

VÝPRAVA DO INDIE



PŘED OSMDESÁTI LETY, OD KVĚTNA DO ZÁŘÍ 1934, PODNIKLA SKUPINA MLADÝCH MOTORISTŮ SE ČTYŘMI VOZY ŠKODA POPULAR DOBRODRUŽNOU VÝPRAVU DO INDIE.



Initiatorem akce, jež měla v tuzemsku i daleko za hranicemi propagovat tehdy zbrusu nový malý automobil značky Škoda, byl šestadvacetiletý JUDr. Zbislav Peters. Mladý advokát, který se předtím proslavil jako úspěšný hráč ledního hokeje v týmu LTC Praha, sestavil sedmičlenný tým svých vrstevníků, pověřil svou synů z dobré situovaných rodin.

Výjimkou v tomto ohledu byl Zdeněk Pohl řečený „Bašul“, automobilový závodník dobře obeznámený s technikou na čtyřech kolech.

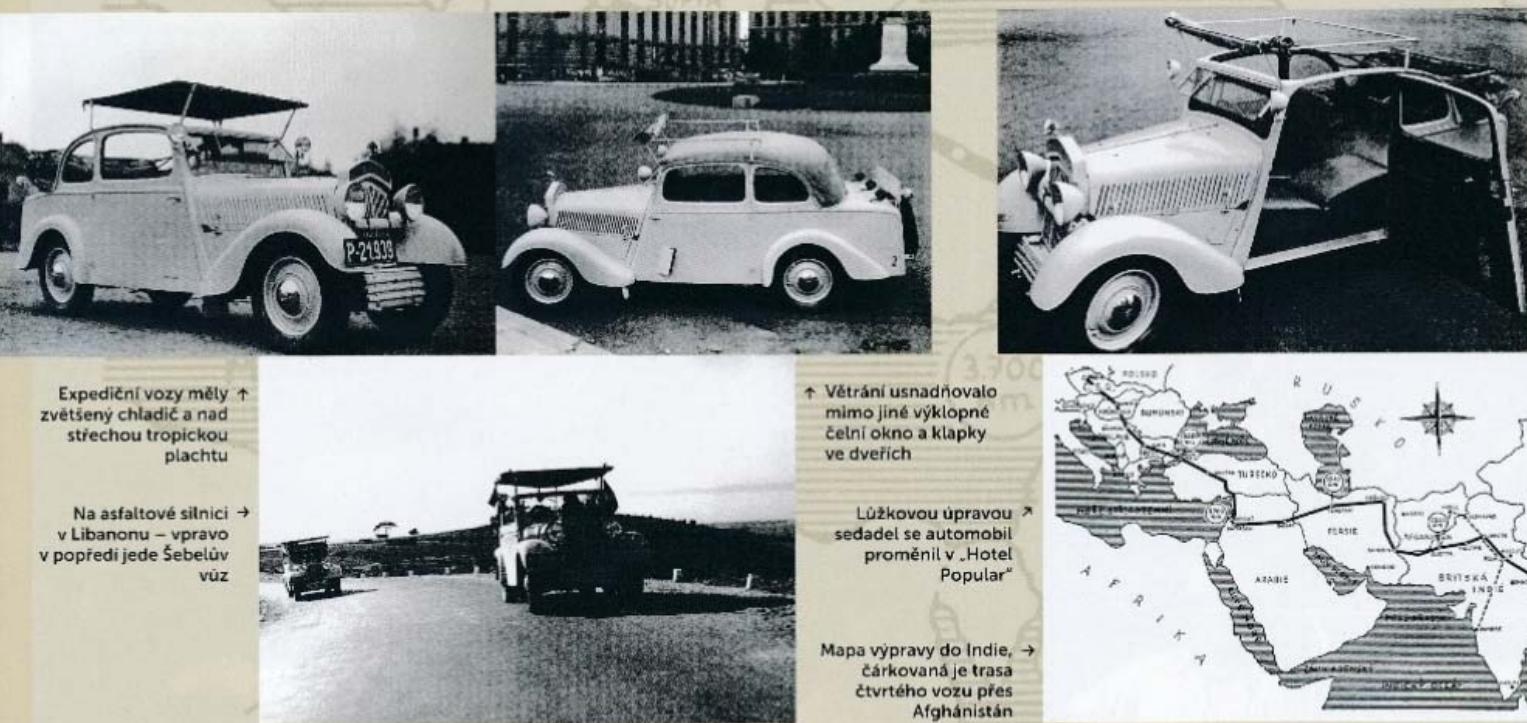
Dvěma dalšími řidiči byli studenti František Holoubek z Prahy a Lubomír Šebela z Ostravy. Nejstarším členem týmu byl třicetiletý JUDr. Jan Nádherný, baron z rodu svobodných pánů Nádherných z Borutína, který před odjezdem působil jako tajemník šéfa mladoboleslavské automobilky Ing. Karla Hrdličky.

