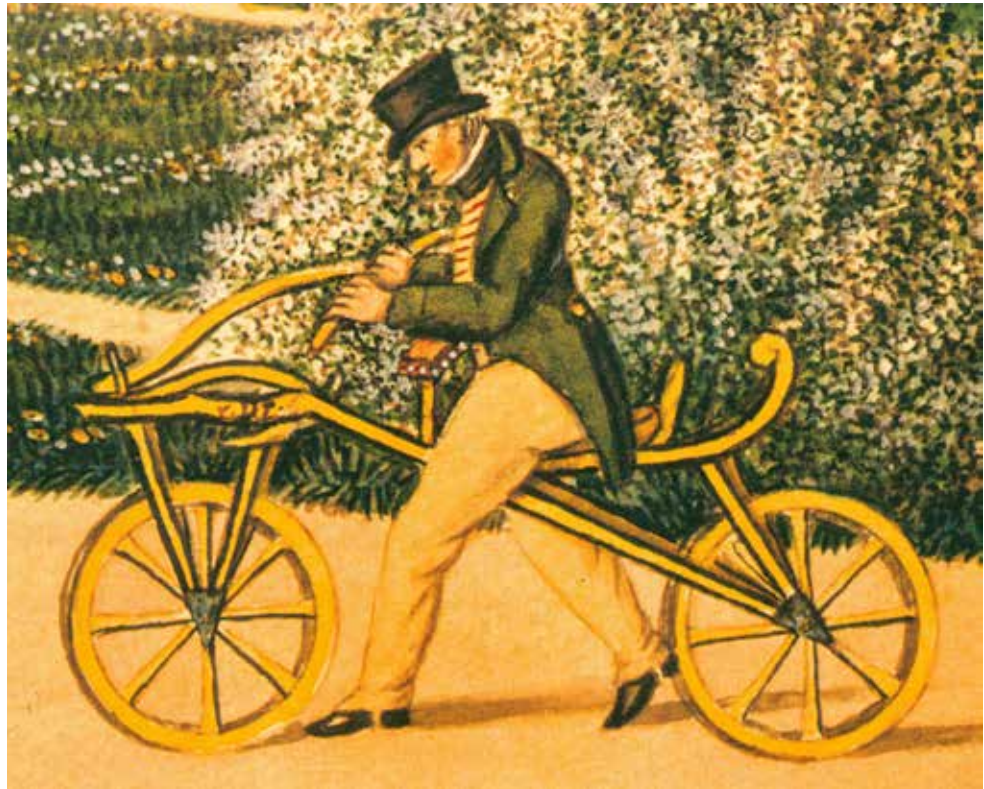


Slovenská cyklistika pred Saganom

Impulzy rozvoja úspešného športového odvetvia

PETER BUČKA



Karl von Drais na „bežiacom stroji“ (draisine) – 1819

Autor: photo Lesseps artist unknown

Licencia: public domain

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/KarlVonDrais.jpg>

BUČKA, Peter. Slovak cycling before Sagan. Impulses for the development of a sport. *História*, 2017, 16, 4, pp. 40 – 44. Cycling is one of the few sports in Slovakia that can be proud of its history in which, apart from titles from World Championships, it has not missed the Olympic gold medal. In Slovakia cycling in an organized form dates from the 19th century. It progressively found its use in various professions. In the army it found its place as well where it became part of reconnaissance units. Soldiers significantly contributed to popularization of this sport. Not only the first international successes but also the Golden Era of Slovak professional cycling is connected with army sport. The winner of the Olympic Games and triple world champion in track cycling Anton Tkac contributed the most to this era of the 1970s and 1980s. In the era of independent Slovakia, cycling once again became one of the most flourishing sports mainly thanks to Peter Sagan, the first professional cyclist to win the World Championship title three times in a row.

Key words: Cycling in Slovakia, Army sport, Anton Tkac, Peter Sagan.

