

Jan Tuček

SOUTĚŽ MALOU 1937 DOHODOU

Auta a motocykly na trati Praha – Bukurešť – Bělehrad





SOUTĚŽ MALOU 1937 DOHODOU

Auta a motocykly
na trati Praha – Bukurešť – Bělehrad

Jan Tuček



Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jan Tuček

Soutěž Malou dohodou 1937

Auta a motocykly na trati Praha – Bukurešť – Bělehrad

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 6748. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 128

První vydání, Praha 2017

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2017

Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2017

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-0901-2 (ePub)

ISBN 978-80-271-0900-5 (pdf)

ISBN 978-80-271-0615-8 (print)

OBSAH

PÁR SLOV NA ÚVOD	7
PŘED SOUTĚŽÍ	9
O STROJÍCH A LIDECH	19
Motocykly a sajdkáry	20
Automobily.....	23
PŘED STARTEM	35
Z PRAHY DO KOŠIC	41
I. etapa	41
II. etapa.....	53
PŘES UŽHOROD DO BUKUREŠTI.....	57
III. etapa.....	57
IV. etapa.....	66
Perný den v Bukurešti.....	70
Malá inventura	77
K DUNAJI A NA BĚLEHRAD	81
V. etapa	81
VI. etapa	86
Zkouška zručnosti	92
Zítra přijďte zas	97
VÝSLEDKY SOUTĚŽE MALOU DOHODOU 1937.....	101
CESTY DOMŮ	109
Bez zastávky	109
Vítejte doma.....	110
KONKURENCE Z ŘÍŠE.....	119
PÁR SLOV NA ZÁVĚR	125



**Tlačénice před startem soutěže před
pražským sídlem Autoklubu RČs.**

PÁR SLOV NA ÚVOD

Rok 1937 byl posledním relativně normálním rokem existence meziválečné Československé republiky. Jednou z akcí, které měly tvář v tvář narůstajícím hrozbám ze strany hitlerovského Německa posílit spojení Československa s Jugoslávií a Rumunskem, byla motoristická soutěž Malou dohodou, jež se jela v září 1937 z Prahy přes Bukurešť do Bělehradu.

Tento největší motoristický podnik organizovaný tehdejším Autoklubem Republiky československé (AKRČs) ve spolupráci s královskými autokluby Rumunska a Jugoslávie měl manifestovat jednotu všech tří spojeneckých států a jejich armád a ukázat jejich schopnosti v oblasti motorismu, včetně branného.

Však také československé ministerstvo národní obrany vyslalo na start osm tříčlenných družstev, tři motocyklová a pět automobilových, a jádro rumunské i jugoslávské reprezentace tvořily vojenské týmy.

Záštitu nad soutěží Malou dohodou převzali nejvyšší představitelé všech tří zemí, československý prezident Dr. Edvard Beneš, rumunský král Carol II. a jugoslávský princ-regent Pavel. Čestné ceny věnovali předšedové všech tří vlád, další ministři a předšedové zúčastněných autoklubů. Mimochodem – soutěže se směli zúčastnit pouze státní příslušníci tří malodohodových zemí, ať už civilní osoby, nebo vojáci.

Oficiální podpora z nejvyšších míst a patřičný propagandistický tlak se promítly v prakticky povinné účasti československých továren vyrábějících auta a motocykly (s jednou výjimkou, o níž se ještě zmíníme v jedné z následujících kapitol) a v počtu přihlášek nejlepších tuzemských jezdců.

Poněkud euforická atmosféra před startem soutěže vyústila v mnohá navýsost optimistická a až přehnaně sebevědomá prohlášení představitelů Autoklubu RČs. i ministerstva národní obrany. Dnes, s odstupem osmi desetiletí a znalostí dalšího běhu dějin, je ovšem snadné soudit a nahlédnout poněkud naivní stránku celé věci.

To se ostatně netýká jen motoristické soutěže Malou dohodou, podobně bychom si mohli připomínat tisíce tun betonu utopené do obranných pevností, jimiž se Československo – stejně jako jeho vzor Francie – připravovalo na minulou válku.

Režie té nadcházející, bleskové, se mezitím chystala v Berlíně a Berchtesgadenu a byla zasvěcena motorům v motocyklech, automobilech, obrněných vozidlech na kolech i pásech, letadlech i lodích, včetně ponorek.

Československá armáda se sice pod tlakem času a událostí snažila dohánět zpoždění a alespoň zmírnit citelný deficit své motorizace, finanční možnosti však měla omezené, stejně jako byla omezená kapacita tuzemských výrobních závodů, které navíc část produkce tohoto druhu exportovaly.

