

Kroz Hrvatsku i Sloveniju

UTRKU SU POKRENULI SAMI BICIKLISTI, ŽELEĆI STEĆI NUŽNO ISKUSTVO KOJE IM JE NEDOSTAJALO KADA BI NASTUPILI U KONKURENCIJI PONAJBOLJIH EUROPSKIH VOZAČA. INICIJATOR JE BIO BICIKLIST STJEPAN LJUBIĆ, KOJI JE NAGOVORIO VLADIMIRA BIČANIĆA, GLAVNOG UREDNIKA *ILUSTRIRANIH SPORTSKIH NOVOSTI*, DA TAJ LIST PREUZME ORGANIZACIJU PRVE ETAPNE UTRKE U HRVATSKOJ. ORGANIZACIJA JE BILA MUKOTRPNNA. NAJVEĆI JE PROBLEM, KAO I UVIJEK, BIO NOVAC

Piše **Zdenko Jajčević**

Višednevne biciklističke etapne utrke uvedene su početkom XX. stoljeća. Prva etapna utrka, i to najveća i najteža biciklistička utrka na svijetu „Tour de France“, vožena je prvi put 1903. godine. Druga najpoznatija etapna utrka na svijetu - „Giro d'Italia“ započela je 1909., a poslije su startale i etapne utrke u Njemačkoj, Švicarskoj, Španjolskoj i drugim zemljama. To su bile etapne utrke profesionalca, a amaterske su započele oko 1930. godine.

Prva poznatija etapna utrka na kojoj su sudjelovali hrvatski vozači bila je utrka „Oko Rumunjske“, prvi put održana 1934. Na toj utrci naši su vozači 1935. i 1936. ostvarili dobar rezultat pa su 1936. pozvani na „Tour de France“. Budući da je to utrka profesionalaca, kao amateri nisu mogli sudjelovati, pa su im izdali neovisne dozvole (licence). Tako su Stjepan Grgac, Rudolf Fiket i Stjepan Ljubić iz Zagreba te Franc Abulnar iz Ljubljane postali u neku ruku profesionalci, ali samo na papiru. Neovisni vozači (independenti) bili su kategorija poluprofesionalnih vozača koji su mogli sudjelovati na utrkama i s amaterima i profesionalcima. Naši biciklisti koji su 1936. nastupili na „Tour de France“ nisu ni računali na neki uspjeh, nego samo da steknu iskustva i eventualno završe najtežu biciklističku utrku. To bi zapravo bio veliki pothvat, ali im nije uspjelo. Do 14. etape ispali su svi, a najdulje se u utrci zadržao Stjepan Grgac. Naime, prema pravilima te utrke ispali bi svi oni vozači koji bi imali 10 do 15 posto slabije vrijeme od pobjednika etape. Osim naših vozača, na takav su način ispali i svi vozači iz Njemačke, Rumunjske i Austrije. Od 94 vozača koliko ih je startalo u prvoj etapi „Tour de Francea“ 1936. godine, utrku je završilo 45.

Hrvatski „Tour de France“

Prva naša domaća etapna utrka organizirana je po Hrvatskoj i Sloveniji od 28. do 30. svibnja 1937. godine. Pokrenuli su je sami biciklisti, želeći steći nužno iskustvo koje im je nedostajalo kada bi nastupili u konkurenciji ponajboljih europskih vozača. A ti su uspjesi varirali. Na utrci „Oko Rumunjske“ hrvatski su biciklisti od šest etapa pobijedili u pet, dok su na utrci „Oko Francuske“ svi odustali.

Inicijator utrke bio je biciklist Stjepan Ljubić. On je nagovorio



Vladimir Bičanić

Vladimira Bičanića, glavnog urednika *Ilustriranih sportskih novosti*, da taj list preuzme organizaciju prve etapne utrke u Hrvatskoj. Organizacija je bila mukotrpana. Najveći je problem, kao i uvijek, bio novac. Budući da utrka nije ranije planirana, Koturaški savez Kraljevine Jugoslavije sa sjedištem u Zagrebu nije dao ni dinara, a nije pokazao ni veći interes.

Odazvali su se trgovci i proizvođači bicikla i guma, ali samo skromnim priložima. *Ilustrirane sportske novosti* su tiskale specijalni broj s reklamama. Ni odaziv na utrku nije bio velik. Prijavilo se 15 vozača od kojih je 11 završilo utrku. Startalo je 12 amatera (August Prosenik, Franc Gartner, Mijo Ormuž, Štefan Rožman, Matija Pavličić, Dragoljub Davidović, Josip Pokupec, Mijo Migalić, Franc Briceli, Drago Ivković, Matija Zaborski, Jure Kačić) i tri neovisna vozača (Stjepan Grgac, Stjepan Ljubić, Rudolf Fiket). Oni su startali zajedno, ali se njihov plasman vodio posebno.

