

Bedř. Štěpánek:

„SAROLEA“ NĚMECKEM, FRANCIÍ A HORNATÝMI ŠVÝCARY.



Č mnoho lidí předpovídalo nezdar mé výpravě na „Sáře“ za hranice, nedal jsem se odstrašiti.

Carnet a mezinárodní jízdní výkaz mi zaopatřil Autoklub ČSR, několikrát prádlo do torny mi srovnala matka, a kamaráda s nezbytným rancem na zádech do tandemu jsem našel hned.

A tak dne 22. VII. 1928 o 5. hod. ranní budil jsem naposledy obyvatele zapadlé žižkovské ulice lomozem motoru, slibuje jim v duchu, že tři neděle mají ode mne pokoj.

Drkotavé dláždění smíchovské jest vystřídáno asfaltovanou silnicí motolskou.

Prahu tedy opouštíme s lehkým srdcem, vždyť jedeme jen na výlet, za krátký čas jsme zpět.

Jen škoda, že motolský asfalt ne-trvá až na hranice. Po několika km za Prahou dává nám sbohem a ponechává nás na pospas „dravým vlnám“ našich hlavních silnic.

Štěstí, že nemáme tělo spojováno šrouby, jinak jsme se rozsykali dřívě, než jsme dojeli na hranice.

Kdo chceš dostati mořskou nemoc, jeď z Prahy přes Plzeň do Rozvadova.

Před Berounem 10 km se válcuje. Dědeček-hlídač na naše úpěnlivé prosby a sliby, že motocykl přes čerstvě spravovaná místa potlačíme, nereaguje a žene nás po hrozně silnici k sv. Janu pod Skalou a dále do Berouna. Cesta tedy slibně začala.

Před Plzní se tato historie opakuje ještě dvakrát.

Pokračujeme po silnici za nezměněného mizerného stavu dále přes Stříbro a Bor do Rozvadova. Po české celní prohlídce následuje německá ve Waidhausu.

A nyní se necháme překvapit skvostnými silnicemi bavorskými. Záhy jsme však vystřízlivěli.

Po několika km vzorného asfaltu

za hranicemi následují silnice o malé procento lepší našich, s výjimkou několika km asfaltované silnice, která se nám občas zjeví jako rajský přelud a hned také tak rychle zmizí.

Každá vesnice, křižovatka, a různé překážky jsou zde vzorně a jasně označeny. Tento pořádek silniční frekvence jsme našli po celé naší cestě Německem.

Krajina v těchto místech má ráz naší milé lesnaté Šumavy.

Věru takové poležení v měkkém mechu nebo trávě po tolika kilometrech jest zde pravým osvěžením.

My, Pražané, když přijdeme do přírody dýcháme, div si plíce neroztrhneme.

Ani my jsme v sobě tento zvyk nepotlačili. Od samého prudkého dýchání nikoli plíce, ale kabát mi praskl na zádech, takže jsem byl nucen krotiti se ve svých pražských zvycích.

Před samým Norimberkem vítá nás prvotřídní klenuté dláždění, kde vyvinuje stroj největší rychlost dne.

Po krátkém bloudění nacházíme v městě hotel, v němž se ubytujeme.

Večer touláme se dobře osvětlenými ulicemi norimberskými.

Ráno shledáváme starobylý Norimberk zcela příjemným městem, zvláště stará část města svými typickými stavbami nás upoutala. První cizí město svojí malebností a svérázem dobře se zapsalo v naše duše.

Odpoledne naplňujeme nádržky benzínem a olejem, a spějeme dále.

Za jízdy uvažujeme o svých prvých dojmech, kterými na nás Německo zapůsobilo. Shledáváme všechno příjemné a výborné, zvláště obdivujeme pořádek a čistotu, což jsme obě našli

po celé naší cestě Německem. Jen dojde-li k placení, jsou všechny naše dobré dojmy ty tam. Vysoký kurs marky velmi se zasloužil o zhubnutí našich beztak chudých „prkenic“. Škoda, ach přeškoda, že naše milá a drahá „kačka“ tak málo v cizině platí.

Cesta do Stuttgartu uběhla zcela příjemně. Lesnatá krajina, úpravná města a čisté vesničky vesele se střídaly.

Zvláště povzbudivě působily na



naši mysl stále lepší a lepší silnice. Asfalt již nebyl vzácností a mnohde svým vzorným provedením sváděl nás ku značným rychlostem.