Ostatně jen o rok a pár týdnů později měla Čechoslovákům léčba mnichovským šokem ukázat, jakou hodnotu měla strategie obrany garantovaná zemí galského kohouta. Ale nepředbíhejme.

Spíše si připomeňme, že Československo ročníku 1937 sahalo od Aše na západě až po Jasinu na východě, na Podkarpatské Rusi. Tento nejvýchodnější cíp republiky hraničil s Polskem a Rumunskem, se Sovětským svazem jsme tehdy společnou hranici neměli.

Trasa soutěže se musela z politických i vojenských důvodů vyhnout území Maďarska, obešla je tedy na severovýchodě obloukem, který na československo-rumunské hranici procházel pohraničními obcemi Ďakov a Halmei.

Na československém území byla trať soutěže zejména na Slovensku vedena oklikami, mimo jiné vystoupala až do Vysokých Tater, na Štrbské Pleso, takže její délka dosáhla 1100 km, jen o pár desítek kilometrů méně než na území Rumunska. V Jugoslávii se jela jen část závěrečné etapy dlouhá kolem 130 km. O vítězích celého přes 2400 km dlouhého klání však nakonec – poněkud překvapivě a paradoxně – rozhodovala až jízda zručnosti organizovaná na vojenském cvičišti Banica na jižním předměstí Bělehradu.

Navzdory rozmarům počasí a všem záludnostem tratě, zejména balkánských silnic, dojelo do jugoslávské metropole tolik jezdců bez trestných bodů, že se místem lámání chleba stala některými posmívaná gymkhána alias „zkouška zručnosti a obratnosti“. A podle známé moudrosti štěstí přálo připraveným. Kdo neměl natrénováno, litoval.

O motivaci, přípravách a průběhu prvního a zároveň posledního ročníku automobilové a motocyklové soutěže Malou dohodou, o lidech a strojích, o příhodách úsměvných i smutných vypráví tato knížka. Příjemnou četbu vám přeje

Jan Tuček

PŘED SOUTĚŽÍ

Myšlenka motoristické soutěže, jejíž trať by vedla třemi státy Malé dohody, tedy Československem, Rumunskem a Jugoslávií, se ve sportovním výboru Autoklubu RČs. objevila už počátkem třicátých let, zůstala však hluboko ve stínu silničního závodu 1000 mil československých. Znovu se vynořila na podzim 1936 za poněkud překérných okolností.

V letech 1933 až 1935 byly vrcholem domácí motoristické scény tři ročníky červnového automobilového závodu 1000 mil československých, při nichž jezdci museli dvakrát absolvovat trasu z Prahy do Bratislavy a zpět. Třetí ročník tisícímílového klání poznamenalo několik vážných nehod, při nichž byli těžce zraněni Bohumil Turek a Ela Slavíková a tragicky zahynul František Kůrka. Pošramocená pověst a upadající zájem domácích automobilů odsoudily tento podnik k zániku.

V červenci 1936 jmenovalo předsednictvo Autoklubu RČs. novým předsedou sportovního výboru Ing. Karla Jelínka. Jedním z jeho prvních vystoupení v této roli bylo 1. srpna přivítání Břetislava Jana Procházky a Jindřicha Kubiase, kteří s vozem Škoda Rapid za 97 dní absolvovali cestu kolem světa, během níž najeli téměř 28 000 km.

Právě B. J. Procházka byl jedním z iniciátorů soutěžní jízdy Malou dohodou, katalyzátorem dění se však stalo náhodné setkání v jedné teplické vinárně. Štábní kapitán Josef Šraml, člen sportovního výboru AKRČs, tam zašel na večeři a stal se svědkem toho, jak rozjařená společnost místních německých motoristů hlučně debatovala o automobilové výpravě na Balkán. Tu na sezónu 1937 formálně připravoval říšský autoklub DDAC, ve skutečnosti ale šlo o podnik hitlerovského motoristického sboru NSKK, jemuž z vůdcova pověření velel Korpsführer Adolf Hühnlein.

Trasa zmíněné „studijní jízdy“ měla vést z Norimberka nebo Mnichova přes Rakousko a Maďarsko do Rumunska, Bulharska a Jugoslávie, cíl zpáteční cesty měl být v bavorském Berchtesgadenu, v blízkosti Hitlerova venkovského sídla.

Bylo zřejmé, že půjde nejen o propagaci německého automobilového průmyslu na Balkáně, ale také o cílený průnik nacistické propagandy do států jihovýchodní Evropy, zejména do Rumunska a Jugoslávie, spojenců Československa v rámci Malé dohody.

