

## Počiatky motoristického športu v Bratislave a Košiciach v rokoch 1921 – 1933

Mikuláš Jančura

vol. 3, 2014, 2, pp. 57-65

The beginnings of motor sport in Bratislava and Košice in the years 1921 – 1933

The tradition of motor sport in Slovakia is not rooted so deeply as in the Czech lands, or west European states, where it was developed since the turn of 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century. This expensive and marginal activity at the beginning started to grow through the organized motoring associations, which were based in Slovakia during the 1920s and 1930s. In Slovakia didn't exist stable speedway in this period and the races were organized on public roads, what required the cooperation of the districts' structures and security forces. This kind of races were more attractive and it made them accessible to a wider circle of audience. From the slowly beginnings in the first half of the 1920s a solid base of sports motoring has been formed, subsequently extended its activities range from small club trips to events such as: Competition reliability, „Star-driving“, Speed races or Competition of elegance. This positive trend, however, was temporarily dampened by the impact of the global economic crisis, which also closed the pioneering stage of development of motor sport in Slovakia. This paper aims to capture the character of a relatively dynamic growth of modern sport activity in its pioneering stage in Slovakia.

Key words: Interwar period. Slovakia. Motoring. Sport.

### Charakter, paralely a špecifiká motoristických podujatí

Počiatky motoristického športu na Slovensku sú späté s pôsobením združení organizovaného motorizmu. Trend zakladania týchto prestížnych záujmových spolkov bol však na Slovensku vzhľadom na nízky stupeň motorizácie oneskorený. Zatiaľ čo v českých krajinách ich už pred prvou svetovou vojnou pôsobilo niekoľko,<sup>1</sup> na Slovensku boli zakladané až v priebehu 20. a 30. rokov, pričom ťažiskovými centrami boli Bratislava a Košice.<sup>2</sup> Na začiatku 20. rokov bolo však organizovanie motoristických podujatí v celoštátnom meradle brzdené nariadením o zákaze voľného predaja benzínu a zákonným

1 Automobilové kluby: Český klub automobilistů (1904), Nordböhmischer Automobilklub (1905), Nordwestböhmischer Automobil-Club (1906), Mährisch-Schlesischer Automobil-Club (1906), Západočeský autoklub v Plzni (1908), Automobilklub für Mittelböhmen (1909), Automobilklub zu Gablonz a. N. (1913), Egerländer Automobil-Club (1913) alebo Nordböhmischer Kraftfahrerbund (1913). TODT, Róbert. *Atlanach československého autoprůmyslu aspirůžněných odvůtvů*. Praha : Pražská akciová tiskárna, 1926, s. 16; RUDIČ, Milan. Automobil club für Mittelböhmen – aristokrat mezi autokluby. In: HOŘEJŠ, Miloš – KRÍŽEK, Jiří (Eds.). *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*. Praha : Národní technické museum, 2012, s. 215.

2 Najstaršími združeniami organizovaného motorizmu na Slovensku boli Klub slovenských automobilistov (1920), Slovenský motorklub (1924), založené v Bratislave a Autoklub Košice (1927). SZABÓ, Ivan. Zabudnuté volanty, zaujímavosti o počiatkoch motorizmu u nás. Ružomberok : Epos, 2002. 110 s. Okrem domácich pôsobili na Slovensku aj pobočky celoštátnych klubov, ako napr. sekretariát Autoklubu republiky Československé (1929) alebo slovenská sekcia Lígy československých motoristů (1931). Slovenský národný archív (ďalej SNA), fond (ďalej f.) Policajné riaditeľstvo (ďalej PR), škatuľa (ďalej šk.) 132, číslo (ďalej č.) 132/195, Zriaďovacia listina sekretariátu AKRČs v Bratislave; *Auto – Moto – Zpravodaj*, 30. 3. 1931, roč. 9, č. 12, Nová skupina lígy. K prvej polovici 30. rokov je doložená taktiež existencia autoklubov v Žiline a v Banskej Bystrici. *Slovenský motor-sport, Oficiálny orgán Slovenského motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 5. 3. 1931, roč. 1, č. 1, Propozície 1. ročníka automobilových pretekov, známych pod názvom Slovenská osma, konaných v júni 1932, dokladajú Banskobystrický autoklub ako jedného zo spoluorganizátorov. Neskôr bol zlúčený s Autoklubom Žilina.

obmedzením súkromných jazd automobilmi, ktoré bolo platné do marca 1921.<sup>3</sup> Väčšie motoristické podujatia sa na Slovensku začali organizovať až po čiastočnom uvoľnení legislatívy v prvej polovici 20. rokov.

Keďže na Slovensku až do roku 1931 neexistovala žiadna špeciálna pretekárska dráha, súťažilo sa na verejných cestách, čo si vyžadovalo súčinnosť s príslušnými územno-správnymi orgánmi a bezpečnostnými zložkami. Napriek technickej náročnosti boli tieto podujatia čoraz obľúbenejšie. Vlastnou organizačnou činnosťou sa slovenské autokluby zapájali do širších celoštátnych a medzinárodných motoristických štruktúr, šport na Slovensku sa rozširoval o moderný prvok, upevňovala sa pozícia motorizmu v spoločenskom povedomí a navyše „objavovanie“ Slovenska domácimi a zahraničnými motoristami pozitívne prispievalo aj do oblasti rozvoja cestovného ruchu. Samotný zdroj a formovanie motoristického športu na Slovensku boli však poznamenané jeho amatérskym rázom. O profesionálnom motoristickom športe nemožno v jeho ranej fáze vzhľadom na absenciu dovtedajšej tradície hovoriť. Rozdielna situácia prevládala v českom prostredí, kde jednotlivé automobilky pochopili význam propagácie a zamestnávali profesionálnych jazdcov, ktorí sa pretekov zúčastňovali na továrenských modeloch. Prípadné úspechy tak automobilky vedeli marketingovo využiť.<sup>4</sup> Na Slovensku boli základy motoristického športu položené hlavne v súlade so snahou spoločenskej elity prezentovať automobily a motocykle ako prostriedky nezávislého cestovania a ako atraktívnu a prestížnu voľnočasovú aktivitu.

