

ŽIVOT S ERBEM TATRY

VYPRÁVĚNÍ HLAVNÍHO KONSTRUKTÉRA
TATRY MILANA GALII

Milan Švihálek



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**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umísťování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



Copyright © Grada Publishing, a.s.

ŽIVOT S ERBEM TATRY

**VYPRÁVĚNÍ HLAVNÍHO KONSTRUKTÉRA
TATRY MILANA GALII**

Milan Švihálek

Milan Švihálek

Život s erbem Tatry

Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii

Vydala Grada Publishing, a.s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400

jako svou 3712. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková

Sazba Ondřej Slavík

Počet stran 128

Fotografie na obálce z archivu Jana Tučka

Fotografie v textu z archivu Ing. Milana Galii

První vydání, Praha 2009

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2009

Cover & Layout and Design © Michal Dusil

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

ISBN 978-80-247-2723-3 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-6922-6 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a.s. 2011



Obsah

Předmluva	7
Čas průkopníků	8
Dětství	12
Za Německa	16
Do učení	19
Na střední škole strojnické	20
Zpátky v továrně	22
V Brně na závodech	25
Na vysoké škole	26
V konstrukci	28
Nový automobil za 72 dní	29
Trampoty se sedmičkou na konci	32
Tatra 148	34
Tatra 603	40
Medaile závodním vozům značky Tatra	41
Šedesátá léta	43
Kolos T 813	44
Expedice Lambaréné	49
Vznik a rozvoj vývojového centra	50
Historie zkušebního polygonu	53
První etapa výstavby polygonu	55
Druhá etapa výstavby polygonu	56
Třetí etapa výstavby polygonu	60
Zrození šestsetřináctky	62
Jak bude nový automobil vypadat?	64
Motor šestsetřináctky	68
Komplikace	70
Další zkoušky nového vozu	73
Začíná sériová výroba	76
Další typy šestsetřináctky	79
Malými kroky kupředu	80
Dědictví šestsetřináctky	82

Jak se rodila Tatra 815	83
Trambusové, nebo kapotové provedení?	84
Práce pokračují dál	90
Zkoušky v zahraničí	91
Povinné hodnocení	92
Tatrováčtí specialisté a rekordmani	95
Zemědělský vůz	97
Velký letištní tahač	98
Tatra kolem světa	100
Průběh výpravy	101
Tatrovka v Číně, Indii a jinde	103
Z Kopřivnice do ciziny	107
Závod Paříž – Dakar	110
První vítěz Dakaru	113
Ještě pár poznámek	114
Spolupráce s automobilovými veterány	115
Návrat ke kořenům	118
Stavba repliky prvního nákladáku	122
Závěr	123
Stručný životopis Ing. Milana Galii	125
Literatura	126
Poděkování	127



Předmluva

Před několika desítkami let jsem jako dramaturg ostravské televize připravoval a uváděl televizní soutěž „Ano-Ne“. Před kamerami se v ní utkávali nejvýznamnější sběratelé různých oborů, zasvěcení znalci svých sběratelských témat. Soutěž byla vysílána tři roky a já jsem měl v průběhu natáčení příležitost poznat díky ní řadu zajímavých lidí. A nejenom sběratelů. Na regulérnost soubojů totiž pravidelně dohlížela tříčlenná porota, v níž zasedali věhlasní odborníci. Jednoho dne, když se měl natáčet souboj sběratelů automobilových veteránů, se v porotě objevil i sympatický usměvavý muž, odborník na automobilovou tematiku, který přijel z nedaleké Kopřivnice. Při vzájemném představování se mi zpříma podíval do obličeje a vyslovil své jméno: Ing. Milan Galia.

Věděl jsem o něm tehdy jenom to, že už řadu let působí jako hlavní konstruktér automobilky Tatra a že jedním z jeho „dětí“ je mimo jiné i známé vládní vozidlo a automobil tehdejších významných osobností – šestsettřináctka. Bylo to někdy v roce 1981 a já jsem netušil, že se s ním skoro po čtvrtstoletí setkám znovu.