Každé „bafnutí“ naší milé „Sáry“ vyjadřovalo spokojenost nad dobrými silnicemi.

Přirozeně i naše kostry si spokojeně oddechly na těchto dobrých cestách. Obava před „zvlněním“ páteře zatím zmizela.

Rozložitě město Stuttgart velmi nás překvapilo. Obrovské moderní budovy, při jejichž stavbě prostorem nebylo nikterak šetřeno, zvláště budova poštovní a hlavní nádraží, silná frekvence vozidel, řízená policisty v „posadách“ na křižovatce, bohaté výklady, vzorný pořádek, to vše nám rázem osvětlilo představu, jak má vypadat pravé velkoměsto.



OCELOVÉ TRUBKY BEZEŠVÉ

z nejlepšího ušlechtilého materiálu.

TRUBKOVÉ KLÍČE v sadách S. I., S. I. - auto

Whitworth, neb dle přání.

ČAPEK & REICHEL PRAHA - ST. STRAŠNICE 16. TELEFON 50505.



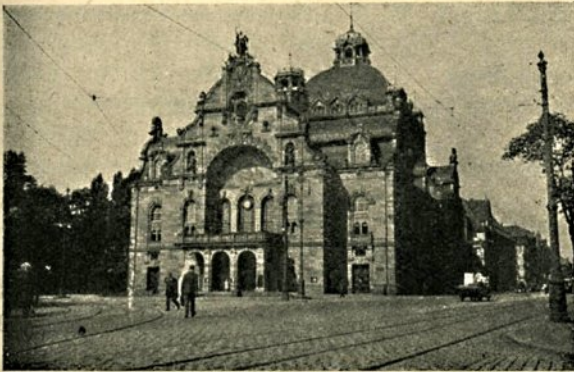
Ochr. zn.



Typické jsou zde různé dopravní prostředky, zvláštní zmínky zasluhují elektrické akumulátorové vozíky, kterých zde jezdí na sta a jichž používá hlavně pošta. Nejdříve na nás působily jako směšná hračka, ale později jsme v nich našli velmi užívaný místní dopravní prostředek.

Doporučuji naší poštovní správě k rychlému vybírání poštovních schránek a k dopravě menších balíků.

Druhý den po prohlídce města pokračujeme.



Za Horbem vjíždíme do hornaté krajiny Schwarzwald. Silnice vykazuje prudká stoupání a nebezpečné zatáčky.

V několika kilometrech překonává stroj stoupání ze tří set na devět set metrů.

Nahoře jsme odměněni pohledem do překrásné lesnaté krajiny. Staleté jehličnaté stromy s mohutnými pni, silně zvlněná krajina, romantická zákoutí, to vše nás přimělo, že jsme v tomto ráji ulehli do kyprého mechu a dýchali svěží a zdravý vzduch plnými doušky.

Nejsilnější olejový hever nebyl by nás zvedl se země, jak blaženě se nám

tu odpočívalo. Však jsme si odpočinek také zasloužili.

S mnoha povzdechy opouštíme toto romantické místo.

Sjíždíme „zadarmo“, díky značnému klesání silnice, mnohde nebezpečnými serpentinami do údolí a spějíme rýnskou rovinou k pohraničnímu městu Kehl na Rýně, kde odhýváme celní formality a s pocitem plným nedočkavosti a zvědavosti na přátelskou Francii šineme se přes přirozenou hranici dvou starých nepřátel, mohutnou řeku Rýn.

Hned na konci mostu podrobujeme se celníkům francouzským a po několikaminutové jízdě dostihujeme Štrasburku.

Obdiv a úcta, které jsme vždy k sympatické Francii od mládí chovali, poněkud po skutečných dojmech ochladly.

Zvláště čím blíže k Paříži shledáváme patrný rozdíl mezi Němcem a

Francouzem.

Ledabylé chování, nikde žádný zvláštní zájem, nikomu na ničem nezáleží, žádný se příliš nenamáhá, pořádek a čistota se rovněž nemůže chválit, zkrátka, patrný rozdíl mezi přesným a důkladným Němckem.

Samotný Štrasburk zanechal nám dojem zakletého města. Žádný ruch, ospalé ulice, večer i v noci špatně osvětlené, ani človíčka nikde.

Jinak jest v městě mnoho významných a zajímavých budov, i romantická zákoutí zde nechybějí.

