

Sůva ze Smrčí

GRADA®

& Vláda Budínský a Jirka Třmínek

SAJDKÁRISTÉ S VELKÝM SRDCEM



Petr Hošťálek



Poděkování:
Ing. Miroslavu Plíhalovi



úžasný malý svět



Petr Hošťálek

Sůva ze Smrčí

& Vláda Budínský a Jirka Třmínek

SAJDKÁRISTÉ S VELKÝM SRDCEM



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**.

Petr Hošťálek

Sůva ze Smrčí

& Vláda Budínský a Jirka Třmínek – sajdkáristé s velkým srdcem

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

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 5610. publikaci

Odpovědný redaktor Radomír Matulík

Sazba Michael Vichta

Počet stran 104

První vydání, Praha 2014

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2014

Cover Design © Jakub Náprstek, 2014

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

ISBN 978-80-247-5390-4

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-9368-9 (elektronická verze ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-9369-6 (elektronická verze ve formátu EPUB)

Předmluva

Někdy kolem šedesátého roku jsem se v mladickém zápalu vrhnul do studia na liberecké strojárně – alias Vysoké škole strojní – v domnění, že se mi podaří stát se inženýrem automobilové nebo motocyklové orientace. Z toho jsem rychle vystřízlivěl, neboť hned koncem prvního semestru nám sdělili, že z vládního rozhodnutí se tato specializace ruší. Že jsou u nás pouhé tři automobilky, inženýrů specialistů netřeba a tak to napříště bude Vysoká škola strojní a textilní, se specializací na stroje pro textilní průmysl a sklářské technologie. Takže mě veškeré nadšení přešlo a vydržel jsem pouhé tři semestry.

Jezdil jsem v té době na starém Indianu 750 Police–Scoutu, protože na nic novějšího jsem neměl. A jednoho dne přijel do školy spolužák ze Železného Brodu na neuvěřitelném 750 OHV bavoráku s uzoučkými řidítky, dvojitou přední brzdou a snad třicetilitrovou závodní nádrží. Vytahoval se moc a tvrdil, hlavně před holkama, že je to slavná závodní mašina, na které jezdil až do poslední chvíle nějaký Sůva, prý mistr republiky. Svězt mě na tom nenechal a za pár dní bavoráka zase odvezl domů. Pak se o tom přestalo mluvit, zapomnělo se na to, ale mně to z hlavy nikdy nevypadlo. Ani když jsem nedlouho poté školu opustil a nastoupil na vojnu, absolvoval základní vojenskou službu.

On mezitím dostudoval a já nějaký čas po vojně nastoupil do boleslavské Škodovky se záměrem začít tam budovat tovární museum. No a tam mě jednoho dne napadlo zajet za ním a poptat se po osudu té legendární mašiny. Protože já dobře věděl, co je to za motorku! Trať libereckého okruhu vedla přímo kolem naší zahrady a už jako kluk jsem „panu závodníkovi“ Sůvovi za plotem držival palce...

Tehdejší spolužák už skoro nevěděl, co po něm chce. Bavorák ho dávno přestal zajímat, doslova na něj zapomněl. Když jsme došli do garáže, spíš takové zděné kůlny na předměstí Železného Brodu, zjistilo se, že je spadlá. Nikoho ani nenapadlo, že by se v rohu, pod hromadou mokrých rozbředlých cihel, hniječích trámků a vrstvy všudepřítomné opadané omítky mohlo něco skrývat – našťástí!

Když jsme spadlé sutiny odhrabali, byl tam a já si najednou, za pouhou tisícovku, mohl ten orezavělý poklad klidně odvézt....

Neuvěřitelné bylo, že po ometení vši té špíny, nafoukání kol a nalití benzínu nastartoval a z Železného Brodu do Liberce dojel po ose.

Mám ho dodnes.

Začátkem sedmdesátých let jsem s ním chtěl zkusit překonat čtyřiařdvacetihodinový světový rychlostní rekord, připravovali jsme to v Hoškovicích na letišti, kde se testovaly škodovácké vozy. Celá akce padla pro nezáměr tehdejšího Svazarmu – ale to je na další, jiné, vyprávění.

Když jsem se před pár lety rozhodl napsat něco o závodní historii tohoto stroje, vypravil jsem se do Železného Brodu za jeho jezdce. Dnes jsem rád, že jsem se k tomu odhodlal. Ruda Sůva, bourák a střelec, jakých za řidítky motocyklů nebylo moc, mě přivítal mimořádně srdečně a už po prvních několika větách jsme zjistili, že si máme hodně co říct.

Výsledkem je následující vyprávění, kterého vlastně nejsem autor. Ve skutečnosti jsem ho jen přepsal, místy mírně upravil a přidal k němu pár slov spolujezdců Vládi Budínského a Jirky Třmínka.

