

# Boško Šnajder stariji

PIŠE: MIRO BARIĆ

**Kao ratni vojni pilot Boško Šnajder je bio privučen brzinom. Svoje potrebe za uzbuđenjima zadovoljavao je uspješno se natječući kao vozač motocikla s prikolicom**

**B**oško Šnajder - stariji bio je najtrofejniji hrvatski motociklist i veliki as pedesetih i šezdesetih godina. Postoji, dakako i Boško Šnajder mlađi - sin, s kojim smo vodili razgovor o njegovom pokojnom ocu kojeg se vrlo rado sjeća. S ponosom nam pokazuje trofeje i nagrade, pokale, vijence, čitavu kartonsku kutiju slika, mnoštvo medalja i diploma.

Naime, jedino je to ostalo od četrnaestorostrukog prvaka bivše države u kategoriji motocikla s prikolicom. Na dnu kutije nalaze se požutjeli programi s manifestacija iz Njemačke, Nizozemske, Francuske i Švicarske, pozivnice iz Mađarske, s otoka Man. Tu su i molbe za prijelaz granica i popravak motora naslovljene na Auto moto savez Jugoslavije, upravi „vazduhoplov-

**Boško Šnajder počeo je voziti utrke vrlo rano. Poslje rata mnoge ceste su još bile „bijele”, odnosno nisu bile asfaltirane. Jedna od takvih utrka bila je brdska trka na Ljubelj, pogranično mjesto sa visokom uzbrdicom na granici između Slovenije i Austrije**



Broj 14. u Assenu 1962. godine. Slika je s razglednice trkališta Assen, Šnajder s brojem 14 jedan je od rijetkih vozača koji je vozio s ljevom bočnom prikolicom



Nürnberg ring 1963. Posljednja provjera pred start jedne od najpopularnijih utrka u Europi



Boško Šnajder i Stjepan Rogan

## Prikoličar čelične ruke



Škofja Loka 1960. bila je poznata međunarodna utrka visokog renomea, Šnajder je uvijek slovio kao favorit

ne zone" i kome sve ne. Nijemi su to svjedoci jednog prošlog doba.

Boško Šnajder rođen je 1921. godine u Jadranovu, malom mjestu pored Crikvenice. Zajedno s roditeljima doselio je prije drugog svjetskog rata u Zagreb, gdje je studirao građevinu. Tijekom rata vodi dosta buran život, a upravo u ratu je stekao nadimak „motorist". Bio je sudionik NOB-a, a nakon rata časnik JNA.

Prvi mu je motocikl bio njemački ratni BMW-Sahara, model Rommelovih Sjevernoafričkih trupa, poznat po velikom spremniku goriva, pripremljen za pustinjske uvjete vožnje. Tu je otrprike počela simpatija za motocikle s prikolicama koji su u ono doba bili popularni.

Prvu utrku Boško Šnajder odvezao je daleke 1949. godine, a prvi trkači motor također je bio BMW. Ljubav prema brzinama Šnajder je stekao kao pilot, naime, bio je ratni vojni i poratni pilot na ruskim borbenim zrakoplovima IL-2 „Šturmovik" u Čečeniji!

Šnajder je bio član Auto moto kluba „Miramare", tada najpoznatijeg u gradu Zagrebu. Kluba koji mu je pomogao koliko je mogao.

**Salzburg 1960. Na startnoj liniji bez aerodinamičnog oklopa kojeg su uništili dan prije na preningu. Sve probleme morali su riješavati sami, pomoći nije bilo i bili su prepušteni sami sebi. To svakako uvećava svaki njihov uspjeh. Ovdje vidimo posadu Šnajder - Radinić**



Start velike nagrade Jugoslavije na Preluci 1963. godine koju je bilo teško voziti zbog uske i brdovite staze bez izletnih zona





**1961. prolaz kroz ciljnu ravninu Prelučke staze pred mnoštvom gledalaca bio je vrlo emotivan trenutak. Posada Šnajder - Rogan izvodila je to uvijek atraktivno**



**Spa Francoshamp 1965. godine - visok renome Šnajdera govori i podatak da je dobivao pozivnice s najslavnijih utrka svijetskog prvenstva, pa čak i s otoka Mana**

1954. godine Šnajder je na temelju odličnih sportskih rezultata uspio isposlovati kupovinu novog konkurentnog trkačeg motocikla BMW RS od strane AMSJ (Auto moto savez Jugoslavije). To je bila velika prekretnica u karijeri, jer se radilo o konkurentnom i pouzdanom motociklu kojeg je bilo teško kupiti bez obzira na novac, a kojeg su uglavnom vozili svjetski emancipirani vozači.

Konkurencije je bilo dosta, a naročiti konkurenti su bili slovenski natjecatelji, među kojima se isticao Bertol Salobir.

No, nije bilo sve u motoru. Kako je motocikl s prikolicom vozilo za timski sport, valjalo je pronaći dobrog suvozača. Dobrog - da ne kažemo težu riječ, jer onaj koji vozi utrke motocikala s prikolicama ne spada baš u obične ljude, dok onaj drugi, suvozač dakle, nije to niti iz daleka.