Skupinu odvážlivců, jež vystupovala pod vlnkou pražského Motor klubu vysokoškolské mládeže, doplňovali Jaroslav Sachl a MUDr. Jaroslav Hoffmann, osmdvacetiletý lékař vypravily. ▶

Výprava s vozy Škoda Popular na snímku z 22. června 1934 z Bejrutu

► K dispozici dostali čtyři automobily Škoda Popular druhé série dokončené počátkem května 1934, jen pár dní před startem expedice. Bílé polokabriolety s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením všech čtyř kol byly vybaveny čtyřválcem SV o objemu 995 cm³ a výkonu 22 k (16 kW) spojeným s třistupňovou převodovkou umístěnou vzadu u rozvodovky. Měly zvětšený chladič motoru, přídavné nádrže na vodu a benzín a řadu dalších úprav.

Karoserie se skládající plátenou střechou, nad niž byl rám pro lehkou tropickou plachtu, měly výklopné čelní sklo, větrací klapky ve dveřích a prodlouženou hranatou zad se zvětšeným zavazadlovým prostorem. Sedadla se dala sklopit do lůžkové úpravy, u rámu čelního okna byly dva světlomety – hledáčky.



V přehledu nákladů na expedici je cena čtyř vozů uvedena souhrnnou částkou 120 tisíc Kč, tedy 30 tisíc Kč za kus. Přitom cena sériové Škody Popular se tehdy pohybovala kolem 18 tisíc Kč.

Výprava odstartovala 12. května 1934 odpoledne od pražského sídla Autoklubu RČs a během týdne dorazila přes Bratislavu, Budapešť, Bělehrad a Sofii do Istanbulu. Při jízdě po rozbitých a prašných jugoslávských silnicích si slibili, že po návratu přestanou nadávat na stav komunikací v Československu. Na bulharské hranici je potrápili místní celníci, kteří termosky na pití považovali za ruční granáty, pak se museli vypořádat s kamenitými necestami a téměř nesjízdnými objížďkami.

Zahanbit se nedali ani turečtí celníci, jejichž neutuchající zájem o zavazadla výpravy vylečil MUDr. Hoffmann až tím, že je obdaroval chininem a aspirinem.

Na cestě z Istanbulu do Ankary je zdržely lijáky rozbahněné cesty, během nejhoršího dne, kdy Pohlův vůz málem pohtila bahnitá past, urazili pouhých 46 km. Náladu jim nepozvedly ani opakované kontroly turecké policie.

Šestí měli za Ankrou, v Anatolii nepršelo, takže mohli jet poměrně rychle po prašných pistách. V pohoří Taurus populáry celkem pětkrát vyšplhaly do průsmyků v nadmořské výšce nad 1200 m, v prudkých sjezdech však jejich mechanické brzdy málem nestačily.

Návratem do téměř evropské civilizace byla dvoudenní zastávka v Bejrútu, odkud pokračovali po dobré asfaltové silnici do Damašku. Pak následoval 800 km dlouhý průjezd pouští směrem k Eufratu, dvoudenní peklo v padesátistupňovém horku s piskem mezi zuby a jedinou zastávkou v pevnůstce Rutba obydlenou četou iráckých vojáků s anglickým velitelem. Dva populáry v poušti zabloudily, pomohli je najít řidiči převážející americké nákladáky do Bagdádu. Vše dobře dopadlo, další pouštní nepříjemnosti je však ještě čekaly.

Cestou do Persie museli překonat pohoří Zagros, populáry vyšplhaly serpentinami do průsmyku v nadmořské výšce 1900 m a uprostřed noci dojely do kurdskeho Kermánšáhu. Druhý den před Teheránem čekali na výpravu krajancé, kteří v Persii pracovali. Škodovy závody tam tehdy dodávaly ocelové mostní konstrukce, zařízení cukrovarů i nákladní automobily a československá kolonie byla dosti početná.

Ze stověžaté matičky do íránské metropole najely vozy během osmi týdnů 5570 km. V Teheránu se s výpravou musel rozloučit MUDr. Hoffmann, končila mu dovolená a byl nucen vrátit se vlakem přes Sovětský svaz do Prahy. Pro zajímavost: v přehledu nákladu expedice figuruje u jeho zpáteční cesty domů nemalá suma 8400 Kč.

Čtveřice bílých populářů se šesti zbyvajícimi cestovateli vydala z Teheránu 7. července ráno k severovýchodu, do Mašhadu. Po dvou stovkách kilometrů absolvovaných po úpatí Elbrusu následoval dvoudenní průjezd solnou pouští, neutěšenou krajinou, v níž kromě kamenů a skal byly k vidění jen zdechliny velbloudů a oslů, potrava supů a havranů.