Na přelomu jara a léta roku 2008 jsme se s Milanem Galiou začali pravidelně setkávat v jeho domku na předměstí Příbora, kde už řadu let žije se svou manželkou. Vysedávali jsme nad jeho zápisky a já s malým diktafonem v ruce pozorně naslouchal jeho vyprávění. Strávili jsme tak řadu hodin – Milan Galia vždy usazen na pohodlné židli a já natažen na pohovce, protože mě v té době sužovala zlá nemoc.

Vzali jsme si do hlavy, že krok za krokem projdeme celý život tohoto zajímavého muže. A že výsledkem našich sezení je knížka, kterou teď držíte v rukou.

Vždy když jsme práci skončili, připravila nám paní Galiová malé občerstvení. Tak ubíhal den za dnem. Byla to velmi milá setkání, na která nikdy nezapomenu.

„Tak zase zítra hned po ránu,“ loučili jsme se pokaždé.

Postupně přibývalo magnetofonových kazet s nahrávkami vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Kopřivnice a na mém pracovním stole se začaly kupit stohy nejrůznějších poznámek, dokumentů a odborných knížek. Kazety s magnetofonovým záznamem poté dostala do rukou jedna z mých spolupracovnic, která pečlivě přepsala každou vyslovenou větu tak, aby bylo možné pohodlně pracovat s písemným záznamem. Vznikl tak objemný fascikl – zatím málo přehledná zpráva o pestrých životních osudech jednoho zajímavého člověka.

Zbývalo jediné: posadit se k počítači a z poněkud neurovaných záznamů sestavit definitivní rukopis. Když jsem koncem roku 2008 dělal tuto práci, s potěšením jsem vzpomínal na naše příborská setkání. Milan Galia je totiž osobnost, v jejíž přítomnosti záhy získáte milý pocit, že hovoříte s člověkem opravdu blízkým. Přál bych si, abyste už nad prvními stránkami vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Kopřivnice získali pocit podobný mému.

Čas průkopníků

Hlavní konstruktér Ing. Milan Galia patří nepochybně k velkým osobnostem, které se zapísaly do dějin Tatry Kopřivnice. Ale je třeba spravedlivě dodat, že takových osobností byla od konce 19. století až do dnešních dnů celá řada. Než tedy dáme slovo hlavnímu konstruktérovi, zamysleme se nad historickými kořeny proslulé automobilky, jejíž jméno ve 20. století patřilo v Evropě k nejznámějším. V Kopřivnici se totiž už od roku 1897 vyráběly automobily, které si záhy získaly uznání a věhlas. Vždyť vůbec prvním automobilem, který kdy byl vyroben ve střední Evropě, byl právě kopřivnický vůz Präsident. A protože osudy Ing. Milana Galie – jak se později dovíme – tak trochu s automobilem Präsident souvisí, povězme si, jak to s touto první vlašťovkou mezi kopřivnickými automobily bylo.

Podle tradice rozhodl údajně o výrobě prvního automobilu v Kopřivnici koncem 19. století jediný člověk – Hugo Fischer z Röslerstammu, prokurista firmy Šustala a spol. Kronikáři dodávají, že k tomu bylo třeba „hodně podnikatelského ducha a rozhledu do budoucnosti, neboť příkladů bylo tenkrát málo a celá rakousko-uherská monarchie tehdy čítala všeho všudy sotva půl tuctu majitelů automobilů“.

Což o to, odvaha to asi musela být opravdu velká. Ale podílel se na osudovém rozhodnutí vyrábět v Kopřivnici automobily skutečně jenom jediný člověk? Čím bylo rozhodnutí zdůvodněno? Jaké bylo pozadí celé záležitosti?

Otázky bezesporu zajímavé, zvláště když si uvědomíme, jak radikálně měla osudová volba změnit vývoj továrny zavedené dosud na výrobu obyčejných kočárů. Mimochodem výtěžky kopřivnické „vozovky“ Ignáce Šustaly ve druhé polovině 19. století nijak neklesaly. Továrna prosperovala tak úspěšně, že firma v průběhu jediného čtvrtstoletí (od roku 1856 do roku 1882) mohla zřídit řadu filiálek a skladů ve Lvově, Ratiboři, Vídni, Bratislavě, Berlíně a Praze. Kopřivnické kočáry úspěšně křižovaly mnoha kontinenty a objednala si je řada významných osobností, mezi jinými například i americký generál Grant známý z války Severu proti Jihu. V roce 1878 získala kopřivnická „vozovka“ za své výrobky navíc medaile na světové výstavě v Paříži a o dva roky později i první cenu v Melbourne!