Sportovní výbor AKRČs nesměl ztrácet čas, podle Šramlova návrhu připravil plán automobilové a motocyklové soutěže Malou dohodou, který vzápětí schválilo vedení autoklubu, jemuž předsedal brigádní generál Jaroslav Čížek.

Trasu 2400 km dlouhé soutěže vedoucí z Prahy přes Bratislavu a Košice na Podkarpatskou Rus do Užhorodu a dále přes Kluž do Bukurešti a přes Turn Severin a Pančevo do Bělehradu navrhl člen sportovního výboru autoklubu Miloš Mečíř. Tento ostřílený soutěžní jezdec se chtěl v červnu 1936 zúčastnit rallye vyhlášené Rumunským královským autoklubem, která však byla na poslední chvíli odřeknuta.

Mečíř se nakonec do Rumunska a Jugoslávie vydal v létě 1936 na vlastní pěst a s vozem Škoda Popular projel celou trasu z Podkarpatské Rusi do Bukurešti a Bělehradu. Ve sportovním výboru AKRČs byl v tu dobu jediným, kdo znal skutečný stav balkánských cest a necest.

Původní představa, že by se motoristická soutěž Malou dohodou mohla uskutečnit už na jaře 1937, vzala rychle zsvě, do nelehkých jednání o jejích přípravách a zabezpečení bylo třeba zapojit československé diplomaty a vojenské přidělence v Bukurešti a Bělehradě. Tamější autokluby už mezitím kontaktovali emisaři německých DDAC a NSKK, kteří se snažili plány československé strany torpédovat.

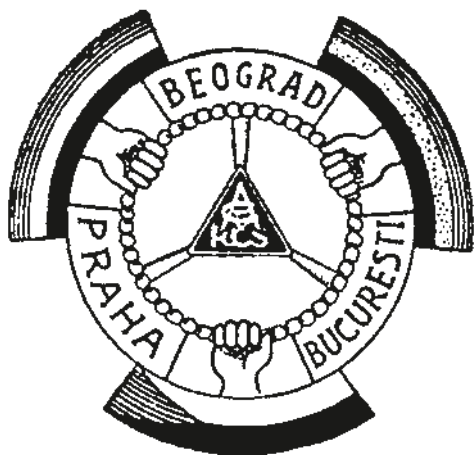
Mimochodem – německé automobilky v letech 1936 a 1937 zcela opanovaly jugoslávský trh, jejich podíl na něm se vyhoupl k hranici 90 %. V roce 1936 Německo vyvezlo do Jugoslávie 745 osobních a 315 nákladních vozů, během prvního pololetí 1937 to už bylo 866 osobních a 321 nákladních automobilů. Československo do Jugoslávie exportovalo v roce 1936 celkem 90 aut (57 osobních a 33 nákladních), od ledna do června 1937 pak 53 osobních a 9 nákladních.

V Praze dostala chystaná motoristická soutěž Malou dohodou s jasným politickým a propagandistickým posláním prioritu, záštitu nad ní (podle tehdejší terminologie „protektorát“) převzal československý prezident Dr. Edvard Beneš.

Významná schůzka zástupců všech tří malodohodových států se uskutečnila 31. března 1937 večer v pražském sídle Autoklubu RČs. Předseda sportovního výboru a designovaný ředitel soutěže Ing. Karel Jelínek na ní informoval rumunské a jugoslávské diplomaty a vojenské ataše o podrobnostech připravované akce, o osobní podpoře prezidenta Beneše a vyzval je mimo jiné k tomu, aby prostřednictvím národních autoklubů získali pro soutěž Malou dohodou záštitu nejvyšších představitelů svých zemí.

To se podařilo, takže v propozicích Automobilové a motocyklové soutěže Malou dohodou figurovali jako protektoři vedle Dr. Beneše rumunský král Carol II. a princ-regent Pavel, který vládl v Jugoslávii za nezletilého krále Petra II.

Pořadatelem akce byl Autoklub Republiky československé, jako spolupracující byly uvedeny Automobil Club Regal Roman a Automobilski Klub Kraljevine Jugoslavije. Potřebná svolení k motocyklové části soutěže poskytly i Federatia Romana de Motociclism a Savez motoklubova Kraljevine Jugoslavije.



**Znak soutěže symbolizoval přátelství
a spolupráci motoristů tří států**

Zatímco na výše zmíněné schůzce na konci března Ing. Jelínek předpokládal, že soutěž na trati dlouhé asi 2400 km mezi Prahou, Bukureští a Bělehradem proběhne od 29. srpna do 4. září 1937 a 5. září bude v Bělehradě rozdělení cen v předvečer čtrnáctých narozenin krále Petra II., v propozicích vydaných počátkem července už byl termín akce posunut na 12. až 19. září.