Minuloročné úspechy nášho športovca na najvýznamnejších cyklistických pretekoch starého kontinentu vyvolali na Slovensku „saganomániu“. Cyklistika sa však ako jeden z mála športov u nás môže pochváliť históriou, v ktorej okrem titulov z majstrovstiev sveta nechýba ani olympijské zlato. Aká bola cesta športového odvetvia, ktoré sa v ostatnom čase opäť dostalo do povedomia celého národa?

Prvé kroky

Kto ako prvý priviezol bicykel na Slovensko sa pravdepodobne nedozvieme. Isté je, že medzi prvých vlastníkov bicykla patrilo aj Ján Kollár. Nebol to vlastne bicykel ako ho poznáme dnes, ale jeho predchodca, tzv. dresina, ktorá umožňovala jazdu maximálnou rýchlosťou 15 kilometrov za hodinu. Dnešnú podobu dostal bicykel v Anglicku v roku 1884. Jeho nová verzia si pomerne rýchlo našla cestu aj na dnešné Slovensko. Prvý cyklistický klub založili v Sabinove v roku 1898. Ešte v tom istom roku zorganizoval klub prvé cestné preteky Sabinov – Miskolc. V tom čase sa cena bicykla rovnala trojmesačnej mzde robotníka, a tak je pochopiteľné, že nebol príliš rozšíreným dopravným prostriedkom. Vidieť ho bolo možné len v najväčších mestách Slovenska a k turistickým výletom ho používala len miestna vyššia vrstva. V roku 1909 cena bicykla klesla pod úroveň mesačnej mzdy. Svoje uplatnenie našiel u listových doručovateľov, pekárov, ale aj v nemocniciach, kde sa cyklistická štvorkolka používala na prepravu pacientov. Presadil sa aj v armáde – využívali ho prieskumné jednotky.

Rozvoj spolkového života

Novým impulzom pre rozvoj cyklistiky bol vznik Československa. S príchodom českých vojakov, četníkov, úradníkov a učiteľov nastal na Slovensku nebyvalý rozvoj spolkového života, ktorý v predošlom

Cyklistické preteky Košice
– Prešov (1923)
Zdroj: archív autora

období bol možný len v maďarskom ekvivalente. Touto cestou sa k nám dostáva aj prvý športový model bicykla, ktorý z Francúzska priviezol legionár J. Lepier. Okrem cyklistických spolkov, ktorých základňu tvorili členovia štátotvorného národa, čo je v nejednom prípade zvýraznené aj v samotnom názve ako ČsŠK Bratislava, ČsŠK Košice, vznikali aj spolky aj národnostných menšín, ako napríklad Jóbarát Komárno alebo Erste Pressburger Radfahrverein (EPRV). Nemalú časť členskej základne Československej ústrednej jednoty velocipedistov (ČsÚJV), ktorá organizačne cyklistické spolky zastřešovala, tvorili aj cyklistické združenia pri robotníckych telovýchovných jednotách. Bol to neklamný signál toho, že bicykel zľudovel. Toto konštatovanie platilo len pre bežné bicykle, pretože športové stáli 2 000 Kč, čo bol šesťnásobok priemernej mzdy. Svoje miesto si bicykle našli aj v novovznikajúcej Československej brannej moci. Spočiatku boli cyklistické jednotky súčasťou jazdeckva a ženijného vojska. Po reorganizácii, v roku 1933, boli prevedené do stavu pechoty a tvorili samostatné vojenské jednotky – cyklistické prapory. Odborná príprava cyklistov a údržba bicyklov sa realizovala pod-



ľa osobitného služobného predpisu K-I-6 – cyklistická eskadróna. Výučba jazdy na bicykli bola zaradená aj do predmetu telesná výchova na Vojenskej akadémii v Hraniciach na Morave. Ovládať jazdu na bicykli bolo povinnou zručnosťou pre dôstojníkov, podobne ako jazda na koni či šerm. Popularitu cyklistiky signalizovalo množstvo súťaží, ktoré sa začali organizovať. Medzi najznámejšie patrili preteky Bratislava – Trnava, Bratislava – Malacky, Košice – Prešov a Sabinov – Prešov. V zoznamoch víťazov môžeme nájsť mená Kelemen, Kardoš, Vavrek, Brutovský a už spomínaný Lepier. Stále však išlo len o jednoetapové preteky. Prvé viacetapové súťaže sa z iniciatívy Košického atletického klubu (KAC) uskutočnili v roku 1928 pod názvom Košice – Tatry – Košice. V medzivojnovom období sa cyklisti z Československa zúčastňovali aj na medzinárodných podujatiach vrátane olympijských hier. Tam by sme však cyklistov zo Slovenska márne hľadali. Svojou výkonnosťou ani zďaleka nedosa-