Přesto bylo rozhodnuto změnit výrobní program. Proč?

Odpověď není jednoduchá. Pamětníci, kteří by mohli podat vysvětlení, už samozřejmě nejjíjí a dobových dokumentů není mnoho. Podnikový archiv je ale veden velmi pečlivě a kdo má chuť probírat se starými listinami, fotografiemi a dokumenty, může odhalit nejednu zajímavou souvislost. Na zažloutlých fotografiích před námi defilují staré typy automobilů, díky dobovým obrázkům můžeme nahlédnout do továrních dvorů a dílen, v nichž vznikala první vozidla poháněná spalovacím motorem, na chvíli se můžeme stát současníky mužů navlečených do řemeslnických zástěr a s obrovskými kladivy v rukou. Ano, to byla ta doba, v níž se mladí chlapci – jak praví klasik – „učili prožívat kouzelnou řeč, kterou hovoří ozubená kola, když do sebe zapadají“.

Najednou v ruce uvízne reprodukce, která se na první pohled liší od ostatních. Nezobrazuje totiž výrobek, dílnu či některého ze ctěných členů představenstva, nýbrž zamlženou ulici, v níž je v dlouhé řadě srovnán zástup novotou svítících fiakrů. Vozy jsou všechny nachlup stejné, podobají se spíše kočárům než automobilům, ale protože chybějí koně, není těžké uhodnout, o jaké výrobky jde. Kromě toho na otevřených kozlících sedí muži v pláštích a buřinkách, s rukama položenými na řídicích pákách. Jejich pohledy jsou upřeny přímo před sebe, jako by šlo o účastníky nějaké vojenské přehlídky. Nepochybně drožkáři – ovšem motorovi.

Zdá se, že jde o reklamní fotografii. Nasvědčuje tomu pečlivé aranžmá, strnulé posazení řidičů i celková kompozice záběru. Někdo – zřejmě výrobce či majitel – se chtěl pochlubit početnou armádou motorizovaných fiakrů. A jinému se myšlenka propagující moderní způsob dopravy zalíbila natolik, že snímek zařadil do podnikového archivu.

Podle čísla 18, pod kterým je obrázek archivován, je zřejmé, že jde o jeden z nejstarších dokumentů, pocházející někdy z konce 19. století, tedy z doby, kdy už v Kopřivnici vyráběli první automobily. Protože je však vozů na snímku velmi mnoho – možná dvacet či pětadvacet – lze téměř s jistotou vyloučit, že šlo o výrobky kopřivnické.

Jakého původu jsou tedy tyto motorizované fiakry? Proč se právě jejich snímek dostal do továrního archivu?

Pátrání archivářů vedlo k zajímavým odhalením. Především se podařilo téměř nepochybně prokázat původ vozů. Ve francouzském časopise *La Locomotion Automobile* (jehož několik ročníků z konce 19. století se nachází v podnikovém archivu) byla totiž v čísle 37 ze 17. září 1897 otištěna fotografie autofiakru, který typem, provedením a celkovou koncepcí odpovídal autodrožkám zobrazeným na archivní fotografii č. 18. Titulek pod fotografií zní: „Fiacré Electrique de Londres (London Electrical Cab)“. Tedy londýnské elektrické drožky.

Kdo považoval za nutné snímek uschovat?

Musel to být někdo významný – zřejmě člen správní rady –, protože řadový zaměstnanec firmy by měl sotva přístup k drahým zahraničním časopisům. Byl to snad prokurista Hugo Fischer, kterému pamětníci přičítali rozhodující hlas v osudové volbě, která vedla k výrobě prvního kopřivnického automobilu?

K čemu měl snímek č. 18 sloužit?