Ďalším typickým rysom bola relatívna izolovanosť združení a ich aktivít. Až do roku 1932 pracovali slovenské autokluby individuálne, bez výraznejších prejavov vzájomnej spolupráce. V rokoch 1920 – 1924 bol jediným združením tohto typu na Slovensku Klub slovenských automobilistov (ďalej KSA) a prisudzoval si pozíciu hegemóna. Po založení Slovenského motorklubu (ďalej SMK) sa na území západného Slovenska vykryštalizovalo konkurenčné prostredie, ktoré podnecovalo dané združenia k činnosti. To sa potvrdilo aj vystúpením Autoklubu Košice (ďalej ACK), ktorý predstavoval plnohodnotnú protiváhu k dňaniu na západnom Slovensku. Ich pomerne vlažné a konkurenčným bojom poznačené vzťahy sa premietli aj do organizačnej činnosti motoristických podujatí. V rámci vytýčeného skúmaného obdobia sa ich na Slovensku organizovalo niekoľko typov. Spočiatku šlo hlavne o uzavreté klubové výlety, ktoré mali viac turistický charakter. Neskôr, najmä pod vplyvom diania na českej a západoeurópskej motoristickej scéne, boli pridružené napr. cieľové a hviezdicové jazdy, súťaže spolaľhivosti, ale taktiež rýchlostné preteky či súťaže elegancie. Uvedené typy podujatí slovenské združenia organizovali viac-menej schematicky. Vplyv konkurenčného boja a snahy poukázať na vlastnú individualitu podnecoval však kluby k organizácii jedinečných a špecifických podujatí, ktoré by zvýraznili výlučne „ich značku“.

Ako už bolo naznačené, nástupom krízy nastal v športových motoristických aktivitách útlm. Zároveň však v snahe aspoň čiastočne udržať dovtedajší štandard začali slovenské kluby výraznejšie spolupracovať a zúročovať svoje dovtedajšie skúsenosti. Tým sa zároveň uzatvára priekopnícka fáza motoristického športu na Slovensku.

### **Súťaže spolaľhivosti, hviezdicové jazdy a rýchlostné preteky**

Prvým významnejším motoristickým podujatím s presahom na Slovensko bola po zrušení obmedzenia súkromných jazd automobilmi Medzinárodná súťaž spolaľhivosti

3 KRÁLIK, Ján. *Století motorismu. Automobil v českých zemích*. Brno : BVV, 2001, s. 53.

4 Výstižnými príkladmi sú okrem iných napr. Josef Veřmířovský či Karel Klabazňa jazdáci pre firmu Tatra, alebo Bohumil Turek štartujúci pre firmu Aero.

cestovných automobilov Československom z 25. – 31. 7. 1921. Organizačnou výpomocou bol poverený KSA, ktorý mal zabezpečiť bezproblémový priebeh súťaže v rámci slovenských etáp.<sup>5</sup> Podľa obežníka vydaného vedením AKRČs: „Vzhľadom k mezinárodnému významu tejto súťaže ak pravdepodobnému veľkému účastenstvu bude zapotřebí, aby silnice jimiž vede trať súťaže, byli pokud možno ve stavu bezvadném, aby byla nebezpečná místa (křižovatky, přejezdy tratí, rigoly a serpentiny) označené mezinárodními výstražnými značkami aučinená i v všechna další bezpečnostní opatření.“<sup>6</sup>

KSA bol do tohto podujatia opätovne zapojený aj v roku 1923,<sup>7</sup> čo mu okrem pozitívnej reputácie<sup>8</sup> prinieslo aj cenné skúsenosti, ktoré zúročil pri usporiadaní prvej rozsiahlejšej akcie pod vlastnou vlajkou. „Jazda spoľahlivosti Slovenskom“, usporiadaná v dňoch 15. – 19. 8. 1923, mala štvoretapovú trať dlhú 930 kilometrov.<sup>9</sup> Svojím charakterom do značnej miery kopírovala „Jazdu Československom“ a zaznamenala pozitívny ohlas aj na stránkach českej motoristickej tlače. O priebehu informoval jeden z aktívnych účastníkov v časopise *Auto-Moto-Zpravodaj*: „Tento první větší podnik Klubu slovenských automobilistů možno nazvati velmi zdařilým a účel propagační čestně vyplním. Přednost této soutěže ve smyslu sportovním spočívala v jejím čistě amateurském rázu, neb až na tovární „Startku“, byly všechny vozy amateurské.“<sup>10</sup> Fakt, že z celkového počtu deväť účastníkov<sup>11</sup> bol len jeden profesionálnym pretekárskym jazdcom, potvrdzuje, že v raných začiatkoch motoristického športu na Slovensku išlo viac o prestížnu voľnočasovú aktivitu, ako o profesionálnu činnosť.