Všem bych jim za to chtěl poděkovat.

A Rudovi Sůvovi i za kamarádství, kterým mě poctil...

Petr Hošťálek



Mou první mašinou byl bavorák

Mou první mašinou byl bavorák – a s touhle značkou jsem taky začal závodit. Jezdit jsem se učil chybami, nikdo mi neradil. Někdy jsem s mou závodní mašinou dokonce rozvázal housky až do Semil, bednu s nima jsem měl přivázanou na závodním sajdkáru. Jako se říkalo o Rakušáku Geroldu Klingerovi, který také jezdil bavoráka, že je nejrychlejší mlynář – já byl nejrychlejší pekař! A byl to dobrý trénink...



Jsem ročník 1924 a narodil jsem se ve Smrčí, kousek nad Železným Brodem. A tady jsem taky žil. Táta tu měl pekárnu a obchod, takže jsem dělal pekařského a obchodního příručího. Za války jsem byl nasazený v rajchu. Bylo mi osmnáct a musel jsem do Drážďan, na nucené práce. Makal jsem v jedné fabrice, dělali tam nějaké traktory.

Po válce tátovi živnost sebrali, jak bylo v té době zvykem, a já v pekárně směl být jen zaměstnancem. A ani to ne nadlouho. Za to, že táta byl živnostník, jsem byl komunisty za trest totálně nasazen podruhé. Mělo to být do dolů a mohl jsem si vybrat: Ostravu nebo Most. Půl roku ženatý a támhle někam na Ostravu?

Jako pekařský příručí jsem rozvázal pečivo i do Brodu a taky do vápenky, do závodní jídelny. Když jsem tehdy potkal vedoucího a řekl mu „Tak po neděli vám už zboží nepřivezu, musím na doly,“ on okamžitě „Počkejte, my jsme teď taky dostali organizovaný nábor. Máme tu čtyři nebo pět Němců, zajatců ještě z války a ti už půjdou. Musíme je propustit a za ně máme nábor na nové zaměstnance. Já se podívám do Semil...“ Vzal auto, měl Opla Olympii, dojel do Semil na pracák a jestli prý chci, tak od prvního dubna můžu nastoupit do lomu.





Jako privilegium jsem tedy směl do lomu, ale aspoň jsem byl doma, v Železném Brodě. Ze začátku jsem mlátil kámen a nakládal vozejky. Velké kusy se musely rozbíjet perlíkem a já to neznal. Nevěděl jsem, kam nasadit majzlík a kde do toho uhodit. Netušil jsem, že i vápenec má svá léta a musí se dělit po vrstvách. Tak jsem se něco namlátíl, hrozná dřina, ruce jsem necítil. Bylo nás tam šest a jelo se na holport. Kolik vozíků se naložilo, tak se to dělilo rovným dílem. Chtěl jsem se vyrovnat, aby na mě nemuseli ostatní dřít – a už za měsíc jsem dostal zánět šlach! Byl jsem marod čtrnáct dní, pak šel do práce a znovu. Ten zánět jsem měl čtyřikrát za sebou, až mi v rukách vrzalo. Tak mě dali závozníčit na mašinku, do jednoho z lomů, kde kámen nevyvážela auta, ale vedly tam koleje.

Mašinfira byl trouba. Nerozuměl tomu, byl úředník z města, taky nasazený a byly s ním velké patálie. Mašinkou se střídavě tahaly dva vlaky. Nahoře, pod skálou, byla taková rovina a odbočka doleva. Prázdná souprava se musela rozjet co nejvíc, v pravou chvíli ubrat, aby se uvolnilo spojovací oko a já ho mohl vyháknout. Pak rychle seskočit a jak mašinka přešla, bleskově přehodit výhybku, aby vozy jely na druhou kolej. Nejen, že to bylo nebezpečné, ale ten ouřada ani nedokázal ubrat ve správný moment. Mokrát jsem výhybku nestačil přehodit a už vozy letěly z kolejí! Nakupily se přes sebe a my je museli ohromnými bidly, ocelovými pajcra, dostávat nadlidskou silou zpátky do kolejí. Byla to jeho chyba, ale na mě řval, až jsem se musel držet, abych ho nepraštil! A v zimě sníh. Všude kolem kolejí uklouzaný, bylo to o strach, abych se při seskakování nesmekl a nespádl rukou pod vozík...