Představme si na chvíli, že jsme přítomni zasedání správní rady kopřivnické „vozovky“ někdy koncem roku 1897. Atmosféra je mimořádně bouřlivá. Vzduch v zasedací místnosti je naplněn dýmem z ušlechtilých doutníků a pánové s mohutnými licousy nervózně popíjejí vídeňskou kávu. Možná že na dvoře už stojí první dokončovaný vůz Prásideň, možná se už jeho montáž chýlí ke konci, ale všichni v místnosti vědí, že zatím jde jenom o pokus, o experiment a že drtivá většina osazenstva továrny se i nadále věnuje výrobě tradičních kočárů. Pohled do účtů a objednávek však ukazuje, že od konce osmdesátých let poptávka po povozech pomalu a pravidelně klesá, a třebaže firma i nadále patří k předním světovým výrobcům, nevypadá budoucnost příliš růžově. Něco by se mělo podniknout, soudí pánové. Dobrá, ale co?

Může být fotografie zástupu sériových autodrožek v takové chvíli argumentem? Připustíme, že ano. Alespoň pro člověka, který je schopen pochopit, že získání objednávky na výrobu takového množství moderních povozů musí být výhodné pro každou firmu, která dokáže přijít na trh s podobným výrobkem! Potřebuje-li tolik fiakrů Paříž nebo Londýn, kolik podobných měst ještě zůstává v Evropě nebo Americe?

„Myslím, pánové, že bychom neměli váhat. Můžeme na tom jen vydělat,“ tvrdí rozhodným hlasem Hugo Fischer a předkládá obrázek seřazených drožkářů.

Ředitel severorakouské eskomptní společnosti Polak von Borkenau odloží doutník.

„Dobrá,“ namítne. „Dejme tomu, že městská správa ve Varšavě opravdu objedná sto kusů nových povozů. Dejme tomu, že s podobnými objednávkami přijdou i další města – například Brusel, Vídeň, Berlín nebo Praha. Kdo nám však zaručí, že naši řemeslníci opravdu dokážou sériově vyrábět něco tak složitého, jako je automobil?“

V místnosti se rozhostí ticho. Vždyť z fotografie, kterou se tak oháněl prokurista, je zcela zřejmé, že hromadnou výrobu něčeho podobného, jako jsou drožky bez koní, si může dovolit opravdu jenom firma na úrovni!

A tu přichází rozhodující chvíle celého jednání.

„Pánové,“ prohlásí slavnostně Hugo Fischer, „chtěl bych vám ukázat ještě jednu fotografii. Byla zveřejněna už v roce 1873, tedy před více než dvaceti lety, v našem jubilejním katalogu. Je na ní vyobrazen kočár, který jsme tehdy vyrobili na zakázku pro jeho Excelenci hraběte Larische-Mönnicha.“

Prokurista pokládá na stůl propagační publikaci a rozevírá knihu na stránce s obrázkem.

„Jak vidíte,“ pokračuje Hugo Fischer, „jedná se prakticky o stejný typ karoserie, jaký mají i londýnské autodrožky. Shoduje se nejenom konstrukce, ale dokonce i poloha dveří a oken, umístění řídítek, zakřivení tvarů, rozměry kol, umístění lucerny a další detaily. Všechno souhlasí do puntíku!“

Pánové si se zájmem prohlížejí obě fotografie.

„Co tím chcete říci? Máte snad v úmyslu žalovat výrobce autodrožek z neoprávněného napodobování našich kočárů?“

„Ani v nejmenším! Chci pouze zdůraznit jediné: že totiž naše výrobky – dokonce skoro čtvrtstoletí staré – jsou naprosto srovnatelné se zahraničními! Jak vidíte, liší se obě vozidla v jediném – náš kočár nemá motor.“

Muži na sebe pohlédnou. Podobnost výrobků je tak očividná, že je jakákoli diskuse zbytečná.

A najednou si všichni uvědomí, že členem kopřivnické správní rady je i vídeňský inženýr a výrobce spalovacích motorů William Hardy. Což z uvedených argumentů nevyplývá, že by to mohl být právě on, kdo by kopřivnické „vozovce“ mohl dodávat ony chybějící motory? Což se tu nenabízí řešení výhodné pro všechny?