Cyklistický odbor Robotníckej telocvičnej jednoty (1928)
Zdroj: archív autora



Klub cyklistov Trnava (1936)
Zdroj: archív autora

Karol Müllner víťaz I. ročníka cyklistických pretekov Okolo Slovenska pri preberaní ceny (1942)

Zdroj: archív autora

hovali úroveň cyklistov zo západnej časti spoločného štátu.

Cyklistika v čase vojny

Počas druhej svetovej vojny nebola cyklistika príliš rozvinutým športom. V cyklistickom zväze sa na začiatku roka 1944 združovalo len šesť klubov. Slovenský cyklistický zväz (SCS - zväz sa v tomto období písal sväz -P. B.) bol ustanovený 23. marca 1941. Napriek tomu, že Slovenská republika bola takmer stále vo vojnovom stave, SCS organizoval každoročne majstrovstvá Slovenska a celý rad domácich pretekov, na ktorých dominovali predovšetkým armádni cyklisti. Ústretový postoj armády k cyklistike vyplýval z faktu, že súčasťou jazdeckých prieskumných oddielov boli aj cyklistické jednotky. Ovládanie jazdy na bicykli bolo zaradené do obsahu výučby telesnej výchovy na Vojenskej akadémii v Bratislave. V roku 1942 bol v rámci Oddielu armádných pretekárov (OAP) založený odbor cyklistiky. Oddiel združoval prezenčne slúžiacich športovcov, ktorým umožňoval nielen venovať sa športu, ale aj vyhnúť sa bojovému nasadeniu. Krátko po založení cyklistického odboru zorganizovala armáda viacetapový závod „Okolo Slovenska“ ako veľkú cenu OAP. K najúspešnejším cyklistom Slovenska spolu s Karolom Müllnerom, ktorý bol víťazom pretekov Okolo Slovenska a majstrom Slovenska v rokoch 1942 a 1943, v tomto období patrili Rafael Krampfl, Anton Plišňák, Gustav Németh, Anton Polakovič a Karol Herceg.

Posledne menovaný v roku 1944 stál za vznikom cyklistického odboru v ŠK Železničiar Bratislava, ktorý po vojne prevzal od OAP štafetu najúspešnejšieho cyklistického oddielu Slovenska. Predo-



všetkým V. Ružička z Rače mal zásluhu na tom, že o cyklistiku bol medzi verejnosťou opäť záujem. V roku 1947 reprezentoval Československo na majstrovstvách sveta a v roku 1954 skončil na „Pretekoch mieru“ na druhom mieste a mal výrazný podiel na prvenstve nášho družstva. Celkovo však môžeme povedať, že obdobie po skončení vojny bolo poznamenané stagnáciou, ktorá bola spôsobená zrušením viacerých klubov, najmä nemeckých, v Bratislave a jej okolí. Situáciu dokumentuje štatistika, v ktorej sa uvádza, že na konci roku 1945 bolo v 6 kluboch evidovaných 660 cyklistov. Znovu sa však zorganizovali etapové preteky Košice – Tatry – Košice, ku ktorým pribudli preteky Bratislava – Nitra – Bratislava a Bratislava – Piešťany – Bratislava.

