

Univerzita Pardubice

Fakulta filozofická

Počátky cyklistiky v Pardubicích

Tomáš Kopecký

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš Kopecký**
Osobní číslo: **H10021**
Studijní program: **B7105 Historické vědy**
Studijní obor: **Kulturní dějiny**
Název tématu: **Počátky cyklistiky v Pardubicích**
Zadávací katedra: **Ústav historických věd**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Na základě literatury, dobového tisku a archivních dokumentů autor zpracuje počátky cyklistiky v Pardubicích do počátku 20. stol. Pozornost autor zaměří na osobnost Vincence Chomrása.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Státní okresní archiv Pardubice, Sbírka novin a časopisů Národní muzeum - Historické muzeum: Oddělení dějin tělesné výchovy a sportu, Cyklistika SAKAŘ, Josef. Dějiny Pardubic nad Labem, Pardubice : nákladem města Pardubice, 1920 - 1935 PALEČEK, Jiří. Malá kronika Pardubicka do konce 19. století. Pardubice : Klub přátel Pardubicka, 2007 ŠEBEK, František a kol. Dějiny Pardubic. I. Pardubice : MěNV Pardubice, 1990 HERLIHY, David. Bicycle: The History. New Haven : Yale University Press, 2004

Vedoucí bakalářské práce:

PhDr. František Šebek
Ústav historických věd

Datum zadání bakalářské práce:

30. dubna 2011

Termín odevzdání bakalářské práce:

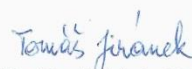
31. března 2014



prof. PhDr. Petr Vorel, CSc.
děkan



L.S.


doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 20. ledna 2014

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako Školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Dolním Lochově dne 26. 6. 2014

Tomáš Kopecký

Na tomto místě bych rád poděkoval PhDr. Františku Šebkovi za trpělivé vedení mé práce a cenné připomínky. Stranou poděkování nemůže zůstat ani má rodina, která mne ve studiu podporuje.

Anotace

Tématem této bakalářské práce jsou počátky cyklistiky v Pardubicích. Na začátku práce se nachází vývoj bicyklu od jeho počátku a rozšíření v Evropě a českých zemích. Hlavní část práce bude věnována rozšíření cyklistiky v Pardubicích do první světové války. Závěrem seznámí čtenáře s vybranými osobnostmi, které stály u počátků cyklistiky a motorismu v Pardubicích, zejména s Vincencem Chomrákem.

Klíčová slova

Pardubice – cyklistika – sport – 19. století – 20. století

Annotation

The bachelor thesis is focused on the origins of cycling in Pardubice. The beginning of the paper describes the development of the bicycle from its origins and the spread in Europe and Czech lands. The main part is dedicated to the spread of cycling in Pardubice until the First World War. In conclusion, the reader will be acquainted with selected figures that were at the beginnings of cycling and motoring in Pardubice like Vincenc Chomrák.

Key words

Pardubice – cycling – sport – 19th century – 20th century

Obsah

Úvod	1
1. Počátky cyklistiky	3
2. Zlatý věk cyklistiky	5
2.1. Vývoj v zahraničí	5
2.2. Vývoj v českých zemích.....	8
3. Nástup nízkých kol	12
3.1. Vývoj v zahraničí	12
3.2. Olympijské hry	12
3.3. Vývoj v českých zemích.....	13
3.4. Nástup cyklistiky v Pardubicích.....	15
4. Od konce 19. století do první světové války	32
4.1. Vývoj v zahraničí	32
4.2. Olympijské hry	34
4.3. Vývoj v českých zemích.....	36
4.4. Vývoj v Pardubicích.....	37
5. Ceny bicyklů.....	43
6. Oblečení	44
7. Dámy na bicyklech.....	45
8. Vyznamenání nebo medaile?.....	47
9. Významné osobnosti z počátků Pardubické cyklistiky a motorismu	48
Závěr.....	59
Seznam pramenů a literatury	61
Přílohy	66
Summary	72

Úvod

Cyklistika je dnes velmi populární sport, ať již na vrcholové úrovni, či pouze jako aktivní využití volného času. Zřejmě většina lidí alespoň slyšela o závodech jako Tour de France, Giro d'Italia, nebo Závod míru. Tato bakalářská práce se zaměřuje na vývoj cyklistiky od jejího počátku do začátku první světové války. Práce bude sledovat okrajově rozvoj v zemích, které hrály v rozvoji cyklistiky prim. Popsán bude i vývoj cyklistiky v českých zemích a hlavní část bude zaměřena na město Pardubice. V Pardubicích byla cyklistika jedním z nejstarších provozovaných sportů po koňských dostizích, kterými jsou Pardubice proslaveny dodnes. Předtím, než se v Pardubicích objevila cyklistika, vznikla zde ještě sokolská jednota.¹ Prostor bude také věnován motorismu, který s cyklistikou souvisí, zejména pak podnikům, které se zasloužily o rozvoj tohoto odvětví u nás, ale i v zahraničí.

Publikací, které se věnují cyklistice, u nás vyšlo poměrně hodně, zaměřují se však spíše na techniku jízdy na kole, jeho opravu, nebo mají cestopisný charakter.² Tyto knihy se však historii daného sportu věnují spíše okrajově, a těch, které se věnují historii cyklistiky, není v našem prostředí mnoho. Nelze však nezmínit *Zlatou knihu cyklistiky* od Roberta Bakaláře, Jaroslava Cihláře a Jiřího Černého. Kniha sleduje vývoj od počátku cyklistiky až do roku 1983. Kniha obsahuje v první části vývoj cyklistiky a jejích disciplín ve světě, v druhé pak rozšíření cyklistiky u nás a třetí část je věnována výsledkům v jednotlivých cyklistických disciplínách.³ Další publikací, která se věnuje historii cyklistiky, je *Kronika cyklistiky na Pardubicku* od Radovana Brože.⁴ Tato bakalářská práce se zřejmě neubrání srovnání s knihou Radovana Brože vzhledem k podobnosti tématu. Je však nutno podotknout, že počátkům cyklistiky v Pardubicích je v knize od Radovana Brože věnován jen minimální prostor. Nejvíce se věnuje období po druhé světové válce. Radovan Brož se zabývá ve své knize i samotnými cyklisty, ale jejichž popis zahrnuje pouze základní údaje a osobností z počátku cyklistiky v Pardubicích je zde malý počet. Cyklistice v Pardubicích se věnoval i Zdeněk Bičík např. v jeho rukopise *Pardubický kaleidoskop*, nebo v jeho příspěvku ve *Východočeském sborníku historickém*.⁵ Dějinám bicyklů se také věnuje anglicky píšící autor

¹ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, *Pardubický kaleidoskop* 1960, s. 65.

² Např.: VOJTĚCHOVSKÝ, Ondřej - SEKERA, Jiří. *Cyklistika – Průvodce tréninkem*. Praha: Grada, 2009. s. 184. ISBN 978-80-247-2776-9. HRUBÍŠEK, Ivo. *Horské kolo ad A do Z*. Praha: Sobotáles, 1999. s. 296. ISBN 80-85920-55-7. HONZ, Josef. *Přes Andy za sluncem Inků*. Olomouc: Votobia, 2000. s. 186. ISBN 80-7198-451-5.

³ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984. s. 217.

⁴ BROŽ, Radovan. *Kronika cyklistiky na Pardubicku*. In *AB Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2011, č. 59. s. 100.

⁵ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv. č. 35, kart. 2, rk 19, *Pardubický kaleidoskop* 1960. BIČÍK, Zdeněk. *Z počátku pardubické cyklistiky (1885 – 1914)*. In *Východočeský sborník historický*. 1992, č. 2, s. 191 - 202.

David V. Herlihy, který, mimo jiné, napsal knihu *Bicycle: The History*, ze které tato bakalářská práce také čerpá. Tato obsáhlá publikace popisuje cyklistiku ve světě od počátku až do dnešních dnů a snaží se nastínit i její budoucí vývoj.⁶

Důležitými zdroji této bakalářské práce, v její hlavní kapitole věnované Pardubicím, jsou pak časopis *Cyklista*, vydávaný Českou ústřední jednotou velocipedistickou, který je dostupný v Národní knihovně, a regionální tisky např. *Neodvislé listy*, *Pernštýn*, nebo *Osvěta lidu*, které jsou dostupné v knihovně Východočeského muzea v Pardubicích.

K popisu života Vincence Chomráka budou využity prameny z oblastního archivu v Zámrsku a z okresního archivu v Pardubicích a nekrolog z regionálních novin *Východočeský republikán* uložených např. v archivu v Pardubicích, nebo v Krajské knihovně v Pardubicích. U ostatních významných osobností budou použity převážně nekrology a novinové články.

Samotná bakalářská práce je rozdělena do devíti kapitol. První kapitola krátce shrne snahu o vývoj stroje poháněného vlastní silou, který bude sloužit jako odrazový stupínek pro budoucí vývoj bicyklu. Následující kapitola popíše vynalezení vysokého kola a jeho rozšíření napříč Evropou. Ve třetí kapitole se bude tato bakalářská práce zabývat rozšířením nízkého kola tzv. roveru a počátkům cyklistiky v Pardubicích. Zde bude popsáno, kdy se do Pardubic dostalo první kolo, vznik pardubického cyklistického klubu, stavbě cyklistické dráhy, pořádání závodů a tanečních večírků pořádaných cyklistickým klubem. V další kapitole bude popsán vývoj cyklistiky od přelomu století do první světové války, kdy došlo na našem území, včetně Pardubic, k úpadku cyklistiky. Jak bylo zmíněno výše, předchozí kapitoly se lehce dotknou také rozvoji motorismu. Kratší kapitoly 5, 6, 7 a 8 budou zaměřeny na ceny bicyklů, oblečení, vyznamenání a damám na bicyklech. Poslední kapitola bude věnována významným osobnostem působících na poli cyklistiky a motorismu v počátcích v Pardubicích a zejména pak Vincenci Chomrákovi.

Cílem této práce je tedy popsat počátky cyklistiky v Pardubicích, zasadit je do širších souvislostí v českých zemích a zahraničí. Popsat začátky nejdůležitějšího „*sportovního svátku*“, olympijských her, ve kterých byla cyklistika také obsažena. Nastínit vývoj motorismu. A seznámit čtenáře s vybranými osobnostmi Pardubic, které stály u počátku cyklistiky a motorismu v tomto městě.

⁶ HERLIHY, David. *Bicycle: The History*, New Haven: Yale university press, 2004. s. 470. ISBN 0-300-10418-9.

1. Počátky cyklistiky

Vynález předchůdce prvního kola je připisováno Kárlu Draisovi⁷. Po něm je také vynález pojmenován a říká se mu Draisina. Poprvé na svůj vynález nasedl 12. července 1817 a za jednu hodinu urazil vzdálenost 15 km. Draisina však ještě neměla šlapky a byla poháněna odražením nohou od země. Brzdilo se též nohama. Jednalo se tedy o jakýsi běh vsedě.

V Německých zemích nenabyl vynález velké obliby, na rozdíl od Francie, kde se stal populární zábavou vyšších vrstev. Ve Francii se vynález uchytil pod názvem „*la draisienne*“ a můžeme je ještě původní, různě upravované a zkrášené spatřit v mnoha francouzských muzeích. Jedno z nejznámějších muzeí je ve městě Compiègne.⁸ V České republice se můžeme s draisinou setkat v Národním technickém muzeu. Díky Augustu Vondřichovi⁹ zde vznikla cenná sbírka, která obsahuje i několik vzácností.¹⁰ Draisina, mimo jiné nabyta také velké obliby v Británii, kde ji propagoval Denis Johnson. I v Británii byla jízda na draisině kratochvílí výhradně pro členy šlechty vzhledem k ceně stroje.¹¹

Termín kolo, či bicykl (bicycle) byl zaveden až v šedesátých letech 19. století. Toto slovo označovalo jednostopé vozidlo poháněné pedály. Do té doby se používal termín velociped (velocipede) pro jednostopé vozidlo poháněné odražením nohou od země. Oba pojmy se však postupně prolínaly.¹²

V časopise *Cyklista* se můžeme dočíst, že vynálezcem velocipedu byl Čech. Časopis *Cyklista* odkazujíc se na Štýrskohradecké noviny z roku 1842, poukazuje, že s velocipedem přišel jako první, jičínský rodák Římek, zámečník žijící ve Štýrském Hradci. Jeho vynález se však nejspíše neujal, protože ještě v roce 1842 měl zchudlý Římek Štýrský Hradec opustit.¹³

O zlepšení draisiny se pokusilo několik lidí v poměrně krátkém časovém období. S novým pohonem pro bicykl měl přijít už v roce 1839 Skot Kirkpatrick McMillan, když zadní kolo poháněl pomocí táhel. O 6 let později mechanik ze Saska Mylius připevnil na

⁷ Karl Drais, plným jménem Karl Friedrich Christian Ludwig svobodný pán Drais von Sauerbronn (29. dubna 1785 Karlsruhe – 12. prosince 1851 Karlsruhe) byl německý lesník a vynálezce. Viz Karl Drais. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Karl_Drais>.

⁸ Soupisem Mezinárodní cyklistické unie veteránů bylo napočítáno přibližně 80 kusů draisin na celém světě. Vzhledem k tomu, že se předpokládá, že tento soupis neodhalil všechny kusy, tak se celkový počet odhaduje na sto kusů. Mnoho kusů se nachází ve Francii, Německu a Anglii. Viz SOULEK, Ivan - MARTINEK, Karel. *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, spol. s r.o., 2000, s. 9. ISBN 80-7169-951-9.

⁹ Augustin Vondřich (1880 – 1958) byl známou osobností z rodu Vondřichů. Proslavil se v cyklistice i v motorismu. Viz Národní technické muzeum - Praha, ČR. *Šterba-bike* [online]. (C) 2011 - 2012 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: <<http://www.sterba-bike.cz/item/narodni-technicke-muzeum-praha-cr/group/velo-muzea>>.

¹⁰ *Cyklistika. Národní technické muzeum* [online]. © 2000-2013 [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: <<http://www.ntm.cz/muzeum/sbirkova-oddeleni/historie-dopravy/cyklistika>>.

¹¹ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 6.

¹² HERLIHY, David. *Bicycle: The History*, New Haven: Yale university press, 2004, s. 23. ISBN 0-300-10418-9.

¹³ *Cyklista*. Praha, 1892, roč. 8, č. 8, s. 41.

přední kolo draisiny kliky s pedály. V roce 1848 provedl stejné zlepšení i Francouz G. Lacon. O dalších 5 let později měl se stejným vynálezem přijít i Němec Philip Moritz Fischer.¹⁴

¹⁴ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 6.

2. Zlatý věk cyklistiky¹⁵

2.1. Vývoj v zahraničí

Podle *Zlaté knihy cyklistiky* měl draisinu vylepšit i syn francouzského kováře Pierra Michauxe, Ernest Michaux v roce 1861.¹⁶ Ve *Světových vynálezech v datech* se můžeme dočíst, že v roce 1860 „*Pierre Ernest Michaux, pařížský zámečnick a kolař, obdržel patent na velociped s pedály nasazenými na přední kolo*“¹⁷. David Herlihy posouvá tento průlom až do roku 1868 a připisuje ho Pierru Michauxovi.¹⁸ Z internetových zdrojů se lze dozvědět, že adaptátorem draisiny byl Pierre Michaux či jeho syn Ernest Michaux a vylepšení provedli okolo roku 1863 a v obecnou oblibu stroj přišel až o 5 let později,¹⁹ nebo že Pierre Michaux toto vylepšení provedl již v roce 1861.²⁰ *Zlatá kniha cyklistiky* dále uvádí, že se o autorství vynálezu vedl soudní spor. Tento spor měl však vést Pierre Michaux a ne jeho syn Ernest. Michaux se přel o prvenství s Paulem Lallementem, který spor prohrál a poté odjel do Spojených států, kde se dál věnoval výrobě jízdních kol.²¹

Pedálový pohon zpočátku umožňoval dosahovat rychlosti přibližně 12 km/h, již se však nemusel jezdec neohrabaně odrážet od země. U tohoto zmodernizovaného stroje byla kola umístěna blíže k sobě, než jak tomu bylo u draisiny. Byla téměř u sebe. Zadní kolo měřilo zhruba 34 palců (86 centimetrů) a přední kolo bylo o pár palců vyšší, aby se dosáhlo větší rychlosti. Tento stroj již nebyl zhotoven ze dřeva, ale ze železa. Vážil okolo 70 liber (34 kilogramů) a stál 250 franků.²² Ve *Zlaté knize cyklistiky* stojí dokonce 500 franků.²³

Vynález se brzy uchytil pod názvem bicykl. A jako takový se dále vyvíjel. Byl mírně prodloužen rám, aby si na něj jezdec při sjezdu mohl položit nohy, protože náboje ještě neměly volnoběh, musel by šlapat tak rychle, jak se otáčela kola. Sedadla byla vyráběna z kůže, čímž se měly alespoň částečně eliminovat silniční nerovnosti. Sedadla se také dala posouvat dopředu nebo dozadu. Některé kliky byly vybaveny drážkou, tak, aby mohly být

¹⁵ Dnes se zlatým věkem nazývá období, kdy se jezdilo na vysokých kolech. Viz BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 8.

¹⁶ Tamtéž s. 6.

¹⁷ JÍLEK, František - KUBA, Josef - JÍLKOVÁ, Jaroslava. *Světové vynálezy v datech*. Praha: Mladá fronta, 1977, 2. Vydání, s. 128.

¹⁸ HERLIHY, David. *Bicycle: The History*. New Haven: Yale university press, 2004, s. 76. ISBN 0-300-10418-9.

¹⁹ History of the bicycle. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_bicycle.
Pierre Michaux. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Ernest_Michaux

²⁰ Jízdní kolo. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/J%C3%ADzdn%C3%AD_kolo.

²¹ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 6.

²² HERLIHY, David. *Bicycle: The History*. New Haven: Yale university press, 2004, s. 76. ISBN 0-300-10418-9.

²³ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 6.

pedály posunuty nahoru nebo dolů a nastaveny tak na optimální vzdálenost od sedla. Luxusnější modely byly vybaveny i brzdami. U modelů bez brzd jezdec brzdil šlapáním pozpátku.²⁴

Dne 30. května 1868 se v Paříži konal první cyklistický závod na světě, jemuž přihlíželo na tisíce diváků. Ve společnosti to vytvořilo obrovské nadšení pro cyklistiku a spousta lidí si začalo cyklistikou i vydělávat. Závody se pořádaly v parcích i na prašných cestách.²⁵ V témže roce zorganizoval pařížský Véloce Club ve Vincennes dva závody na 1800 metrů, závod v pomalosti na 150 metrů, závod ve vytrvalosti na 3 600 metrů a soutěž v akrobacii. Závody byly rozděleny dle průměru kol. Ve Francii se odehrávaly závody často na několika místech najednou. Jedny z prvních pravidel k cyklistickým závodům přinesl J. Miquell v časopise *Le vélocipède illustré*. Po otištění těchto pravidel se zvedl počet i kvalita organizace závodních podniků.²⁶

V této době bylo ve Francii již na třicet cyklistických klubů, mnoho závodníků a přes padesát tisíc bicyklů. Vycházel také čtrnáctideník *Le Vélocipède Illustré*, který se zabýval i jinými sporty, vědou a kulturou.²⁷ Tento cyklistický časopis vydával Richard Lesclide. Tímto časopisem se snažil Lesclide cyklistiku organizovat a jednotně řídit. Pravidla i oblečení převzala cyklistika z dostihového sportu. V cyklistických závodech viděl vhodný způsob osvěty a propagace bicyklu.

Cyklistika se rozšířila téměř po celé Evropě. Díky vítězi prvních závodů, Jamese Moora se začala kola vyrábět například v Anglii v Coventry. V Chebu byla založena filiálka anglické značky Premier. Kola se začala vyrábět i ve Stuttgartu.²⁸

Časem se závody začaly konat na stadionech. Nejdříve byly stadiony pro cyklistiku hliněné, poté dřevěné, asfaltové, a betonové. Populární byly i závody ve sprintu, v podobě v jaké je jezdí ještě v dnešních dnech. Jezdci dosahovali při závodech rychlosti až 60 km/h, a to bez vodičů.²⁹

Vedle dráhové cyklistiky se vyvíjela i cyklistika silniční, která měla dokázat, že je bicykl spolehlivý dopravní prostředek, protože silnice byly v té době prašné a kamenité. 17. února 1869 se konal meziměstský závod z Londýna do Brightonu. Poté se konal 7.

²⁴ HERLIHY, David. *Bicycle: The History*. New Haven: Yale university press, 2004, s. 76 - 77. ISBN 0-300-10418-9.

²⁵ SOULEK, Ivan - MARTINEK, Karel. *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, spol. s r.o., 2000, s. 10. ISBN 80-7169-951-9. Zlatá kniha cyklistiky uvádí jako datum prvního závodu 31. května 1868. Viz BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 10.

²⁶ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 10.

²⁷ HERLIHY, David. *Bicycle: The History*. New Haven: Yale university press, 2004, s. 127. ISBN 0-300-10418-9.

²⁸ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 7 - 8.

²⁹ SOULEK, Ivan - MARTINEK, Karel. *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, spol. s r.o., 2000, s. 10 - 11. ISBN 80-7169-951-9.

listopadu závod z Paříže do Rouen. Do druhého zmíněného závodu se přihlásilo 198 jezdců, z toho 5 žen, které startovaly raději pod pseudonymy. Již hodinu před startem byl prostor u Vítězného oblouku zaplněn okolo 100 000 diváky. Trasu dlouhou 132 km ujel, i přes nepříznivé počasí, James Moore v čase 10 hodin a 40 minut. Vedle Moorea dokončilo závod ještě 33 jezdců.³⁰

V roce 1869 loukot'ová kola vyměnil Madison za kola vypletenými dráty. O rok později zpříjemnil cyklistům jízdu Američan Bradford, když na kola natáhl pryžové obruče.³¹ V tomto roce vznikly první cyklistické kluby v Německu.³² Další převratnou inovací bylo zvětšení předního kola na průměr 43 palců (101 centimetrů). O toto vylepšení se postaral Eugene Meyer v roce 1870. Tento francouzský řemeslník použil také dutý rám a gumové pedály namísto kovových nebo dřevěných. První úspěchy s tímto vylepšeným strojem zaznamenal James Moore na závodech Counties Midland ve Wolverhamptonu v srpnu roku 1870. Zdálo se, že Moore vyhraje v rekordním čase. Nestalo se tak, neboť z kola spadl. Nicméně tak udal nový směr v cyklistice a ostatní závodníci ho následovali. Dalším vývojem se přední kolo zvyšovalo, celý bicykl se stával lehčí, přibylo stupátko pro snadnější nastupování.³³

V roce 1870 utlumila cyklistický boom ve Francii prusko-francouzská válka a tak se centrum cyklistiky přeneslo do Anglie. Od tohoto období se začínaly jednotlivé státy pořádat vlastní mistrovství, která byla většinou mezinárodní. Začaly se objevovat spory, který závodník je nejlepší na světě, jenže neexistovala mezinárodní organizace, která by převzala záštitu nad pořádáním mistrovství světa, proto vše záleželo pouze na pořadatelích jednotlivých závodů. První neoficiální mistrovství světa se uskutečnilo v roce 1874 na dráze Lilie Bridge v Londýně. Jednalo se o duel na jednu míli mezi Jamesem Moorem a Johnem Keenem, z kterého vyšel vítězně Moor s časem 3:02. Moore vyhrál i první oficiální cyklistický závod v roce 1868. Druhé neoficiální mistrovství světa bylo v roce 1879 v zakryté hale Agricultural Hall v Londýně. Z tohoto závodu na 50 km, mezi Francouzem Charlesem Terrontem a Johnem Keenem, vyšel vítězně Terront. Další neoficiální mistrovství světa se uskutečnilo v roce 1883, které vyhrál Angličan Wood.³⁴ Časem si jednotlivé země vytvořily bodovací systém určující nejlepší jezdce. Tyto bodovací systémy však nebyly jednotné a

³⁰ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 20.

³¹ Tamtéž s. 8.

³² SOMER, Jiří. *Malé dějiny sportu, aneb, o sportech našich předků*. Olomouc: Fontána, 2003, s. 223. ISBN 80-7336-116-7.

³³ HERLIHY, David. *Bicycle: The History*. New Haven: Yale university press, 2004, s. 160. ISBN 0-300-10418-9.

³⁴ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 11.

proto neobjektivní. První mistrovství profesionálních jezdců se uskutečnilo až v roce 1927. A až později vznikla objektivní celosezónní soutěž, pojmenovaná po dvou novinářích Desgrange – Colombo. Prvním vítězem této soutěže v roce 1948 byl Belgičan Schotte.³⁵

V Itálii byl roku 1870 uspořádán závod na 33 km z Florencie do Pistoie a ve Francii závod dlouhý 95 km z Dijonu do Besançonu. O rok později se jel závod na 46 km z Milána do Navarry. V roce 1873 se opět v Itálii konaly další dva závody a to z Milána do Piacenzy a z Florencie přes Prato zpět do Florencie. V roce 1873 se jel první závod pořádaný v Mnichově. Roku 1874 se jel závod Lyon – Châlon dlouhý 272 km. V roce 1876 se pořádal první závod Milán – Turín, který se jezdí dodnes. První trasa závodu měřila 140 km a vítěz ji ujel za 10 hodin a 9 minut, v roce 1976 měřila trať 209 km a vítěz ji projel téměř za poloviční čas.³⁶ V roce 2013 ujel závod Milán – Turín Diego Ulissi za 4:21:02.³⁷

Silniční závody nebyly náročné pouze fyzicky, ale i organizačně a finančně, z toho důvodu se některé závody nekonaly každý rok. Další nevýhodou dlouhých silničních závodů bylo, že diváci viděli pouze velmi malou část závodu a výsledky se dozvěděli většinou až z novin.³⁸

V roce 1878 vznikl první národní cyklistický svaz v Anglii, v roce 1880 vznikla v USA League of American Wheelman, v roce 1881 vznikl svaz ve Francii a v Dánsku, další rok založili cyklistickou federaci Kanadčané a Belgičané, v roce 1883 vznikl svaz ve Švýcarsku a Česku. Mezinárodní cyklistická federace (ICA) byla založena na konci roku 1892 při příležitosti cyklistické výstavy Stanley Show v Londýně. Pouze tato organizace měla právo vypisovat mistrovství světa. Mistrovství světa amatérů na závodní dráze se mělo konat každý rok v jiné zemi. První mistrovství světa se uskutečnilo roku 1893 v Chicagu v rámci světové výstavy.³⁹

2.2. Vývoj v českých zemích

Draisina se v Čechách objevila už v třicátých letech 19. století. K rozšíření velocipedu v Evropě přispěla světová výstava v Paříži konaná roku 1867. Tuto výstavu navštívili i Jakub Thonet z Bystřice pod Hostýnem a Josef Pechánek z Hořic. Prvně jmenovaný si pořídil jeden z Michauxových strojů, druhý z nich si přivezl nákresy a oba začali s výrobou velocipedů.⁴⁰

³⁵ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 21 - 22.

³⁶ Tamtéž s. 20 – 21.

³⁷ Results - Cycling - Road 2013: Men Elite Milano-Torino (ITA/1.HC) 02 Oct 2013 - Road race: Milan - Turin. *Union Cycliste Internationale* [online]. © 1997-2014 [cit. 2014-01-11]. Dostupné z:

<<http://www.uci.ch/templates/BUILTIN-NOFRAMES/Template3/layout.asp?MenuId=MTYzMzY&LangId=1>>

³⁸ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 21.

³⁹ Tamtéž s. 11 – 12.

⁴⁰ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 65.