Následuje rovná a dobře asfaltovaná silnice do mohutného průmyslového města Nancy. Doly a vysoká

pec budí přirozeně náš zájem. V městě nacházíme již dosti života. Silný průmysl velmi zrychlil jeho tempo.

Silnice z Nancy vede zčásti podél průplavu, který mnohde jest výše než silnice o několik metrů.

Kilometr za kilometrem nacházíme silnice stále lepší a lepší. Přirozeně asfaltované. Štěrkovalou silnici jen velmi zřídka.

Jízda stává se tu pravým požitkem. Takovéto skvostné silnice nalezli jsme pak téměř po celé naší cestě Francií.

Přes Pont à Mousson dojíždíme Met.

Mocné kdysi pevnostní město německé ztratilo dnes na svém významu. Ty tam jsou doby, kdy hostilo zpupné německé vojevůdce za světové války a vybrané důstojnictvo.

Možno je nyní nazvati tichým a mírným venkovským městem.

Na cestě z Met pátráme v krajině po pustých místech nebo zřícených, rozstřílených budovách. Místo toho nalezáme všude nové a úhledné budovy, zřejmě nedávno postavené, lány dozrávajících obilí, takřka nikde kousek země, jež by ležela ladem.

Naše mladé hlavy těžko chápou, že v tomto milém a úrodném kousku země stál před 10 lety celý svět proti německému imperialismu.

Teprve později, před Verdunem, objevují se tu a tam stromy bez kruny, trychtýřovité díry v zemi, zbytky to blahodárné činnosti šrapnelů.

Projíždíme kdysi nedobytnou pevností Verdunem, nyní téměř jakoby čerstvě zbudovaným městem.

(Pokračování.)

SKLO

TRIPLEX

BRÝLE

VÁS DOKONALE OCHRÁNÍ
PROTI ZRANĚNÍ STŘEPINAMI SKLA

Holýšovské sklárny a. s., Holýšov u Plzně.

Bedřich Štěpánek:

„SAROLEA“ NĚMECKEM, FRANCIÍ A HORNATÝMI ŠVÝCARY.

(Dokončení.)

Městečko samo jest obklopeno kol dokola řadami do sebe se uzavírajících vršků v několika centrických pásmech. Kam oko pohlédne všude vidět tyto vršky bez života, oholené,

Nádherná katedrála, jež jako by zázrakem ušla německým střelám, zaujme každého svojí velebností.

Po další cestě k Paříži nacházíme všude nově postavené moderní bu-

rychlostí, přirozeně ani my neleníme. Průměrná rychlost a celkový počet najetých kilometrů byl také největší na této trati z Paříže přes Dijon do Ženevy.

Zajímavé, že po naší cestě Francií neviděli jsme takřka motocyklu. Pouze auta, a to většinou byly Renault a Citroën. Rozvětvený francouzský automobilový průmysl vyrábí velmi levné automobily, takže motocyklový průmysl nalézá zde malý odbyt a musí se obracet za hranice.

Silnice vede přes Melun, Fontainebleau, s nádherným královským zámekem a pohádkovou zahradou, dále spěje do Seus, Tonnerre, celkem jednotvárnou krajinou.

Za Dijonem se krajina podstatně mění. Objevují se tu již jehličnaté lesy, které jsme viděli naposledy u Met.

Mírnější stoupání, místy šterkovaná silnice upozorňuje nás, že se blížíme horám.

Za Polegny vjíždíme do romantické krajiny francouzského Jura. Stoupání a zatáčky přibývají, železnice a špatná silnice.

V Col de la Faucille dosahuje silnice výšky 1325 m.

Po malé chvíli objevuje se nám překrásné panorama. Hluboko v údolí mohutné jezero ženevské a v pozadí Alpy s bílými vrcholy.

Úchvatná podívaná na alpské velikány. Zapomínáme na únavu a nemůžeme odtrhnouti zraků od tohoto zázraku Přírody.

Jen neradi sjíždíme dolů k francouzskému celnímu úřadu ve Ferney Voltaire a konečně i švýcarskému v Grand Saconnex.

Poslední 4 km, a jsme u cíle naší cesty v Ženevě.

Druhý den po prohlídce města objíždíme jezero po dobře asfaltované silnici a zdržujeme se prohlídkou krásného města Lausanne. Naše radost z přírody tak bohatě krásami jest zkvalena příšernými cenami. Ačkoliv švýcarský frank stojí přibližně Kč 6.50, platíme zde franky věru jako doma korunami. Brzo shledáváme, že půjde-li to takhle dále, přijdeme na mizinu a „dojedeme“ k mamince pěšky.