Obdobie zmien

Zmeny v športovom hnutí sa po roku 1948 nevyhli ani cyklistike. SCS vstúpil do Jednotnej telovýchovnej organizácie (JTO) Sokol a stratil tak svoju subjektivitu. Ešte menej sa dарило cyklistike v armáde, keďže po prezborení boli bicykle z armády vyradené. Na druhej strane bola cyklistika zaradená medzi osem

Na prvom ročníku cyklistických pretekov Okolo Slovenska sa zúčastnili v samostatnej kategórii aj vojenské hliadky
Zdroj: archív autora



preferovaných športov, ktorým sa začala venovať pozornosť. Pri krajských výbo- roch JTO Sokol boli založené cyklistické sekcie, ktoré začali organizovať regio- nálne súťaže. Snaha funkcionárov na- šla odozvu v zakladaní ďalších oddielov. Pod vedením Stucka v Trnave, Hajtmana v Nitre, Mikulu v Trenčíne, Skopala v Ži- line, Kubíka v Komárne, Svítka v Banskej Bystrici, Andrášiho vo Svite a Krevendu v Košiciach vznikli nové strediská. Nový oddiel pod názvom „Dynamitka“, ktorý bol založený v Bratislave, viedol Lustoň. Na konci roku 1952 už cyklistická sekcia Slovenského ústredného výboru (SÚV) Sokola evidovala 2 214 členov. V tom istom roku boli na Slovensku vytvorené podmienky na rozvoj dráhovej cyklisti- ky, keďže v Bratislave bola dobudovaná prvá betónová dráha. Rozvoju cestnej cyklistiky malo od roku 1954 napomôcť obnovenie pretekov Okolo Slovenska. V roku 1953 sa uskutočnila reorganizácia športového hnutia. Úlohy JTO Sokol pre- vzal Slovenský výbor pre telesnú výchovu a šport – SLTVŠ.

O rast popularity a členskej základne sa mali postarať Športové hry mládeže (ŠHM). Napriek tomu, že v roku 1953 sa ŠHM v cyklistike zúčastnilo 9 025 chlap- cov a dievčat, celkový počet evidovaných cyklistov sa znížil. V roku 1957 bolo v 131 oddieloch evidovaných len 1 493 cyklistov. Na druhej strane rástla kvalita naj- mä v dorasteneckých kategóriách. Bolo len otázkou času, kedy sa slovenskí cyk- listi presadia na celorepublikovej úrovni. V roku 1954 po prvý raz, ak neberieme do úvahy vojnový ročník, vyhral preteky Okolo Slovenska cyklista zo slovenského

klubu – bol ním Walter Renner z Jednoty Kežmarok. V rovnakom roku získal prvý seniorský titul majstra Československa aj dráhar Karol Menschý v pretekoch za motorovým vodičom z Lokomotívy Bratislava, ktorý bol na vojenskej službe v ÚDA Praha. I nasledujúce tituly získali slovenskí cyklisti štartujúci za vojenské družstvá. V roku 1957 to bol v cestných pretekoch R. Uhliarik z Lokomotívy Žilina, v tom čase člen Dukly Brno. V roku 1959 získal majstrovský titul tandem z Lokomotívy Bratislava v zložení Juraj Miklušica – Dušan Škvarenina štartujúci za Duklu Pardubice. Po nich prišli aj ďalší.

Je zrejmé, že armáda v tom čase na cyklistiku nezanevrela. Bola jedným zo športov zaradených do vrcholnej armádnej reprezentácie, ktorá bola od roku 1948 až do reorganizácie športového hnutia v roku 1956 sústredená v Prahe. V roku 1957 sa armádni dráhoví cyklisti presťahovali z Prahy do Pardubíc a cestní do Brna. Uvedené zmeny sa uskutočnili v rámci reorganizácie celého športového hnutia, ktorá znamenala návrat k systému dobrovoľnej telovýchovnej organizácie. Tá na svojom prvom zjazde v roku 1957 prijala názov Československý zväz telesnej výchovy a športu (ČSZTV).

