



To se již moc
Nepamatuje.
Ve válce naši
vlastenci na
B.S.A měli
1. obrněnou
brigádu která
po osvobození
byla základem
naší armády.

Po dobu komunistické vlády bylo vlastnictví protivládním skutkem a dovoz nových i existence klubu byla nemyslitelná. Teprve v roce 1966 hrstka nadšenců obnovila Klub srazem majitelů na Červeném Hrádku, a protože se zakládal AČR byli jsme při tom, také již oficiální organizace BSA byla včleněna do Svazarmu který jsme v Pardubicích pomáhali zrušit a opakovaně obnovit AČR. Klub pořádá ročně 2 až 3 celostátní i mezinárodní akce ba dokonce 2 x Inter.rally B.S.A 1972 Fr.Lázně a 1978 Žandov s Italy dali základ Světovému klubu majitelů BSA www.bsa-zde.cz je naše adresa.

NA DVOU KOLECH

Sněhovými závějemí na BSA ku Praze

AUGUSTIN ŠULC
1900 - 1979

Snad je úkolem starší generace předávat mladým skutečnosti, které se nějakým způsobem zapsaly do dějin toho kterého oboru. U motorismu to platí dvojnásob, protože motorismus udělal za 20. století největší pokrok. Pro nás, dědice jména Šulc, je tento úkol takřka povinností.

Začneme nejprve sdělením faktu:

Před lety v prosinci 1922 ujel velký propagátor a zakladatel motorismu v ČSR pan Augustin Šulc na motocyklu BSA 770 cm³ se sajdkárem a spolujezdcem, neboli (podle dobového názvu) průvodčím, Františkem Nušlem cestu z Londýna do Prahy. Tato cesta měla prokázat - a také prokázala - spolehlivost motocyklů BSA i v těžkých provozních podmínkách. Tatínek, kterému tenkrát bylo 22 let, nám později o této cestě vyprávěl:

„V roce 1922 byly sice motocykly obdivovány jako technická novinka, ale důvěru v ně lidé neměli. Nebylo divu, motocykly, tehdy v Československu známé, neměly spouštěče, byly bez převodů a bez spojky a o dokonalosti karburátoru se nedalo ani mluvit. Byl totiž odpařovací, velice choulostivý, zvláště když se vjelo do stínu, třeba do lesa. Palivo se přestalo odpařovat a motor zhasl. To pak



znamenal použít jako pohon vlastní sílu a motocykl vytlačit z lesa na slunce. Malý počet převodů poskytoval motoristům další zážitky. Při jízdě do prudšího kopce musel totiž jezdec, pokud se mu stroj nepodařilo rozjet a kopec vyjet napoprvé, odmontovat řemenici a řemen pro jízdu po rovině a namontovat řemenici a řemen pro zdolání kopce. Na kopci musel zase namontovat zpátky řemen a řemenici pro rovinu. Nebylo tedy divu, že zájemci motocyklům mnoho nedůvěřovali. Proto jsem se rozhodl, že navštívím londýnskou Mezinárodní výstavu motocyklů a velocipedů v Olympia show a zpět do Prahy pojedou na motocyklu se sajdkárem za nepříznivých povětrnostních podmínek, abych podal důkaz o jeho spolehlivosti.

Zájem a důvěra, s jakými jsem se (i při svém mládí) setkal v továrně BSA i u ostatních výrobců, kde jsem doplňoval svou výzbroj, mi dodaly ještě větší odvalu. Kromě výstroje jsem jako první přivezl do Prahy také novinky

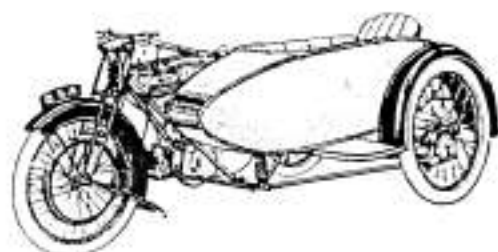
přímo na motocyklu, jako např. ochranné kryty nohou a ochranné štíty na motocyklu i na sajdkáru.

Dne 8. prosince 1922 v 6 hodin 30 minut jsem za tmy a nepříznivého londýnského počasí nastartoval motocykl BSA 770 cm³, který jako první měl u nás, a nejen u nás, dokázat svou spolehlivost. Byla zima, ale my jsme ji ani nepocítovali. Aby bylo vyprávění celé, musím vám popsat, jak jsme byli oblečení. Spodní prádlo jsme měli dvoje, jedno anglické a jedno české. Přes oblečení ještě šaty proti prachu, nepromokavé kalhoty a kabát zn. John Bull a úplně navrch anglický nepromokavý kabát. Naši výstroj doplňovaly kukla a šála. A tak jsme vyrazili na cestu.