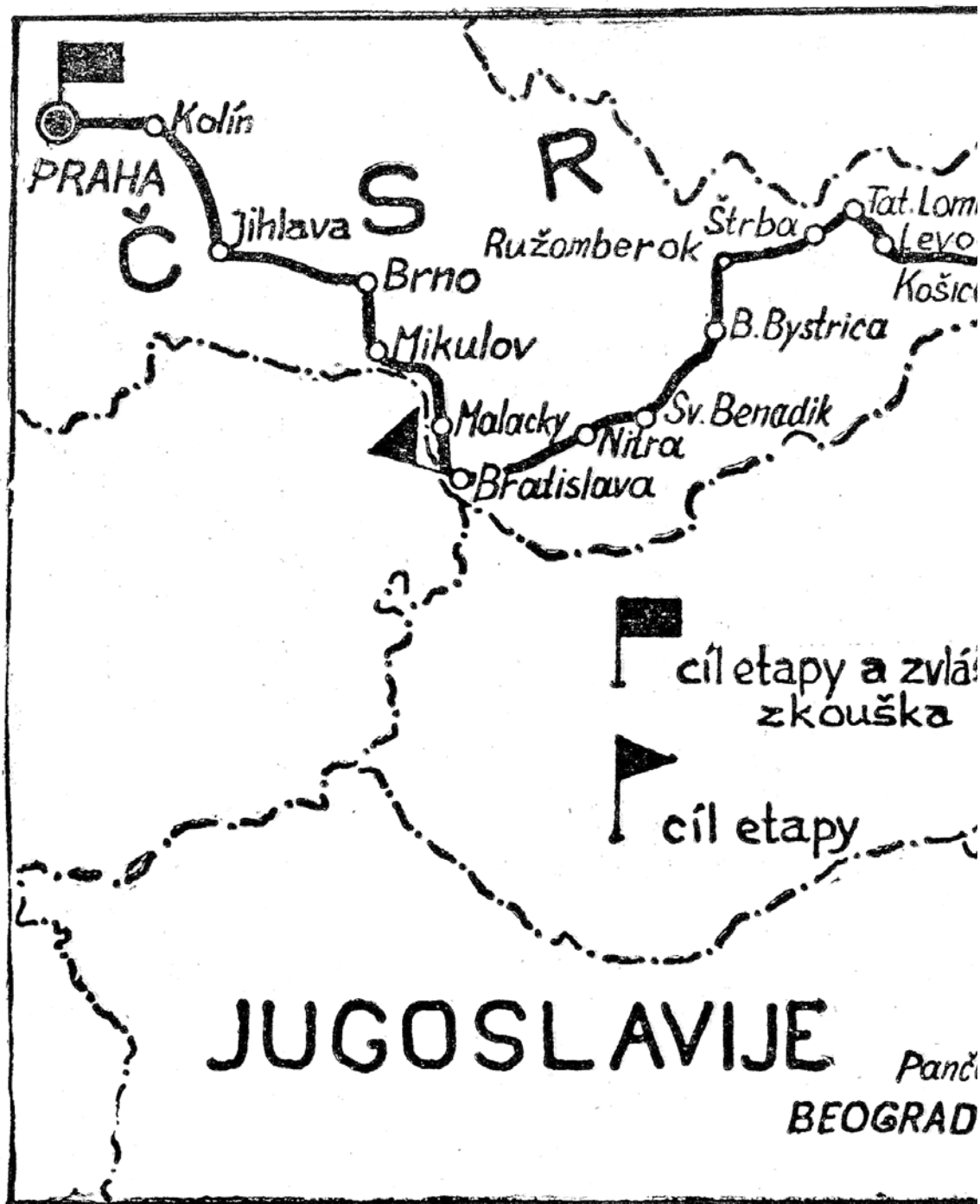
Nadále platilo, že se soutěže budou moci zúčastnit pouze státní příslušníci Československa, Rumunska a Jugoslávie, osoby civilní i vojenské. Soutěž byla vypsána jako cestovní neboli spolehlivostní, nikoliv jako závod.

Původně Ing. Jelínek zdůrazňoval, že „Hlášená vozidla, osobní automobily, motocykly a sidecary musí být sériové výroby, to znamená, že z účasti jsou vyloučeny takzvané stroje speciální nebo speciálně přizpůsobené.“

Propozice pak říkaly následující: „Soutěže se mohou zúčastnit pouze vozidla sériové výroby, tj. taková, jejichž chassis a standardně do nich montované motory byly v běžné výrobě před 1. lednem 1937 a jejichž modely, resp. typy, dosáhly celkového počtu aspoň dvaceti kusů do 30. června 1937.“

Následoval však dodatek: „Toto ustanovení nevztahuje se na vozidla oficiálně hlášená vojenskou správou.“ Díky této formulce mohlo československé ministerstvo národní obrany nasadit mimo jiné tříčlenný tým vojenských automobilů Jawa 615, prakticky prototypů, a továrník Ing. František Janeček získal skvělou reklamu pro nový typ jménem Jawa Minor, jehož premiéru chystal na říjnový pražský autosalon.