Pak jeden šofér, co tam jezdil a rád se napil, už poněkolkáté bez omluvy nepřišel do práce. Zrovna jsme s mašinkou sjeli dolů, když ke mně přišel vedoucí a povídá „Jaký máš papíry?“

„Mám trojku, všechno mimo autobus.“

„Tak pojď,“ otevřel garáž a ukázal na sedmitunovou Pragovku ND. „Takhle se to startuje...“

Dojel jsem do lomu, tam ostrá zatáčka a prudký svah – „tady dej dvojku a redukcí!“ Ještě řekl „takhle se sklápí“ a „jed!“ – a od té chvíle jsem tam jezdil jako šofér nákladáku.

Pragovku postupně vystřídala stojedenáctka Tatra, pak „Barča“ Škoda 706 R a později jsem odstřelený kámen z lomu vozil na třídičku i s „vanou“ větrískou.

Kromě toho, že jsem dělal šoféra v lomu, musel jsem jezdit i pro vápenku, která k němu patřila. A ještě přitom jezdit závody, to rozhodně nebylo jednoduché. Vápenka měla nepřetržitý provoz a šofěři jsme tam byli jen dva. Tak jsem každý druhý týden měl službu. V sobotu i v neděli, hlavně kvůli uhlí, protože ve vápence byly tři pece a ty za



žádnou cenu nesměly vyhasnout. Když jsem potřeboval někam jet, například do Piešťan, na Velkou cenu Slovenska, tak jsem si zkrátka musel na ty dny sehnat náhradu.

Dělal tam šikovný kluk, sice hrozný spít'ar, ale jinak dobrý. A v lomu jsme mimo jiné měli dumper, maďarský DM-50. Takový jako nákladní traktor, se samočinným překlápěním korby a otočnou sedačkou se dvěma volanty, aby mohl jezdit stejně dopředu jako dozadu. S tím on uměl a tak když přišlo uhlí, odjezdil to za mě – musel jsem mu samozřejmě dobře zaplatit.

Jinak jsem to jezdil já, vagóny neměly mít prostoje, tak někdy i do čtyřech do rána. A pak pěšky domů, do Smrčí! Umíte si představit, kolik jsem taky udělal hodin za měsíc? Tři sta devadesát šest!

Podnik měl dva lomy, Koberovský, na Brodci, odkud jsem od rána vyvážel kámen. A když jsem ve dvě skončil lomy, už na mě čekali, abych odpoledne od tří do šesti vozil uhlí. Tak jsem si pořídil Pionýra, nového, abych mohl jezdit do práce a z práce na něm. Jenže to byl krám! Furt mu padala dvojka, dokonce už když jsem s ním jel z Mototechny. Tak jsem ho dal do záruky, ale byl to nějaký zmetek. Padala pořád, nic s tím nedokázali udělat...

V lomu jsem byl veden jako šofér pořádný kus mého života. Až do definitivní likvidace železnobrodské vápenky, ke které došlo prvního května 1968.

Největší hobby byl pro mě sport

Největší hobby byl pro mě sport. V kopcích nad Železným Brodem to odjakživa foukalo a sněhu bylo každou zimu dost. Tak to logicky nejdřív byly lyže a dá se říct, že jsem si na nich nevedl zrovna špatně, zejména ve skoku.

První závody jsem absolvoval v Hrubé Horce u Brodu, další v Loužnici, tak napůl cesty mezi Brodem a Jabloncem, obojí v zimě 1940. V Loužnici byl můstek v polovici kopce a dole takový lokáč. Po dopadu to hnedka šlo do protisvahu. Kdo to po dopadu nedokázal hned srovnat, obvyčejně tam šel na hubu. Já tam vyhrál...



Co že jsem měl za lyže? No skokačky, takový dělaný. Ani to nebyl truhlář, prostě jen doma za války dělal dřeváky. Primitivní, ne, jako jsou holandské, byly to jen na takových páskách přibité tlusté dřevěné podrážky. Ale měl doma pařák na brambory pro dobytek.

A na tom pařáku mi ohnul špičky. Jenže to bylo tlustý!

Tak jsem tam chodil v přestávkách, než jsme upekli chleba, než nám v pekárně vykynulo těsto a říkal „zlobovat!“ Muselo se to upravovat asi třikrát – a stejně to byly víc prkna, než skokačky. Takové fošny...

Já je měl hodně široké, to taky byla chyba. Myslel jsem, že líp ponесou, ale pak jsem přišel na to, že je mám širší, než všichni ostatní, takže i širší, než byly vyjeté stopy na nájezdu můstku. Všiml jsem si, jak mi odletuje sních od špiček a jak mě to brzdí. Ze začátku to nikdo z nás neznal, přesto jsem pár pohárů vyhrál...

Pak jsem si koupil od Bartoně skokačky, ty byly z Ameriky, z Lake Placidu, z olympiády. Ten Bartoň byl reprezentant, skokan, a doma, ve Vysokém nad Jizerou, měl výrobu lyží. Tak od něj jsem koupil Hickorky. Jedna špička už byla zlámaná, nastavená – s tím jsem začal. Byly dvoužlábkové, ale nebezpečné. S jen dvěma žlábkami mohly snadno „ustřelit“.