Suvozača je bilo nekoliko, spomenimo samo Mladena Kitku, Peru Radinića, Ivu Šajnovića i naposljetku Stjepana Rogana. S Roganom se Boško najbolje razumio, na pisti i u životu, tako da mu je on bio najbolji suvozač.

Prva međunarodna utrka na kojoj su nastupali 1958. godine bila je u Salzburgu. Nakon toga su uslijedile mnoge, redom u Mađarskoj, Njemačkoj, Nizozemskoj, Belgiji i tako dalje.

Šnajderu i Roganu najviše se dopala pista u **Assen, 1960. umorni posle dugog i napornog puta Šnajder i Rogan odmah se daju na posao i pripremaju motor za trening. Prikolica kojom se motocikl prevozio bila je skromna kao i cijelokupni budžet**



**Omiljena međunarodna utrka u Budimpešti u kojoj su Šnajder i Rogan tri puta pobjeđivali 1962, 63 i 64 godine, nagrada je i za nezgodu koju su doživjeli 1959. na istoj pisti jedva izvukavši živu glavu**



dimpešti, gdje su pobjeđivali čak tri puta. U međunarodnoj konkurenciji bilo je mnogo teže nego na domaćem terenu, što je i razumljivo, a Boško Šnajder mlađi sjeća se njemačke posade Maxa Deubela i Emila Hörnera, Švicaraca Fritza Scheideggera i Johna Robinsona, te Engleza Colina Seeleya i Waltera Rawlingsa.

Za one koji nisu nikada imali kontakt s motorima s prikolicom treba pojasniti da je to izuzetno teška disciplina. Tehnika vožnje koja zahtjeva konstantno prebacivanje s jedne na drugu stranu motora teška je i iscrpljujuća. Kočenja i ubrzanja su posve drugačija nego kod klasičnog „solo“ motocikla. Motor s prikolicom i dvije osobe mnogo su teži, a suvozač koji balansira i protivi se zakonima fizike sa samo jednom pogreškom može izazvati neugodne posljedice.

Proklizavanja, naguravanja, okretanja i prevrtanja kod prikoličara su „dobar dan“, a za vibracije motora, struganje po asfaltu ili udarce u bankine ne mare. Posebno poglavlje je motor na kojem vječito ima posla, pa prikoličari nikada ne miruju. Radi se svakako o najnapornijoj cestovnoj

moto disciplini koju treba poštovati bila vam draga ili ne. Brzine su u toj klasi tek sekundu ili dvije slabije po krugu od onih u klasi 500 ccm bez prikolice.

Fizička sprema, kondicija, logistika i entuzijizam vrlo su važni kod svake posade, pa je tako bilo i kod Šnajderove posade.

Svake godine nakon sezone motocikl je odlazio u München na generalni servis, ali s vremenom je dotrajao, a popravak je nadmašio Šnajderove mogućnosti. Brojne molbe na sve strane da se pripomogne oko obnove motora nikada nisu uslišane. Ne samo to, već treba reći da su svi troškovi pali na leđa Šnajdera i suvozača, a za odlazak, odnosno izostanak sa posla korišteni su dani godišnjih odmora. „Kakvo more, idemo na trke!“ I to nije sve - kako je Šnajder bio vojno lice, nije posjedovao putovnicu, pa je za svaki odlazak izvan zemlje morao pisati molbu, prilagati razlog putovanja, mjesto i vrijeme gdje će biti i kada će se vratiti!

Financijske mogućnosti bile su skromne, a o sponzorima nije bilo ni riječi, tako da je u navedenim okolnostima bilo izuzetno teško baviti se ovako skupim i napornim sportom. Upravo to još oplemenjuje napore i uspjehe Boška Šnajdera i njegovih suvozača.

Nezgodu i anegdota u neprekidanoj 17-godišnjoj karijeri bilo je bezbroj, po pričanju njegovog sina koji je s njim od malih nogu posjećivao natjecanja koja je mogao. Bio je miljenik domaće publike, posebno njenog ženskog dijela.

Jednom prilikom na treningu utrke u Portorožu (Slovenija) domaći konkurenti su mu predbacili da je prestar za utrke, na što im je on odgovorio kako će biti ispred njega samo kad će imati bradu. Drugi dan na startu su se pojavili Šnajder i suvozač s dugim bijelim bradama...

Mnoge stvari nisu rečene ili su zabavljene, no jedno je sigurno: Boško Šnajder bio je velika zvijezda svog vremena, teškog, ali punog entuzijazma. Uz skromne mogućnosti ostvario je velike uspjehe koji se i danas pamte. Te uspjehe potvrdio je na inozemnim, međunarodnim utrkama, te onima za svjetsko prvenstvo, a da je bio u stanju samo doći do svih trkališta sigurni smo da bi ostvario još veći uspjeh i plasman među desetak najboljih u svijetu. No surova stvarnost mu, kao i mnogim drugima to nije dozvoljavala. Zato ćemo se uvijek rado sjećati prikoličara Boška Šnajdera i njegovih hrabrih suvozača! ■