Obdobne možno zhodnotiť aj prvé športové podujatia SMK. So snahou na seba upozorniť usporiadal do konca 20. rokov sériu veľmi úspešných podujatí, ako napr. Motocyklovú gymkhánu (jazdu zručnosti) v auguste 1927, Automobilový a motocyklový turnaj v júli 1928, alebo tzv. Hon na líšku v septembri 1929.<sup>12</sup> Do širšieho povedomia sa však dostal až začiatkom 30. rokov. Dva po sebe nasledujúce ročníky Medzinárodnej hviezdicovej jazdy

5 Celková dĺžka trate bola 2 075 kilometrov. Trať bola rozdelená do piatich etáp, z ktorých tri viedli územím Slovenska. V prvej etape smerovali cez Čadcu, Žilinu, Sučany, Ružomberok, Liptovský Sv. Mikuláš, Štrbu, Poprad, Levoču, Prešov do Košíc. V druhej etape z Košíc do Moldavy, Rožňavy, Rimavskej Soboty, Lučenca, Zvolena, Banskej Štiavnice, Levíc, Nitry a Bratislavy. V tretej etape z Bratislavy cez Pezínok, Malacky, Šaštín na územie Čiech. Štátny archív (ďalej ŠA) Košice, f. Košická župa (ďalej KŽ), šk. 454, č. 12.271 ai 1921. odd. adm. V. medzinárodná súťaž spoľahlivosti pre cestovné automobily Československom v dňoch 25. až 31. júla 1921.

6 ŠA Košice, f. KŽ, šk. 454, č. 4779/XIII. ai 1921, Mezinárodní soutěž spolehlivosti pro cestovní automobily.

7 Štátny archív (ďalej ŠA) Bratislava, f. Bratislavská župa (ďalej BŽ), šk. 41, č. II-1169/18029 ai 1923, Mezinárodní soutěž spolehlivosti cestovních automobilů v roce 1923, opatření na silnicích.

8 Do konca 20. rokov participoval KSA na zabezpečení slovenských etáp Medzinárodnej motocyklovej jazdy ADAC z mája 1929. Trať smerovala z Nemecka cez Československo a Maďarsko do Rumunska a späť. Prvú etapu smerujúcu cez Slovensko tvoril úsek Holíč – Malacky – Bratislava. Druhá etapa smerovala pri návrate účastníkov cez Barcu, Košice, Margecany, Krompachy, Spišskú Novú Ves, Poprad, Štrbu, Ružomberok, Žilinu a Čadcu. Národný archív (ďalej NA) Praha, f. Ministerstvo veřejných prací (ďalej MVP), šk. 1031, č. 11076/1929. Allgemeiner deutscher Automobilclub v Mnichově, mezinárodní cestovní motocyklová soutěž ve dnech 15. – 29. května 1929.

9 Prvá etapa viedla z Bratislavy cez Senec, Nitru, Banskú Štiavnicu do Sliacha. V Sliachi nasledovala oddychová prestávka do druhého dňa. Druhá etapa viedla zo Sliacha cez Banskú Bystricu, Šturec, Ružomberok, Poprad, Spišskú Novú Ves, Levoču, Kežmarok do Tatranskej Lomnice, s prestávkou na Štrbskom Plese. Tretia etapa pokračovala z Tatranskej Lomnice do Popradu, Ružomberka, Žiliny a Trenčianskych Teplíc. Posledná, štvrtá „nonstop“ etapa, pokračovala z Trenčianskych Teplíc cez Piešťany, Hlohovec, Trnavu, Senec, Pezínok, Babu, Malacky s cieľom v Bratislave. *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1923, roč. 1, č. 9, s. 2-3, Na slovenské súťaži spolehlivosti.

10 *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1923, roč. 1, č. 9, s. 2-3.

11 Z tohto počtu bolo päť členov z KSA, traja českí amatérski pretekári a jeden profesionál. *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1923, roč. 1, č. 9, s. 2-3.

12 SZABÓ, I. *Zabudnuté volanty...*, s. 48-49.

do Vysokých Tatier priniesli oproti predošlým podujatiam niekoľko špecifik. Boli to prvé medzinárodné hviezdicové jazdy pod záštitou slovenského klubu, v ktorých je možné sledovať výraznejší športový charakter. Tie ho zároveň spájali s turistickým aspektom akcie. Propagácia Slovenska v kontexte rozvíjajúceho sa cestového ruchu zohrávala pri tomto podujatí veľmi dôležitú úlohu, na čo osobitne upozorňovali aj organizátori pretekov. Podľa predmetovej správy zaslanej športovej komisii AKRČs dňa 30. 9. 1929: „*Tento spôsob závodu má účel nejen oceniti spoľehlivost motorového vozidla a zručnost jezdce, ale má i veľký význam turistický, neboť soutěžící, aby dosáhli nejvyššího počtu bodů, musí se snažiti absolvovati dlouhé tratě. Tím jezdec poznává kraje, kterými ho cesta vede ke konečnému cíli, který jest volen vmístech pro turistiku a propagaci cizineckého ruchu zvlášť důležitých... Klub proponuje hvězdicovou jízdu do Vysokých Tater, které jsou jistě místem, jež nejen účastníkům jízdy poskytne skvělé požitky turistické, ale zasluhuje i nejúčinnější propagace jak tu, tak i v cizozemsku.*“<sup>13</sup>