Když se odrazíte a ustřelí vám to do strany, neskočíte nic a ještě můžete vylétnout mimo. Tak se mi zabil kamarád Dolf. Přimo na našem můstku, stavěném na nějakých jen pětáctýřicet, padesát metrů.

Bylo nás, Smrčáků, šest, vlastně se mnou sedm, co jsme se na něm naučili skákat. Za války zrušili Sokol, jenže když chtěl člověk skákat, někde musil být členem. A tady byl turistický oddíl ČTK, Českého turistického klubu, který vedl sportovec, lyžař, už

nevím, jak se jmenoval. A ten nám, Smrčákům, pozval jako trenéra nějakého Vránu, Pražáka, který před válkou byl mistr republiky.

Tehdy napadlo pár vloček sněhu, bylo kolem nuly, tak se šlo skákat. Stál jsem na můstku přímo za Dolfou, tak jsem viděl, když se odrazil, jak mu nohy ustřelily do boku. Bylo to na skok málo, dopadl na kraj bubnu a svalil se do lesa, protože dráha tam byla hodně úzká. Trefil bokem strom a přitom si utrl ledvinu, jenže to nikdo nevěděl, ani on...

Všichni jsme byli v té chvíli z prvního sněhu nadšení a Dolfu taky. Tak že jdeme znova a lezli jsme nahoru. V té euforii si nikdo z nás nevěštil, že on za námi nedošel, že místo toho zamířil domů. Najednou přijel na lyžích jeho brácha a „pane Sůva, máte přijít k nám, Adolfovi je hrozně špatně!“ Mazal jsem nahoru k nim a když jsem ho uviděl, už byl takový bleďoučký, apatický, úplně bez zájmu, tak honem domů pro auto. Měli jsme na rozvážení pečiva dvouválcovou dvanáctku Tatra na svítiplyn, který jsme



jezdili plnit do Turnova, kde do těch flašek cpali bůhvíkolik atmosfér a muselo se někdy čekat i přes půlnoc. Tatra byla uříznutá z osobáku a předělaná na valníček, na povolení k zásobování za války.

Tak jsme Dolfu podestlali slámou, peřinu přes něj, a do Semil do nemocnice. Hned pod Smrčím jsem zastavil a ptal se ho, jestli mu není zima, ale on jen něco nesrozumitelně mumlal, nejspíš už v agónii. Dovezl jsem ho. Ale byl jsem doma tak asi hodinu, nebo hodinu a půl – a telefon: „Vyřídte u Holoušků, že jejich syn skončil.“



No, kdo to měl jeho rodičům jít říct? Obchodil jsem všechny kluky, se kterými jsme tam skákali, ale nikdo nechtěl, tak jsem musel jít já. No jasně! Samozřejmě jsem si musel vyslechnout „To všechno jste zavinil vy! To vy jste tady začal s tím skákáním,“ byl jsem ten nejhorší!

Jenže sport je vždycky trochu riziko, ať na lyžích, nebo za řidítky, jen si to jako mladý kluk nepřipouštíte. A tak jsem skákal dál...

Ve Špindlerově Mlýně měly skoky na lyžích samozřejmě tradici. Já tu vyhrál první pohár hned po válce. A ta fotka je z Mistrovství československé republiky, které se ve Špindlu konalo o dva roky později. Tehdy jsem skákal za S. K. Slavia Praha – a vyhrál.

Po Tatrovce jsme koupili malého Opla Blitze

Po té Tatrovce jsme po válce koupili malého Opla Blitze, skříňového, tak jsem rozvázal s ním a jednou ho i trochu naboural. Měl nad hlavou v kabině, pod střechem, takovou přihrádku, ve které od něj byly papíry, povolení k jízdě a všechno, co muselo být. A jak jsem vzal zatáčku, tak to z toho vyletělo a zrovna do mezery pod dveřmi. Jen jen vypadnout ven! Tak jsem po tom šáhnul – jenže zrovna byla zatáčka a já sjel do příkopu...

Nebylo to v žádné rychlosti, protože ta zatáčka byla ostrá a já jel pomalu, ale právě v těch místech příkop končil a byla tam zděj do kanálu. Vrazil jsem do ní pravou částí rámu a v tu chvíli bylo chassis do kosodělníku! Všecko se hnulo, celá pravá část auta byla o pět centimetrů posunutá, i zadní blatník. Brácha to tenkrát vzal ke kováři a nějak to natáhli zpátky.