S počátku děláme vtipy na zdejší



Pan Bedřich Štěpánek, který podnikl výše uvedenou cestu na Sarolea 500 ccm v tandemu.

s opálenými stromy, trčícími k nebi bez korun. Skutečná pustina, mluvící jasně o spoustách, které dovede válka natropiti, nachází se teprve několik km před Remeši.

Ohromné pole bílých křížů v hustých řadách dlouho nás provází podél silnice. Vzpomínáme vroucně padlých zde mučedníků.

Zákopy s ostnatými dráty a pytlíky s pískem, rozrytá země šrapnely, beze stromů, pustá a bílá rovina, svítící bílým jakoby křídovým povrchem, oslňuje silným světlem slunce naše oči. Toť okolí malé, docela rozstřílené pevnůstky La Pompelle. Trychtýř vedle trychtýře; mocné zdi pevnůstky, přikryté ještě silnou vrstvou země, jakoby rozvrtnány červy.

I zde tedy nalézáme německou důkladnost, železnici tak málo prospěšnou.

Nestvůrný německý tank u silnice, mohutný osmiválec, musili jsme ovšem podrobit důkladné prohlídce.

Po několika km ocitáme se v Remeši, ještě dnes značně pobořené.

dovy. Putujeme dále přes Soisson, dějiště krutých bojů, Compiègne s nádherným zámekem a Seulins k Paříži.

Srdce naše, dojatá ještě z bojiště, hlavy plné zvědavosti a různých dohadů a fantasií o metropoli Francie, vše působí rušivě na naše nervy.

Děláme tisíce hloupostí. Nejvyšší čas, že projíždíme podél letiště Le Bourget a ocitáme se po chvíli v Paříži.

Frekvence, o jaké se nám nikdy nezdálo, únava a dojmy prošlého dne donutily nás, že jsme rychle našli levnější hotel, kde jsme se ubytovali na několik dní...

Nasytivše se pařížského života a ruchu, přirozeně, že jsme si prohlédli město i okolí pokud čas a peníze dovolovaly, opouštíme tento nový Babylon na Seině.

Na vylíčení Paříže jsem slab, budiž mi to tedy prominuto.

Po krátkém bloudění vyjeli jsme z Paříže na hlavní silnici k Dijonu.

Prvotřídní asfalt, silnice rovná jako stůl, auta nás míjejí příšernou

„laciné“ poměry, ale později nás tato okolnost donucuje k zvýšenému tempu, které mírníme teprve na Šumavě. Za Lausanne pokračuje cesta zvolna. Silnice prudce stoupá a vykazuje ostré zatáčky nepřetržitě za sebou. Po velmi špatné silnici, místy horší než naše, stává se jízda velmi nebezpečnou.

Ostré kameny, hustě po silnici roztroušené, vzbuzují naše obavy před prasknutím pneumatiky. Shledáváme krok za krokem, že horské silnice jsou velmi špatné a zrádné. Jen díky výborné jakosti „Englebertových“ pneumatik projíždíme těchto několik set pekelných kilometrů bez jediného defektu.

Zato naše námaha je štědře odměňována nádhernou přírodou. Překrásné scenerie horských zákoutí se pomalu střídají. S obdivem hledíme na mocné hory se stříbrolesklými vrcholy, pohádková údolí s divokými bystřinami, tu a tam modrá se menší jezírka, nebo šumí padající voda horského potůčku, obrovité stromy, mohutná skaliska, horské salaše skrovně se krčící u srázných horských stěn, nebo roztroušené po stráních, jako by kameny rozházel, prostě slovy se tato krása nedá popsat.

Konečně stoupaní končí a silnice dostoupivši zde přes 2000 m prudce klesá k lázeňským městečkům Spiez a Interlaken na skvostném jezeře Thunském.

Octli jsme se tu právě v den národního švýcarského svátku.

K večeru, když soumrak poněnáhlu klesal a hory se v pozadí téměř rýsovaly, objevily se na jejich vrcholcích světla různých barev, zřejmě zásluhou lidí. Po šeré hladině mírně zvlněného jezera kolébaly se desítky malých a větších loděk, i parníčků, hustě ověšených barevnými lampiony. Na všech stranách se ozývaly mocné rány z různých starých bouchaček, ve vzduchu praskaly se hřmotem rakety; v hostincích i po cestách hrála hudba. Hluku i světla stále přibývalo. Střelba měnila se chvílemi v kanonádu. Horské stěny tento hřmot ozvěnou ještě zesílily, takže ze všeho povstal nakonec pekelný rámus, který se uklidnil teprve o půlnoci.