Okrem slovenských motoristických periodík informovala o pripravovanej jazde aj celoštátna motoristická tlač.<sup>14</sup> Prejazd cieľa bol stanovený na 5. 7. 1930 a konečnú úspešnosť prvého ročníka tohto podujatia dokladá 70 aktívnych účastníkov.<sup>15</sup> Hviezdicová jazda do Vysokých Tatier z roku 1930 sa stala dosiaľ najrozsiahlejším motoristickým podujatím zorganizovaným slovenským združením. Na základe mimoriadneho ohlasu považoval SMK za samozrejmé zorganizovať aj ďalší ročník. Intenzívnu propagačnú činnosť rozvinul klub po otvorení novej sezóny na jar 1931, pričom zdôrazňoval úspech minulého ročníka a opätovne význam pre rozvoj cestovného ruchu.<sup>16</sup> Počet účastníkov bol napokon oveľa nižší, ako organizátori predpokladali.<sup>17</sup> V dôsledku silnejúcej hospodárskej krízy sa snaha SMK zorganizovať rovnaké podujatie aj v roku 1932 skončila nezdarom. Aj napriek tomu, že sa z hviezdicových jász do Vysokých Tatier nestalo tradičné podujatie, možno pozitívne vyzdvihnúť ich význam v tom, že šlo o prvé rozsiahle motoristické podujatie na Slovensku pod záštitou slovenského združenia s výrazne športovým charakterom. Zároveň naplnili cieľ propagovať Slovensko ako atraktívnu turistickú destináciu.

Hviezdicové jazdy SMK neboli však prvým slovenským podujatím s cieľom vo Vysokých Tatrách. Krátko po svojom založení sa dostal do povedomia ACK, ktorý v lete 1928

13 NA Praha, f. MVP, šk. 1031, doložka k spisu č. 14-654/4/61690/1929, Zpráva o proponovaném závodu s cílem ve Vysokých Tatrách.

14 „*Podnik mladého slovenského klubu, který v tomto roce slaví 5-ti leté jubileum, zasluhuje pozornosti našich automobilistů a motocyklistů. Pečlivá příprava se strany pořadajícího klubu, skvělé turistické možnosti na Slovensku a cíl jízdy – Vysoké Tatry jsou zárukou toho, že účastníci jízdy nebudou litovat, že se tohoto významného podniku zúčastnili.*“ *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1930, roč. 8, č. 13, s. 3, Mezinárodní hvězdicová jízda Slovenského motorklubu do Vysokých Tater.

15 Podľa vyhlásených výsledkov bol v kategórii automobilov do 1500 cm<sup>3</sup> najúspešnejší Anton Frick z Liberca na Prage Picollo Cabriolet. Absolútnym víťazom automobilovej sekcie sa stal poľský pretekár Adolf Szczyzycki na kabriolete Wikov 35. *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1930, roč. 8, č. 30, s. 3, Výsledky mezinárodní hvězdicové jízdy do Vysokých Tater.

16 *Slovenský motorsport, oficiální orgán Slovenského motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 4/1931, roč. 1, č. 2, s. 1, Il. Rallye do Vysokých Tatier.

17 Zúčastnilo sa len 38 jazdcov, z ktorých do cieľa došlo len 31. Absolútnym víťazom sa opäť stal Adolf Szczyzycki, na Wikove. Najazdil 12 750 kilometrov po československých cestách. Päťnásobne absolvoval okruh Olomouc – Hradec Králové – Praha – Karlove Vary – Praha – Hradec Králové – Ostrava – Žilina – Ružomberok – Poprad – Košice – Užhorod – Bratislava – Vysoké Tatry. Druhé miesto v kategórii automobily nad 1500 cm<sup>3</sup> obsadila Míla Stromková z Bratislavy. Najazdila 1 187 kilometrov na trati Bratislava – Pešť – Bratislava – Brno – Bratislava – Vysoké Tatry. *Auto – Moto – Zpravodaj*, 1931, roč. 9, č. 27, s. 3. Tretie miesto v rovnakej kategórii obsadil člen Slovenského motorklubu Albert Trefný na automobile Škoda 420 Cabriolet. *Slovenský motorsport, oficiální orgán Slovenského motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 1931, roč. 1, č. 6, s. 2.

zorganizoval „Spolahlivostnú jazdu do Vysokých Tatier aspät“. Deklarovaným účelom bola „propagácia automobilizmu a motocyklizmu na východnom Slovensku“. <sup>18</sup> Podujatie si získalo obľubu, čo dokladajú ďalšie dva ročníky tejto súťaže s miernymi obmenami trate. <sup>19</sup> Hviezdicové jazdy SMK však vďaka intenzívnejšej propagácii a medzinárodnej účasti zaznamenali väčší ohlas.

Do rozvoja motoristického športu na Slovensku prispel ACK významnou mierou pretekmi do vrchu na trati Košice – Košické Olšany. Prvý ročník pretekov sa konal v septembri 1930. Keďže sa jazdilo na krátkej trati s dĺžkou len 4,2 kilometra, išlo o prvé rýchlostné preteky na Slovensku. Primát drží tiež v usporadúvaní pretekov na plochej dráhe v Barci pri Košiciach a špecifickou zimnou súťažou v tzv. Motoskijöringu. <sup>20</sup> Plochá dráha v Barci bola prvou oficiálnou pretekárskou traťou na Slovensku. Tzv. „Košická plochá dráha“ sa pre ACK, počnúc rokom 1931 stala tradičným podujatím a zaznamenala široký ohlas aj mimo východoslovenskej motoristickej scény. <sup>21</sup> ACK tak deklaroval oprávnenosť svojho pôsobenia a zároveň bol výraznou (a jedinou) hybnou silou pri utváraní motoristického športu na východnom Slovensku.