V Praze se dřevěný velociped objevil o rok později v průvodu, při slavnostním položení základního kamene Národního divadla. Jezdcem byl Augustin Vondřich, zda se na kole odrážel nohama od země, nebo měl kolo opatřeno šlapkami, není z dochovaných zpráv jasné.⁴¹

Už v roce 1869 byl v Brně uspořádán cyklistický závod při příležitosti otevření sirotčince. V sedmdesátých letech začali rakousko-uherské úřady vyžadovat od cyklistů průkaz, v případě, že cyklista průkaz neměl, mohl o kolo přijít, nebo skončit ve vazbě. První průkaz si zařídil Josef Vondřich 20. května 1878.⁴²

Významným bodem pro rozvoj cyklistiky v Praze, i českých zemích, byl pobyt Angličana Williama Crowla na Smíchově. Crowl pobýval v domě továrníka J. Kohouta, jehož synové se nadchli Crowleho velkým kolem. Na popud svých synů vyrobil Kohout, majitel menší strojírny, podle anglického vzoru první velocipedy na přelomu let 1879 a 1880. S výrobou a obchodem velocipedů poté Kohout pokračoval. Ve smíchovské továrně vyráběl velocipedy, tandemová kola i tricykly, pro stroje z této strojírny se vžil lidový název „kohoutovky“. Bratři Kohoutové na těchto strojích podnikali výlety do českých měst, ale i za hranice Čech.⁴³ Mezi těmito jízdami také byla cesta bratří Josefa a Františka Kohoutů do Vídně. Bratři cestu z Prahy do Vídně zvládli za dva a půl dne.⁴⁴

2. 2. 1881 bratři Kohoutové se svými přáteli založili Klub velocipedistů, který o rok později změnil svůj název na Český klub velocipedistů. Tento velocipedistický klub byl nejstarší v Čechách i v celém Rakousko-Uhersku. V září roku 1881 klub konal na výstavišti v Bubenči přehlídku a závody na podporu vyhořelého Národního divadla.⁴⁵

O rok později začal ve Slaném vyrábět jízdní kola Vilém Michl. O další dva roky později začal s výrobou bicyklů v Praze Jaroslav Blovský.⁴⁶

Vídeň hostovala první mezinárodní mistrovství Rakouska-Uherska v cyklistice teprve v roce 1882. Nefavorizovaný Josef Kohout zvítězil v závodě na anglickou míli v čase 2:41,6 a stal se tak prvním Čechem, který zvítězil v mezinárodním závodě. Kohoutovo vítězství dalo podnět k zakládání nových klubů,⁴⁷ a tak po vzoru smíchovského klubu vznikaly další

⁴¹ MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011, s. 33, Zmizelá Praha. ISBN 9788074321160.

⁴² BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 65.

⁴³ MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011, s. 33, Zmizelá Praha. ISBN 9788074321160.

⁴⁴ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 66.

⁴⁵ MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011, s. 34, Zmizelá Praha. ISBN 9788074321160.

⁴⁶ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 70.

⁴⁷ Tamtéž s. 67.

cyklistické spolky nejen po Praze, ale i v jiných městech. Jen v Praze vniklo do konce osmdesátých let sedm klubů.⁴⁸ Velmi významným krokem bylo založení České ústřední jednoty velocipedistické, která se ustanovila v roce 1883. V devadesátých letech potom v Praze vniklo dalších 18 klubů včetně spolků zaměřených na cyklistickou turistiku, dělnické cyklistické kluby i výhradně německé kluby.⁴⁹ V těchto letech začaly vznikat samozřejmě i kluby mimo Prahu.⁵⁰

Kluby poskytovaly k dispozici aktivním jezdcům klubovní velocipedy, jezdci však měli většinou kola vlastní. Cyklistické spolky pořádaly závody, přehlídky a výlety do blízkého i vzdáleného okolí. Společné chvíle mohli trávit členové klubů v klubovních místnostech, na cvičištích, nebo i na závodních drahách. Ve svých oblíbených hospodách nebo restauracích pořádali pravidelné schůze. Mnoho klubů mělo spolkový prapor a pro své členy stejnokroj.⁵¹

Nejdůležitějším úkolem sportovních klubů byla účast a pořádání závodů ať už se jednalo o závody pořádané pouze v rámci jednotlivých klubů nebo až po mezinárodní závody. Závody s mezinárodní účastí byly pořádány od roku 1883 smíchovským klubem. V Praze vzniklo do konce 19. století pět cyklistických závodních drah.⁵² První cyklistický závod na dráze v Čechách se uskutečnil 28. září 1883. Velké mezinárodní závody uspořádal klub ČKV Smíchov. K tomuto účelu si pronajal pozemek na vojenském cvičišti na Invalidovně, kde vznikla první cyklistická dráha v Čechách. Závody přitáhly konkurenci z Německa, kde již v té době stálo osm závodních drah. Nejprestižnější závod na 10 km vyhrál právě Němec Julius Hubner, z čehož nebyl zklamán jen favorizovaný Josef Kohout, ale i česká veřejnost. Na dalších závodech však již Kohout závod na 10 km vyhrál a stal se tak mistrem Čech. Na

⁴⁸ Český klub velocipedistů, Klub velocipedistů na Královských Vinohradech (od roku 1885 nazývaný Český klub velocipedistů Královské Vinohrady), Klub velocipedistů Praha, Český klub velocipedistů Karlín, Klub českých velocipedistů Žižkov, Klub velocipedistů Libeň. Viz MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011, s. 34, Zmizelá Praha. ISBN 9788074321160.

⁴⁹ Klub českých velocipedistů Praha VII, Klub českých velocipedistů Blesk na Žižkově, Družstvo závodníků Trojlístek, Staroměstský klub českých velocipedistů Praha, Klub cyklistů Čechie na Královských Vinohradech, I. klub českých velocipedistů v Košířích, Český klub velocipedistů ve Vršovicích, Klub českých velocipedistů Praha IV, Pražský klub cyklistů Ruch, cyklistický odbor S. K. Slavia, První klub českých cyklistů-turistů Praha, Klub českých cyklistů-turistů Holešovice-Bubny, Ústřední dělnický klub cyklistů pro Prahu a okolí, Dělnický klub Vpřed, Radfahrer-Verein, Deutsch-akademischer technischer Radfahrerverein Prag, Radfahrer-Club Schwalben, Prager Radfahrer-Verein Sturmvogel. Viz MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011, s. 34, Zmizelá Praha. ISBN 9788074321160.

⁵⁰ např. Klub velocipedistů v Rdobučických, Klub velocipedistů a bruslařů v Rokycanech, Český klub velocipedistů v Plzni, Klub bicyklistů v Lomnici nad Popelkou. Viz MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011, s. 34 - 35, Zmizelá Praha. ISBN 9788074321160.

⁵¹ MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011, s. 34 - 35, Zmizelá Praha. ISBN 9788074321160.

⁵² Tamtéž s. 36.

základě úspěchu prvních mezinárodních závodů v Čechách a díky spolupráci mezi cyklistickými kluby vznikla v roce 1883 Česká Ústřední Jednota Velocipedistická⁵³. Prvním předsedou ČÚJV se stal František Kohout a místopředsedou Josef Drahokoupil. Patřit do cyklistického svazu byla i otázka prestiže a tak se v něm objevovali i osobnosti z řad šlechty a měšťanstva.⁵⁴

Vedle Josefa Kohouta byli v Čechách i jiní skvělí závodníci. Antonín Jál se stal v roce 1884 mistrem Německa v závodě na 100 km. Ve stejném roce se stal mistrem Horního Rakouska Eduard Sochor, Jan Doležal vybojoval mistrovství Varšavy, Jaroslav Káš se stal v roce 1885 mistrem Rakouska v závodě na 10 km do vrchu.⁵⁵

⁵³ Dále pouze ČÚJV

⁵⁴ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 68 – 69.

⁵⁵ Tamtéž s. 72.

3. Nástup nízkých kol

3.1. Vývoj v zahraničí

Tím jak se cyklistika stále více rozšiřovala, začínaly se ozývat hlasy, které volaly po větší bezpečnosti. Vysoká kola moc bezpečná nebyla. Začaly se tak objevovat tříkolky i čtyřkolky. V roce 1876 použil Henry Lawson k pohonu řetěz, ačkoliv jeho přední kolo bylo stále mnohem větší než kolo zadní.⁵⁶ Další význačnou změnou v cyklistice bylo přejít k bezpečnostnímu kolu. John Kemp Starley vynalezl první takový „*safety bicycle*“ v roce 1885 a pojmenoval ho Rover. Jeho kola byla stejně velká, přední bylo řiditelné a zadní bylo poháněno řetězem.⁵⁷ Tím vzniklo nízké jízdní kolo, podobné těm dnešním.

V roce 1888 John Dunlop vylepšil plášť použitím trubice se stlačeným vzduchem. Tím zpříjemnil jezdcům značně jízdu a zvýšil tím rychlost asi o třetinu.⁵⁸ Tyto první pneumatiky zpočátku obepínaly jen pásy plátna, které se musely často měnit. Později vyměnil plátno za gumové pneumatiky. Francouzští bratři Michelinové vylepšili tento vynález tím, že v případě poruchy bylo pneumatiku možné sundat, opravit a zase nandat.⁵⁹

3.2. Olympijské hry

„Olympijské hry jsou dnes bezesporu jednou z nejvýznamnějších kulturních událostí. Již dávno přerostly ryze sportovní rámeček a staly se důležitým mezinárodně politickým faktorem, určitým kritériem úrovně a vyspělosti jednotlivých zemí a jejich společenských zřízení, symbolem míru a přátelství mezi národy, významným výchovným prostředkem a podněcovatelem rozvoje tělesné výchovy a sportu.“⁶⁰

Na obnovení Olympijských her⁶¹ měl nespornou zásluhu Francouz s italskými kořeny, Pierre de Coubertin. Na myšlenku obnovení olympiády ho přivedlo studium, cestování a vřelý vztah ke sportu. Staré hry však musely projít revizí, aby odpovídaly moderní době. Neměly být náboženskou ceremonií, ale čistě profánní akcí. Hry se měly stát mezinárodními, neměly se z nich vyřazovat ženy a změnit se měly i některé disciplíny, vzhledem k tomu, že i sport jako takový prošel některými změnami. Zpočátku se Coubertinova snaha o obnovení OH nesečkala s odezvou od sportovních klubů a pořadatelů závodů. Později rozeslal pozvánky do celého světa na kongres, věnovaný amatérismu a OH.

⁵⁶ HERLIHY, David. *Bicycle: The History*, New Haven: Yale university press, 2004, s. 216. ISBN 0-300-10418-9

⁵⁷ Tamtéž s. 235.

⁵⁸ Tamtéž s. 246.

⁵⁹ BAKALÁŘ, Robert, CIHLÁŘ, Jaroslav, ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 9.

⁶⁰ FASSATI, Miloš - GREXA, Ján - HAVEL, Josef a kol. *Malá encyklopedie olympijských her*. Praha: Olympia, 1982, s. 5.

⁶¹ Dále pouze OH

Před zahájením upravil název na „Kongres pro obnovení olympijských her“. Na tento kongres, 16. června 1894, sjelo na dva tisíce účastníků a po vyslechnutí několika projevů a přednášek na téma antické kultury nikdo nehlasoval proti obnovení OH.⁶²

S výjimkou bikrosu, který byl zařazen na program olympijských her v roce 2008⁶³ a cross – country, které bylo zařazeno na program v roce 1996.⁶⁴

I když bylo řecké obyvatelstvo nadšeno, tím že se mají I. OH pořádat v Athénách, řecká vláda byla proti, vzhledem k tíživé finanční situaci Řecka. Nakonec se díky veřejné sbírce a příspěvím tehdy nejbohatšího Řeka, Joerge Averofa, podařilo financovat a uspořádat OH v Řecku.⁶⁵

První novodobé OH byly zahájeny 6. dubna 1896 v Athénách. Účastnilo se jich 311 sportovců ze 13 zemí, z nichž bylo 19 cyklistů z 5 zemí. Na programu bylo šest cyklistických disciplín. Nejúspěšnějšími cyklisty byli Paul Masson, Léon Flameng a uznání si zaslouží i rakouský jezdec Adolf Schmal, který vyhrál dvanáctihodinovku, což byl nejdelší závod v olympijských dějinách. Do Athén se z Čech vydal pouze dr. Jiří Guth, protože Česká obec sokolská se stavěla k hrám negativně.⁶⁶

3.3. Vývoj v českých zemích

V roce 1889 a 1890 vznikly v Praze dvě nové továrny na výrobu jízdních kol. První si otevřel Jaroslav Potůček a druhou B. Merfait. Do konce století vznikaly i další firmy vyrábějící kola, z těch známějších např. třeboňská firma Achilles, nebo pražská firma Josefa Vejtruby. Do přelomu století pak bylo na našem území přes 200 obchodníků s koly a okolo 300 opraven kol.⁶⁷

⁶² PROCHÁZKA, Karel. *Olympijské hry: Od Athén 1896 po Moskvu 1980*. Praha: Olympia, 1984. s. 22 – 24.

⁶³ Event result. *Olympic.org: Official website of the Olympic Movement* [online]. © 2013 [cit. 2014-04-05].

Dostupné z: <<http://www.olympic.org/content/results-and-medalists/eventresultpagegeneral/?athletename=&country=&sport2=31466&games2=&event2=&mengender=true&womengender=true&mixedgender=true&goldmedal=true&silvermedal=true&bronzemedal=true&worldrecord=false&olympicrecord=false&teamclassification=true&individualclassification=true&winter=true&summer=true>>

⁶⁴ Event result. *Olympic.org: Official website of the Olympic Movement* [online]. © 2013 [cit. 2014-04-05].

Dostupné z: <<http://www.olympic.org/content/results-and-medalists/eventresultpagegeneral/?athletename=&country=&sport2=31513&games2=&event2=&mengender=true&womengender=true&mixedgender=true&goldmedal=true&silvermedal=true&bronzemedal=true&worldrecord=false&olympicrecord=false&teamclassification=true&individualclassification=true&winter=true&summer=true>>

⁶⁵ PROCHÁZKA, Karel. *Olympijské hry: Od Athén 1896 po Moskvu 1980*. Praha: Olympia, 1984, s. 28.

⁶⁶ Tamtéž s. 29 – 35.

⁶⁷ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 70.

Ve stejném roce, kdy byl založen závod Paříž – Bordeaux a Paříž – Brest – Paříž⁶⁸ se jezdilo mistrovství Čech ještě na 50 km. V roce 1893 bylo mistrovství prodlouženo na 100 km a v roce 1896 se mistrovství protáhlo z Prahy přes Olomouc do Brna (320 km).⁶⁹

V roce 1895 došlo na využití bicyklů i v armádě. Ministerstvo války se rozhodlo při cvičeních vyzkoušet důstojníky, poddůstojníky i vojíny jako velocipedisty, kteří již měli s jízdou zkušenosti.⁷⁰ Použití bicyklů v armádě se nejspíše osvědčilo, protože i po třech letech armáda využívala cyklisty při cvičení, i když už jen poddůstojníky a vojíny.⁷¹

V polovině prosince roku 1895 začala fungovat strojnická dílna v Mladé Boleslavi pod vedením Václava Laurina a Václava Klementa. V této dílně se vyráběla nová kola, opravovala a přestavovala ta starší, pod značkou Slavia. I přes krušné začátky v malé dílně se firma vzmohla a postavila si novou halu u silnice spojující Mladou Boleslav s Kosmonosy. Později zde začala firma vyrábět i kola poháněná motorem tzv. motocyklety.⁷²

V roce 1896 se v Rakousku-Uhersku vyrobilo 42 000 jízdnicích kol v hodnotě 6,75 mil. zl. a dovezeno bylo 2 088 kol.⁷³

O rok později přišli v Kopřivnické továrně Ignáce Šustaly, v které se vyráběly kočáry a vagóny, s prvním automobilem s benzínovým motorem vyrobeným ve střední Evropě továrním způsobem. Automobil nazvaný Präesident měl čtyřdobý dvouválcový motor Benz.⁷⁴ O rok později vyjel z Kopřivnické vozovky prototyp prvního nákladního automobilu, jenž byl patrně jedním z prvních nákladních automobilů vůbec.⁷⁵

Výnosem c. k. místodržitelství pro království České ze dne 5. října 1898 byl změněn konečný odstavec místodržitelské vyhlášky ze dne 27. ledna 1892 tak, že obecním správám

⁶⁸ Závod Bordeaux – Paříž, který se jel poprvé v roce 1891 a byl dlouhý 572 km. Tento závod zorganizovali novináři z Bordeaux. Pařížští novináři chtěli své kolegy z Bordeaux překonat a uspořádali tak závod na 1 200 km - Paříž – Brest – Paříž. Tento velmi náročný závod časem však zanikl a postupně se délka závodů profesionální cyklistiky ustálila v rozmezí 250 – 280 km. Viz BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 22 - 23.

⁶⁹ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 72.

⁷⁰ *Pernštýn*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 9, s. 3.

⁷¹ *Pernštýn*. Pardubice, 1898, roč. 9, č. 9, s. 2.

⁷² KOŽÍŠEK, Petr. *L&K - Škoda 1895-1995. 1. Díl: Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motopress Milpo, 1995, s. 13 – 17. ISBN 80-901749-1-4.

⁷³ Národní muzeum, Sběrka dějin tělesné výchovy a sportu, nesetříděný fond cyklistiky.

⁷⁴ KUBA, Adolf. Automobilová doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986. s. 366 - 367. KUBA, Adolf. *Atlas našich automobilů*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988, s. 24 – 25.

⁷⁵ KUBA, Adolf. Automobilová doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986. s. 368. KUBA, Adolf. *Atlas našich automobilů*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988, s. 26.

nepříslušelo zakazovat jízdu na kole na erárních (císařských) silnicích obvodem obcí vedoucích. Toto právo zůstalo městům jen na neerárních silnicích.⁷⁶

3.4. Nástup cyklistiky v Pardubicích

Díky industrializaci a napojením na významnou železniční trať nabraly Pardubice na rozvoji a staly v druhé polovině 19. století důležitým městem východních Čech.⁷⁷

První kolo se v Pardubicích objevilo patrně v roce 1885, když měl podniknout pan Václav Hromádka cestu z Pešti do Sezemic. Tuto cestu si pan Hromádka naplánoval na 5 dní. Jak tento plán dopadl, není jasné. Pan Hromádka byl půl druhého roku členem Pešťského spolku bicyklistů a v roce 1884 získal i vavřínový věnec za vítězství při tamějších závodech.⁷⁸ Dle Zdenka Bičíka jezdil Hromádka v Pardubicích na kole již v roce 1880.⁷⁹ Pan Hromádka se stal také prvním amatérským akrobatem v Pardubicích. Jezdil dokonce bez malého, podpůrného, zadního kolečka.⁸⁰

První kolo vyrobené v Pardubicích bylo ještě vysoké, dřevěné s kuželovým ložiskem, ta se při rychlejší jízdě zahřívala. Takže se později začala používat ložiska válečková a poté i ložiska kuličková, která se v kolech používají dodnes. Toto první kolo vyrobené v Pardubicích sestavil místní zámečník Vilém Vorbach. Začátky byly pochopitelně těžké. Každý si nejspíš ještě pamatuje na svou první jízdu na kole bez pomocných koleček. Když si představíme, že první jezdci začínali na vysokých kolech, je jasné, že se neobešli bez odřenin a pohmožděnin. To je však neodradilo a brzy již uskutečňovali výlety na nedaleké Kunětice, nebo do Bohdanče.⁸¹

Cyklistika se v Pardubicích zpočátku nesetkala se vstřícností. Někteří občané si stěžovali na bezohlednou jízdu cyklistů, která ohrožovala zvěř, ale i chodce.⁸² Někteří místní odpůrci cyklistiky dokonce na jezdce zaútočili, což vedlo k vyšetřování incidentu městskou policií.⁸³

⁷⁶ *Cyklista*. Praha, 1898, roč. 15, č. 10, s. 176.

⁷⁷ Více o dějinách města Pardubice např. BRONCOVÁ, Dagmar. *Pardubice. Kniha o městě*. Praha, 1999. SAKAŘ, Josef. *Dějiny města Pardubic*. Díl I – V, Pardubice 1920 – 1935.

Pernštýn. Pardubice, 1885, roč. 6, č. 25, s. 2.

⁷⁹ BIČÍK, Zdeněk. Z počátku pardubické cyklistiky (1885 – 1914). In *Východočeský sborník historický*. 1992, č. 2, s. 192.

⁸⁰ DANIEL, František. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice: Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 71.

⁸¹ DANIEL, František. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice: Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 70 - 71.

⁸² *Pernštýn*. Pardubice, 1885, roč. 6, č. 50, s. 2. *Pernštýn*. Pardubice, 1885, roč. 6, č. 52, s. 2.

⁸³ *Pernštýn*. Pardubice, 1885, roč. 6, č. 73, s. 3.

Ve stejném roce, kdy se v Pardubicích objevilo kolo, přišli Karl Benz se svojí benzínovou tříkolkou a Gottlieb Daimler s motorovým kolem. Tento rok se považuje za počátek moderního motorismu. Rychle po představení výše zmíněných strojů se začal rozšiřovat i automobilismus, zejména pak ve Francii a poté i v Německu. Benzínovým motorům ještě chvíli trvalo, než se prosadily mezi motory elektrickými a parním pohonem.⁸⁴ Největší nevýhodou elektromotorů byla vysoká hmotnost jejich akumulátorů a malý dojezd, i tak byl ale elektromobil nejrychlejším silničním vozem do konce století devatenáctého.⁸⁵

Otázkou je, kdy vlastně vznikl cyklistický klub v Pardubicích. Zdeněk Bičík ve svém rukopise *Pardubický kaleidoskop*,⁸⁶ stejně tak ve svém příspěvku do *Východočeského sborníku historického*⁸⁷ uvádí rok vzniku 1885, stejný rok uvádí i Mauric Daniel⁸⁸ i jeho bratr František v jubilejním almanachu sportovního klubu.⁸⁹ Radovan Brož ve své *Kronice cyklistiky na Pardubicku* posouvá pravděpodobný vznik klubu do roku 1886.⁹⁰ Ani jeden rok však pravděpodobně není správný. V jednom čísle *Cyklisty* z roku 1888 se sice můžeme dočíst, že stanovy klubu vznikly již v roce 1886, úředně však potvrzeny nebyly a při zákonné šestinedělní lhůtě se stanovy nepoopravily, a proto klub oficiálně ještě nevznikl. Až 29. dubna 1888 se při výletě do Chrudimi rozhodlo několik přátel založit v Pardubicích klub velocipedistů. Při tomto chrudimském výletu se rozhodli pánové Krpata, Vorbach, Grus, Tuška a Daniel vypracovat stanovy nové a 24. května 1888 je podali ke schválení. 15. června byly stanovy úředně schváleny a 22. června se odbyvala schůze zakládajícího výboru, které se zúčastnili výše zmínění pánové a byli ještě přizváni pánové: A. Budínský, V. Hromádka, K. Jelínek, A. Kraus a Svoboda. V této schůzi se ustanovilo nabídnout protektorát klubu knížeti Rudolfovi z Lichtenštejna. Výbor musel vyhledat vhodné místo pro klubové cvičiště, které se později vyskytovalo na zahradě pana Budínského a závodní dráhu a také vyřešit podobu

⁸⁴ KUBA, Adolf. Automobilová doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986, s. 364. BENEŠ, Petr. *Automobil pod lupou*. Praha: Práce, 1981, s. 32.

⁸⁵ KUBA, Adolf. Automobilová doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986, s. 366.

⁸⁶ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, *Pardubický kaleidoskop* 1960, s. 74.

⁸⁷ BIČÍK, Zdeněk. Z počátku pardubické cyklistiky (1885 – 1914). In *Východočeský sborník historický*. 1992, č. 2, s. 192.

⁸⁸ DANIEL, Mauric. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice: Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 68.

⁸⁹ DANIEL, František. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice: Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 71.

⁹⁰ BROŽ, Radovan. Kronika cyklistiky na Pardubicku. In *AB Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2011, č. 59. s. 3.

klubového odznaku a kroje. Za odznak byl přijat malý, z kovu řezaný, pozlacený velociped se šikmo přes něj položenou stříbrnou tabulkou s nápisem „*Pardubice*“. Kroj pak obsahoval: kabát, spodky a čapku z tmavomodrého sukna, trikot bílý s velkým, v barvách provedeným klubovým monogramem na prsou, černé punčochy a střevíce. Klub také přistoupil k ČÚJV.⁹¹ Klub také vyučoval nové jezdce jízdě na kole.⁹²

Ve stejném roce kdy oficiálně vznikl velocipedistický klub v Pardubicích, byl pro cyklisty vypracován plán, podle kterého nesměli jezdit až k Zelené bráně, ale nejdále mohli pouze k Veselce. Při nedodržení tohoto řádu byli bicyklisté pokutováni.⁹³

Pardubická župa, která vznikla při Pardubicích, v ohraničení správních klubů ČÚJV. v Čechách měla číslo XV a obsahovala okresní hejtmanství Pardubice, Chrudim a Vysoké Mýto.⁹⁴

30. září 1888 v 15 hodin se uskutečnily první klubové závody Českého klubu velocipedistů v Pardubicích na silnici mezi Pardubicemi a Chrudimí. Závody se vydařily nadevše očekávání pořadatelů. Déšť, který trval téměř celé dopoledne, proměnil prašnou silnici, která byla pro jízdu špatná v obstojnou. Na závalu snad bylo jen to, že díky dešti se nedostavil do závodu velký počet hostujících jezdců. Závod poctil návštěvou protektor Pardubického klubu kníže z Lichtenštejna, generálmajor Galgóczy de Galantha, hrabě Kinský, místopředseda rada Boukal, hrabě Larisch, starosta města p. Hoblík a více jiných hodnostářů a samozřejmě davy obecního. Ve sboru soudců zasedli: baron Arthur z Krausů, Jelínek Karel, Kašpar František a předseda klubu Budinský Albert. Lékařský dohled z ochoty konal dr. Ed. Svoboda.⁹⁵ Po závodech se konal v hotelu Veselka velkolepý banket, kde proběhlo udělení cen vítězům. Ceny pro vítěze byly v podobě např.: stříbrného příboru, hodin, stříbrného kalicha, tabatěrky apod. Po rozdělení cen se účastníci již mohli věnovat zábavě. Tyto závody získaly v Pardubicích značnou oblibu a konali se poté téměř pravidelně dvakrát do roka až do přelomu století.⁹⁶ O hudbu se postarala městská kapela pod taktovkou J. Procházky.⁹⁷ Dále spoluúčinkovaly slečny Antonie Goldsteinová, Olga, Antonie a Růžena

⁹¹ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 10, s. 131 – 132.

⁹² *Pernštýn*. Pardubice, 1888, roč. 10, č. 57, s. 2.

⁹³ *Pernštýn*. Pardubice, 1888, roč. 10, č. 60, s. 2.

⁹⁴ *Cyklista*. Praha, 1887, roč. 3, č. 4, s. 35.

⁹⁵ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 12, s. 165 – 166.

⁹⁶ SOkA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 76.

⁹⁷ *Pernštýn*. Pardubice, 1888, roč. 10, č. 77, s. 2.