Prvé úspechy

V roku 1960 slovenská cyklistika zaevidovala historicky prvý štart na olympijských hrách. V tandeme sa o to pričínila dvojica J. Miklušica – D. Škvarenina. Celkovo však v tomto období cyklistika na Slovensku stagnovala, na čom sa podieľalo aj zrušenie slovenských športových sekcií. Dráharov v rokoch 1958 – 1965 pribrdzila rekonštrukcia bratislavského cyklistického štadióna a v prípade cestnej cyklistiky sa pod

AŠD cestnej cyklistiky AS
Dukla Trenčín (1972)
Zdroj: archív autora



Cyklistický oddiel
TJ ZVL Žilina (1973)
Zdroj: archív autora



negatívny stav podpísalo aj to, že v rokoch 1961 – 1963 sa preteky Okolo Slovenska nekonali. Zatiaľ čo v roku 1957 bolo evidovaných 131 oddielov, v roku 1965 tento počet klesol na 105. Členská základňa sa však v uvedenom období takmer zdvojnásobila z 1 493 na 2 822 členov.

Do armádneho športu sa na Slovensku cyklistika vrátila v roku 1964, keď bol pri Vojenskej telovýchovnej jednote Ženijného učilišťa (VTJ ŽU) Dukla Bratislava založený oddiel cyklistiky. Bol to excelentný návrat, pretože jeho člen Jiří Daler získal na olympijských hrách zlato v stíhacej jazde jednotlivcov. Toto obdobie bolo pre cyklistiku na Slovensku prelomovým. V roku 1965 sa zriadila Slovenská národná liga ako celoročná súťaž pre všetky disciplíny a vekové kategórie. Výrazný posun nastal v trénerskom a metodickom zabezpečení. So systematickou prípravou trénerov a metodikou sa začalo v roku 1957, ale výraznú kvalitatívnu zmenu prinieslo až otvorenie Telovýchovnej školy ÚV Slovenskej telovýchovnej organizácie (STO) v roku 1970. Postupne boli zakladané strediská talentovanej mládeže, neskôr nazvané športové základne. Prvé takéto stredisko vzniklo ešte v roku 1957 v Bratislave. Nasledovali strediská v Košiciach, Poprade, Žili-

ne, Žiari nad Hronom, Dubnici, na Myjave a v Trenčíne. Z týchto útvarov vzišla celá plejáda vynikajúcich cyklistov, ktorí sa presadili aj na medzinárodnej úrovni. V cestnej cyklistike to boli Milan Puzrla, Ján Svorada, Dušan Zeman a Daniel Gráč. V dráhovej cyklistike Anton Tkáč, Ján Petrovič, Ján Kružic a v cyklokrose Pavol Čambal.

Od 1. januára 1967 bola pri Slovenskom výbore (SV) ČSZTV založená cyklistická sekcia. Po prijatí zákona o federácií vznikol pri Ústrednom výbore (ÚV) ČSZTV koncom roku 1969 samostatný Slovenský cyklistický zväz (SCZ). V roku 1969 bolo ustanovené Armádne stredisko Dukla Trenčín. Do zostavy strediska boli zaradené aj armádne športové družstvo (AŠD) cestnej cyklistiky, ktoré vzniklo z výkonnostného oddielu pri Vojenskom spojovacom učilisku v Novom Meste nad Váhom a AŠD dráhovej cyklistiky, ktoré sa vytvorilo z oddielu VTJ ŽU Dukla Bratislava. Ako je zrejmé, bolo odlúčeným družstvom armádneho strediska v Bratislave. Vedľa vlastných odchovcov prichádzala na Slovensko aj celý rad pretekárov z českých oddielov. Nasledujúce obdobie možno bez prikrášľovania nazvať zlatou érou cyklistiky na Slovensku. Rozhodujúci podiel na tom mali najmä bratislavskí dráhari z Dukly Trenčín. V roku 1976 sa A. Tkáč stal olympijským víťazom a majstrom sveta v šprinte. Svoj prvý titul majstra sveta získal v roku 1974 ako člen oddielu Slovan CHZJD Bratislava. V roku 1977 titul majstra sveta získala v tandeme dvojica Vladimír Vačkár – Miroslav Vymazal. V roku 1978 sa tejto dvojici podarilo titul obhájiť a svetové prven-



Cyklistický oddiel Spartak SZM Dubnica (1975)

Zdroj: archív autora

ale v roku 1985 už len 55 oddielov, avšak 2 782 členov.