Ještě před vydáním propozic uskutečnili členové sportovního výboru AKRČS v první polovině června 1937 průzkum celé trasy soutěže, z Mladé Boleslavi jim k tomu účelu zapůjčili šestisedadlový vůz Škoda Favorit, který řídil vedoucí propagace automobilky, Ing. Karel Pařízek. Druhým vozem použitým k rekognoscaci tratě byla soukromá Tatra 75. Mise, která během deseti dnů najezdila 3600 km, měla za úkol zjistit skutečný stav balkánských silnic a ověřit reálnost rychlostních průměrů předepsaných pro jednotlivé etapy a kategorie vozidel. V etapových městech v Rumunsku a Jugoslávii jednali představitelé



Trasa přes 2400 km dlouhé soutěže vedla přes Podkarpatskou Rus



sportovního výboru AKRČs se zástupci autoklubů a snažili se upřesnit detaily organizace. Jak se později ukázalo, zřejmě jen se střídavými úspěchy, zejména v Bělehradě. Tam patrně nejúčinněji zapůsobily intervence německých emisarů.

Souběžně s přípravami motoristické soutěže podnikl novinář František Alexander Elstner (1902–1974) s manželkou Evou a polokabrioletem Škoda Rapid akci nazvanou „Velká studijní cesta Malou dohodou“. Elstnerovi vyjeli z Prahy 13. června 1937 do Paříže, kde se na světové výstavě chystalo otevření československého pavilonu. Právě od něj pak 21. června odstartovala Škoda Rapid směrem na Ženevu a přes Terst do Jugoslávie a Rumunska.

Připomeňme, že F. A. Elstner, přáteli zvaný Frank, byl od léta 1936 zaměstnancem propagačního oddělení automobilky ASAP (Škoda) a zároveň prominentním spolupracovníkem pražského Radiojournalu, pro který měl během soutěže Malou dohodou zajišťovat exkluzivní reportáže.

Pět týdnů trvající studijní cesta Malou dohodou mu kromě poznání balkánské atmosféry a stavu tamějších silnic umožnila setkat se s řadou představitelů místních autoklubů podílejících se na přípravách malodohodové soutěže. Stranou ovšem nezůstala ani propagace automobilů Škoda a Československa coby turistické destinace.

Domů se Elstnerovi vraceli koncem července přes Podkarpatskou Rus, rumunsko-československou hranici překročili v Ďakovu a cestou do Prahy projeli v protisměru značnou část tratě nadcházející soutěže. Celkem jejich továrnou zapůjčený Rapid najezdil asi 9 tisíc kilometrů, včetně již zmíněné jízdy do Paříže. Snímky pořízené v Rumunsku a Jugoslávii se následně objevily v řadě pražských časopisů při prezentaci soutěže Malou dohodou.



Škoda Favorit v červnu 1937 v Craiově, u vozu stojí tajemník AKRČs Vilém Ronovský



Škoda Rapid F. A. Elstnera na nové silnici
u rumunského Brašova



Elstnerův polokabriolet Rapid na cestě
od chorvatského pobřeží do hor



Union Garaža: prodejna automobilů Škoda v chorvatském Záhřebu

V první polovině srpna 1937, měsíc před plánovaným startem, se začaly rojit pověsti o tom, že se soutěž Malou dohodou možná vůbec neuskuteční. Autoklub odpověděl prohlášením, které např. Národní politika zveřejnila 14. srpna pod palcovým titulkem „Soutěž Malou dohodou definitivně zajištěna“.

„V minulých dnech rozšířila se v Praze naprosto neodůvodněná a klamná zpráva, že soutěž Malou dohodou bude odložena nebo dokonce snad odřeknuta. Autoklub RČs. jako pořadatel této mezinárodní automobilové a motocyklové soutěže vyvrací všechny podobné mystifikace, které by mohly poškodit tento velký manifestační podnik, tím spíše, že o definitivním uspořádání soutěže bylo již dávno rozhodnuto. Soutěž Malou dohodou bude rozhodně uskutečněna ve dnech 12. až 19. září t.r., neboť hlavní předpoklad – počet přihlášek – je nejen splněn, ale daleko překročen. Nyní, dva dny před konečnou uzávěrkou, je závazně přihlášeno 95 vozidel.“

Deník současně informoval o tom, že „v minulých dnech“ přiletěl z Bukurešti do Prahy generální sekretář Královského rumunského autoklubu Stan Scarlat, aby zde s pořadatelem soutěže projednal jednak účast rumunských jezdců, jednak organizační detaily této významné akce.