Již v deset hodin dopoledne byl náš motocykl naložen na loď, která nás převezla přes kanál La Manche. V 16 hodin jsme opustili belgickou celnici v Ostende. Jízda za světla po dlážděných silnicích byla zpočátku příjemná. Horší to bylo, když přišla tma a postupně i zima a mlha. Jízda se stávala čím dále tím obtížnější a přestávali jsme věřit, že splníme úkol, který jsme si dali. V Bruselu jsme si udělali krátkou přestávku, pořádně jsme se najedli, napili a trochu i zahřáli. To nás tak osvěžilo, že jsme s chutí vyrazili na další cestu neznámým krajem. Bez bloudění a zajížděk, a to bylo hlavní, jsme jeli díky „Continental atlasu“. V 6 hodin 30 minut západoevropského času jsme již byli v Cáchách na belgicko-německých hranicích. Na celníky jsme museli čekat drahocennou hodinu a půl. Nebylo to ani na ohřátí ani na osvěžení. Po několika kilometrech v Německu začal poletovat sníh. Sněžení houstlo, teplota klesla až na -6°C. Nastával boj se sněhem i kopcovitým terénem. Často jsme si připada-

B • S • A

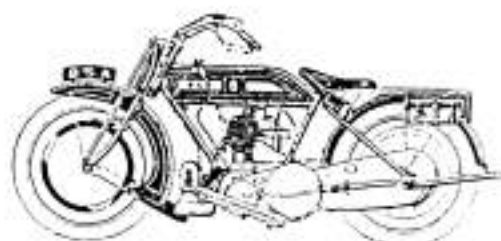
li jako na saních. Musel jsem stále jet na první převodový stupeň a co chvíli jsme vyprošťovali motocykl z hlubokého sněhu. Občas jsem jel po mezích a srážech, protože na neposkvrněném sněhu jsem se mohl orientovat pouze podle telegrafních tyčí, které nebyly vždy u silnice. Bylo to namáhavější, než jsem předpokládal. Pak mě začala zmáhat ospalost a začala mi být zima. Bránil jsem se únavě všemožným způsobem. Zpíval jsem, jel na plný plyn, křičel, ale všechno bylo marné. Cítil jsem, jak se mi zavírají víčka. Svému spolujezdci jsem záviděl pohodlí a spokojenost, s jakou si seděl v sajdkáru. Z této etapy si pamatuji už jen málo - zimu, sněh a stmívání a ruku pana Nušla na levém řídítku, jak byl připraven pomoci. Ale přece jen jsme dojeli do Koblence. V sedm hodin večer jsme po třiceti hodinách nepřetržité jízdy zastavili před hotelem v Koblenci. Nejdříve jsme se vybalili ze svých slupek, trochu omyli a pak dlouho a dobře jedli. Byli jsme hrdi na motocykl, který neměl za celou tu dobu v tak extrémních podmínkách ani jednu poruchu! A zatímco my jsme spali třináct hodin v pohodlných postelích, naše „besárna“ klidně odpočívala v garáži hotelu. Nikdo by



*B.S.A 6 HP model „E de Luxe“
se sidecarem*

ale tehdy nevěděl, že je to motocykl, natož určitá značka. Byla celá navrch úplně bílá, vespod zablácená a ozdobená rampouchy.

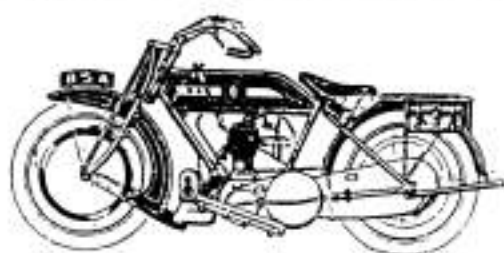
Po zaslouženém a vydatném odpočinku jsme se rozhodli, že zbytek cesty z Koblence do Prahy dojedeme již bez přestávky. Bylo to rozhodnutí dost opovážlivé vzhledem k náročnosti cesty, ale chtěli jsme být doma co nejdříve. Na další cestu jsme vyjeli 10. prosince, tentokrát v pravé poledne. Ve čtyři odpoledne jsme projeli Frankfurtem a hodinu před půlnocí jsme vstupovali do hotelu ve Würzburgu, kde jsme chtěli načerpat sílu na další cestu. Ale tři studené