Žákovské a pánové Bezdíček, Kousek, Mikovec a Sedláček.⁹⁸ Tento večer se velmi vydařil a pořadatelé byli chváleni, jak vše zvládli s přehledem uspořádat.⁹⁹

Dne 19. ledna 1889 pořádal klub velocipedistů v Pardubicích v hotelu Veselka ples. Na prvním pořádaném plese si dal klub velmi záležet. Sál byl vyzdoben celý bíle se světlemodrými drapériemi. O tuto výzdobu se postaral pražský dekoratér Zeman. V rozích sálu byly umístěny velocipedy, v čele podobizna protektora klubu v životní velikosti, již zhotovil zdejší dvorní fotograf a člen klubu velocipedistů pan Pírka. Taneční program byl umístěn na pravé straně sálu a představoval velociped. Ples byl velmi hojně navštíven, mimo jiné byli přítomni i klubu kníže z Lichtenštejna, generálmajor Galgóczy de Galantha, sbor důstojníků zdejší posádky, také sbor z ekvitační školy, čtyřčlenná delegace chrudimských velocipedistů. Hrubý příjem plesu obnášel 328,50 zl., vydání 310,47 zl., výtěžek byl tedy 18,03 zl. Klub se i přes pořádání zábav neodvrátil od hlavního bodu a to ustanovení závodní dráhy.¹⁰⁰

30. března 1889 odbýval klub na Veselce svoji řádnou valnou hromadu. V této době vzrostl počet členů na 103 oproti původním 68. Klub povzbuzen úspěchem ať již přistoupivších členů, nebo zdárných loňských závodů, zabýval se myšlenkou zřídit si vlastní závodní dráhu. Po mnohém marném úsilí bylo pro tuto dráhu nalezeno místo na obecním pozemku naproti továrně p. Hnátka z Hory, které byly pronajaty eráru k vojenskému cvičení. Laskavostí generálmajora de Galantha byly však klubu k zřízení závodní dráhy podstoupeny. K obstarání dovozu stavebního materiálu přispěli k vyzvání klubu veškerí majitelé povozů v Pardubicích; škváru darovaly dráhy a vyměření a dozor nad stavbou obstaral inženýr Pavlíček.¹⁰¹

V roce 1889 připravili pardubičtí cyklisté sportovním přátelům v Čechách příjemné překvapení. Postavili totiž „*ztichoučka a bez reklam*“ za několik měsíců závodní dráhu, která patřila k jedné z nejlepších v Čechách. Závodní dráha byla založena zhruba 20 minut chůze od města na okraji lesa. Půda, na které se dráha nacházela, byla suchá lesní písčina, vzdorující i největším přívalům deště. Dráha měla hruškovitý tvar, dvě strany rovné spojené oblouky o poloměrech 30 a 40 metrů, podobně jako měla závodní dráha v Praze, a měřila 480 m. Rovné strany měly šířku 5 metrů, zatáčky byly široké 8 metrů se sklonem zhruba 1:10. Později chtěli pardubičtí cyklisté rovnou stranu, která vedla k cíli, rozšířit na 6 m a zatáčkám dát průměrný

⁹⁸ Na programu bylo: Rossini: Ouvertura k opeře Tancred, Brahms: Uherské tance č. 4, Dvořák: Slovanské tance, Cibulka: Zastaveníčko, Blodek: Arie z opery V studni atd. Viz *Pernštýn*. Pardubice, 1888, roč. 10, č. 78, s. 2.

⁹⁹ *Pernštýn*. Pardubice, 1888, roč. 10, č. 79, s. 2.

¹⁰⁰ *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 3, s. 43 – 44.

¹⁰¹ *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 5, s. 58 – 59.

náklon 1:8 a přesnou délku dráhy zkrátit na 450 m. Dráha byla postavena tak, že na silnou vrstvu šterku z lámaného kamene, tvořící pevný základ, byly kladeny vrstvy šterku, těžší hlíny, koksu a popelu, jež byly hned při pokládání uválcovány. Nakonec byl položen jízdni terén a provedena nivelace.¹⁰²

1. května pořádal Český klub velocipedistů v Pardubicích májový věneček na Veselce. Tento májový věneček byl považován za jednu z nejzdařilejších zábav toho roku. Dekorace byla vytvořena z máje a malých snítek. Co se návštěvy týče, byla velmi hojná a tanečnicků bylo takové množství, že „žádná z dam nemohla odcházet nespokojena“. Z vyšších kruhů navštívili zábavu kníže z Lichtenštejna, starosta města F. Hoblík, brigádník hrabě Hübner a veškeré důstojnictvo zdejší i okolních posádek. Ze stránky finanční byl věneček pro pořadatele uspokojující. I při výši výloh byl výdělek 82 zl. a 60 kr., který byl připsán k fondu na dostavění dráhy.¹⁰³

Koncem června se rozhodli členové Klubu velocipedistů na Královských Vinohradech¹⁰⁴ navštívit Chrudim a Pardubice. 22. června ráno vyjel houf členů KVKV. veden svým náčelníkem p. Krulišem směrem ke Kolínu, dále pak přes Čáslav k Heřmanovu Městci. Tam již pražským výletníkům vyjeli vstříc členové klubů chrudimského a pardubického. Jménem svých klubů pozdravili Pražany, náčelník chrudimských cyklistů pan dr. Jeschke a za pardubické, předseda pan Albert Budínský. Po návštěvě Chrudimi následovali Pardubice. Zástupy lidí zaplnily ulice, aby přivítaly cyklisty. Vjezd do města působil velkolepě. Lidé uvítali cyklisty deštěm vonných květin. Okna a balkóny domů byly vyplněny lidmi až po Zelenou bránu a do toho hrála hudba. Průvod dorazil na hlavní náměstí, kde se otočil a dále směřoval k místnosti ČKV v Pardubicích v domě předsedy p. Budínského. Na Bubenči, kde byl připraven koncert, se sešli všichni výletníci. Zastoupeny byly kluby z Pardubic, Chrudimi, Královských Vinohradů, Litomyšle, Jaroměře, Dvora Králové, Plzně, Josefova, Poděbrad, Kolína a Sezemic. Po koncertě se část cyklistů byla podívat na závodní dráhu a poté odjeli ke svým domovům, zbytek se přemístil na Veselku, kde se ve vkusně dekorovaném sále odbýval věneček. Ráno se výletníci nasnídali v hotelu Střebský a poté se vydali prohlédnout si závodní dráhu cyklistickou a světoznámou závodní dráhu koňských dostihů. Výletníkům se v Pardubicích tolik líbilo, že se rozhodli výlet o den prodloužit. Po obědě se cyklisté vydali na výlet ke Kunětické Hoře a přes Sezemice jeli zpět do Pardubic. Večerní program byl uspořádán v klubové místnosti v hotelu Veselka. Při večerním radování

¹⁰² *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 6, s. 69

¹⁰³ *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 6, s. 75.

¹⁰⁴ Dále pouze KVKV

si předsedové klubů poděkovali navzájem za příjemně strávený čas a další den ráno, v 7 hodin vyjeli cyklisté přes Chlumeč do Bohdanče, Poděbrad zpět do Prahy.¹⁰⁵

Třetí velké mezinárodní závody ČÚJV byly uspořádány v Pardubicích dne 28. a 29. září 1889. Závody se konaly na nově vybudované dráze, kterou mohly Pardubicím ostatní kluby závidět. I výzdoba dráhy svědčila o svědomitosti pořadatelů. Vytknuto bylo pardubickým pouze to, že strana dráhy blíže u silnice nebyla řádně ohrazena a tím byla umožněna „*podívaná lacinému obecnstvu, které neuznávajíc za dobré, věnovati pár krejcarů na požitky sportovní, dopřává si ho gratis na škodu pořadatelů.*“ Z českých klubů byla účast velmi hojná, zastoupená kluby: KČV Smíchov, KV Praha, Karlín, Vinohrady, Žižkov, dále pak kluby z Pardubic, Roudnice, Rokycan, Chrudimi, Slaného, Plzně, Třeboně, Brna, Bystřice a Kroměříže. Z ciziny se dostavili Frankfurtský L. Stein a Mohučský Goebel.¹⁰⁶ Mezi těmito závody byla zařazena disciplína zvaná handicap. Tato disciplína byla v této době běžná. Říkalo se o ní, že při ní není nikdo spokojen kromě vítěze. V těchto závodech šlo o to, že handicaper sledoval jezdce při tréninku a závodech a pak při samotných závodech postavil „*slabší*“ závodníky blíže k cíli než závodníky „*silnější*“. Proto byli v Anglii voleni za

¹⁰⁵ *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 8, s. 109 – 110.

¹⁰⁶ I. Jízda hostí. Mezinárodní závod, přístupný všem amatérům. Dráha 3000 m. 1. Pochman 6:26,2; 2. Kratina 6:54,2; 3. Rabas 6:57,8. II. Jízda o mistrovství zemí koruny české na bicyklu. Dráha 5 anglických mil (8045 m). Vítěz obdržel titul „*Mistr zemí koruny české na bicyklu*“. Do té doby tento titul držel p. Ed. Sochor člen KV Vinohrady. 1. František Pochman (ČKV Slané) 17:56,8; 2. Josef Cířka (KV Praha) 18:54. III. Jízda o mistrovství zemí koruny české na tricyklu. Dráha 5 anglických mil. Vítěz obdržel titul „*Mistr zemí koruny české na tricyklu*“. 1. Stein 19:5,8; 2. Koenecke 19:07,4; 3. Kratina 19:07,8. IV. Jízda klubová na bicyklu. Závod pro členy ČKV Pardubice. Dráha 2000. 1. Budínský 4:38,8; 2. Daniel Mor. 4:39; 3. Wertheimer 4:49. V. Jízda na tandem-tricyklech. Dráha 2000 m. 1. Fehrer s Kohoutem 4:52,2; 2. Kratina s Rabasem 5:14,4. VI. Jízda na strojích bezpečných. Dráha 2000 m. 1. Louis Stein 5:13; 2. Čeněk Barthell (ČK Třeboň) 5:17,4. VII. Jízda o dámskou cenu. Dráha 5000 m. 1. Fr. Pochman (ČKV Slané) 9:57,8; 2. Petr Kohout 10:03,4; 3. Josef Lašek (Hlinsko) 11:21. VIII. Jízda s překážkami. Dráha 2000 m. 1. Petr Kohout 6:01,8; 2. František Pochman 6:02; 3. Václav Minovský (KV Roudnice) 7:53.

Druhý den. I. Jízda juniorů. Dráha 2000 m. 1. Václav Rabas (KV Praha) 4:37,6; 2. Josef Witz (KV Praha) 4:37,8; 3. J. Lašek (ČÚJV Hlinsko) 4:39,6. II. Jízda o rekord na 1 anglickou míli. 1. Fr. Pochman (KV Slané) 3:16,6; 2. J. Blovský (KV Praha), který nastoupil místo zraněného Kohouta, 3:35,8; 3. Hromádka 3:38,2. III. Závod na tricyklu. Dráha 3000 m. 1. Václav Kratina 6:50,2; 2. J. Dubovský (ČKV Plzeň) 7:01,4; 3. Josef Fehrer 7:32,2.

IV. Handicap na bicyklu. Dráha 2000 m. 1. Budínský 4:35; 2. Daniel 4:36; 3. Delacroix 4:39,4. V. Jízda na 10 kilometrů se neuskutečnila z důvodu, že Kohout byl zraněn a Cířka se nedostavil na start. Na startu vyhlížel tedy pouze samotný Pochman. Přestávka mezi dalším závodem byla vyplněna produkcí mladého krasojezdce L. Sršně (KV Praha). VI. Jízda tříkilometrová. 1. G. Adrews (Club Prag) 6:55,8; 2. J. Witz (ČÚJV Bystřice) 6:57; 3. V. Rabas (KV Praha) 6:58,4. VII. Jízda na strojích bezpečných. Dráha 3000 m. 1. Kratina s časem 6:46,4 a druhý byl Barthell (CK Třeboň) 6:47,6. VIII. Jízda o přebornictví ČÚJV se jako V. jízda neuskutečnila, protože se na start postavil pouze jeden jezdec. Místo tohoto závodu se uskutečnil mezinárodní handicap na 4000 m. Tento závod vyhrál Pochman v čase 8:45; 2. Andrews 8:50; 3. Blovský 8:57. IX. Jízda s překážkami. Dráha 2000 m. 1. Pochman 5:54,4; 2. Blovský 6:22; 3. K. Štapfer (KV Praha) 7:01,4. Viz *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 11, s. 148 – 151.

K těmto závodům se dochoval také program, který bylo možné zakoupit za 10 kr. Viz Národní muzeum, Sbirka dějin tělesné výchovy a sportu, nesetříděný fond cyklistiky.

handicapery osoby stojící mimo závodní komitety, kluby atd. To nebylo v Čechách možné kvůli příliš málo příležitostem pro činnost handicapera – profesionála. Při vyměřování vzdáleností neměl žádný jezdec obdržet náskok větší než je 10% z celkové dráhy závodu a také ne větší než délku jedné dráhy.¹⁰⁷

Cyklistický klub to nebyly pouze závody, tréninky a výlety na kolách, ale i zábava, a tak na sklonku roku 1889, klub uspořádal na Veselce Silvestrovský večírek, na kterém vystupovali nejen členové divadelní společnosti pana Ludvíka, ale i například členové cyklistického klubu. 18. ledna následujícího roku uspořádal KČV Pardubice v hotelu Veselka ples, jehož výtěžek měl jít na podporu místních chudých. O výzdobu sálu se postaral pražský dekoratér Zeman.¹⁰⁸ Prostorný sál byl jednoduše, zato však vkusně vyzdoben. V průčelí byla umístěna podobizna protektora klubu knížete Lichtenštejna. Uprostřed a po stranách byly květiny. K poslechu a tanci hrála pardubická městská kapela. Z významnějších osobností byly přítomni velitel zdejší posádky dragounského pluku p. hrabě Hübner i s celým důstojnickým sborem, starosta města p. Dr. Jan Žák, protektor klubu kníže z Lichtenštejna se omluvil z důvodu úmrtí kněžny Ropanové. Dále se dostavili velocipedisté smíchovští s rodinou p. Kohouta, velocipedisté z Chrudimi, z Dašic, Heřmanova Městce atd. Veselá zábava byla neúnavně udržována až do 5. hodiny ranní. Dámám byly v upomínku podávány skvostné taneční programy, nesoucí na přední straně v kovové desce vyrytý velociped.¹⁰⁹

Od začátku května dalšího roku to na závodní dráze opět ožívalo, protože od této doby byla přístupná k tréninkům na další velké mezinárodní závody. Ty hostily Pardubice 25. a 26. května. Těchto závodů se zúčastnilo 89 jezdců a nejvíce se dařilo borcům z Prahy. Oba dva dny se po závodech konala společenská zábava v hotelu Veselka.¹¹⁰

¹⁰⁷ *Cyklista*. Praha, 1892, roč. 8, č. 3, s. 31 – 32.

¹⁰⁸ *Pernštýn*. Pardubice, 1890, roč. 12, č. 3, s. 2.

¹⁰⁹ *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 2, s. 5.

¹¹⁰ První den. I. 1. Fr. Pochman (KV Slané) 5:42; 2. Petr Kohout (ČKV Smíchov) 5:42,2; 3. G. Andrews (Praha) 5:45,4. II. 1. Bedřich Haupt (ČKV Smíchov) 6:53,4; 2. Jaroslav Káš (ČKV Smíchov) 7:20,4; 3. Kurt Dorndorf (Vratislav) 7:31. III. 1. Petr Kohout 17:22,4; 2. Pochman 17:22,5; 3. Adolf Paul (Vratislav) 17:23,2. IV. 1. Koennecke 4:45,2; 2. Barthell 4:46,8; 3. Fr. Dvořák (KVKV) 5:10,4. V. 1. Albert Budínský 5:4,2; 2. Arthur Fröschel 5:05,6; 3. Mor. Daniel 5:13,6. VI. 1. A. Paul 11:48,6; 2. Č. Barthell 11:49,2. VII. 1. Koennecke - Andrews 4:58,2; 2. Kohout - Haupt 4:58,4. VIII. „jízda hochů“ na 450 m. 1. St. Havlík 1:24, 2. Jan Kašpar 1:28, 3. Hugo Čihák bez času. IX. jízda s překážkami. 1. Petr Kohout 7:40,2, 2. Josef Šejbal (KV Praha) 7:50. Druhý den. I. 1. Karel Dittrich (KV Praha) 4:04,6; 2. Karel Frič (KV Slané) 4:04,8; 3. Arthur Fröschel (ČKV Pardubice) 4:05,8. II. 1. Fr. Pochman 2:48,8; 2. Adolf Paul 2:49,6. III. 1. Petr Kohout 18:41; 2. Boh. Koennecke 19:04,6. Kohout se tak stal mistrem na bicyklu i tricyklu. IV. 1. Č. Barthell 6:30; 2. Karel Dittrich 6:41. V. 1. Č. Barthell 6:41; 2. Fr. Dvořák 6:44,4; 3. H. E. S. Hawkins 7:09,6; 4. Boh. Koennecke 7:07,4. Soudnický sbor se usnesl, že Koennecke donutil Hawkinse zpomalit, tudíž připadla třetí cena Hawkinsovi. VI. 1. Havlena 7:52; 2. Pochman 7:54,8; 3. Barthell 7:58,6. VII. 1. A. Budínský 7:15; 2. Mor. Daniel 7:20,2; 3. Štěpánek 7:25,2. VIII. 1. Koennecke - Andrews 6:35,2; 2. Barthell - Káš 6:35,6. IX. 1. Kohout 6:06,4. Viz *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 6, s. 71 – 73.

Již na podzim téhož roku Pardubice hostily v pořadí V. velké mezinárodní závody, i když s menším finančním úspěchem než v případě závodů jarních.¹¹¹ I při těchto závodech se nejvíce prosadili závodníci z Prahy, zdatnými konkurenty jim, ale byli i jezdci pardubičtí a vídeňští.¹¹²

Za sezónu 1890 bylo pořádáno 30 klubových výletů. Členové klubu se zúčastnili závodů v Roudnici, Trutnově, Kroměříži a Jaroměři. Nejúspěšnějším závodníkem z pardubických cyklistů byl Albert Budinský.¹¹³

V roce 1892 byl pardubický klub již čtvrtým, který pořádal národní závody. Ty se uskutečnily 31. července. Vlivem deštivého počasí neměly závody valný finanční úspěch. Na závodním poli se ukázali osvědčení borci i nováčci. Albert Budinský si vítězstvím v handicapu na tricyklu a v hlavní jízdě na roveru zajistil místo mezi nejlepšími českými jezdci. Po ukončení závodů se v Odeonu na Veselce konal obvyklý věneček s rozdělováním cen.¹¹⁴

¹¹¹ *Cyklista*. Praha, 1891, roč. 7, č. 5, s. 57.

¹¹² První den. I. 1. Fr. Pochman (KV Slané) 7:04,8; 2. M. Ehinger (Vídeň) 7:08,2; 3. J. Labus (Vídeň) 7:14,4. II. závod na roverech. 1. A. Budinský (ČKV Pardubice) 4:20; 2. J. Panzer (ČKV Plzeň) 4:26; 3. Fr. Voženílek (ČKV Pardubice) 4:34. III. Mezinárodní handicap na tricyklech. 1. Alfr. Gericke (Vídeň - 50 m) 6:07,8; Petr Kohout (ČKV Smíchov - scratch) 6:11. IV. Jízda juniorů. 1. M. Kabourek (ČKV Karlín) 4:09,6; 2. A. Dobroruka (ČKV Karlín) 4:10,2; 3. J. Valter (KČV Žižkov) 4:15,4. V. Jízda o mistrovství Čech na bicyklu. 1. Václav Kohout (ČKV Smíchov) 23:40,6; 2. Fr. Pochman 23:44; 3. J. Labus 23:52,4. VI. Jízda tandemů na 2000 m. 1. A. Gericke - J. Labus 4:01,4; 2. P. Kohout - A. Budinský 4:07,6. VII. Jízda o dámskou cenu na 3000 m. 1. Fr. Pochman 6:20; 2. J. Labus 6:21,2; 3. M. Ehinger 6:25. VIII. Mezinárodní závod na roveru na 2000 m. 1. A. Gericke 4:40; 2. Fr. Dvořák (KVKV) 4:40,6; 3. Vr. Bártil (ČKV Smíchov) bez času. IX. Jízda s překážkami na 2000 m. 1. Petr Kohout; 2. Jar. Káš – bez časů.

Druhý den. I. Jízda o rekord na 1609 m. 1. Fr. Pochman 3:05,8; 2. M. Ehinger 3:06; 3. J. Labus 3:08. II. Jízda o mistrovství Čech na tricyklu na 5000 m. 1. A. Gericke 11:12,4; 2. Petr Kohout 11:13,2. III. Jízda juniorů na roveru na 2000 m. 1. A. Budinský 4:15,6; 2. J. Panzer 4:17; 3. F. Voženílek 4:25,4. IV. Mezinárodní handicap na bicyklu na 4000 m. 1. F. Pochman 6:49; 2. M. Ehinger 6:57,2; 3. J. Labus 7:00,4. V. Mezinárodní handicap na tandemech na 3000 m. 1. V. Kohout - Vr. Bártil 6:03,4; 2. P. Kohout - A. Budinský 6:05,6. VI. Klubová jízda určená pro členy ČKV Pardubice. Dráha 2000 m. 1. F. Voženílek 5:27; 2. V. Hromádka 5:28,2; 3. J. Chaloupka 5:41,4. VII. Závod na vysokých kolech. Dráha 2000 m. 1. A. Dobroruka 4:16,2; 2. J. Valter 4:17,8; 3. E. Zinker (Drážďany) 4:25. VIII. Mezinárodní handicap na roverech. 1. F. Dvořák 5:46; 2. A. Budinský 6:15; 3. A. Gericke 6:15,1. IX. Závod o cenu J. C. V. arcivévodky Fr. Ferdinanda d'Este. 1. Pochman 3:44,4; 2. V. Kohout 3:45. X. Smíšený handicap. 1. J. Labus 6:11,8; 2. M. Kabourek 6:20; 3. Vr. Bártil 6:30. XI. Překážkový handicap. 1. Petr Kohout 5:49; 2. Jaroslav Káš 6:04,4; 3. J. Witz 6:20,3. Viz *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 9, s. 119 - 120. *Pernštýn*. Pardubice, 1890, roč. 12, č. 73, s. 2 - 3. *Pernštýn*. Pardubice, 1890, roč. 12, č. 74, s. 2.

¹¹³ Albert Budinský – 6x první, 4x druhý, Daniel Mořic – 1x první, 1x druhý, 1x třetí, Fröeschl - 2x druhý a 2x třetí, Hromádka – 1x první, Chaloupka – 1x třetí. Viz *Cyklista*. Praha, 1891, roč. 7, č. 2, s. 15. *Cyklista*. Praha, 1891, roč. 7, č. 3, s. 28.

¹¹⁴ I. Jízda hostů. Dráha 3000 m. 1. Fr. Dvořák 5:30,3; 2 V. Kratochvíl 5:43,1. II. Jízda klubová. Dráha 2000 m. 1. A. Budinský 4:30,1; 2. A. Sláva 4:30,2. III. Handicap na tricyklech. Dráha 2000 m. 1. A. Budinský (200 m) 5:01; 2. Fr. Dvořák (scratch) 5:01,1. IV. Jízda juniorů. Dráha 1000 m. 1. Jak Kříž (ČKV Smíchov) 2:05,2; 2. A. Meissler (ČKV Karlín) 2:05,3. V. Hlavní jízda na vysokých kolech. Dráha 4000 m. 1. V. Kratochvíl 9:06,3; 2. J. Valenta 9:35. VI. Hlavní jízda na roverech. Dráha 1609 m. 1. A. Budinský 3:04,3; 2. Fr. Dvořák 3:04,4. VII. Handicap omnium. Dráha 3000 m. 1. A. Meissler 7:04,3; 2. Jan Kříž 7:05. Oba scratch. VIII. Jízda pro útěchu. Dráha 1000 m. 1. B. Hutla 2:55; 2. Čížinský 2:57. Viz *Cyklista*. Praha, 1892, roč. 8, č. 8, s. 120 - 121.

Téhož roku se v září uskutečnily velké mezinárodní dvoudenní závody v Pardubicích,¹¹⁵ ale také distanční jízda Praha – Pardubice. Po několika málo distančních závodech, které pořádaly kluby pouze pro své jezdce, byl Pardubický klub první, kdo vypsal závod na 100 km pro jezdce ze zemí Koruny české. K jízdě se přihlásilo 21 jezdců, na start se však postavilo pouze 11 z nich. Startovalo se v 10:30 na Ohradě v Žižkově. Hned od začátku vedl favorizovaný Dvořák, který také závod vyhrál. Soupeřem mu byl prvních 30 km Lederer, kterému se však poté porouchal stroj a závadu vyřešil až v Kolíně. Cíl byl na závodní dráze v Pardubicích, kde pro prvních šest jezdců byly připraveny ceny.¹¹⁶

Rok 1893 začali pardubičtí cyklisté „*tanečními závody*“ 21. ledna na Veselce, při kterých nebylo nouze o dobré pití a chutné jídlo.¹¹⁷

28. září se jel distanční závod Praha – Pardubice, kterého se zúčastnilo 21 jezdců, mezi nimiž byli Dvořák a Lederer, kteří se prosadili i v závodu Berlín – Vídeň. O tři dny později se pak konaly V. mezinárodní závody ČKV v Pardubicích,¹¹⁸ do kterých se přihlásil rekordní počet 126 účastníků.¹¹⁹

¹¹⁵ První den. I. 1. A. Gottfried (ČKV Karlín) 4:17,6; 2. J. Klír (KV Kladno) 4:21,6; 3. A. Valtr (ČKV Žižkov) 4:32,8. II. 1. H. Opel 3:24,4; 2. M. Ehinger 3:24,6; 3. V. Kratochvíl 3:24,8; III. 1. Beyschlag 10:10,8; 2. Kratochvíl 10:54; 3. Ivanov 10:56,4. IV. 1. A. Líbal (ČKV Smíchov – 80 m) 3:51,2; 2. P. Hausadel (Germania Dražďany - scratch) 4:03. V. Z důvodu chyby v německých propositcích, kde nebyla jízda pro cestovní stroje vyhrazena, vznesli Beyschlag s Radlerem protest, že budou startovat na strojích závodních. Závodní komitét se usnesl, že uspořádá jízdy dvě: první na cestovních a druhou na závodních strojích. 1. P. Hausadel 5:28,6; 2. A. Pflingstner (ČKV Žižkov) 5:29; 3. Fr. Kliment 5:29,2. V druhé jízdě se na start vedle Beyschlaga a Radlera postavili ještě V. Novakovský (Poděbrady) a Ivanov. 1. Beyschlag 5:37,2; 2. Radler 5:45. VI. 1. A. Budinský 5:49,6; 2. Fr. Voženílek (KV Chrudim) 5:51; 3. A. Sláva (ČKV Pardubice) 6:01. VII. 1. H. Opel (scratch) 4:52,2; 2. A. Pflingstner (300 m) 4:54; 3. Fr. Kliment (300 m) 4:55,6.

Druhý den. I. 1. Voženílek 3:47; 2. Novakovský 3:50; 3. Radler 3:50,2. II. 1. Opel 2:59,4; 2. Beyschlag 3:00; 3. Kratochvíl 3:00,6. III. 1. Beyschlag 16:45; 2. Kratochvíl 16:45,4; 3. Ivanov 16:50. IV. 1. Opel 9:12; 2. Kratochvíl 9:13,2; 3. Budinský 9:13,4. Budinský získal cenu za vedení. V. 1. Líbal (scratch) 4:06,8; 2. Hausadel (50 m) 4:12,4; 3. Prokop (150 m) 4:22,4. VI. 1. Lendecke 6:35; 2. Pflingstner 6:38. VII. 1. Budinský (280 m) 5:46; 2. Radler (280 m) 5:50,6; 3. Voženílek 6:00. Viz *Cyklista*. Praha, 1892, roč. 8, č. 10, s. 149 – 150.

¹¹⁶ 1. Fr. Dořák (ČKV Smíchov, na kole „Austria“ od firmy Bernhard a Mörbitz v Teplicích); 2. V. Kuklík (ČKV Žižkov); 3. V. Vondřich (KV Libeň); 4. V. Kapička (ČKV Pardubice); 5. J. Lederer (RV Podersam); 6. K. Polák (ČKV Pardubice); dále dojeli: A. Čurda (Praha), J. Seitz (ČKV Žižkov), B. Witz (ČKV Pardubice), J. Kříž (ČKV Smíchov). Viz *Cyklista*. Praha, 1893, roč. 9, č. 10, s. 141.

¹¹⁷ *Pernštýn*. Pardubice, 1893, roč. 4, č. 3, s. 3.