Národní listy, Národní politika i další deníky vypočítávaly nově přihlášené jezdce a zdůrazňovaly, že s výjimkou značek Walter a Wikov, které už s výrobou osobních automobilů skončily, se všechny ostatní československé automobilky soutěže Malou dohodou zúčastní. Nebylo to tak docela pravda, hned následujícího dne přinesl Polední list zprávu o tom, že továrna Aero svoji předběžnou přihlášku k soutěži odvolala, údajně „z důvodů čistě technických“.

Ze seznamu přihlášených tak zmizeli jeden z nejlepších tuzemských soutěžních jezdců Vladimír Formánek a velmi populární závodnice Ela Slavíková, kteří měli oba startovat s dvoulitrovými továrními vozy Aero 50.

Značku Aero tak měli reprezentovat především členové pražského Aero Car Clubu a trojice vojenských automobilů Aero 30, kterou nominovalo ministerstvo národní obrany. To do soutěže přihlásilo celkem 24 vozidel, z toho 15 automobilů, 6 motocyklů a 3 motocykly s postranním vozíkem. Ale nepředbíhejme, podrobněji se ke složení startovního pole dostaneme v následující kapitole.

Počátkem září 1937 otiskl autoklubový časopis Auto článek F. A. Elstnera s nadpisem „Letadlem za reportáží z Malé dohody“. Mimo jiné v něm psal:

„Provedení reportáže ze soutěže, která měří 2400 km a má nevypočitatelné náhody, je především otázkou dopravy reportéra a dobré činnosti spojovací telefonní služby. Bude mi asi dopřáno cti, že docílím na trati nejvyššího průměru ze všech účastníků, přičemž je budu stíhat prvního dne ve své Škodě Rapid a v dalších dnech letadlem.“

Provedení bylo umožněno spoluprací Radiojournalu, Československých státních aerolinií a Air France. Hned po startu vyjedu z Prahy a pojedou Rapidem do Bratislavy tak rychle, jak dovolí stroj a Bůh otec.

V pondělí letím do Košic, kde si také v úterý počkám na telefonické zprávy z Kluže. Ve středu letím do Bukurešti. Spojení do Turn Severinu je dosud otázkou, jinak z Bukurešti do Bělehradu se denně létá. Jak jsem vyřešil tuto otázku, uslyšíte ve čtvrtek 16. září večer.“

Na závěr následovala výzva: „Soutěž Malou dohodou bude soutěží rozhlasového zpravodajství. Věnujte mu přátelskou pozornost, když už není možno, abyste všichni jeli soutěž o čestnou trofej zeměmi našich přátel!“

Vše bylo nakonec trochu jinak, do hry vstoupila vyšší síla a původně plánované široké zapojení rozhlasu – včetně rozhlasových soutěží pro účastníky jízdy i řadové posluchače – bylo silně zredukováno.

Oficiální propozice soutěže Malou dohodou 1937 čítaly 30 stránek obdélníkového formátu 23 × 15 cm a velmi podrobně definovaly vše, co s přípravou a účastí na této akci souviselo. Časový program soutěže byl následující:

Sobota 11. září:	přejímky vozidel v Praze	
Neděle 12. září:	I. etapa Praha–Bratislava	380 km
<i>Před startem I. etapy zkouška startu za studena</i>		
Pondělí 13. září:	II. etapa Bratislava–Košice	490 km
Úterý 14. září:	III. etapa Košice–Kluž (Rumunsko)	460 km
Středa 15. září:	IV. etapa Kluž–Bukurešť	460 km
Čtvrtek 16. září:	zkouška pohodlí a účelnosti v Bukurešti	
Pátek 17. září:	V. etapa Bukurešť–Turn Severin	340 km
Sobota 18. září:	VI. etapa Turn Severin–Bělehrad	290 km
		Celkem 2 420 km
Neděle 19. září:	zkouška zručnosti a obratnosti v Bělehradě	
Pondělí 20. září:	zájezd na vrch Oplenac k hrobce krále Alexandra	

Soutěžní vozidla byla rozdělena do následujících kategorií a objemových tříd:

Kategorie A – automobily	Kategorie B – motocykly	Kategorie C – sajdkáry
Třídy do 750 cm ³	Třídy do 100 cm ³	Třídy do 350 cm ³
do 1000 cm ³	do 175 cm ³	do 600 cm ³
do 1500 cm ³	do 250 cm ³	přes 600 cm ³
do 2000 cm ³	do 350 cm ³	
přes 2000 cm ³	přes 350 cm ³	

V závislosti na kategoriích, objemových třídách vozidel a stavu tratě byly předepsány rychlostní průměry pro jednotlivé etapy. Např. u automobilů se předepsaná průměrná rychlost v I., II. a IV. etapě pohybovala od 45 km/h (750 cm³) do 65 km/h (přes 2000 cm³), ve III., V. a VI. etapě byly průměry sníženy na 40 až 60 km/h (III.) a 39 až 55 km/h (V. a VI.).