Medzi špecifické motoristické podujatia v priestore západného Slovenska patrili tzv. prenasledovania balónov, ktoré boli spojené s organizačnou činnosťou SMK. V máji a decembri 1929 boli organizované v spolupráci s rakúskym Aeroklubom. <sup>22</sup> Vďaka ich úspešnosti a atraktivite sa predstavitelia KSA rozhodli presunúť ich organizáciu na Slovensko a zapojiť Aeroklub Milana Rastislava Štefánika. Výrazne tomu napomohol aj fakt, že tzv. balónové stíhacie preteky, ako nový druh športovej činnosti, „*sa tešia v cudzine veľkej obľube a obecenstvo mu dáva prednosť pred inými športovými podnikmi*“. <sup>23</sup>

Na základe preskúmaného materiálu možno skonštatovať, že v období rokov 1921 – 1931 slovenské automobilové kluby úhrnne zorganizovali 18 rozsiahlejších motoristických podujatí, nezohľadňujúc uzatvorené klubové výlety. <sup>24</sup> Z celkového počtu išlo v štyroch prípadoch o organizačnú výpomoc pri cudzích podujatiach s presahom na Slovensko a v štrnástich prípadoch o jazdy spolahlivosti, hviezdicové jazdy, rýchlostné preteky

18 Archív mesta Košice (ďalej AMK), f. Magistrát mesta Košice 1923 – 1938 (ďalej MMK 1923 – 1938), šk. 100, sign. 14245/1928.

19 Druhá súťaž spolahlivosti automobilov a motocyklov Autoclubu Košice bola oznámená 20. 6. 1929 a konala sa v dňoch 30. – 31. 6. 1929. Podľa propozícií schválených športovou komisiou AKRČs a medzinárodnou organizáciou RIMS (Reglements international des manifestations sportives) bola trať s celkovou dĺžkou 382 kilometrov rozdelená do dvoch úsekov. Prvý úsek viedol z Košíc cez Rožňavu, Tornaľu, Rimavskú Sobotu, Tisovec a Poprad do Tatranskej Lomnice. Druhý úsek vychádzal z Tatranskej Lomnice a viedol cez Veľkú Lomnicu, Kežmarok, Spišský Štvrtok, Levoču, Spišské Podhradie, Prešov do cieľa v Košiciach. AMK, f. MMK 1923 – 1938, šk. 100, sign. 12918/1929, sign. 3346/1930; AMK, f. MMK 1923 – 1938, šk. 100, sign. 12918/1929. Trať III. súťaže spolahlivosti Autoclubu Košice z 10. 8. 1930 s celkovou dĺžkou 450 kilometrov pretínala územie východného Slovenska a Podkarpatskej Rusi. AMK, f. MMK 1923 – 1938, šk. 100, sign. 3346/1930.

20 Motoskijöring bola modernizovaná verzia škandinávského športu, pri ktorom bol lyžiar tahaný psami alebo koňmi. Ťažná sila zvierat bola v tomto prípade vystriedaná výkonným motocyklom. ACK túto súťaž usporiadal po prvýkrát vo februári 1929 a stretla sa s pozitívnym diváckym ohlasom. Od 30. rokov sa stala pravidelným podujatím. Podmienkou však bolo priaznivé počasie. SZABÓ, I. *Zabudnuté volanty...*, s. 58.

21 *Slovenský Motorsport, Oficiálny orgán Slovenského Motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 5. marec 1931, roč. 1, č. 1, Plochá dráha v Košiciach; *Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1932, roč. 7, č. 6, s. 7, Flachrennen in Košice. Podľa časopisu *Autó és sport*, „to dokumentuje vývoj motorizmu na východnom Slovensku, ktorý aj napriek nepriaznivej ekonomickej situácii napreduje“. SZABÓ, I. *Zabudnuté volanty...*, s. 59.

22 SZABÓ, I. *Zabudnuté volanty...*, s. 54.

23 *Sport und Auto, Aurojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1930, roč. 5, č. 4, s. 1, Veľký športový podnik.

24 Pozri pozn. č. 21.

a o špecifické klubové podujatia. Pri analýze jednotlivých motoristických sezón vychádza ako najsilnejší rok 1929, kedy bolo zorganizovaných celkovo šesť podujatí. V kontexte dejín športu na Slovensku však jasne vynieva okrajový charakter tejto modernej činnosti. V aktívnej alebo pasívnej forme nebol motoristický šport schopný konkurovať napr. futbalu, ktorý si v medzivojnovom období na Slovensku získal veľkú obľubu.

Na území českých krajín sa motoristický šport rozvíjal aktívnejšie. Pramenilo to predovšetkým zo staršej tradície, z nepomerne vyššieho počtu motoristických klubov<sup>25</sup> a z ich pružnejšej a „ostrieľanejšej“ organizačnej činnosti. Nemalý podiel mala tiež iniciatíva automobiliek, ktoré, ako už bolo uvedené, toto moderné športové odvetvie čiastočne profesionalizovali.<sup>26</sup> Len v roku 1923 bolo českými klubmi úhrnom usporiadaných šesť motoristických podujatí, z čoho štyri mali medzinárodný charakter.<sup>27</sup> Do polovice 20. rokov počet motoristických podujatí v českých krajinách stúpala geometrickým radom. Motoristický kalendár v časopise *Auto-Moto-Zpravodaj* avizoval pre sezónu roku 1925 až 25 plánovaných pretekov, čo bolo oproti predošlému roku viac ako dvojnásobok.<sup>28</sup> Podľa dostupného materiálu bolo však v roku 1925 reálne zorganizovaných 15 podujatí, pričom uvedený počet zahŕňa automobilové aj motocyklové preteky. Z hľadiska návštevnosti možno za najúspešnejšie podujatia sezóny 1925 považovať medzinárodné rýchlostné preteky do vrchu Zbraslav – Jíloviště s počtom 80 000 divákov a rýchlostné preteky Brno – Soběšice s počtom 40 000 divákov.<sup>29</sup> Z uvedeného je zjavné, že motoristický šport v českých krajinách bol v 20. rokoch už pevne etablovaným odvetvím.