Kdoví, zda k podobnému jednání opravdu došlo. V archivech o něm není žádná zpráva. A kdoví, zda fotografie č. 18 opravdu sehrála v rozhodování o budoucnosti kopřivnické to-

várny tak významnou roli, jak tu bylo naznačeno. Ať je tomu ale jak chce, jedno je jisté – zmíněný snímek je uložen v archivu na stejném místě jako obrázek Larischova kočáru z roku 1873. Každý se může přesvědčit o neuvěřitelné podobnosti obou výrobků.

A ještě něco. Mezi nejstaršími listinami podnikového archivu lze nalézt doklady o tom, že motory pro první kopřivnickou sérii vozů, následující bezprostředně po typu Präsident, byly vyráběny u firmy Williama Hardyho ve Vídni. U téhož Hardyho, který byl členem správní rady kopřivnické „vozovky“...

První zkušební jízda vozu Präsident se konala začátkem roku 1898. O tom, jak probíhala a kdo se jí zúčastnil, se nedochovaly žádné zprávy. Lze však předpokládat, že na předním sedadle téměř určitě seděl prokurista správní rady Hugo Fischer, jenž se tak významně zasloužil o prosazení nové výroby. Pravděpodobně mu asistoval někdejší mistr a dílovedoucí Leopold Sviták.

Jedno však víme určitě. Že na dvoře „vozovky“ tehdy chyběl muž, jehož budoucí mnohaleté působení v kopřivnické automobilce mělo být úzce spojeno s prací v podnikovém archivu. V té době mu totiž byly teprve dva roky, a tak své první životní krůčky prováděl téměř symbolicky současně s prvním středoevropským automobilem. Možná to ale byl právě on, jemuž vděčíme za to, že v archivu budoucí slavné automobilky zůstal zachován nejenom onen snímek č. 18, ale i další významné dokumenty, technické výkresy a fotografie z dob, o nichž jsme právě vyprávěli.

Tento muž byl prvním z kopřivnické generace rodiny Galii, jež své osudy úzce spojila s rozvíjející se evropskou automobilkou. Rodiny, jejichž nejvýznamnějším představitelem se později stal syn podnikového archiváře Aloise Galii – Ing. Milan Galia, ve druhé polovině 20. století hlavní konstruktér Tatry Kopřivnice.

Muž, který právě dostává slovo.

Dětství

Přiznám se, že jsem po původu svého příjmení nikdy nepátral. Je ale velmi pravděpodobné, že kořeny našeho rodu spočívají v daleké Francii. Příjmení Galia pochází nejspíš od některého z napoleonských vojáků, který na Moravu přitáhl s vojsky velkého Bonaparta. Je přitom zajímavé, že v Kopřivnici žije více rodin s příjmením Galia. Měl jsem dokonce spolužáka, který se jmenoval naprosto stejně jako já – Milan Galia – a přitom si nikdo nepamatoval, že by naše rodiny byly jakkoli spřízněny.

Narodil jsem se v Kopřivnici 17. října roku 1930. Můj táta byl archivářem v Tatře a také oba moji bratři pracovali v téže továrně. Není tedy náhoda, že i já jsem svůj život spojil právě s kopřivnickou automobilkou.

V dětství jsem si ještě přítomnost automobilky ve svém životě neuvědomoval. Bydleli jsme v takzvané Ptačí čtvrti. Říkalo se jí tak proto, že tu bydlelo pět rodin, které měly všechny ptačí jména – Holubovi, Drozdovi, Ptáčkoví a podobně. Můj táta postavil v Ptačí čtvrti rodinný domek. Žilo nás v něm jenom pět. Moje sestra Maruška se sice narodila v roce 1923, ale v šesti letech dostala leukemii a zemřela ještě dříve, než jsem se já narodil. Zůstali jsme tři bratři – nejstarší Alois, ten byl ročník 1921, po něm následoval Stanislav (ročník 1926) a nejmladším benjamínkem jsem byl já.

Od našeho domku, který stál v bezprostřední blízkosti automobilky, byl pěkný výhled na štíhlou věž štramberské Trúby, na vápenku, nad níž se neustále pohybovaly vozíčky zavěšené na laně, a na doškové střechy štramberských dřevěnic, kterým se pro jejich malebnost říká „moravský Betlém“.