Po roku 1989

Spoločenské zmeny v roku 1989 sa na slovenskej cyklistike



Koncom 90. rokov 20. storočia Peter Sagan vyhrával aj preteky pre staršie kategórie.

Zdroj: archív autora

stvo získal aj A. Tkáč. Tituly z majstrovstiev sveta získali bratislavskí dráhari aj po generačnej výmene. V roku 1982 sa v tandeme na zisku titulu podieľal Pavel Martínek a v rokoch 1985 a 1986 to v rovnakej disciplíne bola dvojica Vítězslav Vobořil – Roman Řehounek. Z cestných cyklistov dokázal získať medaile mimo domácich pretekov len Vendelín Kvetan, a preto v roku 1985 v rámci reorganizácie armádneho vrcholového športu bolo družstvo cestných cyklistov ASVŠ Dukly Trenčín premiestnené do Brna. Vedľa armádných družstiev patrili k najúspešnejším oddielom Slovenska v cestnej cyklistike Spartak SMZ Dubnica (L. Mráz, J. Čaprunka, P. Krupička, Milan Jurčo, Anton Novosad a Vladimír Hnát) a Inter Bratislava (I. Tóth, Z. Benáček, Pavol Gálik, J. Stratílek, Petr Bucháček a Pavol Čambal).

V prípade dráhovej cyklistiky to bol Slovan CHZJD Bratislava (P. Šesták, A. Roller, D. Ťažký, L. Andrušková, M. Frtúsová a Ľ. Sámelová). V cyklokrose Tatra Pravenec (J. Stejskal, J. Bolfa a M. Grom). Z pohľadu vývoja členskej základne bol stav nasledujúci – v roku 1970 vykazoval zväz 76 oddielov a 2 020 členov,



AŠD dráhovej cyklistiky ASVŠ Dukla Trenčín (1978)

Zdroj: archív autora

spočiatku podpísali pozitívne. V roku 1991 prišli z Dukly Brno do ASVŠ Dukla Trenčín cestní cyklisti Miroslav Lipták a Milan Dvorščík. K nim krátko na to pribudli Ján Valach, M. Brnický, B. Karabinoš a Martin Riška. V roku 1994 bolo pri AŠK Dukla Trenčín obnovené družstvo cestnej cyklistiky. V tom istom roku získal M. Dvorščík druhé miesto na cestných majstrovstvách sveta v jednotlivcoch. Od roku 1996 sa cyklisti stali stabilnou súčasťou našich výprav na olympijské hry.

Postupne sa však v dôsledku zániku štátnych podnikov, pri ktorých pôsobili cyklistické oddiely v telovýchovných jednotách a poklesu objemu finančných prostriedkov, začala prejavovať kríza, ktorá postihla celé športové hnutie. Sprievodným javom uvedených procesov bolo rozpredávanie zariadení, ktoré ne-

obišlo ani cyklistiku. Po strate cyklistického štadiónu v Bratislave bola v roku 2009 dráhová cyklistika vyradená zo zostavy Armádného športového centra (AŠC) Dukla Banská Bystrica. Tomuto kroku predchádzalo zrušenie AŠK Dukly Trenčín v roku 2005. Nový subjekt AŠC Dukla Banská Bystrica následne prevzala jednotlivé družstvá. SCZ sa postupne rozrástol o ďalšie zložky – vedľa cestnej cyklistiky, dráhovej cyklistiky a cyklokrosu pribudla horská cyklistika a sálová cyklistika. Horská cyklistika učarovala aj talentovanému Petrovi Saganovi. Práve v nej získal prvé medzinárodné úspechy. Napokon v jeho prípade zvíťazila cestná cyklistika, v ktorej sa prebojoval až na najprestížnejšie medzinárodné podujatia. Dodajme, že jeho úspechy spôsobili členskú akceleráciu cyklistického športu na Slovensku. Dnes evidujeme 1 632 cyklistov v 162 kluboch.

PaedDr. Peter Bučka Ph.D. (1960) – venuje sa dejinám športu. Je autorom viacerých publikácií a samostatných fotografických výstav.