Nasledujúce obdobie bolo do značnej miery ovplyvnené založením novej motoristickej organizácie, Československého automobilového zväzu,<sup>30</sup> a citeľným postupom hospodárskej krízy. Čoraz zjavnejším bolo preto spájanie síl a vzájomná spolupráca, čo platí rovnako pre slovenské, ako aj české kluby. Z toho vyplývajúce pozitívne faktory, ako prehĺbovanie vzájomných vzťahov či postupná eliminácia izolovaného pôsobenia, sledovali jednoznačný cieľ: možnosť usporadúvať motoristické podujatia a zároveň udržať ich dovtedajší štandard, a to aj napriek zhoršujúcej sa ekonomickej situácii.

Z hľadiska vzájomnej spolupráce možno preto ako najúspešnejšie podujatie sezóny 1932 vnímať Jazdu spoľahlivosti Slovenskom, známou aj pod názvom Slovenská osma. Podujatie zorganizoval SMK v spolupráci s ACK, Autoklubom Žilina a Autoklubom v Banskej Bystrici. Propozície súťaže boli krajinským úradom v Bratislave a športovou komisiou AKRČS schválené v už marci 1932, pričom samotné preteky boli naplánované na 15. a 16. mája.<sup>31</sup>

25 K roku 1925 bolo na území českých krajín evidované pôsobenie 14-tich autoklubov. Motocyklových klubov bolo v príslušnom roku evidovaných 19 na území českých krajín, dva na území Slovenska a jeden na území Podkarpatskej Rusi. TODT, R. *Almanach...*, s. 16-20.

26 Pozri pozn. č. 4.

27 Okrem tradičných pretekov do vrchu Zbraslav – Jíloviště a pretekov Ecce Homo Šternberk to boli: Mezinárodní soutěž spolehlivosti Československem, I. mezinárodní závod do vrchu Karlovy Vary, Závodý Lochotín – Třemošná a špecifické vojenské podujatie Armádní závod v jízdě na motorových kolech. *Auto-Moto-Zpravodaj*, 1923, roč. 1.

28 Do roku 1924 bolo českými klubmi úhrnom zorganizovaných 12 motoristických podujatí. *Auto-Moto-Zpravodaj*, 1924, roč. 2, č. 43, s. 1. Termíny športovních podniků v Československu v roce 1925.

29 TODT, R. *Almanach...*, s. 33-35.

30 Organizovaný motorizmus v ČSR zastrešoval do roku 1931 tzv. Kartel AKRČS, ktorého vedenie presadzovalo pomerne autoritatívnu politiku. Tá viedla postupne k nespokojnosti hlavne mimopražských združení, ktoré sa spočiatku domáhali úpravy kartelovej zmluvy. Vyostrené rokovania viedli napokon k rozštiepeniu Kartelu a k založeniu Československého automobilového zväzu (ďalej ČSAZ), ktorý sa deklaroval ako jeho rovnocenná a demokratická protiváha. Založenie ČSAZ v decembri 1931 síce narušilo vzťahy s AKRČS, ale zároveň predstavovalo predpoklad pre vzájomnú spoluprácu a zlepšenie medziklubových vzťahov.

31 SNA, f. PR, šk. 122, č. 48.783/1932, Súťaž spoľahlivosti a vytrvalosti automobilov dňa 15. a 16. 5. 1932.



Celková dĺžka trate bola 1015 kilometrov a bola rozdelená do dvoch etáp.<sup>32</sup> Šlo o prvé rozsiahle podujatie organizované v spolupráci slovenských klubov. Navyše bol význam podujatia zvýrazňovaný aj dojmami zo založenia ČSAZ a odtrhnutia sa slovenských klubov od „Kartelu AKRČs“.<sup>33</sup> Vzájomnú spoluprácu pozitívne hodnotila aj česká motoristická tlač. Podľa časopisu *Motor-Revue*: „Hlavně se nám líbí, že Slovensko ukazuje západní půlce republiky, že kluby na sebe nemusí jen štěkat, ale můžou spolupracovati ke zdaru celé věci.“<sup>34</sup> To, že Slovenská osma bola napriek počiatočným obavám organizátorov<sup>35</sup> skutočne úspešným podujatím, dokladajú mimoriadne pozitívne ohlasy nielen v motoristickej, ale aj bežnej tlači.<sup>36</sup> Napriek rôznym snahám sa však ambíciu organizátorov uskutočniť rovnaké podujatie aj v roku 1933 nepodarilo naplniť. Tento neúspech sa však vykompenzoval usporiadaním prvých medzinárodných pretekov motorových člnov na Slovensku, ktoré sa odohrali 2. 9. 1933 v Bratislave. Podujatie malo medzinárodný charakter a podľa časopisu *Autojournal* „javilo obecenstvo o priebeh závodov veľmi živý záujem“.<sup>37</sup>

Ďalšími príkladmi medziklubovej spolupráce boli Jazda spoľahlivosti Československom z mája 1933 a 24-hodinová diaľková jazda Slovenskom z júla 1933. Jazda spoľahlivosti Československom bola zorganizovaná na platforme Československého automobilového zväzu a podieľalo sa na nej osemnásť autoklubov z celej republiky, čo svedčí o mimoriadnom význame podujatia.<sup>38</sup> Dôležitým prínosom do rodiaceho sa motoristického športu na Slovensku bola však 24-hodinová diaľková jazda Slovenskom. Organizáciu pretekov zastrešovali najvýznamnejšie slovenské autokluby. Styčné body trate boli Bratislava a Košice. Na časový limit 24 hodín bola stanovená maximálna odchýlka 30-tich minút,<sup>39</sup> pričom jazda mala okrem tankovania trvať nepretržite. V tomto prípade je zjavná inšpirácia