¹¹⁸ I. Jízda juniorů na bezpečných strojích. Dráha 2000 m. 1. Fr. Štěpánek (ČKV Pardubice) 3:43,4; 2. Konrád Sachs (Zwickau) 3:44; 3. Antonín Pařízek (KČV Turnov) 3:51. II. Jízda o mistrovství zemí koruny České na bicyklu. Dráha 8045 m. 1. Jindřich Roth („Bavaria“ München) 19:49,2; 2. Václav Kratochvíl (A. C. O. Slavia Praha) 19:49,4; 3. Karel Kümmel (Dresdner V. Club „Die Wanderer“) 19:50,2. III. Jízda na cestovních strojích bezpečných. Dráha 8000 m. 1. Jindřich Opel (Wiener Bicycle Club) 5:49,2; 2. Konrád Sachs (Zwickau) 5:49,4; 3. Fr. Štěpánek (ČKV Pardubice) 5:50,2; IV. Jízda o mistrovství zemí koruny České na tricyklu. Dráha 8045 m. 1. Jindřich Roth 18:14,2; 2. Petr Kohout 18:15. V. Jízda o rekord na bicyklu. Dráha 1609 m. 1. Vojtěch Ropp (ČKV Plzeň) 3:40,2; 2. Karel Kümmel 3:40,4; 3. Václav Kratochvíl 3:40,6. VI. Jízda klubová. Závod pouze pro členy ČKV Pardubice. Dráha 2000 m. 1. Fr. Štěpánek 4:21; 2. Fr. Voženílek 4:23; 3. V. Kapička. VII. Jízda o mistrovství zemí koruny České na bezpečníku. Dráha 2000 m. 1. Maxim Lurion 3:47,6; 2. Albert Titsch 3:48; 3. Josef Burger (Dresdener V. Club „Die Wanderer“) 3:48,4. VIII. Jízda na cestovních bicyklech. Dráha 3000 m. 1. Karel Kümmel 7:10 (jel na kole s pneumatikami); 2. František Šebek (Brno) 7:17; 3. Josef Šmolík (ČKV Kladno) 7:18,6. IX. Jízda o

Na začátku roku 1894 připravil cyklistický klub, již tradičně, taneční zábavu tentokrát v hotelu Střebský.¹²⁰

V neděli 15. dubna pořádal baron Arthur Kraus silniční závody, které vedly z Pardubic přes Bohdaneč, Ždánice a Hradiště na Písku zpět do Pardubic. Závody byly kompletně v režii barona, celkově se jich zúčastnilo 8 jezdců a nejlepším z nich byl pan Felfel.¹²¹

Na svatodušní svátky vyrazil klub na pětidenní výlet na Šumavu.¹²²

29. června 1894 hostily Pardubice velké národní závody přístupné pro jezdce z Čech, Moravy a Slezska, díky tomu, že nebyli přizváni zahraniční jezdci, mohli vyniknout jezdci čeští jako např. Dvořák, Štěpánek, Bubeník, bratři Novakovští, Felfel a jiní. Při těchto závodech byla nejmenší přístupná váha kola 15 kg.¹²³ Díky příznivému počasí byla návštěva závodníků i obecnostva hojná. Mezi obecností sedělo mnoho důstojníků, úředníků i starosta města a okresní hejtman, i když někteří čestní funkcionáři cyklistického klubu Pardubice chyběli. Po závodech se již tradičně v hotelu Veselka rozdávaly ceny a byl uspořádán koncert.¹²⁴

O měsíc později se v Pardubicích znovu konaly velké národní závody, které se opět neobešly bez zábavy na Veselce.¹²⁵ A 28. září se jel opět distanční závod z Prahy do Pardubic.¹²⁶

putovní cenu J. J. knížete Rudolfa z Lichtenštejn. Dráha 5000 m. 1. Albert Titsch 10:28,2; 2. Josef Burger 10:28,4; 3. Maxim Lurion 10:29. X. Mezinárodní handicap pro veškeré jednosedlové stroje. Dráha 3000 m. 1. Karel Kümmel (80 m) 5:24,4; 2. Bubeník (300 m) 5:31,6; 3. Opel (scratch) 5:33,6. Viz *Cyklista*. Praha, 1893, roč. 9, č. 10, s. 141 - 143. V pardubickém denním tisku se liší výsledky u třetí jízdy a to prohozením druhého a třetího pořadí. Viz *Pardubické listy*. Pardubice, 1893, roč. 5, č. 1 (ze 7. října), s. 4.

¹¹⁹ *Pernštýn*. Pardubice, 1893, roč. 4, č. 22, s. 2.

¹²⁰ *Pardubické listy*. Pardubice, 1894, roč. 5, č. 7, s. 2.

¹²¹ Dále se závodu zúčastnili: Sláva, Dvořák, Novák, Hoblík, Novotný, Jandourek a baron Kraus. Viz *Pardubické noviny*. Pardubice, 1894, roč. 5, č. 14, s. 2.

¹²² *Pardubické noviny*. Pardubice, 1894, roč. 5, č. 15, s. 2.

¹²³ *Cyklista*. Praha, 1894, roč. 10, č. 9, s. 133 - 134.

¹²⁴ I. 1. A. Bubeník 3:37,6; 2. VI. Matějec 3:37,8; 3. R. Janoušek bez času. II. 1. Fr. Štěpánek 8:07,2; 2. H. Felfel (ČKV Pardubice) 8:07,4. III. 1. A. Bubeník 3:36; 2. H. Felfel 3:37,6; 3. Fr. Šebek (Brno) 3:38,4. IV. 1. V. Fugas 5:37,6; 2. V. Bartošek 5:37,8; 3. G. Řezníček 5:40. V. 1. F. Dvořák 3:12; 2. J. Novakovský 3:12,4; 3. F. Štěpánek 3:12,2. Na druhé pozici, i přes horší čas, je uveden Novakovský, protože mu Štěpánek překřížil cestu a tím pádem byl o místo posunut. VI. 1. Fr. Štěpánek 6:18; 2. V. Salásek 6:18,2; 3. Fr. Voženílek 6:20. VII. 1. Bartošek - Reisner 3:40,4; 2. Bubeník a Brodský 4:30,2. VIII. 1. F. Dvořák 5:04; 2. R. Janoušek 5:04,4; 3. VI. Matějec 5:05. IX. Závod na vysokém kole na 3000 m. 1. V. Fugas 5:55,2; 2. A. Gothfried 5:56; 3. V. Bartošek 5:56,8. Viz *Cyklista*. Praha, 1894, roč. 10, č. 10, s. 151 - 152. *Pardubické listy*. Pardubice, 1894, roč. 5, č. 19, s. 4.

¹²⁵ I. Jízda juniorů na bezpečných cestovních strojích. Dráha 2000 m. 1. Hugo Felfel (ČKV Pardubice) 3:32,8; 2. VI. Matějec (KČV Blesk) 3:33; 3. K. Kaiser (Liberec) 3:33,8. II. Jízda o putovní cenu. Dráha 4000 m. 1. V. Müller (ČKV Plzeň) 6:38,2; 2. Jos. Novakovský (ČKV Poděbrady) 6:39; 3. Fr. Štěpánek (ČKV Pardubice) 6:39,4. III. Závod na cestovních strojích bezpečných. Dráha 2000 m. 1. Hugo Felfel 4:26,6; 2. W. Löhnert (Jablonec) 4:26,4; 3. Fr. Dvořák (ČKV Smíchov) 4:26,6. IV. Hlavní závod na vysokém kole o dámskou cenu. Dráha 3000 m. 1. A. Gottfried (KČV Žižkov) 5:36,8; 2. V. Bartošek (KČV Žižkov) 5:37; 3. V. Fugas 5:37,6. V. Jízda o rekord na bezpečných strojích. Dráha 1609 m. 1. V. Müller 2:29,2; 2. K. Duffek (DRB Brünn) 2:30,6; 3. Jul. Lederer (RV Prag) 2:30,8. VI. Handicap na vysokých kolech. Dráha 3000 m. 1. V. Bartošek 5:59,2; 2. V. Fugas 5:59,6; 3. A.

V roce 1894 vyslovili někteří představitelé ČÚJV myšlenku, že by se velocipedistická jednota mohla přetvořit v jakousi všesportovní unii. Proti tomuto návrhu vystoupili pardubičtí členové klubu velocipedistů, protože by cyklisté mohli tímto spíše ztratit než získat. S pardubickými souhlasily též kluby ze Slaného, Plzně, Karlína, Prahy VII., Příbrami, Brna, Loun, Velvar a Jičína.¹²⁷

20. února 1895 uspořádal cyklistický klub věneček v hotelu Veselka, který i ve velké konkurenci pardubických společenských akcí obstál velmi dobře, což bylo i zásluhou vkusně vyzdobeného sálu a hudbě pana Šlemra.¹²⁸ Další zábavou cyklistického klubu téhož roku byl májový věneček uspořádaný 18. května.¹²⁹

V této době se bicykl využíval již běžně jako dopravní prostředek, i když jeho cena ještě nebyla přístupná všem vrstvám, pardubické noviny *Pernštýn* mu slibovaly světlou budoucnost. I když se objevovaly nehody zaviněné cyklisty, zmíněné noviny uvádí, že se jednalo pouze o malé procento v porovnání s nehodami zaviněnými jezdci na koních, povozy, nebo kočáry.¹³⁰ Ovšem vzhledem k stavu komunikací, a neuváženosti některých cyklistů, se kolo stávalo i prostředkem způsobující vážná zranění ba dokonce i smrt.¹³¹

Velké zemské závody, které byly plánovány na 25. srpna 1895,¹³² se uskutečnily až 1. září v Pardubicích. Závody obsahovaly i jedno číslo mezinárodní, do něhož se však nikdo z ciziny nepřihlásil. Závody i tak měly velkou účast, díky jízdě dam. U závodů bohužel nebyl přítomen úřední měřič času ČÚJV, proto se vydobyté rekordy nemohli být uznány.¹³³

Gottfried 5:59,8. VII. Jízda na tandemu. Dráha 2000 m. 1. Bubeník - Brodský (ACO Slavie) 3:17,2; 2. Pokorný - Vláčil (DRB Brünn) 3:17,4; 3. V. Polák - Fr. Dvořák (ČKV Smíchov) 3:17,6. VIII. Smíšený handicap omnium. Dráha 3000 m. 1. V. Müller (scratch) 4:43,2; 2. Fr. Štěpánek (80 m) 4:44,6; 3. Jos. Novakovský (30 m) 4:44,8. Viz *Cyklista*. Praha, 1894, roč. 10, č. 13, s. 210 – 211.

¹²⁶ *Pardubické listy*. Pardubice, 1893, roč. 4, č. 22, s. 3.

¹²⁷ *Cyklista*. Praha, 1894, roč. 10, č. 19, s. 320 – 321.

¹²⁸ *Pardubické listy*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 10, s. 2.

¹²⁹ *Pardubické noviny*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 16, s. 2.

¹³⁰ *Pernštýn*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 11, s. 3.

¹³¹ *Pardubické listy*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 20, s. 2.

¹³² *Cyklista*. Praha, 1895, roč. 11, č. 14, s. 228. *Pardubické noviny*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 19, s. 2 – 3.

Pernštýn. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 13, s. 3.

¹³³ I. Přebornictví Č. Ú. J. V. Dráha 4000 m. 1. Hausman (Slavie) 7:53,4; 2. V. Kepler (Plzeň) 7:53,5; 3. F. Sokol (Poděbrady) 7:54. II. Junioři. Dráha 2000 m. 1. J. Svoboda (Blesk Žižkov) 3:13; 2. V. Kánský (Blesk Žižkov) 3:13,1; 3. L. Lukš (Sparta Praha) 3:13,3. III. Tandemy. Dráha 2000 m. 1. Hausman - Vodílek 2:50,8; 2. Sokol - Kepler 2:50,9. IV. Jízda o putovní cenu J. J. knížete Rudolfa z Lichtenštejna. Dráha 5000 m. 1. V. Kepler 8:30,8; 2. H. Felfel (Pardubice) 8:31; 3. Fr. Sokol 8:31,1. V. Jízda dam. Dráha 1609 m. 1. Součková 3:55; 2. Procházková 3:58; 3. Švagrovská 4:00. VI. Handicap pro tandemy. Dráha 3000 m. 1. Sokol - Vlačil (120 m) 4:10; 2. Hausman - Vodílek (scratch) 4:23; 3. Svoboda - Řeháček (Lomnice – 250 m) bez času. VII. Cestovní stroje. Dráha 3000 m. 1. H. Felfel 5:34,4; 2. J. Svoboda 5:34,4; 3. V. Kánský 5:35,2. V rozhodující jízdě na 1000 m vyhrál Felfel v čase 1:33. VIII. Handicap. Dráha 3000 m. 1. J. Vodílek (scratch) 4:35; 2. V. Kepler (scratch) 4:34,2; 3. J. Lukš (120 m) 4:35,4. Viz *Cyklista*. Praha, 1895, roč. 11, č. 18, s. 8. *Pardubický obzor*. Pardubice, 1895, roč. 3, č. 17, s. 2 – 3.

8. září 1895 uspořádal ČKV Kmit na Opočně národní silniční závody, v kterých se umístil i Pardubický jezdec Hugo Felfel, a to v jízdě hostí na 3000 metrů, kde vyhrál a v handicapu na 3000 metrů obsadil 3. místo.¹³⁴

V roce 1895 byla uznána Pardubická dráha jako druhá nejlepší v Čechách po té poděbradské U drah byla pochválena především jejich úprava a zatáčky. Dále pak bylo zohledněno, kolik rekordů bylo na dráze vytvořeno. Na poděbradské dráze to bylo 10, z nichž však 7 nebylo ČÚJV uznáno z důvodu špatného měření. A na pardubické dráze to byly rekordy tři – 3000 m na bezpečníku¹³⁵ vytvořený J. Vodílkem (S. K. Slavia) 4:35,2; tandem na 2000 metrů zajetý Hausmanem a Vodílkem (S. K. Slavia) 2:50,8; tandem na 3000 metrů opět Hausman a Vodílek 4:23,2. Ani jeden z rekordů nebyl uznán z důvodu nedostatečného měření.¹³⁶

Dne 28. června 1896 se za pěkného počasí uskutečnily národní závody v Pardubicích. V tento den se uskutečnily závody i v Teplicích, proto byla účast jezdců slabší.¹³⁷ Místní tisk si velmi pochvaloval postup pořadatelského klubu konat již pouze závody národní místo mezinárodních po vzoru sokolského sdružení, což se z dnešního pohledu může zdát jako tmářství.¹³⁸ Nadšení tisku však nevydrželo dlouho, když na podzim klub po tříleté pauze mezinárodní závody opět hostoval.

V roce 1896 vystoupil plzeňský klub s návrhem, po vzoru ze zahraničí, vytvořit „*Sdružení závodních drah*“. Klub tak reagoval na nepřístojnosti, které se děly při závodech a ztrpčovali tak práci pořadatelům i závodníkům. Klub vypracoval stanovy a rozeslal je všem provozovatelům závodních drah a pořadatelům závodů a sezval je na schůzi konané v Plzni. Za pardubické se schůze zúčastnili Budinský a Daniel. Dále se zúčastnili zástupci klubů: CKV Poděbrady, ČKV Kr. Vinohrady, ČKV Žižkov, SK Slavia Praha a Družstva sportovního závodistiště a zástupci ČÚJV S návrhem plzeňských souhlasili delegáti z Pardubic. Proti

¹³⁴ *Cyklista*. Praha, 1895, roč. 11, č. 18, s. 8.

¹³⁵ Nízké kolo se někdy nazývalo bezpečník.

¹³⁶ *Cyklista*. Praha, 1895, roč. 11, č. 24, s. 383.

¹³⁷ I. Jízda zahajovací. Dráha 3000 m. 1. Kosina (Týniště) 4:56,2; 2. Kánský (KČV Blesk Žižkov) o 5 délek; 3. Hanuš (ZD Trojlístek) o 9 dél. II. Jízda juniorů. Dráha 2000 m. 1. Auředník (ČKV Královské Vinohrady) 3:22; 2. Kopf (ČKV Žižkov) o 10 dél.; 3. Petržílek (KC Chrudim) o 30 dél. III. Jízda o putovní cenu knížete z Lichtenštejna. Dráha 5000 m. 1. Kosina 10:44; 2. Hanuš o 4 dél.; 3. Müller (ZD Trojlístek) o 9 dél. IV. Jízda dam na 1 anglickou míli. 1. Součková (KČV Žižkov) 3:45,4; 2. Bařtipánová (ČKV Kr. Vinohrady) o 1 dél.; 3. Karpíšková (KČV Žižkov) o 6 dél. V. Jízda na tandemech. Dráha 2000 m. 1. J. Sokol - F. Sokol 3:05; 2. Čurda a Kosina o 6 dél.; 3. Potůček a Svoboda (bez výsledku). VI. Jízda starších. Dráha 2000 m. 1. J. Vejtruba (SKČV Praha) 3:44,8; 2. Popper (ČKV Kr. Vinohrady) o ½ dél. VII. Jízda tříkilometrová. 1. A. Čurda (ZD Trojlístek) 5:46,2; 2. V. Kánský o ¼ dél.; 3. B. Potůček o 5 dél. VIII. Handicap pro jednosedlové stroje. Dráha 3000 m. 1. Kosina (scratch) 4:45,8; 2. Orlický (KČV Pardubice - 80 m) o ¼ dél.; 3. Kánský (35 m) o 1/3 dél. IX. Handicap tandemů. Dráha 2000 m. 1. Potůček - Svoboda (100 m) 3:01,2; 2. bratři Sokolové (scratch) o 100 m. Viz *Cyklista*. Praha, 1896, roč. 12, č. 13, s. 218.

¹³⁸ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1896, roč. 2, č. 26, s. 2.

vystoupil Liska z Kr. Vinohrad, že postačí dosavadní stanovy ČÚJV a závodní řád, a že by nová unie způsobila jen řadu zmatků, kdyby najednou existovaly stanovy dvoje a dva závodní řády. Shodli se tak delegáti, že bude lepší upravit dosavadní stanovy na mimořádné valné hromadě ČÚJV.¹³⁹

15. srpna pořádal KČV Kmit na Opočně národní silniční závody, v nichž startovali i pardubičtí jezdci. Linhart skončil v jízdě juniorů třetí v první rozjíždě, v druhé se již neprosadil. Orlický zvítězil v handicapu, v kterém se postavil proti 16 jezdcům.¹⁴⁰

Stejného roku, 6. září, hostovaly Pardubice opět mezinárodní závody, na start se postavilo i osm závodníků ze zahraničí. Po závodech uskutečnil se pravidelný večírek na Veselce.¹⁴¹

V tomto roce byl předsedou klubu cyklistů Albert budínský, místopředsedou J. Kočárek a náčelníkem Fr. Vambora. Do výboru klubu byl také zvolen pardubický továrník J. Prokop,¹⁴² kterému bylo ve stejném roce v jeho podniku odcizeno kolo praktikantem Rudolfem Křivkou z Kladrub. Za krádež kola v hodnotě 180 zl. skončil pachatel v žaláři.¹⁴³

V dubnu roku 1897 přišly pardubické noviny se zprávou o novince, která dorazila z Německa do Hradce Králové. Jednalo se o „*zvláštní kočár, jenž jezdí bez koní...a budil u těch, kteří jej spatřili, podivení svojí úpravou. Jest to pěkný kočár o dvou sedadlech. Kola opatřena jsou po způsobu velocipedů gumovými, vzduchem naplněnými silnými obruči, tak že se divný ten vůz pohybuje beze většího hrčení. Vzadu a pod sedadlem umístěna vkusná, otevírací se skříň, ve které nalézá se malý ale dosti působivý motorek, vytápěný benzinem, a ten žene zvláštní úpravou vůz ku předu. Ze sedadla se dá se malými pákami vůz po vůli buď rychleji, nebo volněji hnáti ku předu, a jiná opět páka slouží k řízení směru, vyhýbání, zatáčení se a podobně.*“ Vůz Benz si pořídil továrník a majitel domů Čeněk Mahrle. A i přes

¹³⁹ *Cyklista*. Praha, 1896, roč. 12, č. 19, s. 324 – 325.

¹⁴⁰ *Cyklista*. Praha, 1896, roč. 12, č. 17, s. 296.

¹⁴¹ I. Putovní cena knížete Lichtenštejna. Dráha 5000 m. 1. Habich (Berlín) 8:35,4; 2. Koch (Frankfurt) o 1 dél.; 3. Mündner (Berlín) o 2 dél. II. Junioři. Dráha 2000 m. 1. Starý 4:09,2; 2. Kolesa o ½ dél.; 3. Jaroš o 3 dél. III. Závod dam. Dráha 2000 m. 1. Kohoutová 3:56,2; 2. Karpíšková o 6 dél.; 3. Bařtipánová o 7 dél. IV. Handicap tandemů. Dráha 4000 m. 1. Habich - Mündner (scratch) 5:39 – rekord; 2. Kepler - Hausman (120 m) o 3 dél.; 3. Baumgartner - Vlatchil (100m) o 3 a ½ dél. V. Jízda tříkilometrová. 1. Píša 5:55; 2. Klier (Kamenice) o 1 dél.; 3. Cibulka o 3 dél. VI. Handicap pro jednosedlové stroje. Dráha 3000 m. 1. Libický; 2. Felfel; 3. Mündner. Z důvodu špatného zvonění jeli Mündner, Kux a Koch o jedno kolo navíc. VII. Závod na 25 km. 1. Habich 43:42,6; 2. Koch o 2 dél.; 3. Kux o 5 dél. Viz *Cyklista*. Praha, 1896, roč. 12, č. 18, s. 310. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1896, roč. 2, č. 37, s. 2. *Pernštýn*. Pardubice, 1896, roč. 7, č. 17, s. 2.

¹⁴² *Neodvislé listy*. Pardubice, 1896, roč. 2, č. 14, s. 2.

¹⁴³ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1896, roč. 2, č. 15, s. 3.

jeho pořizovací cenu 2000 marek, bez dopravy, byly jeho provozní náklady na 15 km 5 – 7 krejcarů.¹⁴⁴

27. května 1897 pořádaly sdružené kluby východních Čech (Pardubice, Chrudim a Hradec Králové) závody na pardubické dráze. Závody byly jezdci hojně navštíveny, podle tisku se k nim dostavilo až těžko uvěřitelných 400 cyklistů.¹⁴⁵ Zato v hledišti byla účast velmi slabá.¹⁴⁶ Těmto závodům bylo vytknuto, že nebyly ČÚJV ani redakci *Cyklisty* řádně a včas ohlášeny i když na nich mělo být vyhlášeno „*přebornictví východních Čech*“ a tím porušen závodní řád čl. 27 odst. 4.¹⁴⁷

Po zveřejnění výše zmíněné výtky v časopise *Cyklista* oznámily klub Pardubický a Hradecký vystoupení z ČÚJV Klub pardubický vystoupil ze třech důvodů. Zaprvé se spolek nepohodl s klubem Slavie (pardubičtí zadrželi ceny po závodech slávistům, kteří nezaplatili vklady). Smírčí soud uznal, že na obou stranách se stala chyba, k dohodě však nedošlo. Zadruhé proto, že v roce 1896, kdy se konal výlet na Moravu, jezdci minuly plánovanou zastávku v Pardubicích. V druhém případě byl však na vině pan Saller, který výlet vedl a byl za tuto chybu pokárán a dále již nebyl do výboru jednoty volen. Třetí výtkou pardubických bylo, že i v roce 1897 se výlet na Moravu Pardubicím vyhnul. V tomto případě byl důvod takový, že se ČÚJV rozhodla při výletě nenavštívit Pardubice, protože ani na jedněch pardubických závodech nescházel člen výboru jednoty a tudíž nebylo potřeba k vzrušení vztahů obou organizací. Dalším sporným bodem byly výše zmíněné závody, které nebyly dopředu řádně ohlášeny a vypsáním závodu o přebornictví východních Čech byl porušen §29 závodního řádu, podle kterého má právo vypsát závod o přebornictví pouze ČÚJV. Jestliže důvody vystoupení z jednoty pardubického klubu byly malicherné, pak hradeckého klubu byly ještě bezvýznamnější. Vystoupil prý „*následkem různých nepřístojností v Cyklistovi i některých svých činovníků vůči klubu jakož i vůči klubu Pardubickému i ostatním s nimi úzce*

¹⁴⁴ *Pernštýn*. Pardubice, 1897, roč. 8, č. 9, s. 3.

¹⁴⁵ I. Junioři. Dráha 2000 m. 1. Hugo Čapke; 2. Lud. Kořan; 3. H. Steffenský. II. Jízda Klubu Kr. Hradeckého. Dráha 2000 m. 1. B. Huttla; 2. V. Janský; 3. G. Řezníček. III. Handicap klubu Pardubického. Dráha 2000 m. 1. H. Felfel (pod pseudonymem H. Václavík - scratch); 2. H. Čapke (100 m); 3. V. Svoboda (200 m). IV. Jízda klubu Chrudimského. Dráha 2000 m. 1. V. Jireček; 2. Ant. Šmíd; 3. Fr. Schulz. V. Jízda starších pánů. Dráha 2000 m. 1. Fr. Voženílek; 2. J. Černošský; 3. Fr. Fricke. VI. Tandemy. Dráha 4000m. 1. Chomrák - Čapke 7:40; 2. Huttla - Titěra; 3. Felfel - Sláva. VII. Jízda dam. Bez vzdálenosti. 1. A. Podstránecká; 2. Milada Chomráková. VIII. Smíšený handicap. Dráha 3000 m. 1. H. Felfel; 2. H. Čapke; 3. R. Stašek. IX. Jízda pro útěchu. Dráha 2000 m. 1. K. Strakatý; 2. G. Řezníček; 3. F. Kalkus. Viz *Cyklista*. Praha, 1897, roč. 13, č. 11, s. 177. V tisku *Pernštýn* je v III. jízdě na 3. pozici uveden J. Soukup, v V. jízdě na 2. místě St. Holinka a na 3. místě Černošský, v VIII. jízdě na 3. místě je uveden L. Kořan z Týniště. Viz *Pernštýn*. Pardubice, 1897, roč. 8, č. 13, s. 3.

¹⁴⁶ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1897, roč. 3, č. 22, s. 2.

¹⁴⁷ *Cyklista*. Praha, 1897, roč. 14, č. 2, s. 24.

*spojených klubů, kterých se Unie dopustila.*¹⁴⁸ V neděli 17. října se v hostinci v Chlumci nad Cidlinou uskutečnila schůze svolaná klubem pro Hradec Králové a okolí. Schůze byla svolána pro všechny kluby, které se zúčastnily květnových závodů, aby se vyjádřily k vystoupení z ČÚJV hradeckého a pardubického klubu. Schůze se zúčastnil i předseda ČÚJV pan Klimeš. Ze schůze vyplývá, že důvodem vystoupení obou klubů z jednoty byl uvedený článek v časopise *Cyklista* a přiznávají svoji chybu o nenahlášení závodů ČÚJV Zástupce klubu Chrudimského se od celé nepříjemnosti se závody distancoval. Výsledek schůze byl, že vystoupení klubů z jednoty bylo následkem vzájemného nedorozumění, a že bude nejlepší, když kluby své vystoupení odvolají. Zároveň všechny kluby vyslovily přání, aby všem členům jednotlivých klubů byl usnadněn přístup k jednotě snížením příspěvků, čímž se jednota měla stát sdružením všech cyklistů v zemích Koruny české.¹⁴⁹ K reorganizaci ČÚJV nedošlo, protože členové výboru byli „*pro zachování dosavadního způsobu přihlašování členů, neb každá změna v stávající praxi měla by za následek vzápětí úpadek Č. Ú. J. V.*“¹⁵⁰ Od této chvíle lze pozorovat pozvolný úpadek závodní cyklistiky v Pardubicích. Již o dva roky později se změnil název Pardubické cyklistické župy na Chrudimskou.¹⁵¹ A po roce 1900 zanikla pardubická závodní dráha (viz níže).

Pardubičtí cyklisté se však touto rozmlůvkou nenechali odradit a již 25. července téhož roku uspořádali za spoluúčasti sdružených klubů další závody, které obsahovali jedenáct jízd a slušnou účast.¹⁵²

Ke konci roku se úředníci rozhodli, že „*daň z bicyklu bude zavedena v Rakousku a bude trojího druhu, dle toho, k čemu kolo slouží. Těm, kdož užívají kola jako pomůcky k živnosti, bude vyměřena daň v obnosu 10 zl., kdo používá kolo pro zábavu, bude platiti 20 zl., a kdo závodí na kole o ceny 30 zl. daně.*“¹⁵³

Nejúspěšnějším pardubickým závodníkem v roce 1897 byl H. Felfel, získal pět vítězství, dvě druhá místa a jedno místo třetí. Celkově byl osmým nejúspěšnějším českým

¹⁴⁸ *Cyklista*. Praha, 1897, roč. 14, č. 5, s. 85 – 86.