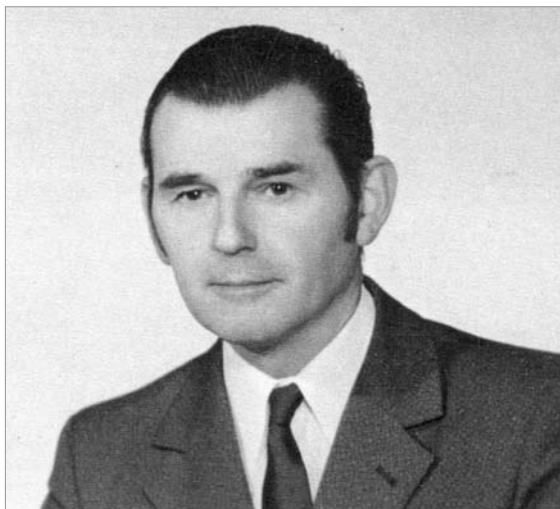
Dětství jsem měl velmi pěkné. Trávil jsem je společně s kluky ze sousedství. Hrávali jsme každou neděli odpoledne fotbal s vetším míčem, který pan Šikul celý týden podšíval, přestože jsme hráli jenom bosky. S dřevěnými pákami jsme hrávali tenis. A v létě jsme se skoro každé odpoledne chodili koupat do nedalekého potoka Lubina, který přitékal od Frenštátu a Příbora a vléval se do řeky Odry. Rádi jsme si také hrávali na dřevěném železničním mostě, který na štramberském nádraží postavili kvůli tomu, aby cestující nevstupovali do kolejíště. Vydávali jsme se i do vápencového lomu, do nedalekého lesa a ke zřícenině hradu Hostýn.



Můj tatínek Alois Galia (29. 5. 1896–30. 5. 1970)



Bratr Alois (1921–1976)



Bratr Stanislav (1926–2002)

Zážitků z dětství mám hodně, ale nejsou moc významné. Vždyť jsem ta léta trávil stejně jako většina kluků té doby – v hrách a radovánkách. Doma jsme ovšem museli často pomáhat. Naši moc peněz neměli, takže nás občas posílali do lesa sbírat maliny a také šišky na topení. Vzpomínám si, že mě jednou maminka poslala sbírat lipový květ. Byl určen pro rodinu pana Mlčka, což byl tátův vzdálený kolega, vedoucí autosprávkárny. Byl tehdy široko daleko jediný, kdo se vozil autem. Lípa pěkně voněla a já jsem se vyšplhal na samý její vrchol. Měl jsem v ruce malý pytlíček, do něhož jsem lipový květ ukládal. Na práci jsem se tak soustředil, že jsem si ani nevšiml, že jsem už příliš vysoko. A najednou se větev zlomila a já se musel pevně chytit vršku stromu. Myslel jsem si v té chvíli, že je se mnou amen. Ale pámbíček stál při mně. Na zem jsem dopadl současně s vrcholkem stromu jako do peřin. Pytlík s lipovými květy zůstal nahoře. Měl jsem veliké štěstí, že jsem se nezabil.

Kopřivnice byla v dobách mého dětství velice malé městečko. Měla možná méně obyvatel, než bylo v automobilce zaměstnanců. Až skoro do konce třicátých let tu vedle sebe spokojeně žili Češi s Němci. Nikdo nás proti sobě nešval, nikdo se nestaral o nějaké rozdíly mezi námi. Teprve když se v Německu dostal k moci Hitler, se všechno změnilo. Všichni jsme se společně scházeli v kostele, kde jsem občas ministroval.

Maminka pocházela z Frenštátu. Byla to typická hodná venkovská máma. Protože přišla o dceru, soustředila svou lásku na mne. Já jsem vlastně Marušku v jejích očích nahrazoval. K domku patřila malá zahrádka, ale maminka se pěstování zeleniny moc nevěnovala. To spíš táta, který byl členem kopřivnického zahrádkářského spolku. Vzpomínám si, že nás v létě skoro každý den posílal na kopřivnické náměstí zalévat květiny, které tam vysázeli členové místního zahrádkářského spolku. Protože jsem byl nejmladší, zůstávala tato povinnost na mně. Moji bratři už mezitím chodili na rande, takže je zalévání květin moc nezajímalo.