K ránu, ještě za šera přišla prudká bouře, jako by chtěla zdejšími obyvatelům svými hro-

my a blesky přispěti k oslavě jejich národního svátku.

Ráno spějeme podél jezera, jakoby vklíněného mezi nebetyčnými horami. Silnice počíná opět prudce stoupati, takže v několika km dostupuje výšky přes 1500 m.

Dýcháme zhluboka svěží horský vzduch a naše zraky hltají překrásné horské partie. Silnice opět klesá až do vzorného města Luzernu na překrásném jezeře Čtyřkantonském.

Za Lucernem pokračujeme již po nádherné silnici z větší části výborně dlážděné. Konečně podél jezera curyšského osvěžení důkladným lijavcem vjíždíme do Curychu.

Po prohlídce města, druhý den jedeme po vzorné silnici přes Winterthur a St. Gallen, dále podél obrovského jezera Bodamského na švýcarské hranice, načež projíždíme rakouským územím asi 15 km přes Bregenz stále podle jezera. Následují rakousko-německé hranice a první město na německém území, Lindava.

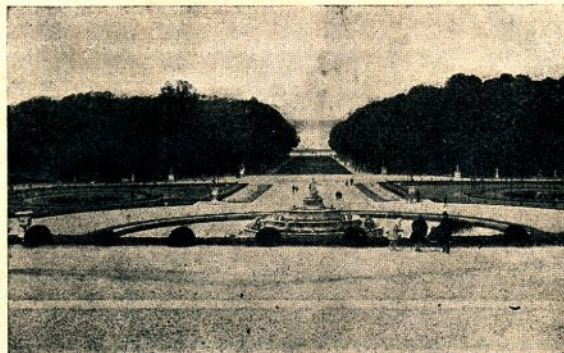
Zde shledáváme, že pobyt ve Švýcařích velmi ulehčil našim starostem, kam s penězi, rovněž konstatujeme, že náš úsporný systém, který jsme během cesty zavedli, neosvědčil se zrovna jako doma v republice. Projíždíme tímto zajímavým městem a loučíme se s milými horami a jejich krásnými jezery.

Za městem následují silnice ve velmi špatném stavu, téměř jako u nás, samá „vlna“.

Cesta ubíhá pomalu, celkem příjemnou krajinou. V dáli za námi ztrácejí se Alpy, pomalu, až mizejí docela.

Teprve před samým Mnichovem jsou vzorné asfaltované cesty a prvotřídní dláždění.

Město vyniká starobylými budovami, zvláště skvostná radnice se zajímavým orlojem přivábí každého cizince. I zde jsme našli příslušný německý pořádek a čistotu.



Navštívili jsme tu zoologickou zahradu, ale kromě několika malých zajímavostí nenalezli jsme tu nic zvláštního. Jen obrovští komáři nás důkladně poštipali.

Další naše cesta vedla přes Landshut a Straubing do Schafbergu, následovaly krátké celní formalities a již mjíme hraniční sloup v barvách své vlasti a zpovídáme se našim celníkům ve Fohnavě.

Tu teprve dýcháme volně svěží vzduch naší milé Šumavy. Jsme doma a spokojeni cítíme se přec jen zde.

Posledních 160 km přes Plzeň po hrbolaté silnici a pozdravují nás věže naší milované Prahy.

Doma konstatujeme, že skromě počítáno, projeli jsme trať přes 3000 km dlouhou, v Alpách často velmi nebezpečnou, ostré zatáčky a prudká stoupaní jaká se u nás sotva naleznou, vše bez jediného defektu. Místy velmi špatný terén, zvláště horské silnice byly pravým peklem pro pneumatiky. Díky výborné jakosti pneumatiky „Englebert“ absolvovali jsme celou trať bez jediného defektu. Tento výkon absolvoval stroj seriové výroby, obsah 500 ccm, ventily spodem, ač před tím měl již ujetu 3000 km na našich silnicích. Stroj byl zatížen dvěma osobami à 70 kg, z nichž každá měla ještě 20kg zavazadlo.

„Sarolea“ se tímto bezvadným výkonem dobře doporučila.

V červenci-srpnu 1928.