Obdobně tomu bylo i v kategoriích motocyklů a sajdkářů. Motorová kola (do 100 cm³) a motocykly měly předepsané rychlostní průměry pro I., II. a IV. etapu v rozmezí 40 až 60 km/h, pro III. etapu 35 až 55 km/h a pro V. a VI. etapu 35 až 51 km/h. U motocyklů s postranním vozíkem byly tyto hodnoty stanoveny na 45 až 55 km/h, 40 až 50 km/h a 39 až 47 km/h.

V prvních čtyřech etapách vozidla startovala v pořadí startovních čísel – jako první motorová kola, po nich motocykly a sajdkáry a pak automobily od nejmenšího objemu válců po největší.

Ve dvou posledních etapách (V. a VI.), v nichž šířka a stav silnic téměř vylučovaly vzájemné předjíždění automobilů, vozidla startovala v opačném pořadí startovních čísel – od nejvyšších (nejvýkonnějších) po nejnižší.

V průjezdních časových kontrolách v průběhu etapy byl tolerován pětiminutový pozdní nebo předčasný příjezd, každá další odchylka od předepsaného času byla penalizována jedním trestným bodem za každou minutu. V cílové kontrole byl trestán jen pozdní příjezd přesahující pětiminutovou toleranci.

Opožděný příjezd do časové kontroly přesahující 60 minut znamenal vyloučení ze soutěže. Vozidla čekající před časovou kontrolou na svůj průjezdní čas nesměla zastavit blíže než 50 m před jejím stanovištěm, tedy stolcem časoměřičů.

Po příjezdu do cíle etapy muselo být vozidlo po kontrole odstaveno do uzavřeného parkoviště, které museli jezdcí, resp. jezdcí a spolujezdcí, opustit v intervalu 10 až 15 minut, přičemž za každou minutu přes 10 byl udělen jeden trestný bod. Kromě zavazadel si soutěžící směli odnést jen náhradní kola, pokud po defektu potřebovala opravu. V uzavřeném parkovišti nebyla dovolena údržba nebo opravy ani doplňování paliva nebo maziv. Přísně zakázáno tam bylo kouření.

Výjimkou byl jen dojezd do cíle IV. etapy v Bukurešti, kde nebylo uzavřené parkoviště, aby jezdcí mohli svá vozidla (nechat) umýt a připravit na následující den, kdy byla v rumunské metropoli naplánována zkouška pohodlí a účelnosti.

Při příjezdu do Bukurešti i Bělehradu byla nařízena kontrola totožnosti a výbavy vozidel, při níž směl být u stroje přítomen jen první řidič.

Součástí propozic byly i náčrtky tratí (zvláště pro automobily a pro motocykly) zkoušky zručnosti a obratnosti, jež byla naplánována v Bělehradě a měla posloužit jako třetí kritérium klasifikace při rovnosti bodů z hlavní soutěže.

Propozice také vypočítávaly deset různých důvodů k vyloučení ze soutěže. Mimo jiné to bylo přijetí cizí pomoci nebo použití doprovodného vozidla, nedodržení předepsané trati (vynechání kterékoliv časové nebo průjezdní kontroly), ztráta kontrolního výkazu, nesportovní chování a neuposlechnutí pokynů funkcionářů označených oficiálním znakem pořadatelského sboru.

Podle propozic byl také vedoucí funkcionář časové kontroly oprávněn vyloučit ze soutěže defektní vozidlo, jež by mohlo při jízdě ohrozit ostatní účastníky soutěže nebo veřejnost.

Odstavec nadepsaný Předpisy pro jízdu důrazně připomínal: „V Československu se jezdí vlevo a předjíždí vpravo, v Rumunsku a Jugoslávii se jezdí vpravo a předjíždí doleva.“

O STROJÍCH A LIDECH

Po uzavěrcce přihlášek k motoristické soutěži Malou dohodou 1937 napočítali organizátoři z Autoklubu RČs. celkem 153 přihlášených vozidel, z toho 88 automobilů, 55 motocyklů a 10 sajdkárů. Do soutěže pak 12. září skutečně odstartovalo 131 vozidel, přesněji 73 automobilů, 49 motocyklů sólo a 9 motocyklů s postranním vozíkem. I to bylo pozoruhodné množství.