Utrka je trajala tri dana

Prva hrvatska etapna biciklistička utrka imala je skromne tri etape, odnosno šest poluetapa. Svakog od tri dana vozilo se ujutro i poslijepodne. Start prve etape utrke bio je u Masarikovoj ulici ispred redakcije *Ilustriranih sportskih novosti*.

Stjepan Grgac, Stjepan Ljubić, Rudolf Fiket i Franc Abulnar na „Tour de Franceu“ 1936.



Prva poluetapa vodila je do Karlovca (62 km), a druga od Karlovca do Ljubljane preko Novog Mesta (131 km). Pobjednici prvoga dana bili su Grgac i Prosenik. Drugog dana vozilo se od Ljubljane do Celja (75 km) i od Celja do Maribora (62 km). Na cilj u Celju prvi je stigao Mijo Ormuž, odmah iza njega Prosenik i Grgac, a u Mariboru je prvi bio Prosenik. Trećeg dana vozilo se od Maribora do Varaždina (68 km), a nakon toga od Varaždina do Zagreba (122 km). Na cilju u Varaždinu prvi je bio Štefan Rožman, a u Zagrebu Grgac.

U konačnom poretku kod amatera je pobijedio August Prosenik, a Stjepan Grgac u konkurenciji neovisnih vozača. Prvo je čudo da su oba vozača postigla isto vrijeme - 17:22:06.6. Na cilj svake etape stizali su gotovo izjednačeni. Iskusni Stjepan Ljubić je zbog teškog pada odustao. Na cilj u Zagrebu, nakon 510 kilometara, stiglo je devet amatera i dva neovisna vozača. Unatoč relativno malom broju etapa i relativno malom broju sudionika, a s obzirom na uvjete u kojima se zbivala, uspjeh utrke bio je izvanredan.

Nagrade nisu bile naročito vrijedne

Organizacija je provedena u izuzetno skromnim uvjetima. Osim novca, nedostajali su i ljudi, a i iskustvo. U bezbroj situacija nije bilo pomoći trenera i tehničke službe. Utrka je praktično prošla bez medicinskih usluga, bez okrepnih stanica, bez radijskih i drugih veza, s ograničenim mogućnostima za suce. Vozači su sami nastojali popraviti bicikle, a nekoliko su puta pružali i liječničke usluge. Promet za vrijeme utrke nije bio zaustavljen. Ispred kolone koja se, na svu sreću, nije odužila, kretalo se motorno vozilo s rukovodstvom utrke.

Međutim, nije nedostajalo ljubavi i strasti biciklističkih zanesenjaka. Dolazak na cilj nakon 510 km bio je pravi potihvat. Organizacijski odbor koji je pratio utrku u kontrolnom autu bio je oduševljen zalaganjem vozača, iako je uoči starta izražavao sumnju u uspjeh utrke. *Nagrade vozačima nisu bile naročito vrijedne, ali ni za odbaciti*, piše u izvještaju *Ilustriranih sportskih novosti*.

Ceste su bile loše, posebno tamo gdje su bile nedavno pošljunčane. Veliki usponi kod Metlike i Višnja Gore, na poluetapi Karlovac - Ljubljana, pa Trojane na poluetapi Ljubljana - Celje i Veternica na djelu Varaždin - Zagreb stavljali su vozače na veliku kušnju. Bilo je pohvala i kritika prve etapne utrke. Nakon utrke Prosenik je izjavio: *Zadovoljan sam s cijelom priredbom i organizacijom. Bilo je bolje nego na sličnim priredbama, gdje sam do sada vozio. Svugdje su nas lijepo dočekali. Tek me smeta, kako može biti isto vrije-*

Sudionici utrke „Kroz Hrvatsku i Sloveniju“ neposredno nakon starta, 28. svibnja 1937.



Sudionici prve utrke Kroz Hrvatsku i Sloveniju na posljednjoj etapi od Varaždina do Zagreba, 30. svibnja 1937.

me mene i Grgca, kada sam ja njega za veće razmake tukao, nego on mene?!

Pobjednik u konkurenciji neovisnih vozača Stjepan Grgac je rekao: *I ja sam vrlo zadovoljan organizacijom, uzevši u obzir da je priredba organizirana prvi put. Vjerujem da će do godine biti bolje i da će se ta priredba znatno razviti i popularizirati. Tako ćemo i mi neovisni vozači moći startati u našoj domovini.*

Utrka se vozila sve do 1954.

Utrka "Kroz Hrvatsku i Sloveniju" održana je i 1938. i 1940. Pobjednik druge utrke bio je Drago Davidović, a treće Nikola Penčev. Nakon II svjetskog rata utrka se vozi u razdoblju od 1947. do 1954. Od 1949. utrka postaje međunarodna, a od 1955. mijenja naziv u "Utrka kroz Jugoslaviju".

Literatura

1. Ljubić, S. (1965). 80 godina biciklističkog sporta u Hrvatskoj. Zagreb: Sportska štampa.
2. Ješić, D. (1965). Biciklizam. Zagreb: Sportska štampa.
3. Ilustrirane sportske novosti, 1937(2), 23, 1. VI, str. 1 - 4.