¹⁴⁹ *Cyklista*. Praha, 1897, roč. 14, č. 8, s. 139 – 141.

¹⁵⁰ *Cyklista*. Praha, 1897, roč. 14, č. 12, s. 202.

¹⁵¹ *Cyklista*. Praha, 1899, roč. 15, č. 21, s. 343.

¹⁵² I. Jízda juniorů. 1. J. Novotný (Hradec Králové); 2. Š. Filip (Hradec Králové); 3. J. Vančura (Čáslav). II. Jízda klubu velocipedistů Hradce Králové a okolí. 1. B. Hutla; 2. V. Janský; 3. H. Šlapal. III. Jízda klubu „*Chrudim*“. 1. A. Půlpán; 2. A. Štrup; 3. Fr. Petržílek. IV. Jízda na tandemech. 1. Felfel – Sláva (Pardubice); 2. Novotný – Šlapal (Hr. Králové). V. Jízda klubu kolínského. 1. Al. Nágl; 2. J. Frynta; 3. V. Svoboda. VI. Jízda klubu čáslavského. 1. J. Vančura; 2. Voženílek; 3. F. Výborný. VII. Jízda s překážkami. 1. B. Hutla; 2. A. Půlpán; 3. A. Linhart. VIII. Jízda starších pánů. 1. Fr. Šulc (Chrudim); 2. Fr. Voženílek; 3. Svoboda. IX. Velká jízda o přebornictví klubů sdružených. 1. Felfel; 2. Linhart (Pardubice); 3. Exner Josef. X. Jízda klubu Kutné Hory. 1. Z. Barborský; 2. Grim, 3. Bernard. XI. Jízda pro útěchu. 1. Štrup, 2. Petržílek, 3. Seidl (Pardubice). Viz *Pernštýn*. Pardubice, 1897, roč. 8, č. 19, s. 3. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1897, roč. 3, č. 31, s. 3.

¹⁵³ *Pernštýn*. Pardubice, 1897, roč. 8, č. 32, s. 3.

jezdcem v roce 1897. Druhým nejlepším pardubickým závodníkem byl H. Čapke s jedním vítězstvím a dvěma místy druhými. Nejúspěšnějším českým jezdcem roku 1897 byl Fr. Kosina s 18 vítězstvími, 9 místy druhými a 5 třetími. Celkově si za tento rok vydělal 1167 korun. Nejvíce vydělal na peněžitých cenách za rok 1897 J. Vodílek (1979 korun).¹⁵⁴

Červenec roku 1898 byl pro pardubické jezdce velmi nabitý a zároveň i úspěšný, když se v mnoha závodech dokázali prosadit zejména Čapke a Linhart. Nejprve při distanční jízdě na 80 km Vysoké Mýto – Holice – Pardubice – Chrudim – Vysoké Mýto zvítězil Čapke nad pražským jezdcem Ulrichem, který vyhrál jízdu na 100 km Praha – Jičín a jízdu na 240 km Praha – Jičín – Hradec – Praha. Čapke zajel 80 kilometrový závod za 2 hodiny a 52 minut. Ve Vysokém Mýtě se konal ještě závod na 22 km, ve kterém zvítězil Linhart.¹⁵⁵

17. července 1898 uspořádal klub cyklistů v Chrudimi II. národní silniční závody. V jízdě hostí na 3000 metrů se umístil na třetím místě pardubický H. Čapke. V závěrečné jízdě na 3000 metrů se umístil H. Čapke na prvním místě a na druhém Linhart z Pardubic.¹⁵⁶

Při závodech v Čáslavi konaných 24. července se prosadil pardubický H. Čapke, který zvítězil v hlavní jízdě a v jízdě hostů obsadil druhé místo.¹⁵⁷

Poslední červencový den uspořádali pardubičtí cyklisté závody pro sdružené východočeské kluby (ČKV Pardubice, KČV Opočno, KČV Král. Hradec, KV Čáslav). Závody se nejeły dle závodního řádu ČÚJV, proto nebylo dovoleno jejím členům se závodů zúčastnit.¹⁵⁸ Při těchto závodech se prosadily zejména Čapke a Linhart z Pardubic. I přesto, že se závodů nezúčastnili jezdci z ostatních klubů velocipedistické jednoty, měly alespoň velkou účast, co se týče obecnstva. Vrcholem programu pak byl koncert na Veselce v sále Odeon.¹⁵⁹

Čapke se při srpnových závodech v Opočně umístil na prvním místě v jízdě zahajovací a na druhém v jízdě hostí. Linhart pak dojel na druhém místě v závodech náhodských a to v jízdě zahajovací a v jízdě hostí.¹⁶⁰

¹⁵⁴ *Cyklista*. Praha, 1897, roč. 14, č. 13, s. 21 – 220.

¹⁵⁵ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. 31, s. 2.

¹⁵⁶ *Cyklista*. Praha, 1898, roč. 15, č. 2, s. 8. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. 29, s. 2.

¹⁵⁷ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. na ukázkou z 30. července, s. 3.

¹⁵⁸ *Cyklista*, Praha, 1898, roč. 15, č. 3, s. 54.

¹⁵⁹ I. Jízda juniorů. Dráha 2000 m. 1. Filadox (pod pseudonymem z Hradce Králové), 2. Tintěra (Hradec Králové), 3. Al. Seidl (Pardubice). II. Jízda na tandemech. Dráha 4000 m. 1. Čapke – Linhart (Pardubice), 2. Hutla – Novotný (Hradec Králové). III. Jízda klubu čáslavského. Dráha 3000 m. 1. K. Hudec, 2. K. Vančura, 3. Bílek IV. Přebornictví Českého klubu velocipedistů v Hradci Králové a okolí. Dráha 2000 m. 1. B. Hutla, 2. Kopal, 3. Fr. Tintěra. V. Hlavní jízda. Dráha 4000 m. 1. H. Čapke (Pardubice), 2. Linhart (Pardubice), 3. J. Exner (Josefov). VI. Jízda s překážkami. Dráha 2000 m. 1. A. Linhart, 2. Th. Kalkus (Hradec Králové), 3. A. Seidl. VII. Handicap na 3000 m. 1. H. Čapke (scratch), 2. Kopal (70 m), 3. J. Exner (50 m). VIII. Jízda pro útěchu. Dráha 2000 m. 1. Kopal, 2. K. Vančura, 3. Bílek (Čáslav). Viz *Pernštýn*. Pardubice, 1898, roč. 11, č. 22, s. 2. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. 31, s. 2. Rozdíl mezi Pernš. A NL

¹⁶⁰ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. 32, s. 3.

Při Choceňských závodech zvítězil opět Hugo Čapke ve dvou disciplínách a to v jízdě hostí a v jízdě na 15 km. Linhart vyhrál v jízdě hlemýždí a v jízdě hostí byl třetí.¹⁶¹

Na den sv. Václava se v Praze konaly mezinárodní závody, kde se dokázal v silné konkurenci prosadit pardubický Hugo Čapke a v jízdě amatérů obsadil druhé místo, v handicapu pak místo třetí.¹⁶²

Pro oba jmenované jezdce byla sezóna v roce 1898 velmi úspěšná a H. Čapke se stal nejúspěšnějším pardubickým závodníkem pro rok 1898. Vydobyl 6 vítězství, 5 míst druhých a 2 třetí. Celkově byl 10. nejúspěšnějším českým jezdce. Linhart byl druhým nejúspěšnějším pardubickým jezdce roku 1898 se 4 vítězstvími a 5 místy druhými. Celkově byl 13. nejúspěšnějším českým jezdce.¹⁶³ Dále získal 4 ceny pan Kalva, stejně jako pan Seidel a slečna Budínská získala za sezónu 3 ceny. Všichni tito jezdci jezdili na kolách ze závodu pana Chomráka.¹⁶⁴

Díky snaze výboru cyklistického klubu v Pardubicích, přistoupil v květnu 1899, spolek opět jako člen ČÚJV.¹⁶⁵

V neděli 4. června se uskutečnily závody ČKV Pardubice. Ještě před samotnými závody se konala porada ohledně závodní dráhy, jenž byla nejstarší stálou závodní dráhou v Čechách, protože potřebovala nutné opravy. Porada měla příznivý výsledek a účastníci porady se zavázali v příštím roce dráhu opravit a oživit. Závody se jely podle závodního řádu ČÚJV¹⁶⁶ Další závody se pořádaly v Pardubicích 27. srpna 1899.¹⁶⁷

¹⁶¹ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. 33, s. 2.

¹⁶² *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. na ukázkou z 1. října, s. 2.

¹⁶³ Těchto výsledků dosáhli jezdci v závodech odjetých dle stanov ČÚJV. Viz *Cyklista*. Praha, 1899, roč. 15, č. 15, s. 254 - 255. Se závody, které se nejezly dle stanov ČÚJV pak stanul na stupních vítězů Hugo Čapke 22x a A. Linhart 19x. Viz *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. na ukázkou z 1. října, s. 2.

¹⁶⁴ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1898, roč. 4, č. na ukázkou z 1. října, s. 2.

¹⁶⁵ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1899, roč. 5, č. 19, s. 2.

¹⁶⁶ I. Jízda juniorů. Dráha 2000 m. 1. Janeček (Jaroměř); 2. Hattan (Pardubice) o 3 dél.; 3. Tatter (Pardubice) o 7 dél. II. Jízda klubu Hradce Králové a okolí. Dráha 2000 m. 1. Kopal; 2. Škoda o 3 dél.; 3. A. Čupr o ¾ dráhy zpět. III. Jízda klubu „Blesk“ z Čáslavi. Dráha 2000 m. 1. V. Ptáčník; 2. V. Lipský o ¼ dráhy; 3. Fr. Paul. IV. Jízda na tandemech. Dráha 4000 m. 1. Čapke - Linhart (Pardubice); 2. Půlpán - Hattan. V. Jízda dam. Dráha 2000 m. 1. Vyčichlová; 2. Chomráková o 4 dél.; 3. Budínská. VI. Jízda hlavní na 10 000 m. 1. Čapke; 2. Linhart o 3 dél.; 3. Kopal o 6 dél. VII. Jízda starších pánů. Dráha 2000 m. 1. Šebera (Choceň); 2. Vyčichlo (Čáslav) o 5 dél.; 3. Vejtruba (Praha) o 15 dél. VIII. Handicap na 3000 m. 1. Čapke (scratch); 2. Hattan (200 m); 3. Kopal (25 m). IX. Jízda pro útěchu. Dráha 2000 m. 1. Šmaka; 2. Svoboda; 3. Grim. Viz *Cyklista*, Praha, 1899, roč. 15, č. 25, s. 441 - 442.

¹⁶⁷ I. Jízda juniorů. Dráha 2000 m. 1. K. Zradička (Pardubice); 2. Tatter (Pardubice); 3. Hron. II. Jízda klubu Litomyšlského. 1. A. Šmaha; 2. V. Kincl; 3. A. Štolba. III. Jízda hlavní o putovní cenu J. J. knížete Rudolfa Lichtenštejna. Dráha 5000 m. 1. Vejtruba (Praha); 2. Linhart (Pardubice); 3. Čapke (Pardubice). IV. Jízda starších pánů. Dráha 2000 m. 1. Červinka (Pardubice); 2. Šembera; 3. Leandr (Kolín). V. Jízda o přebornictví župy XVI. Chrudim. Dráha 3000 m. 1. Čapke; 2. Linhart; 3. Zradička. VI. Jízda tandemů na 4000 m. 1. Čapke - Linhart; 2. Černohorský - Paďour. VII. Jízda klubu chrudimského. Dráha 2000 m. 1. Štrup; 2. Červinka; 3. Viktor. VIII. Handicap na 3000 m. 1. Linhart (scratch); 2. Čapke (scratch); 3. Vejtruba (scratch). IX. Jízda pro útěchu. Dráha

4. Od konce 19. století do první světové války

4.1. Vývoj v zahraničí

V roce 1886 byl udělen první mistrovský titul v krasojízdě Nicolasovi Kaufmanovi při výstavě Stanley Show v Londýně. Podle pravidel se měl stát novým mistrem, ten, který vyzve dosavadního mistra a překoná jej. Kaufman obhajoval titul až do roku 1891, kdy jej získal Němec Gustav Marschner. S příchodem nízkých kol doznala krasojízda značného rozšíření. Největší rozmach zaznamenala krasojízda na sklonku století, kdy k tomuto boomu napomohl Paul Lüders. Do roku 1914 byl nejvyšší dosažitelný stupeň Mistrovství Evropy.¹⁶⁸

Na sklonku 19. století se zhoršily poměry v ICA, protože v nejvyšších funkcích byli výhradně Angličané a Američané. Další neshody vznikly již při prvním mistrovství světa ve sprintu v Kolíně nad Rýnem, když zajistili rozhodčí domácím jezdcům postup do finálové jízdy. Rozpory v ICA vyvrcholily v roce 1900, kdy vystoupili delegáti Belgie, Švýcarska, Francie a Itálie a 15. dubna 1900 založili nový svaz Union Cycliste Internationale¹⁶⁹. K novému svazu se brzy přidaly i zbývající země včetně Anglie s USA. První mistrovství nově vzniklé organizace se konalo již v roce 1900 v Paříži. Na mistrovství se objevil i český jezdec Rudolf Vejtruba, který byl však v semifinálové jízdě vyřazen. Na druhém mistrovství UCI v Berlíně v roce 1901 se Vejtruba umístil na druhém místě v amatérském závodě sprinterů. Nejlepším závodníkem do první světové války byl Dán Thorwald Ellegard, který byl šestkrát mistrem světa a čtyřikrát byl druhý.¹⁷⁰

Od samostatných velkých silničních závodů už byl jen krůček k závodům etapovým. V roce 1895 podnikl novinář Henri Desgrange se silničním cyklistou Joyeuxem cestu kolem Francie. O této cestě, která měla devatenáct etap a měřila celkem 4 500 km, psal Desgrange novinové články. V té době měl Desgrange myšlenku uspořádat závod kolem Francie, takový podnik však vyžadoval nemalé peníze. Ty se mu v roce 1903 podařilo sehnat. V roce 1903 se tak jel první ročník, dnes snad nejslavnějšího cyklistického závodu, Tour de France. První ročník měřil 2 428 km a byl rozdělen do šesti etap.¹⁷¹ Jezdci s sebou vozili vše potřebné k opravě kol, protože jim při mechanických závadách nesměl nikdo pomáhat. Vítězem

2000 m. 1. Vodstrčil; 2. Scholle; 3. Klement. Viz *Cyklista*. Praha, 1899, roč. 16, č. 5, s. 85. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1899, roč. 5, č. na ukázkou z 2. září, s. 2.

¹⁶⁸ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 33.

¹⁶⁹ Dále jen UCI.

¹⁷⁰ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 14 – 15.

¹⁷¹ První etapa měřila 467, druhá 374, třetí 423, čtvrtá 268, pátá 425 a šestá 471 kilometrů. Viz BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 38.

prvního ročníku Tour de France se stal pařížský kominík Maurice Garin s náskokem necelých tří hodin před druhým závodníkem.¹⁷²

Dalším odvětvím cyklistiky je sálová cyklistika a jednou z disciplín, tohoto odvětví, je kolová. V České republice proslavená díky bratrům Pospíšilům. Kolová vznikla patrně někdy na přelomu 19. a 20. století. Jako první ji předvedl výše zmíněný krasojezdec Kaufman, i když ve zjednodušené formě. První mistrovství světa v kolové se uskutečnilo v roce 1930.¹⁷³

Předchůdcem kolové bylo bicyklepólo (bicyclepolo, bicyklepolo). Jedná se o hru, která je takřka totožná s pólem na koních. Tato hra vznikla pravděpodobně v jednom irském cyklistickém klubu, když pokaždé vyjížděce hráli členové ještě kriket nebo hokej. Jeden z hráčů, i když byl v dobré kondici, byl po několika minutách hokeje zcela vyčerpán, rozhodl se proto hrát na kole. I ostatní členové klubu se touto myšlenkou nadchli, proto si později pořídili pálky pro koňské polo. Tato událost se datuje do roku 1891. Pravidla, která tento tým vytvořila, se kryla s pozdějšími pravidly přijatými Irish Bicycle-Polo Association. Zpočátku měla tato hra jisté problémy s tím, že nebyli dostupní řádní sudí a i s některými pravidly hráči „zápasili“, především s ofsajdem. Později se tato hra i přes nevalné začátky rozšířila a i u publika sklídila velký úspěch.¹⁷⁴

Časopis *Cyklista* přišel v roce 1900 s pravidly, aby se v českých zemích hrálo jednotně. Pravidla byla převzata od F. Schmala redaktora N. W. Tagblattu. Bicyclepolo se hraje mezi dvěma mužstvy o 4 hráčích na obdélníkovém hřišti o délce 100 – 150 yardů (91, 44 – 137, 16 m) a šířce 30 – 50 yardů (27, 43 – 45, 72 m). V levém rohu každé strany bylo zámezí. Branky byly široké 6 stop a tehdy byly vyznačeny bambusovými tyčemi s praporky. Jako míč se používal klasický pólový dřevěný míč o průměru 3, 375 palců (8, 6 cm). Hole, se kterými se hrály, neměly přesahovat délku 3 stopy 6 palců (1, 066 m) a váhu 160 uncí (4, 5 kg). Hlava hole měla mít rovnou plochu a neměla mít více než 7 palců (17, 8 cm) dlouhá a 1,5 palců (3,8 cm) vysoká. Hrál se 60 minut, popřípadě jiný stanovený čas, na 4 čtvrtiny. Před každým zápasem kapitáni losovali o stranu hřiště. Hra začínala znamením píšťalky sudího, míč byl ve středu hřiště a hráči stáli za svojí cílovou čarou vedle svých kol. Při gólu ustoupila obě mužstva za svojí cílovou čáru, a po hvizdu sudího rozehrával tým, který dostal branku. Pakliže míč přešel cílovou čáru a nepadl gól, ustoupil útočící tým za středovou čáru. Na zápas dohlížel jeden rozhodčí spolu se dvěma až čtyřmi pomocníky. Za porušení pravidel, měl druhý tým volný úder, při vážnějším provinění proti pravidlům mohl sudí

¹⁷² BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 38.

¹⁷³ Tamtéž s. 32 – 33.

¹⁷⁴ *Cyklista*. Praha, 1900, roč. 17, č. 6, s. 83 – 84.

přisoudit poškozenému týmu gól.¹⁷⁵ Po uvedení těchto pravidel začaly vznikat první bicyclepólové týmy i v českých zemích.¹⁷⁶ Později se z pravidel vypustilo rohové zámezí pro větší přehlednost a jednoduchost hry.¹⁷⁷ První mistrovství ČÚJV v bicyclepólu se uskutečnilo v roce 1902 a vyhrálo jej ČKV Královské Vinohrady, 2. KV Kladno, 3. KC Čechie na Královských Vinohradech.¹⁷⁸ Pardubickému i okolnímu obecnstvu bylo bicyclepolo předvedeno při příležitosti Východočeské výstavy v roce 1903, 15. a 16. srpna. Spolu s cyklistickými reji zde byla snaha o to, „že se opět vleje čilý ruch a nový život“ do žil pardubických cyklistů.¹⁷⁹

V roce 1908 se redaktoři italského *Gazetta dello Sport* inspirovali závodem přes celou Francii a vyhlásili na příští rok závod Giro d'Italia. 2 448 kilometrů dlouhý závod byl rozdělen do 8 etap. Vítězem prvního ročníku se stal Ital Ganna.¹⁸⁰

Výše zmíněné etapové závody sloužily jako vzor pro ostatní státy, a tak vznikaly v Evropě další takové závody a od roku 1903 do konce druhé světové války vzniklo 25 profesionálních závodů (např. Okolo Švýcarska, Okolo Belgie, Okolo Holandska atd.).¹⁸¹

4.2. Olympijské hry

V roce 1900 se v Paříži konaly II. OH v rámci světové výstavy. Jelikož byly hry jednou z výstavních atrakcí, trvaly od 20. května do 28. října. Her se zúčastnilo více než 1300 sportovců z 21 zemí. Díky dr. Jiřímu Guthovy vznikl v roce 1899 ČOV,¹⁸² který byl při OH v Paříži přítomen i s tajemníkem ČOV, Václavem Rudlem a čtyřčlennou delegací sportovců. Později se k nim přidala ještě tenistka Hedviga Rosenbaumová a cyklista František Hirsche.¹⁸³ Cyklistika měla na programu II. OH pouze jednu disciplínu, a to závod na 1000 m, který vyhrál Georges Taillandier, druhý dojel F. Sanz a třetí Lake. František Hirsch v rozjíždkách neuspěl.¹⁸⁴

V Saint Louis se v roce 1904 konaly III. OH, které byly také jako předchozí hry spojeny se světovou výstavou, jejich organizace byla však v mnoha ohledech lepší. Problém vyvstal, když se primátor Saint Louis, David R. Francis, zavázal vypravit loď pro evropské sportovce. K uskutečnění tohoto slibu však nikdy nedošlo, a tak se na hry dostavilo pouze 42

¹⁷⁵ *Cyklista*. Praha, 1900, roč. 17, č. 7, s. 94 – 96.

¹⁷⁶ *Cyklista*. Praha, 1900, roč. 17, č. 8, s. 108.

¹⁷⁷ *Cyklista*. Praha, 1900, roč. 17, č. 11, s. 140.

¹⁷⁸ *Cyklista*. Praha, 1902, roč. 19, č. 19, s. 150.

¹⁷⁹ *Pernštýn*. Pardubice, 1903, roč. 13, č. 26, s. 3.

¹⁸⁰ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 40.

¹⁸¹ Tamtéž s. 41.

¹⁸² Český olympijský výbor.

¹⁸³ PROCHÁZKA, Karel. *Olympijské hry: Od Athén 1896 po Moskvu 1980*. Praha: Olympia, 1984, s. 40 – 41.

¹⁸⁴ Tamtéž s. 45.

reprezentantů z Evropy. Celkově bylo na hrách jen 95 sportovců z 11 zemí. Domácích účastníků bylo naproti tomu 474. „*Některé prameny uvádějí mezi olympijskými sporty v Saint Louise také cyklistiku a basketbal, jde však o omyl. V sedmi cyklistických disciplínách se pořádaly otevřené závody profesionálů a amatérů a nelze je tedy považovat za olympijské. Známe sice jména vítězů, nikoli však počty startujících.*“¹⁸⁵

IV. OH se měly původně konat v Itálii, nakonec se musely přesunout do Británie. Sám Coubertin z toho nebyl nadšený, protože jeho představa Říma jako pořadatele byla důstojnější než Londýn. Hry se opět měly konat v rámci výstavy, tentokrát britsko-francouzské imperiální. I přestože měl organizační výbor, jehož předsedou byl lord Desborough, necelé dva roky na přípravu, stihl postavit stadión, který byl velmi moderní. Za zmínku stojí i řešení národnostních problémů. „*Od počátku se moderních olympijských her samostatně pod svou národní vlajku zúčastňovali sportovci Kanady a Austrálie, zemí patřící do Velké Británie... Austrálie v roce 1908 vytvořila společnou reprezentaci s Novým Zélandem pod názvem Austroloasie... V souvislosti s nejasnostmi v ustanovení o národnostních otázkách se objevil problém, jak se zachovat, kdyby třeba Bavorsko nebo Sasko přišlo s požadavkem samostatné reprezentace nezávislé na Německu.*“ Nejvyšší vládní místa ujistily Coubertina, „*že se Německo staví za svou jednotnou reprezentaci, přičemž ale chápe specifika Velké Británie.*“ Odlišná situace panovala v Rakousku-Uhersku, kdy Češi vystupovali na hrách zcela samostatně.¹⁸⁶ V Londýně se jelo celkem sedm cyklistických disciplín, kterých se zúčastnilo 92 jezdců z 11 zemí. Nejúspěšnějšími byli jezdci z Velké Británie, za nimi pak jezdci z Francie.¹⁸⁷

Ve Stockholmu se v roce 1912 uskutečnily V. OH. Na žádost pořadatelů měly být vynechány dva sporty, a to box a cyklistika. První z nich byl ve Švédsku ze zákona zakázán, a tak se na OH ve Švédsku neobjevil. Co se týče cyklistiky, tak si MOV¹⁸⁸ prosadil, aby alespoň silniční cyklistika byla zachována. Ve Švédsku, stejně jako v Británii byl pro účely OH postaven nový stadion, který funguje po rekonstrukcích dodnes. Her se zúčastnilo 2511 sportovců z 28 zemí, z toho 45 českých sportovců.¹⁸⁹ Cyklistický závod se jel na 320 km, který vyhrál Jihoafričan Rudolf Lewis. Z výsledku jednotlivců tohoto závodu se pak sčítaly časy čtyřech jezdců jedné země, aby se vyhodnotily výsledky družstev. Díky vyrovnaným

¹⁸⁵ PROCHÁZKA, Karel. *Olympijské hry: Od Athén 1896 po Moskvu 1980*. Praha: Olympia, 1984, s. 50 – 52.

¹⁸⁶ Tamtéž s. 60 – 63.

¹⁸⁷ Tamtéž s. 343.

¹⁸⁸ Mezinárodní olympijský výbor.

¹⁸⁹ PROCHÁZKA, Karel. *Olympijské hry: Od Athén 1896 po Moskvu 1980*. Praha: Olympia, 1984, s. 74 – 75.

výkonům vyhrál soutěž družstev domácí tým, i když v jednotlivcích se ani jeden ze Švédů neumístil na medailové pozici.¹⁹⁰

4.3. Vývoj v českých zemích

V roce 1900, po dvou letech sestrojování velocipedů z anglických součástek, vyrobil Josef Walter motorové kolo s jednoválcovým motorem, který získal na pražské výstavě stříbrnou medaili Jednoty. Později začal Walter vyrábět i motorové tříkolky a automobily.¹⁹¹

V roce 1904 proběhly v Praze hned dvě automobilové výstavy, přičemž první nebyla nijak obsáhlá a veškeré výstavní stroje byly umístěny na verandě jedné žofínské restaurace. Druhá, mezinárodní, výstava, tentokrát v Průmyslovém paláci, zahrnovala stroje od 28 firem.¹⁹²

Období od roku 1904 – 1910 bylo ve znamení stagnace pro cyklistiku po celých českých zemích. „*V letech 1904 – 1912 u nás dráhová cyklistika takřka přestala existovat. V roce 1904 bylo například naposled uspořádáno mistrovství v jízdě na krátkou vzdálenost. Další se podařilo uspořádat ještě v roce 1910, tehdy zvítězil Bohumil Kubrycht, ale obnoveno bylo až po první světové Válce.*“ Roku 1903 přestal vycházet i časopis *Cyklista*. A počet klubů spadl z 95, v roce 1900, na 50 klubů v roce 1910.¹⁹³

Roku 1907 vyrostla v Praze nová automobilka později známá jako Praga. Dělníci nejprve sestavili dva zahraniční automobily, z důvodu poznání nového výrobního postupu a poté již sestavovali licencované vozy nebo napodobeniny zahraničních vozů. Později zde začali montovat vlastní automobily, prvními z nich byly Praga 01 a 02. Později se tato pražská automobilka proslavila zejména výrobou kvalitních nákladních automobilů.¹⁹⁴

Ve stejném roce byla založena další automobilka v Liberci s názvem Reichenberg Automobilfabrik (RAF). Tato továrna vyráběla osobní automobily, některé i se šoupátkovými motory, které byly méně hlučné, zato dražší než klasické motory. Firma produkovala také nosné rámy pro užitková vozidla. RAF nemohla konkurovat značce Laurin a Klement, proto bylo později rozhodnuto, že se fabrika prodá mladoboleslavské firmě.¹⁹⁵

¹⁹⁰ PROCHÁZKA, Karel. *Olympijské hry: Od Athén 1896 po Moskvu 1980*. Praha: Olympia, 1984, s. 80.

¹⁹¹ KUBA, Adolf. *Automobilová doprava*. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986. s. 374.

¹⁹² Tamtéž s. 379 – 380.

¹⁹³ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 78.