32 Trať smerovala z Bratislavy cez Senec, Sered', Nitru, Vrábľe, Levice, Banskú Štiavnicu, Banskú Bystricu, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Štrbu, Štrbské Pleso, Tatranskú Lomnicu, Kežmarok, Levoču a Prešov do Košíc. Druhá etapa smerovala z Košíc do Rožňavy, Dobšinej, Červenej Skaly, Brezna, Banskej Bystrice, Martina, Žiliny, Trenčína, Nového Mesta nad Váhom, Piešťan a Pezinka s cieľom v Bratislave a mala tvar „osmičky“. SNA, f. PR, šk. 122, i. č. 122/81, Propozície Jazdy spoľahlivosti a vytrvalosti Slovenskom. Piešťany : Grafia, 1932.

33 *Slovenský motorsport, oficiálny orgán Slovenského motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 4/1932, roč. 2, č. 1-2, s. 2, Jazda Slovenskom, Slovenská osma.

34 *Slovenský motorsport, oficiálny orgán Slovenského motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 4/1932, roč. 2, č. 1-2, s. 2, Zaujímavý hlas o Slovenskej osme.

35 Podľa časopisu *Slovenský motorsport*: „Bolo veľa obáv o zdar podniku. Ťažká doba, prvý ročník tak veľkej súťaže atď. Ukázalo sa však, že slovenské kluby majú v čs. motorovom športe veľmi dobrú povest“ *Slovenský motorsport. Oficiálny orgán Slovenského Motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 6/1932, roč. 2, č. 3, s. 3, Po prvom ročníku Slovenskej osmy.

36 Reakcia novín *Národný listy*: „Z hľadiska automobilové turistiky i ze stanoviska športovního, byla trať Slovenské osmy volena vskutku šťastně. Kromě známých (skoro standardních) krás Slovenska, jako jsou Tatry a Pováží, dala soutěž poznati i krajinnou nádheru méně známého středního Slovenska. Zejména ve Velké Fatě, nad Ban. Bystricí, čekali na účastníky nejtěžší zkoušky celé jízdy... Motory, brzdy, nervy i řídicí obratnost – vše tu bylo podrobeno tvrdé zkoušce.“ *Slovenský motorsport, oficiálny orgán Slovenského motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline*, 6/1932, roč. 2, č. 3, s. 6, Hlasy tlače o „Slovenskej osme“.

37 *Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1933, roč. 8, č. 9, s. 4, Závodov motorových člnov v Bratislave.

38 Trať merala 2 446 kilometrov a bola rozdelená do piatich etáp, pričom prvá etapa viedla z Českých Budějovic cez Písek, Strakonice, Plzeň, Mariánské Lázně do Karlových Varov. Druhá etapa viedla opäť českým územím, a to z Karlových Varov cez Most, Prahu, Českú Lípou, Liberec do Hradce Králové. Tretia etapa viedla z Hradce Králové do Zlína. Štvrtá a piata etapa viedla napokon slovenským územím, a to zo Zlína cez Piešťany, Banskú Bystricu, Dobšínú, Rožňavu do Košíc. Posledná etapa viedla z Košíc cez Prešov, Levoču, Štrbu, Ružomberok, Banskú Bystricu, Levice, Nitru do Bratislavy. *Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1933, roč. 8, č. 3, s. 4, Súťaž spoľahlivosti Československa.

39 *Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, roč. 8, č. 6, s. 9.

v tom čase už známymi 24-hodinovými pretekmi v Le Mans. Zároveň to bolo jediné podujatie svojho druhu v rámci Slovenska. Aj napriek vrcholiacej hospodárskej kríze možno rok 1933 považovať v tomto smere za úspešný. Obávaná stagnácia v usporadúvaní motoristických podujatí sa však dostavila už v nasledujúcej sezóne.

### Súťaž elegancie: spoločenský prvok v motoristickom športe

Špecifickou kategóriou motoristických podujatí boli tzv. Concourse de elegance, teda súťaž elegancie. Mohli byť usporiadané samostatne, alebo ako slávnostné vyvrcholenie zväčša cieľovej alebo hviezdicovej jazdy. Svojím charakterom v sebe spájali športovú, turistickú, propagačnú a zároveň spoločenskú zložku motoristických podujatí. Okrem toho boli prehliadky automobilov prístupné širokej verejnosti a tešili sa diváckej obľube. V západoeurópskom a českom priestore mali pomerne dlhotrvajúcu tradíciu.<sup>40</sup> Podľa dostupných zdrojov sa na Slovensku tento druh podujatia objavil po prvýkrát v roku 1930.<sup>41</sup> Bol ojedinelým javom, nakoľko pravidelné usporadúvanie súťaží elegancie až do roku 1932 na Slovensku absentovalo. S touto myšlienkou prišiel KSA. Išlo o snahu priblížiť sa trendu, ktorý v rámci rozvíjania motorizmu nastolili západoeurópske krajiny. Tieto snahy boli dovŕšené, keď sa vedeniu KSA v spolupráci s vedením piešťanských kúpeľov a hotelov Thermia palace a Zitonia podarilo založiť tradíciu tzv. Automobilových dní v Piešťanoch, známych aj pod názvom Piešťanské zlaté stuhu.

