

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 nevydržel. Ani když jsem nedlouho poté školu opustil a nastoupil na vojnu, absolvovat 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 mokřých rozbředlých cihel, hniјících trámů a vrstvy všudepřítomné opadané omítky mohlo něco skrývat – naštěstí!

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 čtyřiařvacetihodinový světový rychlostní rekord, připravovali jsme to v Hoškovicích na letišti, kde se testovaly škodoväcké 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 rozvážel 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 Smrči, 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 rozvážel 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 domu.





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 namlátil, 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 znova. 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 přejela, bleskově přehodit výhybku, aby vozy jely na druhou kolej. Nejen, že to bylo nebezpečné, ale ten ouřada ani nedokázal ubrat ve správný moment. Mockrát 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 sníl. Všude kolem kolejí uklouzaný, bylo to o strach, abych se při seskakování nesmekl a nespadl 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 papírý?“

„Mám trojku, všechno mimo autobus.“

„Tak pojd“, 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 redukci!“ Ještě řekl „takhle se sklápí“ a „jed!“ – a od té chvíle jsem tam jezdil jako šofér nákladáku.

Pragovku postupně vystřídal sto jedenáctka 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