru a horlivý činovník Autoklubu, pochopitelně nemohl chybět. Jeho zvědavý kluk měl zajímavé informace takřkajíc z první ruky. Je to přece jen už dost dávno, tak nabízím malý exkurs do historie.

S koncem II. světové války došlo v celém Československu k obnově téměř všech prvorepublikových občanských aktivit. Znovu vznikl Junák, Sokol, oživil Svaz lyžařů a v neposlední řadě i Autoklub Republiky Československé. Aktivní trutnovskou pobočku tvořili pánové Evžen Malý, Ladislav Bém, Ladislav Hospodka, Dr. Jiří Tintěra, Arnošt Neubauer, Rudolf Vít a mnoho dalších motoristických nadšenců, mnohdy i aktivních jezdců. V jednotlivých slušivých semišových bundách s emblémem AKRČS na levé horní kapse se tito gentlemani scházeli v hotelu Klein na náměstí, kde pro své členy organizovali dálkové jízdy a různé soutěže, zimní závody v motoskiöringu a už v létě 1947 první

a zároveň i poslední závod do vrchu na trati Svoboda nad Úpou – Janské Lázně – Hoffmannovy boudy. Výsledkem politických snah zatraktivnit při poválečném osídlování Krkonoš českým obyvatelstvem tento prostor byla i Krkonošská výstava v Trutnově, plánovaná na rok 1948. Vlivem převratných únorových událostí se uskutečnila o rok později. A teď již k samotnému závodu.

Autoklub Trutnov jej pořádal pod záštitou ONV a MNV jako národní sportovní podnik dle řádů FICM (dnešní Mezinárodní federace motocyklistů FIM). Depo závodních strojů bylo na nádvoří místního pivovaru, start i cíl každého okruhu o celkové délce 2 030 metrů před hlavní výstavní budovou, pozdějším sídlem ONV. Jezdci startovali na trať s převážně dlážděným povrchem z tehdejší Masarykovy třídy (dnes pěší zóna) do Horské a vlevo Legionářskou kolem továrních budov firmy Křížík prudkou esovitou zatáčkou ke kasárnám, Palackého ulicí pak na náměstí Dr. Eduarda Beneše (Krkonošovo) a opět vlevo z kopečka zpět k výstavišti. Připomeňme si i několik nezbytných technických propozic. Jelo se po levé straně vozovky a předjíždělo vpravo. Sportovní komisař J. Hronek z Liberce i bezpečnostní ředitel pořadatelské služby pan Neubauer důsledně bděli, aby jezdci nekřížovali dráhu a nebránili v předjíždění. Zapovězeno bylo i jakékoliv posunování vozidla v protisměru. Závodníci, kteří byli nuceni zastavit, museli se neprodleně přemístit k levému okraji tratě, případně dovnitř okruhu. Závod končil v každé třídě ihned, jakmile vítěz projel



Start motocyklů před vstupem na výstaviště (vlevo vzadu hotel Moskva)



Pamětní plaketa I. ročníku závodu Branou Krkonoš



cílem, bez ohledu na počet ujetých kol pomalejších jezdců. Start byl v každé třídě pevný a hromadný. Motocykly startovaly s motorem v klidu, automobily s motorem v běhu. Rozestavení na startu podle startovních čísel začínalo nejnižším číslem vlevo. Pak už následovalo jen mávnutí bílým praporkem – a start! Kdo se ulil, byl potrestán časovou penalizací. Ještě před zahájením závodu projel ovšem celý okruh pořadatelský vůz s červeným praporkem a uzavřel trať pro veřejný provoz. Kromě bílého a červeného praporku se používal ještě žlutý pro pokyn – jedte opatrně, nebezpečí, modrý pro příkaz – nebránit v předjetí, za jehož opakované neuposlechnutí hrozilo vyloučení, a samozřejmě černobílá šachovnice značící konec závodu. Ještě rozdělení vozidel do kategorií a tříd: Motocykly – Junioři a) do 125 ccm, b) do 250 ccm, 2b) do 250 ccm týmy (SNB, HS, Zbrojovka Úpice), c) do 350 ccm; Senioři a) do 250 ccm, b) do 350 ccm. Motocykly s kompresorem nebyly připuštěny. Automobily bez rozdílu obsahu se dělily na cestovní a sportovní.

Povinný trénink byl podle programu naplánován v sobotu 20. 8. ve 14 hodin, samotný nedělní závod ve 13.45 zahájilo slavnostní vztyčení státní vlajky a slib všech závodníků. Následoval start motocyklů juniorů, seniorů, pak cestovních automobilů a nakonec sportovních. Závody tradičně uzavřelo čestné kolo vítězů, které si v nejslabší kubatuře motocyklů vychutnal trutnovský Jiří Martinec na stroji ČZ momentálně reprezentující vojenský útvar z Josefova. Z celkového počtu 50 startujících závodníků byl na motocyklu absolutně nejrychlejší vítěz seniorské třídy do 350 ccm, známý jezdec Jaroslav Zubatý z Kopidlina se značkou Walter s časem 31:44,5 min. A pro úplnost ještě aspoň jména dalších motocyklistů dekorovaných věncem vítěze v jednotlivých třídách. Byli to Josef Blažek z Chlumce nad Cidlinou, Miroslav Vavruša z Nové Paky a Miroslav Skalský z Jičína, všichni v sedle motocyklu Walter.