Původně plánovaný průjezd Afghánistánem jim už v Teheránu vymlouval náš cestovatel Ing. Bohumil Holas, který se z Kábulu vracel se spolujezdcem R. Navarou a malým dvouválcem Aero 1000. Dr. Peters tedy zavelel zamířit za Mašhadem k jihu, směrem na Záhédán, a poté pouští k východu, do Kvety, správního střediska Balúčistánu.

Ve snaze urychlit postup expedice nedbal rad místního vojenského velitele a vydali se do pouště na noc. Přepadla je však zuřivá písečná bouře, v níž ztratili orientaci a ocitli se v ohrožení životu. Z nejhoršího je vyvedla vojenská hlídka, kterou za nimi poslal zmíněný důstojník. Celých pět dní však museli čekat v pískem zaváte pouští pevnůstce, až bouře ustane. Tepře poté mohli pokračovat do Kvety.

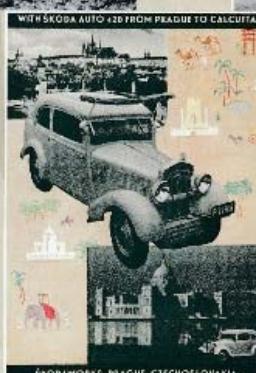
Nakonec bylo rozhodnuto, že se expedice vydá až v Terstu, kam parník Conte Verde doplul po dvanácti dnech. V přístavu už čekal propagační pracovník automobilky Ing. Karel Pařízek s několika přibuznými a přáteli cestovatelů a také mechanici z Mladé Boleslaví, kteří měli za úkol zkontovalovat a seřidit vozy před návratem po ose do Prahy.

Přes Lublaň a Vídeň dorazila výprava 9. září do vlasti, po přenoco-vání v Brně ji o den později čekala série uvítacích ceremoniálů, jež vyvrcholila po páté hodině odpoledne v Praze, před sídlem Autoklubu RČs. Vozy měly najeto téměř 15 tisíc kilometrů a byly ve velmi dobré kondici stejně jako šestice „Indických jezdců“, na něž členy expedice překřtili novináři.



Pohlív populár cestou do Ankary málem pohltila tahle bahnitá past

Prospekt vydaný → automobilkou na počest úspěšné výpravy do Indie



↑ Jedna ze zastávek na dlouhé cestě – vzdálené obzory mladé muže lákaly

Petersův populár → na stánku značky Škoda na pražském autosalonu 1935

Uvítání při návratu na okraji Prahy, František Holoubek se šťastně usmívá



Tam se vzpamatovali z dramatických zážitků předchozích dnů, zaznamenali 7940 km ujetých z Prahy, vychutnali britský koloniální komfort a také se poněkud nepohodli. Dr. Nádherný chtěl ale společně zčásti dodržet původně plánovanou trasu přes Afghánistán. Dr. Peters požadoval co nejrychleji pokračovat po indickém území do Láhaura a odtamtud k jihovýchodu přes Dillí a Benáres do Kalkaty.

Nakonec tři populáry pod Petersovým velením vyrazily východním směrem na Láhaur, zatímco Šebela a Nádherný se čtvrtým vozem zamiřili k severu do Afghánistánu, přes Kandahár do Kábulu.

Tři měsíce po startu z Prahy dorazila trojice vozů Škoda Popular v polovině srpna 1934 úspěšně do Kalkaty, kde měla najeto 10 780 km. Odtud odplula lodi do Bombaje. Tam v pořadku dorazil i čtvrtý vůz, jehož posádka vyvrátila pověsti o nesjízdnosti afghánských cest.

Šťastně se shledali v Bombaji a Dr. Nádherný mohl 21. srpna 1934 telegrafovat do Prahy: „Všichni přijeli zdrávi. Jedeme do Benátek na lodi Conte Verde. Zařidte, aby nám přijel někdo naproti do Benátek a přivezl materiál.“

Generální ředitel Škodových závodů JUDr. Karel Loevenstein v květnatém uvítacím projevu zdůraznil, že „Výprava přispěla k poznání Československa i na Dálném východě. Díky našemu průmyslu, nezklamaly ani malé vozy československé výroby, které nesly jméno našeho národa tam, kam by se jinak jen těžko dostalo.“

V následujících dnech pokračovaly oslavy velmi úspěšné a do té doby největší československé automobilové expedice, v tichosti probíhalo i její vyúčtování. Šéf automobilky Škoda Ing. Karel Hrdlička si s pečlivostí sobě vlastní zaznamenal, že celkem expedice stála 374 754 Kč, z nichž 100 000 Kč „platí ze svého“ JUDr. Loevenstein.

Pánové Dr. Peters, Pohl, Holoubek a Šebela si mohli bílé populáry po-nechat, každý z účastníků výpravy navíc dostal krásný ručně zhoto-vný kovový model expedičního vozu. □