¹⁹⁴ KUBA, Adolf. *Automobilová doprava*. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986. s. 375 – 376.

¹⁹⁵ Tamtéž s. 377 – 378.

V roce 1911 se v královehradeckých Kuklenách začaly vyrábět automobily značky KAN. Do začátku první světové války se zde vyrábělo ročně asi 80 automobilů a poté firma zanikla.¹⁹⁶

V Chebu začala fungovat firma Elite, později přejmenovaná na ES – KA, jež založili bývalí členové továrny Premiér, taktéž v Chebu, která zde fungovala již od sedmdesátých let devatenáctého století.¹⁹⁷

V roce 1913 se v Praze konal šestidenní mezinárodní závod, pro který byla postavena závodní dráha v Průmyslovém paláci. Závodů se zúčastnili například jezdci z USA, Holandska, Francie, Německa.¹⁹⁸

4.4. Vývoj v Pardubicích

24. února 1900 uspořádal velocipedistický klub v Pardubicích elitní věneček, který soutěžil s věnečkem Měšťanské besedy o korunu karnevalu.¹⁹⁹

Vzhledem k tomu, že závodní dráhy byly zakládány i v jiných městech a závody se pořádaly i na silnicích, zájem o Pardubickou dráhu pomalu klesal. Kolo bylo čím dál více využíváno jako dopravní prostředek a k opravám dráhy slíbeným roku 1899 nedošlo. Tak okolo roku 1900 se o ni již téměř nikdo nestaral a trať zarostla travou a byla zpusťována počasím.²⁰⁰ V roce 1901 se v tisku hovoří o trati již jako o „bývalém cyklistickém závodisti.“²⁰¹

ČKV Pardubice se v roce 1900 zmohl již pouze na konání plesu 24. února, poté již nejsou o klubu v dobovém tisku zmínky.²⁰²

O tom, že se kolo začínalo více využívat jako dopravní prostředek, svědčí i množství zpráv v místních novinách, bohužel většinou těch smutných, jako když například jezdec nešťastnou náhodou usmrtil kolemjdoucího dělníka, vinou špatných viditelných podmínek.²⁰³ A o zprávách, ve kterých je hlavním tématem krádež kola ani nemluvě.²⁰⁴ Nebo i o přepadení

¹⁹⁶ KUBA, Adolf. Automobilová doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986. s. 383.

¹⁹⁷ TOTUŠEK, Martin. *Výroba jízdních kol v ČR: minulost, současnost a budoucnost (geografické aspekty)*. Brno, 2009. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, přírodovědná fakulta. Vedoucí práce Václav Toušek. s. 18 – 19.

¹⁹⁸ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 80.

¹⁹⁹ *Pernštýn*. Pardubice, 1900, roč. 11, č. 4, s. 3.

²⁰⁰ MAURIC, Daniel. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice: Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 69.

²⁰¹ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1901, roč. 7, č. 19, s. 3.

²⁰² *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 7, s. 2.

²⁰³ *Pernštýn*. Pardubice, 1900, roč. 11, č. 15, s. 2. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 21, s. 3.

²⁰⁴ Např.: *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 40, s. 4. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 42, s. 2 - 3. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1901, roč. 7, č. 23, s. 3. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1901, roč. 11, č. 37, s. 3. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1904, roč. 10, č. 38, s. 3. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1904, roč. 10, č. 44, s. 4. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1905, roč. 11, č. 22, s. 2.

cyklistů.²⁰⁵ Vedle častěji se objevovaných novinových zpráv, se objevil i nový jízdní řád pro cyklisty vydaný městskou radou, za jehož nedodržení hrozilo jezdcům až dvoudenní vězení.²⁰⁶

Už v roce 1900 si pardubický tisk pochvaloval zavedení automobilů, a to z důvodu úspor za nákladné udržování koní, stájí i posluhů. Především, protože se v automobilech skrývá neúnavná síla.²⁰⁷ „V oněch dobách začátků motorizmu byl skoro každý automobil prototypem. Velké série prakticky neexistovaly.“²⁰⁸ Přesto téměř všechny automobily v té době měly podobné součástky. „Všechny měly benzinové čtyřtákní motory o velkém obsahu a neúměrné spotřebě až 20 l na 100 km, třecí spojku, rychlostní skříň a náhon na zadní kola. Sedadlo pro řidiče na pravé straně, skloněný volant se dvěma páčkami na předstih a ruční přidávání plynu, venku, vně karoserie, páku na zasunování rychlostí (tři vpřed a jednu vzad) a ruční brzdu, houkačku na gumový vzdušný balónek“ atd.²⁰⁹

16. září uspořádali Peřimovský a Chomrák druhé soukromé závody, které se jely od hostince Peřimovského přes Svítkov, Popkovice, Dubany a Dražkovice zpět před hostinec. K pořadatelství druhých závodů se přidal ještě pan Tatter,²¹⁰ který si v roce 1900 otevřel v Pardubicích obchod s koly.²¹¹

²⁰⁵ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 39, s. 3. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 41, s. 2.

²⁰⁶ § 1. Jezditi na velocipedu po veřejných ulicích a náměstích v Pardubicích povoleno pouze jezdcům opatřených legitimací a číslem na kole upevněným. § 2. Legitimaci, obsahující jméno jezdce, číslo kola a udání doby, po kterou platnou zůstává, vydává obecní úřad za režijní poplatek 2 K. Za číslo platí se 1 K. O tom, zda komu slevy za legitimaci přísluší, rozhodne obecní úřad, z jehožto nálezu odvolati se možno ku starostovi. (Viz legitimace dělnické.) § 3. Číslo kola budiž připevněno vpředu, aby zřetelně viditelným bylo. § 4. Neoprávněné užívání legitimace, neb užití jiného čísla, než obecním úřadem vydaného, tresce se dle ustanovení § 13. tohoto řádu. § 5. Každý cyklista povinen jest všech nařízení bedlivě šetřiti, na vyzvání strážníka, ať stane se to pouze zavoláním, neb zvednutím ruky, zastaviti a na požádání téhož vykázati se legitimací, kterou vždy při sobě nositi má. § 6. Velocipedista používati smí toliko jízdní dráhy, ne příliš blízko chodníku. Přísně zakázáno ještě jezdit po chodnicích, stromořadím a sady, rovněž zapovězena jest jízda v Zelené bráně a na mostě za reálkou, dále v místech, kde právě trh se odbývá, jakož i v místech, kudy pohřeb neb větší průvod se ubírá. Místa, kudy jezdit se nesmí, označena jsou výstražnými tabulkami. § 7. Od soumraku do svítání musí míti každý jezdec rozžatou svítilnu. V době té rychlost jízdy budiž zvláště zmírněna, zvláště na křižovatkách. § 8. Nerozvážně rychlá jízda městem, jízda bez držení řídítek, jakož i vození dětí na kole se co nejpřísněji zapovídá. § 9. Jede-li více cyklistů pohromadě, musí se tak seřaditi, aby volnou komunikaci neohrožovali. § 10. Proháněti se sem tam po ulicích, aneb cvičiti se v jízdě, jest zakázáno. § 11. Předpisům těmto podrobeni jsou cyklisté všichni. Jezdci cizí, pokud se nezdrží déle jednoho téhodne v Pardubicích, nepotřebují legitimaci ani čísla. Mají však i oni povinnost podati na vyzvání orgánů bezpečnostních výkaz o své osobě a jsou jinak podrobeni všem ustanovením tohoto řádu, jako jezdcům domácí. Při delším pobytu jest cizí cyklista postaven domácímu zcela na roveň. § 12. Kola k dopravě zboží sloužící, opatřena budťež jen jménem svého majitele. § 13. Kdo by nařízení těchto nešetřil, trestán bude, nepodléhá-li jednání jeho všeobecnému zákonu trestnímu, peněžitou pokutou od 2 do 20 K, po případě vězením od 6 do 48 hodin. § 14. Jízdní řád nabývá platnosti ode dne vyhlášení. Viz *Pernštýn*. Pardubice, 1900, roč. 11, č. 19, s. 2.

²⁰⁷ *Pernštýn*. Pardubice, 1900, roč. 11, č. 27, s. 2. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 42, s. 3.

²⁰⁸ CEDRYCH, Mario - NACHTMANN, Lukáš. *ŠKODA – auta známá i neznámá*. Praha: Grada Publishing a. s., 2003, s. 7. ISBN 80-247-9052-1.

²⁰⁹ VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 148.

²¹⁰ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 19, s. 3. *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 35, s. 2.

²¹¹ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 31, s. 3.

V témže roce byl založen Pražský automobilový klub, jako první německý motoristický klub na našem území. Ryze česká motoristická sdružení se začala objevovat od roku 1904.²¹²

I v Pardubicích se postupně rozvíjela automobilová doprava. Omnibusové²¹³ spojení mezi Pardubicemi a lázeňským městem Bohdančem bylo od 17. června 1901 pravidelné a omnibus jezdil třikrát denně. Jízdné stálo 40 kr.²¹⁴ Později se v Pardubicích objevili i autobusy Laurin a Klement. Tyto šedivé vozy, s pogumovanými kovovými koly uvezly až 8 osob. Vzadu měly autobusy prostor pro poštu. Vepředu seděl řidič chráněn pouze předním sklem a roztahovací plátěnou střešou. Lidé však autobusovou dopravu příliš nevyužívali.²¹⁵ První tyto autobusy na těchto linkách jezdily průměrnou rychlostí okolo 15 km/h. Přímou ve městě zavedl omnibusovou Josef Linhart. Jízdné omnibusem stálo z nádraží na Pernštýnské náměstí 20 haléřů a na Bílé předměstí dvojnásob.²¹⁶

V Lánech na Důlku uspořádali místní cyklisté 25. května roku 1902 silniční závody o délce 12 km, i když z toho museli závodníci ujít 2,3 km pěšky z důvodu výstavby nové komunikace.²¹⁷

Dne 29. června proběhly závody na 12 km nedaleko od Pardubic. Trasa vedla z Choltic přes Veselí, Vale, Bezděkov zpět do Choltic, kde proběhlo vyhodnocení závodu za tónů choltické kapely v hostinci pana Pšeničky.²¹⁸

Východočeská výstava v Pardubicích roku 1903 přispěla k rozšíření sportovního motorismu. Výstava přinesla první motoristický závod v Pardubicích na trati Pardubice – Chrudim – Vysoké Mýto – Holice – Hradec Králové – Pardubice. Tohoto závodu se zúčastnilo 11 jezdců, vesměs na strojích z firmy Laurin a Klement. Závod vyhrál Toman v čase 1:51:00.²¹⁹ Paradoxně byla rychlá jízda v povozu městem zakázána kdežto

²¹² VÁCHA, Zdeněk. Motoristická spolková samospráva – známá, či neznámá? Vybrané momenty z vývoje motoristické spolkové samosprávy do roku 1945. In HOŘEJŠ, Miloš – KŘÍŽEK, Jiří a kol. (ed.). *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*. Praha: Národní technické muzeum Praha, 2012. S. 209. ISBN 978-80-7037-216-6.

²¹³ Omnibus byl vůz pro 12 – 16 osob tažený koňmi. Viz LOSOS, Ludvík. Městská hromadná doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986. s. 311.

²¹⁴ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1901, roč. 11, č. 24, s. 2.

²¹⁵ VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 148.

²¹⁶ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 87 – 88.

²¹⁷ Jízda starších pánů: 1. Lacina, 2. Bureš, 3. Matura. Jízda mladých: 1. Horálek, 2. Kolman, 3. Matura. Viz *Neodvislé listy*. Pardubice, 1902, roč. 12, č. 21, s. 3.

²¹⁸ *Pernštýn*. Pardubice, 1902, roč. 13, č. 23, s. 3.

²¹⁹ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 87.

několikanásobně rychlejší jízda autem či motocyklem se trpěla, to se samozřejmě mnoho lidem nelíbilo.²²⁰

Další cyklistický závod v okolí Pardubic se konal v Čepích 27. července. Trasa dlouhá 15 km byla rozdělena na tři disciplíny. Po závodech se v hostinci Josefa Jelena v Čepích konal koncert úplného Schlemrova sboru z Pardubic.²²¹

V následujícím roce se pak konaly závody v Křičeni v rámci místní pouti na silnici do Bohdanče. Disciplíny byly připravené čtyři, z nichž jedna byla určena pro motorové stroje.²²²

Zatímco výše zmíněné cyklistické závody byly spíše regionálního charakteru, v srpnu 1904 se Klub československých velocipedistů, zpěvácký spolek Tovačovský a Klub tamburašů, rozhodly uspořádat manifestační výlet vídeňských Čechů do Přelouče a uskutečnit zde klubové závody. Výlet vídeňských cyklistů vedl přes Pardubice a Bohdaneč do Přelouče, kde byli přivítáni s velkou slávou nejen místním obyvatelstvem, ale i zájmovými spolky a honorací. Na samotné závody pak dorazili diváci i členové velocipedistických klubů z Holic, Poděbrad, Pardubic i Mělníka.²²³ I přesto, že byly cyklistické závody pro město Přelouč premiérou, pořadatelé se úkolu zhostili zodpovědně a nenastaly tak žádné komplikace. Po skončených závodech byl připraven program v záloženské dvoraně, kde vystoupil spolek tamburašů, „Valečovský“ a slečna Langová.²²⁴

Přestože si v roce 1900 v Pardubicích pochvalovali automobily, díky jejich neúnavné síle, o pět let později jim vyčítali, že „*obludy tyto lítají po silnicích a ulicích měst a vesnic jako draci a nahánějí strachu lidem i dobytku*“. Pardubičtí si chtěli vzít za vzor četníky z New Yorku, kde měli policisté právo rychle jedoucí vůz buď vyzvat ke zpomalení, nebo i k jeho zastavení. New Yorští policisté měli dokonce právo po neukázněných řidičích střílet, to se však pardubickým zdálo přes příliš a takto velkou pravomoc u místních strážníků nevyžadovali.²²⁵ Ti, kteří seděli za volantem, byli ostatními považováni za „*ztrěštěnce a blázny*“. Zřejmě prvním majitelem automobilu v Pardubicích byl mladý pan Opitz. Ten si okolo let 1906 – 1908 přivezl automobil, rakouské výroby, z Vídně a často se s ním projížděl. Lásky k automobilismu byla patrně panu Opitzovi osudná, když se za mrazu projížděl

²²⁰ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1905, roč. 11, č. 35, s. 2.

²²¹ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1902, roč. 8, č. 28, s. 3.

²²² *Neodvislé listy*. Pardubice, 1903, roč. 9, č. 32, s. 3.

²²³ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1904, roč. 10, č. 33, s. 6 - 7.

²²⁴ I. Jízda nováčků. Trasa 5 km. 1. Jindřich Starý 13:31, 2. Josef Novák 13:31,1, 3. Alois Sedláček 13:31. II. Jízda seniorů. Dráha 6 km. 1. Václav Brouček 18:75, 2. Em. Svoboda 21:50, 3. Matěj Bek 24:50. III. Jízda juniorů. Dráha 8 km. 1. Oskar Diviš 22:00, 2. Josef Novák 22:10, 3. Zdeněk Stome 23:00. IV. Jízda hostů. Dráha 18 km. 1. Al. Rameš 37:00, 3. J. Vrátný 40:20. V. Distanční závod o cenu města Přelouče. Dráha 30 km. 1. O. Diviš 1:13:00, 2. J. Novák 1:14:28,2, 3. Jind. Starý 1:29:39. Viz *Neodvislé listy*. Pardubice, 1904, roč. 10, č. 34, s. 4.

²²⁵ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1905, roč. 11, č. 35, s. 2.

v otevřeném autě, dostal zápal plic a ještě mlád zemřel. Dalším majitelem automobilu byl Ing. Zdeněk Kruliš, který ve svém tmavě rudém autě často jezdil kontrolovat práce prováděné při úpravě toku Labe. Václav Hromádka byl oblíbený zubní technik, který měl ordinaci ve Sladkovského ulici, a další pardubický majitel automobilu. Tento automobil mu sloužil spíše jako záminka pro děti, aby byli hodnější v zubařském křesle a za odměnu nechal dítko posadit se za volant.²²⁶

Stejného roku vyjel z mladoboleslavské továrny Laurin a Klement první automobil s názvem „*Voiturette A*“.²²⁷

Jak již bylo zmíněné výše, po přelomu století se rozpadla závodní dráha v Pardubicích a až na menší závodní podniky v okolí Pardubic, se sportovní cyklistika prakticky neprovozovala. V roce 1910 byl založen v Pardubicích nový cyklistický klub „*Vpřed*“. V počátku měl klub 27 členů, z toho pouze 10 aktivních. Ostatní členové se museli teprve na kole naučit jezdit. První klubový výlet se konal o letnicích 1910. Trasa vedla za Chrudim a účastníků bylo 18. Tato trasa jezdcům trvala okolo dvou hodin. Činnost klubu spočívala především v turistických výletech. V roce 1910 se konalo celkem 15 výletů, 9 polodenních, 5 celodenních a jeden 1 a ½ denní. Celkem v těchto 15 výletech bylo najeto 1047,5 km.²²⁸

Stejného roku se začala zlepšovat situace po celých českých zemích. Začal vycházet časopis „*Věstník České ústřední jednoty velocipedistů*“ a i přes předchozí útlum zde byli výborní závodníci např. Kubrycht, Perič, Jechl Rameš, nebo Kundert, který vyhrál v roce 1912 mistrovství a zúčastnil se třikrát olympijských her.²²⁹

V roce 1911 počet členů pardubického klubu vzrostl na 57, včetně dvou dam, Novotné a Mohauptové. V tomto roce začal klub cvičit bicyklepolo a krasojízdu. První zápas v bicyklepolu sehrál klub proti týmu z Hořic. Výletů bylo pořádáno celkem 33, 20 polodenních, 10 celodenních, 1 dvoudenní, 1 dvou a půldenní a jeden třídenní. Třídenní výlet byl konán společně s Klubem velocipedistů v Přelouči a jelo se do Pruského Slezska. Celkově bylo tento rok ujetu jedním jezdcem 1995 km.²³⁰

²²⁶ VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 146.

²²⁷ NACHTMANN, Lukáš. L & K ve služnách šlechticů a šlechtici ve službách L & K. In HOŘEJŠ, Miloš – KŘÍŽEK, Jiří a kol. (ed.) *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*. Praha: Národní technické museum v Praze, 2012, s. 229. ISBN 978-807037-216-6. CEDRYCH, Mario - NACHTMANN, Lukáš. *ŠKODA – auta známá i neznámá*. Praha: Grada Publishing a. s., 2003, s. 10. ISBN 80-247-9052-1.

²²⁸ NOVOTNÝ, Josef. Stručný nástin cyklistiky v Pardubicích od r. 1910. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice : Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 72.

²²⁹ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 79.

²³⁰ NOVOTNÝ, Josef. Stručný nástin cyklistiky v Pardubicích od r. 1910. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice: Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 72-73.

V roce 1912 měl klub o dva členy víc, jak rok předešlý tj. 59. V bicyklepolu se tým zlepšoval, i když s Hořicemi dvakrát prohrál se skóre 6 : 2 a 5 : 4, ne už s takovým rozdílem jako v roce minulém. Proti Hlinsku vyhráli dokonce 14 : 0. V tomto roce se při výletech ujelo 2 163 km.²³¹ Klub získal také četné ceny za dlouhé tratě.²³²

Vrcholem sezóny v Pardubicích v roce 1913 byl závod Praha – Pardubice pořádaný Ústřední jednotou velocipedistickou k jejímu 30letému výročí a sjezd cyklistů spojený s tímto závodem. 31 jezdců, kteří dojeli do cíle, přivítalo na tisíce diváků. Dále se soutěžilo v bicyclepólu, které vyhrálo ČKV Vinohrady a rejevou soutěž vyhrály Pardubice před favorizovanými Hořicemi.²³³ Tohoto sjezdu se zúčastnilo celkem 45 klubů českých, 5 moravských a 6 vídeňských.

KC Vpřed Pardubice čítal v roce 1913 66 členů. Bicyklepolových zápasů bylo sehráno za sezónu 9. Celkové skóre z těchto zápasů bylo 37:10 pro Pardubice. Při výletech bylo dohromady ujeto jedním jezdcem 2 540 km. Smutnou událostí v tomto roce bylo, že zemřel předseda klubu Jaroslav Černý.²³⁴

V roce 1914 zvolili předsedou klubu Prokopce. Členů bylo v klubu 60. Došlo však k nedorozumění mezi členy, a tak 12 z nich vystoupilo a založilo cyklistický odbor Sportovního klubu Pardubice. Bylo uspořádáno 18 výletů s průměrnou účastí 12 členů. V létě tohoto roku konaly se poslední výlety a po mobilizaci činnost klubu téměř ustala.²³⁵

²³¹ NOVOTNÝ, Josef. Stručný nástin cyklistiky v Pardubicích od r. 1910. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice : Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 73 – 74.

²³² *Osvěta lidu*. Pardubice, 1913, roč. 19, č. 1, s. 10.

²³³ Závod na 100 km vyhrál Fr. Kundert 9:52:46,2, 2. Petřík Janoušek, 3. Vokoun. Viz *Neodvislé listy*. Pardubice, 1913, roč. 19, č. 38, s. 4 – 5.

²³⁴ NOVOTNÝ, Josef. Stručný nástin cyklistiky v Pardubicích od r. 1910. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice : Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 74 – 78.

²³⁵ Tamtéž s. 78.

5. Ceny bicyklů

Velocipedy okolo roku 1890 stály zhruba od 60 do 200 zl. Nejdražší ojetý velociped stál v nabídce z roku 1886 továrny J. Kohouta na Smíchově 190 zl., byl to 48 palců velký „*Extra ordinary Challenge*“. Velociped byl polo-niklovaný a „*úplně zachovalý*“. Velociped „*jako nový*“ se dal pořídit, ale i levněji např. 56 palců velké kolo za 130 zl., nebo 54“ palců velký, „*novým nátěrem a novými kaučukovými kruhy opatřený*“ za 105 zl. Nejlevnější velociped z Kohoutovy nabídky ojetých velocipedů byl 56 palců vysoký bicykl za 60 zl. Průměrná cena ojetých velocipedů se pohybovala okolo 105 zl. za kus.²³⁶

Ceny za nový bezpečník Premier s poduškovými obručemi od firmy Hillman Herbert & Cooper – Limited se v roce 1891 pohybovaly od 170 do 315 zl. A montáž poduškových obručí místo obručí plných stála od 40 do 55 zl. Sklad těchto kol se nacházel ve Vídni.²³⁷

V roce 1893 v hlavním skladu velocipedů v Praze stály nové rovery s poduškovými obručemi od 130 do 180 zl. Kola s pneumatickými obručemi stály od 180 do 260 zl. Ojetá kola s novými gumovými obručemi bylo možné pořídit v tomto skladu od 70 do 120 zl.²³⁸ První kola z Mladé Boleslavi zn. Slavia bylo možné pořídit od 110 do 160 zl.²³⁹

Pro srovnání bylo možné v roce 1887 koupit 5 kg kávy v průměru za 4,8 zl., 1 kg čaje za 3 zl., 5 kg rýže za 1,15 zl., nebo 4 litry jamajského rumu za 4 zl.²⁴⁰ Hektolitr pšenice stál v průměru 7 zl., brambory 1,5 zl., kilogram hovězího masa 0,6 zl. a litr domácího piva 0,14 zl.²⁴¹

Základní plat rakousko-uherského úředníka se v roce 1898 pohyboval od 800 do 12 000 zl. v závislosti na hodnostní třídě.²⁴²

²³⁶ *Cyklista*. Praha, 1886, roč. 2, č. 4, s. 48.

²³⁷ *Cyklista*. Praha, 1891, roč. 7, č. 9, s. 98.

²³⁸ *Cyklista*. Praha, 1893, roč. 9, č. 4, s. 51.

²³⁹ KOŽÍŠEK, Petr. *L&K - Škoda 1895-1995. 1. Díl: Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motopress Milpo, 1995. s. 14. ISBN 80-901749-1-4.

²⁴⁰ *Pernštýn*. Pardubice, 1887, roč. 8, č. 4, s. 4.

²⁴¹ *Pernštýn*. Pardubice, 1887, roč. 8, č. 8, s. 3.

²⁴² VYSKOČIL, Aleš. *C.k. úředník ve zlatém věku jistoty*. Praha: ISTORICKÝ ÚSTAV AV ČR, 2009. s. 108. ISBN 978-80-7286-149-1.

6. Oblečení

V roce 1895 přijala ČÚJV návrh na cyklistický kroj. Obuv – nízké, černé, kožené střevíce na šněrování se slabou podrážkou a nízkým podpatkem. Punčochy – černé, dlouhé, sahající přes kolena. Kalhoty – světle hnědé, bez kapes na kolenou nebo stehnech, do pasu, bez knoflíků, a bez šlí, dole stažené širokou gumou. Opasek černý 10 cm široký. Svetr - černý bez okras. Kabát – přiléhající sako u krku spjaté háčkem, ležatý límec 5 cm široký. Jako zapínání sloužilo 6 plochých šňůr tmavší barvy. Kabát se na prsou 6 cm přes sebe překrýval. Dole měl kabát 2 kapsy, nahoře kapsy mít neměl. Rukávy byly v ramenou nadsazené, v loktech široké a v zápěstích úzké bez šňůr. Pokrývka hlavy – černý, široký baret z kašmíru. Odznaky se měly nosit na levé straně prsou, mezi první a druhou řadou šňůr.²⁴³ Anglické střevíce s gumovými podešvi bylo možné pořídit od 2,60 do 5 zl. Gumové pláště, krátké pro jízdu v dešti za 6 až 8 zl. Čepice určené na kolo stály od 70 kr. výše.²⁴⁴

²⁴³ *Cyklista*. Praha, 1895, roč. 11, č. 13, s. 212.

²⁴⁴ *Cyklista*. Praha, 1892, roč. 8, č. 6, s. 96.

7. Dámy na bicyklech

První dámy jezdily především na tříkolkách. Vzhledem k váze strojů a stavu tehdejších silnic, nemohl se tento sport v dámských kruzích více rozvíjet. Až s vynálezem nízkého stroje a později dámského roveru s jejich charakteristickým nízkým rámem, byl dán nový impuls pro rozvoj dámské jízdy na kole.

Jízda na kole ze zdravotního hlediska byla srovnávána s prací na šicím stroji, při níž byly ženy také sehnuty a namáhaly především nohy. Lékaři poté přišli s tím, že nelze srovnávat práci na stroji v uzavřené, špatně větrané místnosti s pohybem na čerstvém vzduchu a jízda na kole byla dámám doporučována. Jízda na kole bylo ještě vytýkáno přílišných otřesů, od toho se však upustilo, když porovnali jízdu na kole s jízdou na koni, při které docházelo k mnohem větším otřesům, a přesto byla lékařii doporučována.

Při volbě kola pro dámu, bylo nejdůležitější pohodlí a prakticky platily stejné zásady při výběru kola jako dnes. Sedlo i řídítka musely být posunovatelné. Kličky byly o 4 -5 cm kratší nežli u kol pánských, protože vysoký zdvih snadno „zavdati může příčinu k výčitce neslušnosti“. Převod byl menší „poněvadž i síla tělesná žen bývá menší nežli u mužů“ a dámská kola byla určena výhradně k turistickým účelům, proto nebyl vysoký převod zapotřebí.

Dámská kola musela být zbavena všech předmětů, které by se mohly zachytit o dámský šat. Dámská kola byla také vybavena ochranným zařízením řetězu a zadního kola. Tyto kryty byly vyrobeny z plechu nebo kaučuku. Váha dámského kola se pohybovala okolo 15 kg.²⁴⁵

Důležitá byla také volba správného oblečení. Oblečení muselo býti pohodlné a muselo umožňovat úplnou pohyblivost těla. Doporučovány byly šaty jednoduché bez překážejících ozdob. Sukně měla býti dostatečně široká. Spodnička nebyla doporučována. Za vhodné se považovalo obléci se jako jezdkyně na koni, totiž přiléhající jezdecké spodky z černého trikotu a černé punčochy, popřípadě tmavé kamaše. Boty se ženám doporučovaly co nejpohodlnější bez podpatků. Jako pokrývka hlavy se považovala za nejlepší volbu forma anglické čapky nebo klobouku. Dále se také doporučovaly nosit rukavice. I v cyklistické módě existovali výstřelky. V Paříži, kde jezdily dámy v mužských šatech, což v českých zemích zasluhovalo „rozhodně politování, neboť podobné neslušnosti odradí mnohé slušné dámy od jízdy na kole“. Později byly dámám, které se neodhodlaly obléci si „reformní oděv“, doporučovány kalhotové sukně.²⁴⁶

²⁴⁵ *Cyklista*. Praha, 1893, roč. 9, č. 4, s. 40 – 42.