B.S.A 6 HP model „E de Luxe“

párky a vlažná káva nám zrovna moc nepomohly. V jednu hodinu ráno jsme se vydali na další cestu. Předtím jsme museli ještě sehnat benzín, a to bylo zdržení na další dvě hodiny. V té době ještě nebyly benzínové pumpy na silnici, pohonné hmoty se prodávaly přímo ze sudů. Měli jsme sice z Prahy seznam míst, kde benzín prodávají, ale ve Würzburgu jsme ho našli až po dvou hodinách na nákladovém nádraží. Tam nastala další potíž. Zřízenec nám benzín nechtěl prodat, že prý silnice je naprosto nesjízdná a ani silné automobily na Prahu neprojely. Ale my jsme se nevzdali, a tak mu nezbylo nic jiného, než nám jej prodat.

Kolem pátě hodiny ráno jsme za silné vánice projeli Norimberkem



B.S.A. 4 1/2 HP model „H 2“

a k polednímu dojeli k hluboko zapadáným českým hranicím. Tam nás čekalo další nemilé překvapení. Celníci na nás chtěli zálohu na clo ve výši tehdejších 8000 Kčs, jinak že nás nepustí dál. Tolik peněz jsme neměli. Po dlouhém dohadování jsem se celníka zeptal: „Věřím, že nás nemůžete pustit, ale co když nastartujeme a odjedeme - budete po nás střílet?“ A celník řekl, že ne! Tak jsme tedy jeli. Příhoda vypadá docela žertovně, když ji mohu vyprávět v suchu a teple s vědomím, že to dobře dopadlo, ale tehdy nám směšná nepřipadala. Cesta nám zase začala ubíhat, přiblížili jsme se už k Plzni. S postupujícím soumrakem se znovu přihlásila únava a někde u Zdic přišla krize. Svěho spolujezdce jsem začal oslovovat cizími jmény, dokonce jsem co chvíli zastavoval v domnění, že osvětlená okna domů vesnic, které jsme projížděli, jsou okna vlaku, který jede přes silnici. Vzpamatoval jsem se teprve v Praze Košířích, když František doplňoval benzín do nádrže. Kolem totiž jela tramvaj a já vykřikl: Franto my už jsme v Praze! Jakou ten měl radost, že jsem opět při smyslech, to si nikdo nedovede představit.

Uvítání pracovníky Autoklubu bylo opravdu upřímné a úplně z nás setřáslu tu obrovskou únavu - byli jsme doma!

Trať Londýn - Praha, měřící 1400 mil, jsem ujel za šestaosmdesát hodin včetně spánku, jídla a všech těch nepředvídatelných zdržení.

A to vše bez sebemenší závady či poruchy, za počasí, kdy je nejlépe u ohně s horkým čajem. Tato naše cesta se stala nejlepší propagací a důkazem spolehlivosti motocyklů BSA.“

Tolik vyprávění nadšence, který svým činem začal motoristickou éru v Československu. Přesto, že od roku 1922 udělal vývoj motocyklů takový skok dopředu, že čtyřstupňové i více-
stupňové převodové skříně jsou běžné, výkony motorů několikanásobně vyšší, pérování a pneumatiky dokonalejší, stále obdivujeme výkon jezdce i motocyklu a význam této dálkové cesty. Nebýt velkých průkopníků a nadšenců - motoristů - jakým byl také pan Augustin Šulc, postupoval by vývoj motorismu jistě daleko pomaleji. A na jeho rychlejším rozvoji měl Augustin Šulc lví podíl.

Někdy přistě vám povíme o vztahu Augustina Šulce k motoristickému sportu.

LIBUŠE A ING. VLADIMÍR ŠULCOVI

BSA
model 1 9 3 4

byl zrozen po látkách zkouškách pro dnešek. Je technicky na výši doby. Jest průkopníkem nových ideí. Jest nejrozšířenějším motocyklem na světě a z kvalitních přednostech BSA motocyklu dovíte se v našem obrázkovém ceníku. Napište nám ještě dnes - navštívte nás!

BSA



BRATŘÍ ŠULCOVÉ,
PRAHA I, Konvítkská 5.