Z ostatních motorkářů zvučných i pozapomenutých jmen nemohu nezmínit mého vzácného staršího přítele, již zesnulého Antonína Stříhavy z Janských Lázní, pozdějšího dlouholetého strojníka a náčelníka původní kabinové lanovky na Černou horu, na „třístapadesátce“ DKW. Zajímavostí byl závod hlídek jedoucích vesměs na „služebních“ strojích Jawa. Vedle policejního týmu SNB a reprezentantů Zbrojovky Úpice startovala početná skupina zkušených borců z Horské služby, z nichž janskolázeňský Josef Burda, ročník 1917, poutavě vzpomínal na svůj životaběh v letošním ročníku časopisu *Krkonoše – Jizerské hory* již dvakrát. Za HS Pec pod Sněžkou nastoupil Karel Haberle (viz článek *Kazbek v čísle 4/2012*) a hlavně národní správce prodejny Zdar se sportovním zbožím a později špión a dobrodruh mezinárodního formátu Karel Brabec, jehož příběh by vydal na samostatný článek.

Ani kategorie automobilů nepostrádala kuriózní momenty. Ve třídě cestovních vozů startovala zcela sériová neupravená auta, se kterými byl majitel třeba ještě minulou nedělí na rodinném výletě v Adršpachu. Jen tak se mohlo stát, že vítěz třídy Zdeněk Pavlišta z Poříčí byl v cíli i před dvěma továrními jezdci z boleslavské automobilky s ještě neokoukanými vozy Škoda Tudor. Tehdy celkem neznámí Václav Bobek a Jaroslav Netušil, pozdější jezdecké hvězdy čs. automobilového sportu, se museli sklonit před bravurní jízdou trutnovského živnostníka v bojovém KDF s barevným mimikry wehrmachtu. Ing. František Dobrý z Prahy s britským závodním autíčkem Frazer Nash nenechal v královské sportovní třídě nikoho na pochybách, kdo je tady pánem, a nechal za sebou všechny ty Bugatti, BMW i Škodu MG Jiřího Pohla. Se stejným strojem se v září téhož roku účastnil i haváriemi poznamenaného prvního a zároveň posledního závodu formule 1 na okruhu v Brně. Přestože se celá Krkonošská výstava už nesla na stranické a odborářské vlně, závod proběhl ještě v duchu prvorepublikového šarmu a sportovního gentlemanství. Dokonce i ražená plaketa pro závodníky má proti sádrovému odlitku jen o pět let pozdějšímu jistou výtvarnou úroveň.

Druhý ročník se jel se stejným názvem 9. července 1950 a přihlíželo mu rekordních 25 000 diváků. Stejný pořadatel, zhruba stejné podmínky. Jen náměstí se již jmenovalo Stalingradské, záštitu vedle místního a okresního národního

výboru převzala ještě okresní odborová rada a „Slovo k návštěvníkům“ na tištěném programu už se hemžilo budovatelskými frázemi. Kategorie motocyklů posílila o těžké „půllitry“. Nejrychlejší byl v té době snad nejlepší český motocyklový závodník, „profesor“ jízdy Antonín Vítvar z Nové Paky na Nortonu. V závodě automobilů dojel Ing. Jiří Pohl na MG Škoda 1100 s kompresorem o pouhých 16 vteřin před továrním jezdcem n. p. Tatra Kopřivnice Bruno Sojkou z Brna s Tatraplánem Sport, který rok na to z neobjasněných důvodů tragicky zahynul při tréninku na Ecce Homo ve Šternberku. První byl Zdeněk Pohl s jednou ze svých bugatek. Závod se jel na 20 kol, junioři ho měli zkrácený na polovinu. Ve třídě do 125 ccm zvítězil – kdo jiný než trutnovský Jiří Martinec na DKW.

Třetí ročník, uspořádaný po tříleté přestávce 13. září 1953 již v jiné režii a jiném stylu, byl doprovodnou akcí pompézního Dne horníků. Zlověstnému datu navzdory startovalo 58 závodníků. Počasí však nepřálo, hlavně sobotnímu tréninku. Za zmínku stojí 3. místo v kategorii motocyklů, které vybojoval trutnovský milovník rychlosti Josef Šatný na ČZ 150. Počtvrté se „Brána“ konala 22. srpna 1954 a všechny objemové třídy kroužily na 2 km okruhu 20x. Sešlo se pouhých 5000 diváků.

Labutí písní tradičního závodu byl jeho 5. ročník – 18. září 1955 projížděli jezdci „Branou Krkonoš“ naposled. Trať byla prodloužena na 3000 m a počet kol pro všechny kategorie jednotně snížen na 15. Startovaly motocykly ve třech třídách a sportovní automobily do obsahu 750 ccm. Mezi motocyklisty byl nejrychlejší liberecký Karel Pomikálek na Waltru 350 ccm, nejlepší čas v automobilu dosáhl Karel Váchal z Prahy ve voze s typickým tendenčním jménem té doby – Pionýr. Ovšem s motorem BMW 750 z válečného motocyklu německých ozbrojených sil. Oficiálně tedy Pionýr BMW 750. A to je kuriózní tečka za krátkou tradicí trutnovského městského okruhu. Ani další jména, vedle těch shora uvedených, jako Košťiř, Heličkar, Vlček, Buchta, Kubíček a mnoho a mnoho jiných nezapadla a stále mají zvuk, alespoň v motoristickém světě. Čest i všem těm ostatním báječným lidem, kteří byli při tom. A tobě, Arno, dík.

Antonín Tichý



Typické gesto jednoho z vítězů, „novopackého rychlíka“ Antonína Vítvara



Arnošt Neubauer, pamětník a iniciátor článku