Brácha František byl mnohem starší. Nebyl Sůva, jmenoval se Votrubec. Byl můj nevlastní, protože maminka se před válkou vdala za nějakého Votrubce. Ten za první války narukoval na Piávu, do Itálie a můj táta taky. Jenže ten Votrubec tam zůstal, padnul. Táta se vrátil, tak se dali s mámou dohromady. Někdy mně vyprávěla, kolik měla ušetřeno zlatek. Snad asi pět set a za to začali stavět. Táta se na Smržovce vyučil pekařem, tak nejdřív dostavěli pekárnu. Pak nad ní ubytování. No a když se trochu zmohli, přistavěli druhou půlku baráku, ve které byl obchod.

Maminka odešla, když mně bylo čtrnáct. Byla uhoněná, strašně udřená a začalo ji zlobit srdíčko. Po obědě si lehla na gauč, my zrovna byli koupit tu Tatru, na dluh, od jednoho lumpa zelináře, a když jsme s ní přijeli domů, už byla mrtvá, už se neprobudila.

Tady je brácha Votrubec na samém konci války, ten, co sedí na sajdě Zündappu. Tenkrát měl pořádnou



V dodávkovém Oplíku se chleba vozil na podlaze, vyskládaný jen na čistě vypraných pytlech od mouky. Dneska by hygieniky kleplo, ale tehdy to bylo normální...

kliku! Jako partyzán měl u sebe dva granáty, ruční, s tím dřevěným držadlem a belgickou pistolí – a oni je chytlí ustupující esesáci!

Původně na té sajdě jel velitel se dvěma vojáky a za nimi dvě osobní auta, dékavy Sonderklasse. Bráchu nezastřelili, ale posadili jako rukojmí dopředu na tu sajdu. V Pelechově už byly zátarasy, stromy od předešlého večera pokácené přes cestu a oni to viděli a potřebovali projet na Liberec. My byli za tím schovaní a koukali, co se bude dít. Já měl flintu už nataženou, a myslivec vedle brokovnici taky. Ale najednou od vsi nějaký Voska, klacek v ruce a na něm bílý prapor! On chodil do reálky, učil se německy i francouzsky, tak s nimi dohodl, že se vzdali. Bojovat se jim už nechtělo.



Ale ten velitel povídal, že za nimi jedou dvě nákladní auta, plná vojáků. A jestli je tady uvidí zajaté, bude zle! Tak brácha sedl za řídítka toho Zündappa, velitel vedle něj a jeli jim naproti, ať složí zbraně. Nakonec jsme celá ta dvě nákladní auta Němců dovedli do Brodu k soudu, kde už byl sběrný lágř.

Brácha, ale hlavně jeho manželka, pak byli šťastní, že to jeho partyzánství takhle dopadlo...

Zündapp zůstal asi půl roku u nás, ale pak ho brácha musel odvézt. Odevzdat do Fondu národní obnovy. Jen jsem s ním stačil jednou vyvezet ženu (ještě jsme nebyli svoji) na výlet na Souš.

Kolem Železného Brodu a Jablonce to bylo samá sklárna. Lidi tu mačkali sklo odjakživa, dělali z něj korálky a figurky, ale za války dostali nařídzeno dělat taky skleněné součástky. Nějaké izolace do německých střel V2 to byly a na odmašťování těchhle součástek fasovali benzín. Technický, ale jezdit se na něj dalo.

Součástky byly pro Němce důležité, tak skláři dostávali benzínu co chtěli. No a já jim za něj nechával chleba, nebo sem tam kilo mouky. Na konci války jsem tohohle benzínu měl dvěstělitrový sud, schovaný pod podlahou garáže. No a v Semilech byla autodílna bratří Buriánků, kteří strašně fandili fotbalu. Tamní fotbalisti měli někde jet na zápas, autobus by byl, ale benzín neměli! Vlaky po válce ještě moc nejezdily a pro ně bylo těžké se na přespólní zápasy dostávat. Tak jsem s nimi ten sud vyměnil za svou první motorku.

Ještě si libovali, jak se ten benzín bude dobře i prodávat, protože jsou svatby a taxikáři svatebčany nemají jak odvézt k foťákovi a do kostela! Ti rádi benzín koupí i draho...

No, jak bych se k motorce dostal tenkrát?

Doma, v rodinné pekárně, jsem dělal za nic. Akorát když jsem potřeboval koupit šaty, tak u toho bylo řečí, že to není potřeba, že se musí šetřit!

Potom, když už to bylo PKD, když nás zabrali pod Pohorské konzumní družstvo, tak už jsem aspoň byl jako jejich zaměstnanec a bral jsem čtrnáct stovek. Za měsíc, ve starejch – a musel jsem se z toho oblíkat i žít! Tak než bych poskládal na takovou motorku...