Při porovnání původního seznamu přihlášených se startovní listinou padne do oka skutečnost, že z patnácti chybějících automobilů bylo jedenáct z Rumunska a jen čtyři z Československa. Nestartující rumunští jezdci, většinou z Bukurešti, ale také z Kluže, Brašova a Ploešti, byli přihlášení se čtyřmi šestiválci BMW a čtyřmi osmiválci Ford V8, ale také s francouzským šestiválcem Hotchkiss a americkými vozy Buick a Hudson-Terraplane.

Nedostatkem peněz zřejmě netrpěli a zůstává otázkou, co je odradilo od zamýšlené účasti. Vyloučit nelze ani to, že na ně kdosi „výchovně“ zapůsobil, aby se neangažovali v akci propagující spojenectví tří malodohodových zemí. Stejný otazník visí nad neúčastí tříčlenného bukurešťského týmu ARMA přihlášeného s motocykly BMW 500.

Faktem je, že propaganda hitlerovského Německa v té době pracovala na plné obrátky a oficiální i neoficiální emisáři Říše brojili po Evropě proti všemu, co se mohlo přičítat nacistickým zájmům. Malá dohoda už ze své podstaty do této kategorie patřila.

Ted' už se ale věnujme těm, kteří v sobotu 11. září 1937 absolvovali před pražským sídlem Autoklubu RČs. administrativní a technické přejímky a následujícího dne do soutěže Malou dohodou 1937 odstartovali.

Mimochodem – v oficiálním programu čítajícím 50 stránek formátu 15 × 22 cm, tištěném na novinovém papíru a prodávaném za 2 Kč, byl uveden kompletní seznam přihlášených, ale nikoliv aktualizovaná startovní listina. Po osmi desítkách let se ji podařilo téměř úplně zrekonstruovat a najdete ji na konci této kapitoly.

MOTOCYKLY A SAJDKÁRY

Nejnižší startovní čísla patřila jezdcům na motokolech s motorem o objemu do 100 cm³. S čísly 1 až 3 startovali Jaroslav Koch, Josef Kohout a František Bláha na motokolech ČZ 98 strakonického továrního týmu, čísla 4 až 6 patřila továrním jezdcům na strojích Jawa Robot, Josefu Kožíškovi, Jaroslavu Simandlovi a Janu Bednářovi.

Sedmnáctiletý student průmyslovky Jarka Koch, který vyjížděl na trať jako první, měl nedaleko za sebou hned dva členy rodiny. Jeho otec, zkušený konstruktér a jezdec Jaroslav František Koch, jel údajně ve vlastní režii na motocyklu ČZ 175 se startovním číslem 9, Jarkův bratranec Gustav Koch (č. 13) sedlal jeden ze tří strojů ČZ 175 továrního týmu České Zbrojovky, který spolu s ním tvořili Václav Veselý (14) a František Karas (15).

Na strojích ČZ 175 jeli i soutěžící vojenského týmu MNO, vojín Václav Nedomanský, podporučík Vítězslav Holas a kapitán Oldřich Šlemín. Ministerstvo národní obrany vyslalo do soutěže Malou dohodou celkem osm tříčlenných družstev, dvě na sólových motocyklech, jedno se sajdkáry a pět automobilových.

Postupně se o nich zmíníme podrobněji. Na tomto místě připomeňme, že zatímco civilní soutěžící z Československa jeli v jednotných kombinézách v barvě surového hedvábí se státním znakem na prsou, vojáci všech tří malodohodových armád soutěžili v uniformách.

Zbrojovku Ing. F. Janečka reprezentoval ve třídě do 175 cm³ tým, v němž jeli na strojích Jawa 175 se startovními čísly 16, 17 a 18 Rudolf Protiva, František Veselý a Zdeněk Houška.

Nejsilnější obsazení měla třída „dvěstěpadesátek“, v níž hrály prim motocykly Ogar, výrobky továrny Autfit sídlící v Praze-Strašnicích. Vojenský tým na strojích Ogar 250 tvořili četař Pavel Pelka (č. 20), rotný Josef Bednář (21) a poručík Jaroslav Riegel (22), velitelem družstva byl čerstvě povýšený nadporučík Ing. Miloslav Skála, který v uniformě sedlal civilní Ogar 250 se startovním číslem 38.



Jezdci na motokolech ČZ 98: zleva Bláha, Kohout a Jaroslav Koch



Známý konstruktér motocyklů Jaroslav František Koch jel na ČZ 175