²⁴⁶ *Cyklista*. Praha, 1897, roč. 13, č. 4 a 5, s. 56.

Nejvhodnější poloha na kole byla pro dámy co nejvzpřímenější, za tímto účelem bylo vyráběno kolo továrníkem Georgem Consinsem v Anglii. Tento stroj byl dokonce vybaven anti-vibračním rámem. Od stavění anti-vibračních rámu se postupně upustilo s příchodem pneumatik.²⁴⁷

Ještě v roce 1893 se závodění dam odsuzovalo jako „*sportovní bezcennost*“²⁴⁸, o tři roky později se už ženy proháněly i po závodní dráze v Pardubicích.²⁴⁹

První českou cyklistkou byla paní Bílá ze Slaného, která doprovázela svého manžela na všech výletech. Vítězkou na prvních českých závodech žen byla slečna Kamila Tintěrová, členka Českého klubu velocipedistů na Smíchově. První dámský závod byl uspořádán v rámci národních závodů bývalého A. C. O. Slavia 22. září 1894. Vítězce závodu bylo tehdy pouhých 17 let.²⁵⁰

²⁴⁷ *Cyklista*. Praha, 1893, roč. 9, č. 5, s. 55 – 57.

²⁴⁸ *Cyklista*. Praha, 1893, roč. 9, č. 9, s. 123.

²⁴⁹ *Cyklista*. Praha, 1896, roč. 12, č. 13, s. 218.

²⁵⁰ *Cyklista*. Praha, 1894, roč. 10, č. 21, s. 346 – 347.

8. Vyznamenání nebo medaile?

Odznaky, jako odměna jen ve starších sportovních odvětví zejména, ve střelbě a ve veslařství, našly zpočátku své místo i v cyklistice a to především v Německu. Jakmile se ujal cyklistický sport i v Rakousku, začaly se jako ocenění užívat medaile zlaté, stříbrné, bronzové, velké a malé, později se objevily i medaile pozlacené a postříbřené. Postupně se ustálila zásada, že medaile se předávaly v závodech mezinárodních. Tato zásada však nebyla směřovatná a každý klub mohl vypsát odměny za umístění, jak uznal za vhodné. Ovšem byla zde snaha, aby se medaile rozdávaly za mistrovství a hlavní závody, za umístění v méně důležitých závodech, aby byly odměnou odznaky a pokud možno, aby se v interních závodech udílely maximálně čestné ceny.²⁵¹

Diplomy se jako odměny závodním jezdcům udílely v českých zemích poprvé v roce 1890. Diplomy byly určeny především jako ceny druhé a třetí v závodech o mistrovství, přebornictví a juniorátu. Diplom sloužil i jako milá připomínka dne závodů.²⁵²

²⁵¹ *Cyklista*. Praha, 1885, roč. 1, č. 13, s. 171 – 172.

²⁵² *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 5, s. 56 – 57.

9. Významné osobnosti z počátků Pardubické cyklistiky a motorismu

Chomrák Vincenc

Čeněk Vincencius Ferdinand Chomrák se narodil 20. ledna roku 1871 Ferdinandu Chomrákovi soukromníkovi v Pardubicích a Marii Magdaleně, rozené Baštové. Ferdinandův otec byl Antonín Chomrák, řezník v Dašicích a jeho matkou byla Anna, rozená Valachová z Prachovic. Marie Chomráková pocházela z rolnické rodiny z Barchova, jejím otcem byl Václav Bašta a matka Anna, rozená Sejkanecová.²⁵³

Obecnou školu chlapeckou na Starém Městě v Pardubicích začal navštěvovat od 2. 5. 1877. Zpočátku se mu ve škole poměrně dařilo, avšak s přibývajícím věkem se jeho školní výsledky zhoršovaly, až na školní docházku a chování.²⁵⁴

V době jeho školní docházky, konkrétně v roce 1879, se jeho rodina přestěhovala z domu č. 63 do domu č. 2, který byl znám jako hostinec U Zlaté koule, který otec Vincence Chomráka řídil až do své smrti roku 1897. Poté převzala řízení hostince Marie Chomráková, která se o něj starala až do roku 1910, kdy přešel do držení rodiny Hillerovy.²⁵⁵

Poté co Vincenc dokončil obecnou školu v Pardubicích, nastoupil na německou reálku v Trutnově a vyučil se puškařem. Po vyučení se vydal do „světa“. Pracoval v Plzni, Litoměřicích, Vídni, Štýru, Tyrolsku, Budapešti, Frankfurtu, v Belgii a v Lutychu. Po této zkušenosti se vrací zpět do Pardubic.²⁵⁶

V patnácti letech začal jezdit na velocipedu, který byl v Pardubicích v té době ještě novinkou. Jezdil za každého počasí a na všech dostupných typech velocipedů. Vzhledem ke své malé postavě si musel na svém velocipedu upravit rám a snížit sedlo, aby dosáhl na šlapky. V roce 1891 podnikl na velocipedu cestu ze Štýru do Grätzu, Triestu, Pola, Benátek, Lince a do Pardubic. Tato cesta měřila 1 835 km a získal za ní cenu od německé unie z Norimberku. Cestu podnikl ještě na „kostitřasu“, s plnými ráfky, vážícím 28 kg.²⁵⁷ V roce 1892 podnikl cestu z Pardubic do Kufšteinu, Salcburku, Budapešti a zpět do Pardubic. Tuto cestu uskutečnil na kole značky Rover, ale stále s plnou pneumatikou. O rok později byla jeho další dálková cesta, trasa z Pardubic do Mnichova, Frankfurtu, Lutychu a zpět do Pardubic. Na této cestě měl již kolo s pneumatiky plněnými vzduchem. V roce 1895 založil v rodinném

²⁵³ SOA Zámorsk, Matriky narozených, sign. 2646, inv. č. 7002.

²⁵⁴ SOKA Pardubice, Výkazy o školní docházce, Obecná škola chlapecká – Staré Město, sign. 603, knihy 34 – 38.

²⁵⁵ KOTYK, Jiří. Pardubické hotely, restaurace a hospody na dobových pohlednicích. In *AB Zet Pardubicka*, Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2003, č. 27, s. 39 – 40.

²⁵⁶ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 74.

²⁵⁷ LADÝŘ, Ivan. Chomrákova dvě a čtyři kola. In *Magazín pochodně*, 1991, roč. 80, č. z 2. – 3. února, s. 4.

domě na Bílém předměstí v hostinci u Zlaté kule sportovní závod, v kterém se staral o dorostenecké závodníky a závodní cyklistickou dráhu v Pardubicích.²⁵⁸

Ve svých čtyřiatdvaceti letech se Vincenc Chomrák oženil s Miladou Zavřelovou. Milada se narodila 16. ledna 1875 hostinskému z Popkovic Josefu Zavřelovi a Marii, rozené Zemanové. Za svědky jim šli puškař František Kerester a Stanislav Chomrák, který se živil jako sladovník.²⁵⁹

Ve stejném roce si Vincenc Chomrák otevřel v Pardubicích svůj sportovní podnik, kde opravoval bicykly, prodával i vyráběl součástky na jízdní kola.²⁶⁰

Dne 10. července 1900 započal Vincenc Chomrák svoji cestu do Paříže o cenu Rakouského Touringclubu, na kterou se od jara pečlivě připravoval. V té době již nebyl Chomrák žádný začátečník, v roce 1892 získal druhou cenu na vzdálenost 1 835 km, v roce 1893 cenu první na vzdálenost 1 200 km, v roce 1894 první cenu na vzdálenost 2 450 km od Unie německé. První den jel Chomrák v dešti a blátě celou cestu z Pardubic do Plzně. Druhý den jel z Plzně přes Stříbro, Waidhaus, Sulzbach a Hersbruch do Norimberku. Celý den bylo pěkné počasí. Cestou ztratil cestovní pas, naštěstí ho nějaký dobrý člověk poslal do Pardubic na obecní úřad. Třetí den byli panu Chomrákovi dáni od Premierecycle k dispozici 2 tandemy. Jeden vodič ho doprovodil z Norimberku přes Kalterbach, Ausbach, Dikelsbühl, Aalen a Schörndorf do Stuttgartu. Ze Stuttgartu ho doprovodil druhý vodič, který jel do Stuttgartu vlakem, přes Pforzheim do Karlsruhe, kam dorazil v 10 hodin večer. Třetí den bylo velké horko, proto musel jezdec hodně pít a obkládat si hlavu mokrým šátkem. Čtvrtý den jel z Karlsruhe přes Achern, Strassburg, Zabern dále přes francouzské hranice, kde mu byla na základě legitimace anglického Touring clubu vystavena propustka a za kolo zaplatil 50 c. mýtné. Díky této plošné legitimaci mu odpadly případné tahanice na celnicích. Dále jel přes Anricourt a Lumeville do Nancy, kde zůstal přes noc. Pátý den jel přes Toul, kde shlédl vojenskou přehlídku. Poté jel přes Ligny, Revigny, Vitry le Francois, Feré a Sezanne do Coriminiers, kam dorazil v 9 hodin večer. Po celou cestu posílal 5x denně klubu lístky s vyplněným časem.²⁶¹ „*Jak psaly pařížské listy Le velo a La Presse, na převodu č. 81 šlápl pan Chomrák během jízdy 202 800 krát.*“²⁶²

²⁵⁸ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1931, roč. 13., č. 4., s. 2.

²⁵⁹ SOA Zámorsk, Matriky oddaných, sign. 2652, inv. č. 7036.

²⁶⁰ BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984, s. 70.

²⁶¹ *Cyklista*. Praha, 1900, roč. 17, č. 3, s. 45.

²⁶² *Pardubický deník*. Pardubice, 2008, č. 206, s. 7. *Pardubické noviny*. Pardubice, 2005, č. z 6. září, s. 9.

S příchodem motorismu se začal věnovat i tomuto sportu. I když až jako druhý, po baronu Arthurovi Krausovi, začal jezdit v Pardubicích se svým tříkolovým motocyklem značky de Dion Bouton.²⁶³ Tuto svou tříkolku si pořídil v roce 1906.²⁶⁴

Za zmínku stojí, že markýz de Dion byl průkopníkem závodního motorismu. Zúčastnil se prvního oficiálního závodu pro vozidla nepoháněná lidskou nebo zvířecí silou, který vypsal v roce 1887 pařížský časopis *Vélocipede*. Tehdy ještě s parním pohonem jako jediný účastník závod vyhrál. Po svých studiích v Německu založil v Paříži továrnu na parovozy, později nahradil parní pohon zážehovými motory. Tuto továrnu založil se dvěma společníky Boutonem a Trepardouxem. Druhý jmenovaný ve firmě však dlouho nevydržel. V roce 1894 byla značka de Dion Bouton nejvýznamnější na poli výrobců automobilů.²⁶⁵

Poté co, pan Chomrác, podlehl „*vůni benzínu*“ jezdil na všech možných typech motorových vozidel a propagoval je. Založil si dílnu na opravy těchto vozidel, která byla v té době jediná ve východních Čechách. Byl také jmenován soudním znalcem v oboru automobilismu. V roce 1906, kdy byl zaveden automobilový zákon, zavedl řidičské zkoušky pro celé východní Čechy, které se konaly každý měsíc.²⁶⁶ I když, jak již bylo řečeno, nebyl prvním motoristou v Pardubicích, bezesporu nejvýznamnějším průkopníkem automobilismu a motorismu na Pardubicku a nejen tam, byl právě Vincenc Chomrác. V přízemí svého domu ve Sladkovské ulici měl krám, ve dvoře měl prostornou zámečnickou dílnu spojenou s opravou aut.²⁶⁷ Povolení ke stavbě svojí „*kolny pro automobily*“, u svého domu ve Sladkovského ulici č.p. 482, se mu dostalo v roce 1909.²⁶⁸ Dříve než propadl autům, prodával a opravoval jízdní kola. Později, když se plně věnoval automobilům, mnoho věcí na kolo ve své dílně neměl a mnoho lidí si náhradní díly na jízdní kola nekupovalo, zato pro auta sehnal vše od pneumatik až po kabely k zapalovacím svíčkám. Primární profesí byla pro Chomráka jeho autoškola.²⁶⁹ V některých pramenech se uvádí, že v roce 1910 založil Chomrác první českou autoškolu, jejímž vzorem byly autoškoly ve Francii a Německu.²⁷⁰ V dobovém tisku lze však dohledat, že c. k. vys. místodržitelství v Praze udělilo panu Chomrákovi „*koncesi na zřízení první české školy chaufferské se sídlem v Pardubicích*“ až roku 1912.²⁷¹ Svůj výukový

²⁶³ LADÝŘ, Ivan. Chomrácova dvě a čtyři kola. In *Magazín pochodně*, 1991, roč. 80, č. z 2. – 3. února, s. 4.

²⁶⁴ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 89.

²⁶⁵ SKOŘEPA, Miloš. *Dějiny automobilových závodů*. Praha: Olympia, 1973, s. 7 – 8.

²⁶⁶ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1931, roč. 13., č. 4., s. 2.

²⁶⁷ VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 147.

²⁶⁸ SOKA Pardubice, Společenstvo smíšených živností Pardubice, kart. 632, Vincenc Chomrác.

²⁶⁹ VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 147.

²⁷⁰ Např. *Východočeský republikán*. Pardubice, 1931, roč. 13., č. 4., s. 2. *Východočeský republikán*. Pardubice, 1935, roč. 17., č. 36., s. 5.

²⁷¹ Neodvislé listy. Pardubice, 1912, roč. 18, č. 14, s. 5.

automobil si sám upravil tak, aby mohl zasahovat při žákových chybách a jízda tak nebyla nebezpečná pro okolí i pro sedící ve voze. Ve svém stroji Laurin a Klement vyvážel svoje žáky, někdy stojící i na stupátkách, směrem na Chrudim, kde jim pak mohl předat řízení.²⁷² Tenkrát pro udělení řidičského oprávnění stačilo, když adept složil praktickou jízdu před komisařem, testy z dopravních předpisů nebylo zapotřebí. Stačilo, že šofér věděl, že má jezdit při levém okraji cesty. Účastníci autoškoly se seznamovali s komponenty automobilu při případné poruše a následné její opravě.²⁷³ V letech 1914 – 1915 byl jmenován místodržitelstvím znalcem při vojenských automobilových odvozech. Po narukování v roce 1916 vyučoval jako vojenský „*autoučitel*“ ve Vídni a Hornu vojiny všech národností.²⁷⁴

I Vincenc Chomrác opakovaně v letech 1915 a 1916 žádal na c. k. okresním hejtmanství o povolení koncese pro přepravu osob a nákladu se stanovištěm na Zeleném předměstí, nebo u nádraží v Pardubicích, v době kdy sloužil na vojně ve Vysokém Mýtě. Této žádosti bylo vyhověno až na počátku roku 1917. Opětovně této žádosti vyhovělo v říjnu roku 1918.

V roce 1923 měl Vincenc Chomrác jisté problémy s úřady, protože nevedl řádný seznam svých učňů své puškařské dílny, podle norem a ubytovával je na půdě nad dílnou, což byly nevhodné podmínky, které neodpovídaly zemskému stavebnímu řádu.²⁷⁵

Později, okolo roku 1924, se Vincenc Chomrác v prodeji zaměřil na automobily tuzemské značky Tatra, které v té době stály od 35 tisíc výše.²⁷⁶ V kopřivnické tatrovce se automobily začaly vyrábět již roku 1897 a první automobil vyrobený ve střední Evropě byl vyroben právě v této firmě a nesl název Präsident.²⁷⁷ Svoji živnost pro přepravu osob a nákladu provozoval až do roku 1934, kdy si již svoji koncesi neobnovil.²⁷⁸

Vincenc Chomrác zemřel 1. září 1935 ve věku 64 let. Chomrác vlastnil mnoho cen a vyznamenání z různých závodů z Čech a ciziny.²⁷⁹ Vincencovi Chomrákovi se samozřejmě dostalo prvotřídního pohřbu se zvoněním umíráčku u sv. Jana Křtitele, v polokovové rakvi ho dopravil na hřbitov prosklený, zlatý vůz s dvěma páry koní za zvuků kapely Antonína Slejšky.

Po jeho smrti se o dědictví přihlásilo hned několik osob, ať již jemu blízkých či vzdálenějších. Vincenc Chomrác měl sestru Marii, která byla v době jeho úmrtí sama již po

²⁷² LADÝŘ, Ivan. Chomrákova dvě a čtyři kola. In *Magazín pochodně*, 1991, roč. 80, č. z 2. – 3. února, s. 4.

²⁷³ VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 147.

²⁷⁴ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1931, roč. 13., č. 4., s. 2.

²⁷⁵ SOKA Pardubice, Společenstvo smíšených živností Pardubice, kart. 632, Vincenc Chomrác

²⁷⁶ *Východ*. Pardubice, 1924, roč. 5, č. 20, s. 8.

²⁷⁷ ŠVIHÁLEK, Milan. Život s erbem Tatry. Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. s. 8. ISBN 978-80-247-2723-3.

²⁷⁸ SOKA Pardubice, Společenstvo smíšených živností Pardubice, kart. 632, Vincenc Chomrác.

²⁷⁹ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1935, roč. 17., č. 36., s. 5.

smrti. Marie měla dvě děti, JUDr. Emila Brožka, ten se o dědictví nepřihlásil, na rozdíl od své sestry Marie Brožkové. Dalšími sourozenci Vincence Chomráka byli bratři Stanislav a Leopold, z nichž se o dědictví přihlásil pouze Leopold. Dále se o dědictví přihlásila vdova po Vincenci Chomrákovi, Milada, a jejich dcera Růžena Voborníková, která se provdala za lékárníka do Prahy.²⁸⁰ Růžena se narodila 4. ledna roku 1897.²⁸¹

Správa sportovního závodu byla ponechána paní Miladě Chomrákové. Ostatní dědictví bylo soudem rozděleno jednou čtvrtinou pro Miladu a třemi čtvrtinami pro Růženu. Obě dámy si měly pozůstalost rozdělit samy a poté písemně vyrozumět soud. Vzhledem k rozsahu pozůstalosti a absenci testamentu, to nebyl snadný úkol a trvalo téměř devět měsíců než se všechnen majetek, jak movitý tak nemovitý sepsal a rozdělil. A poté, co bylo dědické řízení uzavřeno, se muselo znovu obnovit, kvůli objevení nových aktiv. Samotné vyřizování pozůstalosti trvalo až do roku 1941, mezitím se dcera Růžena provdala za pana Hamana.²⁸²

Budínský Albert

Albert Budínský byl jedním z průkopníků pardubické cyklistiky, ve které dosahoval výborných výsledků na závodním poli.²⁸³ Byl zvolen prvním místopředsedou ČKV Pardubice²⁸⁴ a později i jeho předsedou.²⁸⁵ Později se věnoval i správě koňských závodů v Čechách a poté i v Rakousku.²⁸⁶ V Pardubicích vlastnil rohový dům na Královské třídě, ve kterém ubytoval rodovou šlechtu sjíždějící se do Pardubic na parforsní hony. Albert Budínský byl aktivní i na poli politickém, byl zvolen za člena obecního zastupitelstva a městské rady, ve funkci městského radního však dlouho nevydržel, protože na ni rezignoval. Zastával také funkci policejního dozorce. Pan Budínský zemřel ve věku 53 let, 11. dubna roku 1913.²⁸⁷

Čihák Hugo

Hugo Čihák se zúčastnil svého prvního cyklistického závodu se svým bratrancem Janem Kašparem v roce 1890, poté se cyklistice závodně nevěnoval v takové míře, protože se na výsledkových listinách neobjevuje.²⁸⁸ Hugo se narodil 15. února 1884 v Županji. V Pardubicích bydlel u svého strýce patrně od roku 1889. Později se stal vlastníkem lomů a

²⁸⁰ SOKA Pardubice, Pozůstalost Vincence Chomráka.

²⁸¹ SOKA Pardubice, Matrika dom. př. – Chomrák.

²⁸² SOKA Pardubice, Pozůstalost Vincence Chomráka.

²⁸³ *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 11, s. 6. *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 6, s. 4.

²⁸⁴ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 10, s. 7.

²⁸⁵ *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 5, s. 6.

²⁸⁶ *Osvěta lidu*. Pardubice, 1913, roč. 18, č. 43, s. 6.

²⁸⁷ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1913, roč. 19, č. 29, s. 5.

²⁸⁸ *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 6, s. 4.

firmy „Inž. Františka Čiháka syn“. ²⁸⁹ V roce 1910 spolupracoval se svým bratrem Eugenem na stavbě vlastního letadla. Eugen předtím i potom spolupracoval v aviatice se svým bratrancem Janem Kašparem. ²⁹⁰

Freund Hugo

Hugo Freund byl aktivním členem cyklistického klubu, který se objevil i na závodním poli. ²⁹¹ Později měl na Královské třídě svoji živnost, kde prodával velocipedy firmy Šubert, Tombo a spol., ²⁹² ale prodával například i prací stroje. ²⁹³ Později zastupoval v Pardubicích firmu na automobily Praga. Zemřel 17. listopadu 1925 ve věku 49 let. ²⁹⁴ Po něm převzal zástupnictví firmy Praga v Pardubicích Rudolf Freund. ²⁹⁵

Jelínek Karel

Karel Jelínek přišel do Pardubic v roce 1884 a zakoupil zde mlýn „na Haldě“, zasloužil se i o založení svobodomyšlného klubu a zároveň byl členem svobodomyšlné strany. Byl členem okresního zastupitelstva a jedním z radních. Uplatnil se i v peněžních ústavech, například v městské spořitelně. Četbou odborných článků a častým cestováním získal značné zkušenosti v oblasti obchodnické, které zužitkoval poté, co prodal mlýn a založil si na náměstí „Jelínkův bazar“, což byl jeden z největších a nejvyhledávanějších podniků ve Východních Čechách. Karel Jelínek zemřel 17. září 1909. ²⁹⁶ Karel Jelínek byl zvolen zakládajícím výborem jako první předseda klubu pardubických velocipedistů. ²⁹⁷ Závodů se příliš neúčastnil, zato při nich zasedal například jako soudce. ²⁹⁸ Mimo jiné byl i také ve výboru spolku pro zřízení divadelního domu v Pardubicích. ²⁹⁹

Kašpar František

František Kašpar patřil do rodiny, která po dlouhá léta měla ve vlastnictví formanskou hospodu „Veselku“. Hostinský dům Veselka vybuodoval Kryštof Just, když v roce 1684 zdědil objekt budoucího hotelu po své ženě. Od roku 1802 byla Veselka ve vlastnictví rodiny

²⁸⁹ SVITÁK, Pavel. První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 2003. s. 31. ISBN 80-86046-65-6.

²⁹⁰ SVITÁK, Pavel. První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 2003. s. 56. ISBN 80-86046-65-6.

²⁹¹ *Cyklista*. Praha, 1893, roč. 9, č. 10, s. 5.

²⁹² *Neodvislé listy*. Pardubice, 1900, roč. 6, č. 12, s. 6.

²⁹³ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1905, roč. 11, č. 7, s. 5.

²⁹⁴ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1925, roč. 7, č. 48, s. 3.

²⁹⁵ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1926, roč. 8, č. 9, s. 2.

²⁹⁶ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1909, roč. 15, č. 38, s. 3.

²⁹⁷ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 10, s. 7 - 8

²⁹⁸ *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 6, s. 3. *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 12, s. 4.

²⁹⁹ *Pernštýn*. Pardubice, 1904, roč. 11, č. 44, s. 4.

Kašparů. Prvním z Kašparů, který vlastnil Veselku, byl František. Za něj došlo v hostinci k dvěma velkým požárům. Po Františkovi převzal Veselku jeho syn Jan. Ten nechal v letech 1857 – 1858 vybudovat rohový sál Odeon. Za dob Jana Kašpara se z hostince stal hotel a prakticky kulturním střediskem Pardubic. Koncertoval zde například Bedřich Smetana či Antonín Dvořák, svoje přednášky tam měli cestovatelé Holub, Vráz, nebo Kořenský, konaly se zde bankety, vlastenecké schůze, plesy i divadelní představení. V letech 1874 až 1913 přešla Veselka v majetek, synovi Jana Kašpara, Františkovi,³⁰⁰ jednomu ze zakladatelů cyklistického klubu v Pardubicích. Františkovi Kašparovi se dostalo vzdělání na pardubické reálné škole a svůj rozhled si poté rozšířil i cestováním. Vedle vedení hotelu Veselka zasedal v městské radě a byl členem obecního zastupitelství. Tyto úřady však musel později opustit na úkor hospodářství, které měl ve Lhotce. Zasloužil se o rozšíření výše zmíněného hotelu a to tak, že mu přistavěl celé druhé poschodí a jiné přístavby. František Kašpar také podporoval svého syna, Jana, v jeho aviatických zálibách. František Kašpar zemřel 3. května 1913 ve věku 65 let.³⁰¹

Kraus Arthur

Arthur Kraus se narodil 1. srpna 1854. Vyrůstal v domě s číslem popisným 113 na Královské třídě. Tento dům byl postaven v roce 1860 a v roce 1866 ho navštívil i sám císař František Josef I., když se vracel z prohlídky bojiště u Sadové. V té době byl Josef Kraus, Arthurův otec, druhým dnem starostou Pardubic. Jinak pracoval Josef Kraus jako správce pardubické pošty. Rodina Josefa Krause přišla ke šlechtickému titulu díky jeho bratrovi, Alfrédu Krausovi. Alfréd Kraus byl významným politikem, ale protože byl bezdětný, vyžádal si o udělení baronského titulu rodině svého bratra. Císař udělil Krausům baronský titul 23. července 1881.³⁰² Arthur byl vzdělaným mužem a s neobyčejným zájmem sledoval všechny technické novinky. Díky tomu, že byl zámožným soukromníkem, měl čas i peníze na své koníčky. Jedním takovým koníčkem bylo i pozorování hvězd, proto nechal v roce 1892 postavit v Pardubicích hvězdárnu. Hvězdárnu vybavil všemi přístroji potřebnými k pozorování hvězd. Hvězdárnu zpřístupnil i veřejnosti. Navštěvovali ji i školní exkurze. Sám Kraus rád provázel návštěvníky a vyprávěl jim o astronomii. Po jeho smrti připadlo vybavení pardubické hvězdárny hvězdárně petřínské v Praze. Jeho zálibami však nebyla jen astronomie, ale také literatura, sám napsal dvě brožury „*Létavice a povětroně*“ a „*Pozorování slunce*“.

³⁰⁰ KOTYK, Jiří. Pardubické hotely, restaurace a hospody na dobových pohlednicích. In *AB Zet Pardubicka*, Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2003, č. 27, s. 33 - 35.

³⁰¹ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1913, roč. 19, č. 35, s. 6.

³⁰² SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 195.