Byl to bavorák R 12 a já díky němu okamžitě a jednou provždy propadl kouzlu modrobílého znaku BMW. Samozřejmě ležatý dvouválec, boxer, a hned ta nejsilnější kategorie – těžká sedmsetpadesátka ve dvojitém lisovaném rámu a s přední teleskopickou vidlicí.

Kdoví, kde se ten můj první motocykl za války všude toulal. Byl v polní šedi, s matně černými výfuky a že už nepatří Wehrmachtu prozrazovala jen civilní semilská espézetka a neumělá zlatá linka, kterou někdo neuměle olemoval široký vojenský přední blatník.

Pro mě bylo důležité jen jedno: pod nádrží, na rámu, měl ty správné modrobílé odznaky!

1947 – Motokijöring Železný Brod

Začal jsem motokijöringem. Když bydlíte v kopcích nad Železným Brodem, je pro vás ježdění na sněhu stejně normální, jako chůze po něm. Na uklouzaném povrchu se umíte pohybovat už od malička a když se pak dostanete k motocyklu, zkusit si na sněhu zazávodit je to první, co vás napadne. A je to báječná zábava, úplně jedno, na čem.

V té chvíli stačilo na bavoráku nahradit výfukové tlumiče závodními trombóny, udělat si na zadní kolo sněhový řetěz a sehnat dobrého lyžaře, což v kopcích nad Železným Brodem nebyl problém. A mohlo se vyrazit.

Hned při prvním startu bavorák vítězně dojel do cíle!

Když je člověku třiadvacet, je to tak snadné...





1947 – Motoskjöring Lomnice nad Popelkou

Bylo dva roky po válce, po kterou se zavodit nesmělo. Všichni byli natěšení, tak se nejrůznější místní závody začaly pořádat všude a startovalo na nich kde co. Tady se na fotce za mnou dá rozeznat starší jednoválec BMW R4 s předním kolem odpruženým ještě listovým pérem, který Němci používali jako spojařský motocykl, a vedle něj třístapadesátka děkáva, taky kurýrní motorka po Wehrmachtu.

V tu dobu byla moje er-dvanáctka v podstatě zánovní stroj. Měla slušný záběr a na sněhu se ovládala úžasně, takže z toho bylo první místo! Lyžaře mi tehdy ochotně a s nadšením dělal kamarád Zdeněk Šorf...

1947 – Motoskjöring Semily (8. února 1947)

V tehdejším tisku vyšlo:

„Ve třídě přes 350 ccm dojel Šůva se spolujezdcem Hudským ze Smrčí druhý časem 9:15 za vítězi Skalským s Votrubcem z Jičina s časem 9:08. Jelo se šest kol, přičemž jedno kolo měřilo 1600 metrů.“

Byli jsme druzí, ale na nějaké oslavování nebylo kdy. Když jsme večer dorazili domů, bylo ještě potřeba mašinu přejít, dát usušit oblečení a jít se honem trochu vyspat. Hned následující ráno nás totiž čekalo hodně časně vstávání a vyrazit po ose po zasněžené a uklouzané silnici do Jilemnice, na další závod!

Zvýšená činnost motoristů Libereckého kraje

Začleněním Dobrovolského svazu lidového motorismu do Svazu pro spolupráci s armádou byly vytvořeny příznivé podmínky pro další rozvoj motorismu. Ukazuje se to i v Libereckém kraji kde motoristé zvyšují svoji činnost. Celostátní motocyklové zimní soutěže v Praze se zúčastnilo 16 jezdců z různých základních organizací Svazarmu v Libereckém kraji, z nichž 14 soutěž dokončilo. Dobře si vedl i krajský team, tvořený Lamgrem, Urbancem a Bucharem z Liberce. Podrobné výsledky soutěže budou teprve propočítány.

Základní organizace Svazarmu PBZ Semily uspořádala v neděli 8. února závod v motoskjöringu. Ze seniorů zvítězil ve třídě do 250 ccm Kos z Harrachova s Votočkem ve vleku v čase 9:57 min., následován Hlávkou z Nové Paky s Antonym 9:57,2 min. Ve třídě do 350 ccm byl první Rezier ze Žel. Brodu s Habrem ve vleku v čase 9:58 min., následován Kovářem s Votočkem z Harrachova 10:02 min. Ve třídě přes 350 ccm zvítě-

zil Skalský z Jičina s Votrubcem ve vleku v čase 9:08 min., následován Šůvou s Hudským ze Smrčí 9:15 min. Jelo se šest kol, při čemž jedno kolo měřilo 1600 m. Ve zvláštní kategorii startovali také nováčkové kteří měli skijöring doplněn brannými prvky. Ve třídě do 150 ccm měl nejlepší čas Pěnička s Čeňovským ve vleku (Jilemnice), ve třídě do 250 ccm Vohnout s Šaldou (Jilemnice) a ve třídě do 350 ccm Bajer s Černým (Lázně Běláhoř).