Prvý ročník bol naplánovaný na 15. a 16. 5. 1932 a v motoristickej tlači bol avizovaný už vo februári. Súťaž elegancie bola v tomto prípade uzavretím tzv. Cieľovej jazdy do Piešťan, ktorej účelom bolo dojazdiť do cieľa s dodržaním vopred určeného počtu najjazdených kilometrov, času a s čo najnižším počtom trestných bodov.<sup>42</sup> Vlastnou podstatou súťaže elegancie bolo však rozdelenie zúčastnených vozidiel do kategórií podľa karosárskeho prevedenia a ich predstavenie pred súťažnou porotou. Tá napokon určila víťaza v každej z kategórií. Okrem automobilov bol hodnotený aj celkový zjav posádky, pričom zaujímavou podmienkou bolo, aby automobily boli obsadené aspoň jednou ženou. Práve tu je zjavný silný spoločenský akcent celej súťaže. Výnimkou nebola ani účasť prominentných hostí, ako napr. grófkya Geraldíny Apponyiovej alebo Vlastu Buriana.<sup>43</sup> Vďaka úspešnej propagácii, vysokej účasti<sup>44</sup> a hladkému priebehu sa prvý ročník Piešťanských zlatých stuh stal napokon úspechom, čo náležite zhodnotila aj motoristická tlač. Podľa redaktora Autojournalu Pavla Kohúta: „Málokterý podnik usporiadaný dosiaľ na Slovensku, prispel tak k propagande automobilizmu u nás a k nadviazaniu nových priateľských stykov s automobilistami najrozličnejších zemí, ako tento.“<sup>45</sup>

Vďaka všeobecnej obľube, ktorú si táto súťaž získala, bola pravidelne organizovaná až do roku 1937. Piešťanské zlaté stuhu boli jediným podujatím, ktoré si dlhodobejšie udržalo pravidelnú periodicitu, a tak sa zaradilo medzi najúspešnejšie podujatia

40 Medzi najstaršie patria Concourse de elegance Nice; Concorso d'eleganza Villa d'Este, alebo z českých krajín Kvetinové korzo Luhačovice či Súťaž elegancie Karlovy Vary.

41 Po prvýkrát na Slovensku sa súťaž elegancie konala v júli 1930 v Trenčianskych Tepliciach, z iniciatívy majoritného vlastníka akcií liečivých kúpeľov Trenčianske Teplice továrnik Epsteina z Prahy. SZABÓ, I. *Zabudnuté volanty...*, s. 66.

42 *Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1932, roč. 7, č. 5, s. 3.

43 *Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1935, roč. 10, č. 6, s. 3.

44 Informáciou o presnom počte účastníkov nedisponujeme, ale vyhodnotenie uvádza až 40 ocenených automobilov, na základe čoho predpokladáme, že celková účasť mohla byť aj dvojnásobná.

45 *Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1932, roč. 7, č. 6, s. 5, Automobilové Turíce v Piešťanoch, Cieľová jazda a Concourse de elegance, Plný úspech – veľká účasť.



medzivojnového motoristického športu na Slovensku. Svojím charakterom vyplňali prázdny priestor v spektre rôznych typov podujatí, čím sa rodia motoristický šport na Slovensku plnohodnotne zaradil do celoštátnej, ale aj európskej scény.

### Záver

Motoristický šport na Slovensku mal v jeho priekopníckej fáze výsostne amatérsky charakter a bol pestovaný spoločenskými elitami združenými v motoristických spolkoch. Jeho základy boli položené hlavne v snahe propagovať automobily a motocykle ako moderné prostriedky cestovania a trávenia voľného času. Masovým športovým podujatiam, ako napr. futbalovým zápasom, však motoristický šport nebol schopný v tejto fáze konkurovať.

Aj napriek okrajovému charakteru motoristického športu na Slovensku sa v priebehu jeho ranej fázy dokázala vykryštalizovať solídna základňa, ktorá aj v podmienkach menej rozvinutej motorizácie na Slovensku dokázala obhájiť svoj rozsah a kvalitu. Rozmanitým spektrom podujatí sa tak slovenská športová motoristická scéna stala dôstojným konkurentom i pre krajiny s rozvinutejšou motorizáciou.

### ZOZNAM ARCHÍVNÝCH FONDŮV

Archív mesta Košice, fond Magistrát mesta Košice 1923 – 1938  
Národní archiv Praha, fond Ministerstvo veřejných prací  
Slovenský národní archiv, fond Policajné riaditeľstvo  
Štátny archiv Bratislava, fond Bratislavská župa  
Štátny archiv Košice, fond Košická župa

### ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

*Autojournal*, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov  
*Auto-Moto-Zpravodaj*  
*Slovenský motorsport*, oficiálny orgán Slovenského motorklubu v Bratislave a Autoklubu v Žiline  
*Sport und Auto*, *Autojournal*, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov

KRÁLÍK, Jan. *Století motorismu. Automobil v českých zemích*. Brno : BVV, 2001. 140 s.

*Propozície jazdy vytrvalosti a spoľahlivosti Slovenskom*. Piešťany : Grafia, 1932.

RUDÍK, Milan. Automobilklub für Mittelböhmen, Aristokrat mezi autokluby. In: HOŘEJŠ, Miloš – KRÍŽEK, Jan (Eds.). *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*. Praha : Národní technické museum, 2012. 309 s.

SZABÓ, Ivan. *Zabudnuté volanty. Zaujímavosti o počiatkoch motorizmu u nás*. Ružomberok : Epos, 2002. 110 s.

TODT, Robert. *Almanach československého autopřemyslu a spřízněných odvětví*. Praha : Pražská akciová tiskárna, 1926. 583 s.