Věnoval se i fotografování hvězd a patřil mezi první fotografy v Pardubicích. Vlastnil i jedny z prvních fonografů, poté gramofon a psací stroj. Vlastnil i motocykl značky Hildebrand & Wolfmüller, který koupil okolo roku 1895.³⁰³ Nejvíce ho oslovila aviatika. Byl zastáncem „*létání vlastní silou*“ a tak zkonstruoval i dva typy kluzáků. Ty pak neúspěšně zkoušel na zámeckých valech v Pardubicích. Díky tomu, že nemohl kluzák ovládnout vlastní silou, dal se na sportování. Trénoval tak, že běhal za kočárem. O dvacet let později se stal blízkým spolupracovníkem Ing. Jana Kašpara. Arthur Kraus podporoval i místní sport. Sám byl aktivním sportovcem. Jako první měl přivést do Pardubic lyže a tenisovou raketu. U svého domu nechal zřídit tenisový kurt, na kterém uspořádal i turnaj. V jeho vlastnictví bylo i jízdní kolo. Když na počátku 20. století vydala městská rada řád pro cyklisty, obdržel Kraus legitimaci s číslem 1.³⁰⁴ Arthur Kraus byl jeden z mužů, kteří založili cyklistický klub v Pardubicích,³⁰⁵ a v roce 1892 byl zvolen jejím předsedou.³⁰⁶ Cyklistických závodů se neúčastnil, ale dohlížel občas na jejich průběh.³⁰⁷ Baron Arthur Kraus zemřel 21. března 1930. Byl pohřben v rodinné hrobce na starém hřbitově.³⁰⁸

Krpata Hynek

Hynek Krpata ml. byl jedním ze zakládajících členů ČKV v Pardubicích,³⁰⁹ který se prosadil i v závodech.³¹⁰ Rodina Krpatova vlastnila dům u Zelené brány, kde se vyráběly kočáry, které dokonce vyhrály stříbrnou medaili na východočeské výstavě. Hynek Krpata prodával také velocipedy anglické, německé i rakouské výroby.³¹¹ Jméno Krpata nebylo v Pardubicích neznámé, nejen že Hynek Krpata st. vybudoval podnik na výrobu kočárů, byl akcionářem zdejšího pivovaru, občanské záložny, působil také v obecní správě a byl i horlivým členem Národní strany svobodomyšlné.³¹² Hynek Krpata ml. měl bratra Emanuela a se ženou Marií měl syny Františka a Hynka.³¹³

Kudrnáč Josef

³⁰³ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 196.

³⁰⁴ Tamtéž s. 197.

³⁰⁵ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 10, s. 7.

³⁰⁶ *Cyklista*. Praha, 1892, roč. 8, č. 8, s. 4.

³⁰⁷ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 12, s. 3. *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 11, s. 4.

³⁰⁸ SOKA Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960, s. 198.

³⁰⁹ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 10, s. 7.

³¹⁰ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 12, s. 4.

³¹¹ *Pardubické noviny*. Pardubice, 1894, roč. 5, č. 11, s. 6. *Pardubické listy*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 12, s. 4.

³¹² *Neodvislé listy*. Pardubice, 1903, roč. 9, č. 22, s. 3.

³¹³ SOA Zámorsk, Matriky narozených, sign. 6604, inv. č. 7013.

Josef Kudrnáč je jedním z příkladů, že být členem cyklistického klubu mohlo být i otázkou prestiže. Vzhledem k pokročilému věku se již aktivně do závodů nezapojoval, ale působil například jako dozor na závodní dráze při závodech.³¹⁴ Josef Kudrnáč se po studiích věnoval sladovnictví, kterému se učil v celé řadě pivovarů v Německu. Po návratu řídil pivovar v Sezemicích, později si najal pivovar v Dašicích a Pardubicích. Poté, co se vzdal pivovaru v Pardubicích, se věnoval hospodaření v Počaplech. Mimo jiné byl také členem obecního zastupitelstva, předsedou akciového cukrovaru a členem dobročinných a vlasteneckých spolků. Pan Josef Kudrnáč zemřel 24. ledna 1909 ve věku 80 let.³¹⁵

Opitz Karel

Karel Opitz s cyklistikou toho sice moc společného neměl, ale byl to patrně první člověk v Pardubicích, který vlastnil automobil.³¹⁶ Jeho otec, také Karel, přišel do Pardubic okolo roku 1866 se svým přítelem Juliem Hübnerem a začali jako první v Habsburské monarchii vyrábět francouzské mlýnské kameny. Později začali vyrábět téměř veškeré komponenty k mlýnům a jejich podnik se proměnil v největší průmyslový závod.³¹⁷ O kvalitě firmy svědčí i dopis Antonína Hirschmanna zasláný do Pardubických novin. Pan Hirschmann si nechal v Liberci vybavit mlýn od firmy Hübner a Opitz a zařízení si náramně pochvaloval.³¹⁸ V srpnu roku 1902 zemřel Karel Opitz a v lednu 1903 zemřel i Julius Hübner, který neměl mužského potomka, vedení firmy tak přešlo na Karla Opitze ml. Ten zemřel v roce 1907.³¹⁹

Perner Jan

Jan Perner byl klasickým případem, kdy se člen významné rodiny přihlásil do cyklistického klubu³²⁰ pouze z prestižních důvodů, ale významněji se do něj nezapojoval. Byl posledním mužským potomkem staré pardubické rodiny, z níž vyšel i známý Ing. Perner. Jan Perner vystudoval pardubickou reálnou školu a poté nastoupil na školu technickou. Do armády vstoupil jako dobrovolník. Několik let vyučoval v Praze jízdu na kadetní škole. Vzhledem ke svým názorům byl z politických důvodů přeložen mimo Čechy, a tak léta své aktivní služby pobýval v Haliči a v Uhrách. Za první světové války působil v Albánii. Za

³¹⁴ *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 11, s. 4.

³¹⁵ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1909, roč. 15, č. 5, s. 5.

³¹⁶ VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 146.

³¹⁷ ŠEBEK, František. Toulky historií Pardubic: ... ptáme se pardubického historika Františka Šebka. *Radniční zpravodaj města Pardubic*. 2013, č. 9, s. 10.

³¹⁸ *Pardubické noviny*. Pardubice, 1893, roč. 5, č. 5, s. 3.

³¹⁹ ŠEBEK, František. Toulky historií Pardubic: ... ptáme se pardubického historika Františka Šebka. *Radniční zpravodaj města Pardubic*. 2013, č. 10, s. 10.

³²⁰ *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 6, s. 1.

první republiky byl jako plukovník vozatajstva dán do výslužby. Jan Perner zemřel 23. března 1926.³²¹

Pírka Josef

Josef Pírka je dalším příkladem, který byl v cyklistickém klubu spíše z prestižních důvodů. Závodů se nezúčastňoval, ale pomáhal například při výzdobě sálu při velocipedistických plesech.³²² Pírka se narodil 6. června 1861. Jeho otec, také Josef, byl obuvníkem. Jeho matka, za svobodna Koláčková, byla dcerou chalupníka z Rašova na Přeloučsku. Ve dvanácti letech se dal na učení u akademického malíře Antonína Glöcknera v Šumperku. V roce 1888 získal titul „*Dvorní fotograf vévody Nassavského*“. Ve stejném roce si založil vlastní fotografický podnik „*U zlatého lva*“, který se nacházel na Královské třídě. V roce 1895 sklídl velký obdiv za svůj soubor fotografií vystavený na Národopisné výstavě v Praze. V roce 1899 získal titul c.k. dvorní fotograf a o rok později se oženil s Valerií Kesslerovou, jež byla dcerou šlechtice ze Sprengenseenů. V roce 1907 se dostal až do Ruska, a to na pozvání hraběte Gižického, na jehož panství fotografoval koně. Poté ještě fotografoval dostihy v Pruskurově, ale další zakázky z Moskvy a Petrohradu odmítnul a vrátil se zpět do Pardubic. Díky Josefu Pírkovi se zachytily významné proměny Pardubic v jeho fotografiích. Josef Pírka zemřel den po svých 81. narozeninách.³²³

Ing. Prokop Josef

Ing. Josef Prokop působil ve výboru ČKV Pardubice v roce 1896 jako náhradník.³²⁴ Josef Prokop se narodil 23. 1. 1872 do početné rodiny Josefovi a Františce Prokopovým. Otec zemřel, když bylo Josefovi 8 let, jeho matka se i přesto dokázala postarat o rodinu i o podnik. V roce 1893 vystudoval Vysoké učení technické v Praze. Poté byl rok v Pulji, kde sloužil vojenskou námořní službu a pak se vydal do světa, kde nabyl poznatků o mlýnských strojích, díky kterým mohl po návratu z cest se svým bratrem a matkou vést rodinný podnik. Tento podnik převzal v roce 1904. O rok později se oženil s Marií L. Schultzovou.³²⁵ Od roku 1903 působil v pardubickém městském zastupitelstvu a od roku 1910 se stal dokonce starostou

³²¹ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1926, roč. 8, č. 14, s. 4.

³²² *Cyklista*. Praha, 1889, roč. 5, č. 3, s. 11

³²³ VOKSA, Stanislav. *Příběhy fotografů z Pardubicka*. Pardubice: Helios, 2007, s. 16. ISBN 978-80-85-211214.

³²⁴ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1896, roč. 2, č. 14, s. 2.

³²⁵ KREMLOVÁ, Linda – Ing. Josef Prokop – Starosta a továrník. In *AB Zet Pardubicka*, Pardubice: Klub přátel Pardubicka, č. 21, s. 6 – 7.

města.³²⁶ Starostenský úřad složil v roce 1915, ale dále se angažoval v obecní politice, s výjimkou mezi lety 1924 – 1927, do roku 1933, kdy zemřel.³²⁷

Vorbach Vilém

Vilém Vorbach se narodil 17. 7. 1855. Jeho otec, také Vilém, pracoval jako náměstek státního návladního v Mladé Boleslavi. Jeho matka, Marie Graubstein, pocházela z Mladé Boleslavi. Vilém Vorbach měl se svoji, o 16 let mladší ženou, Bohumilou dceru Bohumilu, narozenou 15. 4. 1896.³²⁸ Vilém Vorbach vyrobil v Pardubicích první kolo, které bylo ještě ze dřeva.³²⁹ Zřejmě jeho kola jsou doposud k vidění ve Východočeském muzeu v Pardubicích.³³⁰ Později také stál u zrodu cyklistického klubu.³³¹ Vilém Vorbach se uplatnil spíše jako funkcionář klubu, než jako závodník.³³² V Pardubicích prodával kola anglická, německá, česká i rakouská. Na kola Swift, od rakouské zbrojovky ve Štýru, měl dokonce výhradní zastupitelství. Věnoval se i opravám kol a vyučování jízdě, které měly dámy zdarma.³³³ Svoji opravnu a prodejnu měl ve Smilově ulici.³³⁴

Voženílek František

František Voženílek, byl vynikajícím cyklistou, který jezdil nejprve za pardubický klub,³³⁵ později přešel do klubu chrudimských cyklistů.³³⁶ Poté co jeho otec zemřel, převzal po něm rodinný statek, na kterém hospodařil. Před první světovou válkou byl starostou v obci Podůlšany a těšil se velké úctě. Mimo cyklistiky se věnoval také jiným sportům a byl členem Sokola ve Ždánicích, kde se také zasloužil o založení sboru dobrovolných hasičů. František Voženílek zemřel 24. 3. 1927.³³⁷ Se svoji ženou Annou měl syna Vincence.³³⁸

³²⁶ KREMLOVÁ, Linda – Ing. Josef Prokop – Starosta a továrník. In *AB Zet Pardubicka*, Pardubice: Klub přátel Pardubicka, č. 21, s. 10 – 11.

³²⁷ Tamtéž s. 28 – 29.

³²⁸ SOA Zámorsk, Matriky narozených, sign. 4469, inv. č. 7011.

³²⁹ DANIEL, František. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice : Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 70.

³³⁰ Ve sbírce sportu jsou dvě vysoká kola, vyrobená zřejmě Vilémem Vorbachem, dále jedno kolo vysoké, anglické výroby. Dále jsou z dané doby ve sbírce 2 kola nízká a nůž na dopisy, jako čestná cena z roku 1888.

³³¹ *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 10, s. 8

³³² Ve výsledkových listinách je o panu Vorbachovi pouze jedna zmínka, když se účastnil závodu na 1000 metrů, v kterém však z kola spadl a zavinil tak pád ještě dalších dvou závodníků. Viz *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 12, s. 3. V cyklistickém klubu byl zvolen prvním místonáčetníkem. Viz *Cyklista*. Praha, 1888, roč. 4, č. 10, s. 8. a i později byl volen do jeho výboru. Viz *Cyklista*. Praha, 1889 roč. 5, č. 5, s. 59, nebo *Cyklista*. Praha, 1891, roč. 7, č. 5, s. 57.

³³³ *Neodvislé listy*. Pardubice, 1896, roč. 2, č. 24, s. 3.

³³⁴ *Pardubické noviny*. Pardubice, 1895, roč. 6, č. 15, s. 4.

³³⁵ *Cyklista*. Praha, 1890, roč. 6, č. 9, s. 3. *Cyklista*. Praha, 1891, roč. 7, č. 5, s. 9.

³³⁶ *Cyklista*. Praha, 1892, roč. 8, č. 10, s. 5.

³³⁷ *Východočeský republikán*. Pardubice, 1927, roč. 9, č. 14, s. 3.

Závěr

Vývoj bicyklu od jeho počátku, do jeho přibližné podoby, v jaké ho známe my dnes, zabralo téměř tři čtvrtě století, od draisiny, přes vysoké kolo po nízké kolo s pneumatikami plněnými vzduchem. Od prvních závodů na prašných cestách se cyklistika přesunula na klopené dráhy, které se do jisté míry podobají těm dnešním, až na použité materiály. První závody byly dlouhé jen několik stovek metrů, později několik stovek kilometrů, až se přešlo k etapovým závodům dlouhým několik tisíc kilometrů. To vše se odehrálo v průběhu necelých sto let.

Díky časopiseckým a novinovým článkům dobového a regionálního tisku se mně podařilo v této práci popsat vývoj nejdůležitějších událostí počátku cyklistiky v Pardubicích a zasadit je do výše zmíněných událostí. Podařilo se stanovit oficiální datum vzniku cyklistického klubu v Pardubicích, které se v různých člancích nebo knihách liší.

Bohužel se v této práci nepodařilo více postihnout fenomén sólových dálkových jízd, jakých se zúčastnil např. Vincenc Chomrák (viz výše). V použitých regionálních tiscích o těchto úspěších prakticky nejsou zmínky, až na Chomrákovu cestu do Paříže a v literatuře se tato disciplína vyskytuje také spíše sporadicky.

Dále jsou v práci uvedeny nejdůležitější výrobci kol, motocyklů, nebo automobilů na našem území. Jak je z textu patrné některé firmy nejprve začínaly s výrobou kol a poté přešly k produkci motocyklů a automobilů. Opačný vývoj prakticky nenastal.

Poněkud „prázdně“ působí, v oblasti cyklistiky, období po přelomu století. V této době došlo na našem území k útlumu aktivity cyklistického sportu. Za příklad může posloužit i to, že v roce 1903 přestal vycházet časopis ČÚJV, *Cyklista*. Tento útlum se nevyhnul ani Pardubicím, ve kterých zpustla dříve vychvalovaná závodní dráha. A až na malé závody se kolo využívalo více jako dopravní prostředek. K rozpuku dochází opět okolo roku 1910, kdy byl založen v Pardubicích cyklistický klub *Vpřed*. Situace se začala zlepšovat i v celých českých zemích, když začal vycházet nový časopis s názvem *Věstník České ústřední jednoty velocipedistů*. Situace se samozřejmě opět zhoršila s příchodem války a cyklistika se začala opět rozvíjet až po jejím skončení.

Tento útlum byl však vyplněn jiným odvětvím, které bylo v té době v rozmachu, a to motorismem. Začaly se objevovat nové firmy vyrábějící motorizované stroje, vznikají nové kluby sjednocující příznivce tohoto nově vzniklého oboru.

Na závěr se práce snaží přiblížit životy některých osobností z Pardubic, které stály u zrodu cyklistiky, nebo motorismu v tomto městě

³³⁸ SOA Zámorsk, Matriky narozených, sign. 4467, inv. č. 7003.

Práce měla za cíl popsat počátky cyklistiky v Pardubicích, věnovat určitý prostor motorismu a propagátoru obou těchto oborů Vincenci Chomrákovi. A i přesto, že je toto téma již zpracované v knize Radovana Brože,³³⁹ v které je tomuto období věnován jen minimální prostor, se domnívám, že se cíl podařilo splnit.

³³⁹ BROŽ, Radovan. Kronika cyklistiky na Pardubicku. In *AB Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2011, č. 59. s. 100.

Seznam pramenů a literatury

Seznam pramenů

Národní muzeum, Sběrka dějin tělesné výchovy a sportu, nesetříděný fond cyklistiky.

Knihovna Národního muzea, *Cyklista* 1886 - 1900, 1902

Státní oblastní archiv Zámbrsk, Matrika narozených, sign. 2646, inv. č. 7002.

Státní oblastní archiv Zámbrsk, Matrika narozených, sign. 4467, inv. č. 7003.

Státní oblastní archiv Zámbrsk, Matrika narozených, sign. 4469, inv. č. 7011.

Státní oblastní archiv Zámbrsk, Matrika narozených, sign. 6604, inv. č. 7013.

Státní oblastní archiv Zámbrsk, Matrika oddaných, sign. 2652, inv. č. 7036.

Státní okresní archiv Pardubice, Bičík Zdeněk, inv.č. 35, kart. 2, rk 19, Pardubický kaleidoskop 1960.

Státní okresní archiv Pardubice, Obecná škola chlapecká – Staré Město, sign. 603, Výkazy o školní docházce, knihy 34 – 38.

Státní okresní archiv Pardubice, Společenstvo smíšených živností Pardubice, kart. 632, Vincenc Chomrák

Státní okresní archiv Pardubice, Pozůstalost Vincence Chomráka.

Státní okresní archiv Pardubice, Matrika dom. př. – Chomrák.

Státní okresní archiv Pardubice, *Východ* 1924.

Státní okresní archiv Pardubice, *Východočeský republikán*. Pardubice 1925 – 1926, 1931, 1935.

Knihovna Východočeského muzea Pardubice, *Pernštýn* 1885, 1887 - 1888, 1890, 1893, 1895 - 1898, 1900, 1902 - 1903

Knihovna Východočeského muzea Pardubice, *Pardubické listy*. 1893 - 1895

Knihovna Východočeského muzea Pardubice, *Pardubické noviny* 1893 - 1895

Knihovna Východočeského muzea Pardubice, *Pardubický obzor* 1895

Knihovna Východočeského muzea Pardubice, *Neodvislé listy* 1896 - 1905,1909, 1912, 1913

Knihovna Východočeského muzea Pardubice, *Osvěta lidu* 1913

Krajská knihovna v Pardubicích, *Pardubický deník* 2008

Krajská knihovna v Pardubicích, *Pardubické noviny* 2008

Krajská knihovna v Pardubicích, *Magazín Pochodně* 1991

Východočeské muzeum, Fotoarchiv.

Východočeské muzeum, Sběrka sportu.

Seznam literatury

BAKALÁŘ, Robert - CIHLÁŘ, Jaroslav - ČERNÝ, Jiří. *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, 1984

BENEŠ, Petr. *Automobil pod lupou*. Praha: Práce, 1981.

BIČÍK, Zdeněk. Z počátku pardubické cyklistiky (1885 – 1914). In *Východočeský sborník historický*. 1992, č. 2, s. 191 - 202.

BRONCOVÁ, Dagmar. *Pardubice. Kniha o městě Pardubice*. Praha, 1999. ISBN 80-86098-12-5.

BROŽ, Radovan. Kronika cyklistiky na Pardubicku. In *AB Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, č. 59, 2011.

CEDRYCH, Mario - NACHTMANN, Lukáš. *ŠKODA – auta známá i neznámá*. Praha: Grada Publishing a. s., 2003. ISBN 80-247-9052-1

DANIEL, František. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice : Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 70 - 71.

- DANIEL, Mauric. Vzpomínky na počátky cyklistiky. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice : Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 68 - 70.
- FASSATI, Miloš - GREXA, Ján - HAVEL, Josef a kol. *Malá encyklopedie olympijských her*. Praha: Olympia, 1982.
- HERLIHY, David. *Bicycle: The History*, New Haven: Yale university press, 2004. ISBN 0-300-10418-9.
- HONZ, Josef. *Přes Andy za sluncem Inků*. Olomouc: Votobia, 2000. ISBN 80-7198-451-5.
- HRUBÍŠEK, Ivo. *Horské kolo ad A do Z*. Praha: Sobotáles, 1999. ISBN 80-85920-55-7.
- JÍLEK, František - KUBA, Josef - JÍLKOVÁ, Jaroslava. *Světové vynálezy v datech*. Praha: Mladá fronta, 1977.
- KOTYK, Jiří. Pardubické hotely, restaurace a hospody na dobových pohlednicích. In *AB Zet Pardubicka*, Pardubice: Klub přátel Pardubicka, č. 27, 2003.
- KOŽÍŠEK, Petr. *L&K - Škoda 1895-1995. 1. Díl: Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motopress Milpo, 1995. ISBN 80-901749-1-4
- KREMLOVÁ, Linda. Ing. Josef Prokop – Starosta a továrník. In *AB Zet Pardubicka*, Pardubice: Klub přátel Pardubicka, č. 21, 2002.
- KUBA, Adolf. *Atlas našich automobilů*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.
- KUBA, Adolf. Automobilová doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986, s. 366 - 367.
- LADÝŘ, Ivan. Chomrákova dvě a čtyři kola. In *Magazín pochodně*, 1991, roč. 80, č. z 2. – 3. února, s. 4.
- LOSOS, Ludvík. Městská hromadná doprava. In JÍLEK, František (ed.). *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV*. Praha: Národní technické muzeum, 1986, s. 310 – 335.
- MÍKA, Zdeněk. *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze*. Praha: Paseka, 2011. ISBN 9788074321160.

NACHTMANN, Lukáš. L & K ve služnách šlechticů a šlechtici ve službách L & K. In HOŘEJŠ, Miloš – KRÍŽEK, Jiří a kol. (ed.) *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*. Praha: Národní technické museum v Praze, 2012, s 229 - 234. ISBN 978-807037-216-6.

NOVOTNÝ, Josef. Stručný nástin cyklistiky v Pardubicích od r. 1910. In *Jubilejní almanach Sportovního klubu Pardubice 1899-1924: Vzpomínky z 25-leté činnosti*. Pardubice : Sportovní klub : J.Otto a Růžička, 1925, s. 72 - 86.

PROCHÁZKA, Karel. *Olympijské hry: Od Athén 1896 po Moskvu 1980*. Praha: Olympia, 1984.

SAKAŘ, Josef. *Dějiny města Pardubic*. Díl I – V, Pardubice 1920 – 1935.

SKOŘEPA, Miloš. *Dějiny automobilových závodů*. Praha: Olympia, 1973.

SOMER, Jiří. *Malé dějiny sportu, aneb, o sportech našich předků*. Olomouc: Fontána, 2003. ISBN 80-7336-116-7.

SOULEK, Ivan - MARTINEK, Karel. *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing, spol. s r.o., 2000. ISBN 80-7169-951-9.

SVITÁK, Pavel. První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 2003. ISBN 80-86046-65-6.

ŠEBEK, František. Toulky historií Pardubic: ... ptáme se pardubického historika Františka Šebka. *Radniční zpravodaj města Pardubic*. 2013, č. 9, s. 10.

ŠEBEK, František. Toulky historií Pardubic: ... ptáme se pardubického historika Františka Šebka. *Radniční zpravodaj města Pardubic*. 2013, č. 10, s. 10.

ŠVIHÁLEK, Milan. *Život s erbem Tatry. Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. ISBN 978-80-247-2723-3.

TOTUŠEK, Martin. *Výroba jízdních kol v ČR: minulost, současnost a budoucnost (geografické aspekty)*. Brno, 2009. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, přírodovědná fakulta. Vedoucí práce Václav Toušek.

VÁCHA, Zdeněk. Motoristická spolková samospráva – známá, či neznámá? Vybrané momenty z vývoje motoristické spolkové samosprávy do roku 1945. In HOŘEJŠ, Miloš –

KŘÍŽEK, Jiří a kol. (ed.). *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*. Praha: Národní technické muzeum Praha, 2012, s. 209 - 214. ISBN 978-80-7037-216-6.

VOJTĚCHOVSKÝ, Ondřej - SEKERA, Jiří. *Cyklistika – Průvodce tréninkem*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2776-9.

VOKSA, Stanislav. *Příběhy fotografů z Pardubicka*. Pardubice: Helios, 2007. ISBN 978-80-85-211214.

VOSÁHLO, J. První pardubičtí automobilisté. In *Zprávy Klubu přátel Pardubicka*, 1978, roč. 13, č. 7 – 8, s. 146 - 149.

VYSKOČIL, Aleš. *C.k. úředník ve zlatém věku jistoty*. Praha: Istorický Ústav AV ČR, 2009. ISBN 978-80-7286-149-1.

Internetové zdroje

<<http://cs.wikipedia.org>>

<<http://en.wikipedia.org>>

<<http://www.sterba-bike.cz>>

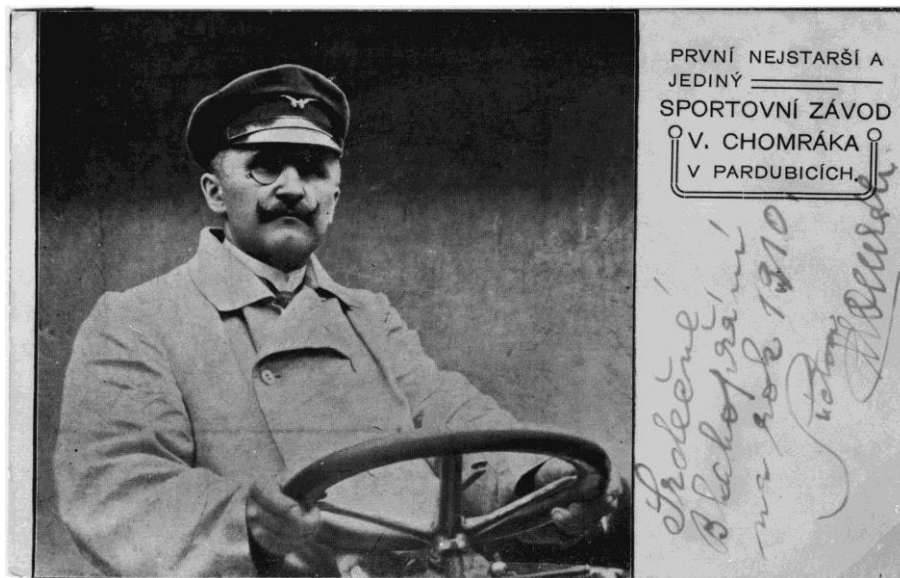
<<http://www.ntm.cz>>

<<http://www.uci.ch>>

<<http://www.olympic.org>>

Přílohy

Obr. č. 1: Vincenc Chomrák. Zdroj: SOkA Pardubice.



Obr. č. 2: Absolventi prvního šoféřského kurzu pana Chomráka. Zdroj: SOkA Pardubice.



Obr. č. 3: Vincenc Chomrák. Zdroj: Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv. FA-P 00935



Obr. č. 4: Cyklistická společnost. Zdroj: Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv.
F1_1384a



Obr. č. 5: Dáma na bicyklu. Zdroj: Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv. F2_1225



Obr. č. 7: Dáma na bicyklu. Zdroj: Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv. F2_1425



Obr. č. 8: Muž s velocipedem. Zdroj: východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv. F2_3179



Summary

The bachelor thesis deals with the development of cycling in Europe and Czech lands from its beginning until the First World War. The main part is focused on the development of cycling in Pardubice. It describes the formation of the cycling club in Pardubice and its main activities such as organizing races, providing social entertainments, etc. Later on, the foundation of the racetrack in Pardubice, which was one of the best tracks in Czech lands at its times is described and some of the most important producers of bicycles, motorcycles and cars are introduced as well. The paper also mentions the decline of cycling in Czech lands, which was at the turn of the 20th century and was caused by the expansion of motoring, which is described briefly.

The main sources of the thesis were taken from regional contemporary newspapers, e.g. *Neodvislé listy*, *Pernštýn a Osvěta lidu* and the magazine *Cyklista*, published by Česká ústřední jednota velocipedistická. The sources for the chronological description of the development in Czech lands and foreign countries were *Zlatá kniha cyklistiky*, *Sporty a sportoviště: Počátky tělesné výchovy a sportu v Praze* a *Bicycle: The history*.

The last part of the paper is dedicated to Vincenc Chromák and other personalities that were at the beginnings of cycling and motoring in Pardubice. The main sources for this part were chronicles of the regional archive in Zámorsk, selected folders from the district archives in Pardubice and contemporary newspaper necrologies.