Významným motoristickým podnikem celostátního významu bude zimní automobilová soutěž „Vítězného února“, stanovená na 21. a 22. února. Její trať je rozdělena na dvě etapy, z nichž první měří 150 km, druhá 250 km. Start první etapy je v Mladé Boleslavi a cíl v Liberci a také druhá etapa vede převážně Libereckým krajem. Její start je v Liberci a cíl opět v Mladé Boleslavi. Soutěže se zúčastní jezdců z celé republiky, kteří prokážou nejen svoji technickou a odbornou zdatnost, ale i připravenost k obraně vlasti a míru



1947 – Tradiční motoskiöring Jilemnice (9. února 1947)

V sedmačtyřicátém roce to byl už jubilejní, desátý, ročník závodu lyžařů za motocykly, který se v Jilemnici jel. Tentokrát už pod hlavičkou Svazarmu. Zatímco jmenovec Josef Sůva z Brodce dostal startovní číslo 48 a jel s Jawou ve třídě do 350, my s bráchou Votrubcem startovali na bavoráku.

A měli jsme radost, byli jsme druzí...



S válečnou BMW er-dvanáctkou

S válečnou BMW er-dvanáctkou jsem závodění až dosud jen ochutnával. Skutečně jezdit jsem začal až na BMW R 71. To byla také sedmsetpadesátka s postranními ventily SV, ale o celou jednu generaci modernější konstrukce. V podstatě se jednalo o úplně normální civilní cestovní motocykl z roku 1939, který byl určen hlavně pro použití se sidecarem a měl „pouhých“ 22 koní. V době, kdy vznikl, šlo ale o mimořádně nadčasovou konstrukci, protože tehle typ už měl teleskopicky odpěrovaná obě kola a navíc i nožní řazení.

Bavorák R 71 prostě byl motocykl, který měl před celým ostatním světem několik let náskok. Už před válkou ho začali kopírovat Rusové, za války Američani a po válce i Francouzi. No a v Číně se vyráběl až donedávna...

Ten můj, než se mi dostal do rukou, nejspíš prodělal celou válku. Pocházel totiž od Fondu národní obnovy. Přivezl mi ho z Jižních Čech, z Větřní, kde bylo seřadiště německé kořistní techniky, závodník Petr Kopal z Vlastiboře nad Železným Brodem a já na něm začal jezdit silnice. Poprvé jsem jel v Jánských Lázních „Krkonošský závod do vrchu“.

To byl závod veřejný, který mohl jet kdokoliv, nebylo potřeba mít ani sportovní průkaz, ani závodní licenci.

Jelo se na trati ze Svobody nad Úpou, přes Jánské Lázně na Černou horu a čas jsem hned napoprvé zajel nejlepší. Věncem ale nakonec dostal Skalský z Jičina, který startoval s kompresorovou „ládepumpou“ DKW. Já vyhrál, ale on, starý mazák, najednou začal pořadatelům tvrdit, že není regulérní, že jsem ho porazil se sedmsetpadesátkou!

Podle propisic bylo všechno v pořádku, jeli jsme oba v kategorii, vypsané oficiálně jako třída přes třístapadesát. Přitom on měl světoznámý a velice rychlý přeplňovaný závodní speciál, zatímco já jen obyčejného a ještě ke všemu spodového cestáka. Ale pořadatele ukecal a tak dali cenu jemu...



1947 – Terénní závod v Lomnici nad Popelkou

Každá příležitost zazávodit si mi v té době připadala dobrá a tohle byl místní terénní závod, přístupný pro každého. Bylo jedno, jestli měl člověk licenci nebo ne a úplně jedno, jaký měl stroj. Takže na fotce se dá zprava rozeznat přední kolo ze stovky Zetky, vedle stojí předválečný „čtyřka“ Ogar, další je můj bavorák, pak pérák, trochu odstrojená speciálka Jawa a všechno možné další.

S mou sedmsetpadesátkou BMW R 71 se to tenkrát s přehledem dalo vyhrát...

1947 – Rychlostní závod motocyklů o „II. štít Českého ráje“, Turnov (5. června 1947)

Tady se mi podařilo třikrát lehnout. Vždycky na tomtéž místě. To se ještě jezdilo přes město, na dlažbě. Přšlo a bim ho, už jsem jel po válci! Zvedl to, pokračoval a v dalším kole bim ho, zas v té samé zatáčce! A ještě jednou!!!

No, dojel jsem čtvrtý. Nebylo to dlouho od doby, co jsem byl předtím v Turnově na vojně. Na pět měsíců. Takže hned po tomhle závodě za mnou do depa přišel náš poručík a: „To jseš ty, co jsi u nás sloužil? Tak takhle jsem tě neznal, dyť ty jsi přece jezdil na lyžích, ne?!!“

Když jsem tam na té vojně dostal nominaci na soustředění do Špindlu, měla to být příprava na Zimní olympijské hry, šel jsem za ním, jako za velitelem, ale on tehdy, že nikam! Že nemám nárok, protože jsem na náhradní vojenské službě jen na pět měsíců a tak že nemám nárok na žádnou dovolenou, na nic. Žádné olympijské hry!

Tak jsem šel do města a zavolal do Prahy předsedovi svazu lyžařů ČSTV, že nemůžu.

Z ČSTV poslali na posádku okamžitě nový požadavek – no pustili mě tam, ale musel jsem si to nasloužit! Takže když šli všichni domů, co tam byli jako já na pět měsíců, já tam musel zůstat o čtrnáct dní dýl...



1947 – Jablonecký okruh (3. srpna 1947)

V roce 1947 se jablonecký okruh jel na nové trati, která vedla kolem přehrady. Jedno kolo měřilo 3 820 metrů a mělo se jet osmkrát.

Brousil jsem si zuby na prémii v nejsilnější kategorii juniorů, vypsané pro motocykly přes 350 ccm – mělo to být 1 500 Kčs – ale nepodařilo se! V zatáčce nad přehradou, před podnikem Elektro-Praga, jsem kvůli jezdcí přede mnou havaroval. Skoro mě vytlačil se silnice a já, jak jsem se mu vyhýbal, jsem zachytil stupačkou o kostky. Byl z toho pád, který pro mě znamenal prasklou pánev, přeraženou kostrč a dost dlouhý pobyt v nemocnici. Protože jsem ale byl ten rok nominován na Zimní olympiádu do Svatého Mořice, především pro mě znamenal konec nadějí, že zazáříím v olympijském skokanském družstvu...

Lyže pro mě tím pádem definitivně skončily, zato motocyklu jsem doslova propadl.



1948 – III. Liberecký okruh (6. června 1948)

Do Liberce jsem na něm pochopitelně dojel po ose, dostal startovní číslo 8, a jedinou „závodní“ úpravou bylo sundání reflektoru a odmontování výfukových tlumičů.

Startovalo se na betonové rovině Husovy třídy před gymnáziem. Pak následovala strašně rychlá levá, pár desítek metrů lehce do kopečka a zlom, prudký padák dolů po žulových kostkách Klášterní ulice. Dole byla blbě klopená ostrá doleva, tady se hodně padalo, a hned za ní serpentýna kolem Liebigovy vily k Textilaně, kde se trať točila vlevo a jelo se k liberecké přehradě.

Potom trať pokračovala mezi skálou po pravé straně a zábradlím z železné kolejnice vlevo podél celé liberecké přehrady. O nějaké bezpečnosti se tu nedalo vůbec mluvit.

A jak se najíždělo od přehrady na dlážděnou silnici od Harcova, kde se trať začala vracet nahoru na cílovou rovinku, točila se to tam ostře doleva a bylo to obráceně klopené. Přesně tam bylo potřeba řadit až dolů, na jedničku.

Měl jsem to tak poklopené, že jsem zachytil řadicí pákou o kostky a ta uletěla! Jenže bavorák měl na pravé straně pomocnou ruční páčku řazení, určenou vlastně jen na nahledání neutrálu, normálně se s ní neřadilo. Ale já tam s ní dal čtyřku a celý zbytek závodu pak dojížděl na přímý záběr.

Jet takovouhle trať bez řazení znamenalo obrovský handicap, kdy největší problém představovala právě ta zatačka od přehrady nahoru. Protože ta by byla potřebovala řadit až dolů, na jedničku. Já ji musel čtyřkou, jen přes spojku. Ale stejně jsem byl aspoň třetí!!!

Tehdy o Libereckém okruhu v novinách napsali:

„Dvoudenní závod libereckého Autoklubu nesplnil zcela očekávání, účast startujících v kategorii motocyklů–seniorů byla poměrně slabá. Od prvního kola až do cíle vedl Bohuslav Rezler (start. číslo 7) z Autoklubu Železný Brod na Velocette 400, druhý byl Nosál ze Semil (start. číslo 25) na Nortonu 350, Sůva dojel na třetím místě po napjatém souboji s Jaroslavem Zubatým (start. číslo 3) z Kopidlna, který jezdil na vrchovém BMW 500 ccm.“

Rychlý nájezd z liberecké cílové rovinky do Klášterní ulice bylo potřeba jet opravdu srdcem...

