

# O POZABLJENIH JUNAKIH – NADALJEVANJE IZ PREJŠNJE ŠTEVILKE in RAFKO ŠKRLJ



RAFKO ŠKRLJ Z AMILCARJEM V POZNIH 40-IH, ALI PA V ZELO ZGODNIH 50-IH LETIH PRETEKLEGA STOLETJA (REGISTRSKA TABLICA IMA NAMREČ ŠE PRIPIS FLRJ).



RAFKO ŠKRLJ S SVOJIM AMILCARJEM NA LJUBELJU  
LETA 1954.

Prispevek o Maleriču, Vidmarju in Černetu, objavljen v prejšnji številki Glasila SVS, je vendarle doživel odmev. Oglasil se je namreč gospod Marko Kožar, nekdanji voznik in sovoznik na »pravih« rallyjih (najbrž smo si ga najbolj zapomnili po rallyju Monte Carlo v tandemu z Alešem Pušnikom) in me prijazno popravil prinavajanjupodatkovomaleričevem oziroma Vidmarjevem bmw-ju 328 s konca 40-ih oziroma z začetka 50-ih let prejšnjega stoletja. V resnici sta bila takrat pri nas dva enaka avtomobila; prvega, Vidmarjevega so takratne oblasti nacionalizirale v paketu skupaj s tovarno nogavic in tovarnarjevo vilo v Savljah pri Ljubljani. Na licitaciji premičnega nacionaliziranega premoženja ga je kupil Jernej Kožar, Markov oče in konstruktor znamenitega »Naša« (to je tistega avta, ki je bil podrobno opisan v eni prejšnjih številke te revije), ki je s tem bmw-jem tudi nekajkrat dirkal. Avto je ostal pri hiši do leta 1964, potem pa je bil za ceno Tomosovega mopeda prodan Ksavru Dolencu, novinarju časnika Delo. V 80-ih letih je še služil kot model za izdelavo kalupa za plastične karoserije, ki jih je takrat nameraval serijsko izdelovati inž. Viktor Bitenc (Victor Motor Cars d.o.o.), potem pa se je za njim sled izgubila. Drugi bmw, sicer neznanega izvora in enake kovinsko sive barve kot je bil Vidmarjev (ločila sta se le po tem, da je imel drugi na motornem pokrovu usnjene pasove), pa je kmalu po koncu 2. svetovne vojne prišel v roke Dušana Maleriča. No, zagotovo ne povsem po naključju? Kakorkoli že, Dušan Malerič je s tem avtom dirkal tja do leta 1953, ko je dobil novega porscheja. Takrat ga je prodal Juretu Černetu, stricu sodobnih starodobniških junakov Borisa in Mihe Vrhunca, avto pa je po še nekaj transakcijah končno pristal v muzeju v Bistri.

V pisnih virih, ki opisujejo dogajanja na slovenski avto-moto dirkaški sceni v



## NA LJUBELJU LETA 1954.

desetletju po koncu druge svetovne vojne, se poleg omenjenih Maleriča, Vidmarja in Černeta pogosto pojavlja ime Rafka Škrlja, ki je sočasno tekmoval kot voznik ali sopotnik na motorju s prikolico, včasih pa je dirkal tudi z avtomobilom. Prvič se je njegovo ime pojavilo na »kilomètre lancé« leta 1949, ko so takratni junaki na kilometrskem ravnem odseku betonske ceste med Jeprco in Kranjem skušali z motocikli po letečem štartu doseči najvišje možne hitrosti. O Škrljevi uvrstitvi ni podatkov, v analih pa je zabeleženo, da je takrat zmagal Vinko Mrak z britanskim motorjem znamke JAP, in to s povprečno hitrostjo 148 km/h. Leto pozneje je Škrlj nastopil na »dirtrack«, torej na s pepelom

posuti stezi v Krškem, kjer je s prikoličarjem neznane znamke zasedel 3. mesto (za Ivom Ribičem z motociklom britanske znamke ariel in Henrikom Bulcem z motorjem belgijske znamke FN). Tega leta je nastopil še v Novi Gorici, kjer je kot sovoznik zmagal v paru z Ivom Ribičem (ariel 1000). Sledilo je še pet uspešnih tekmovalnih sezon, ki jih bom strnil v preglednici:

1951	Beograd	1. mesto v paru z Ivom Ribičem	ariel 1000 (prikoličar-sopotnik)
	Krško	4. mesto	? (prikoličar voznik)
1952	Beograd	1. mesto v paru z Ivom Ribičem	ariel 1000 (prikoličar-sopotnik)
	Kamnik	1. mesto v razredu do 1,1-litra	amilcar (voznik)
	Ljubelj	3. mesto v razredu do 1,1-litra	amilcar (voznik)
1953	Crikvenica	2. mesto v paru z Ivom Ribičem	ariel 1000 (prikoličar-sopotnik)
	Ljubelj	2. mesto v razredu do 1,1-litra	amilcar (voznik)
1954	Trbovlje (verjetno Katarina?)	2. mesto (generalno)	amilcar (voznik)
	Rašica	3. mesto v paru z Ivom Ribičem	ariel 1000 (prikoličar-sopotnik)
	Rašica	1. mesto (generalno)	amilcar (voznik)
	Škofja Loka	1. mesto (generalno)	amilcar (voznik)
1955	Podutik	2. mesto v paru z Ivom Ribičem	bmw (prikoličar-sovoznik)

Škrljeva najbolj senzacionalna uvrstitev je bilo zagotovo 2. mesto na Ljubelju leta 1953, ko je na 5,1 kilometrski progi s takrat že blizu 30 let starim amilcarjem zaostal le 4 (štiri!) sekunde za favoriziranim Maleričem

## Pozor obiskovalci Ljubljanskega velesejma!

Avtomobilske in motociklske interesente vjudno vabimo na ogled velike razstave svetovnoznanih, kvalitetnih avtomobilov: limuzin in odprtih; osebnih in tovornih PEUGEOT, od najmanjšega do največjega. ESSEX SUPER - SIX ameriških 6cilindrskih. AUSTRO - FIAT 1 3/4, do 2-, 3- in 5tonskih.

Na zaklogi svetovnoznanih sportni avtomobil BUGATTI in AMILCAR

VSI REZERVNI DELI STALNO NA SKLADIŠČU. NAJNIZJE BREZKONKURENČNE CENE!

Generalno zastopstvo: O. ŽUŽEK, Ljubljana, Tavčarjeva ulica šte. 11. — Paviljon »G«.

svetovnoznanih kvalitetnih motociklov z in brez prikolice: A. J. S, angleška zmagovalna znamka 1- in 2cilindrskih. EXCELSIOR and HENDERSON ameriških 2- in 4cilindrskih. GILLET belgijskih 1cilindrskih. GRIFFON francoskih 1cilindrskih.



7447

PROMOCIJA ŽUŽKOVE TRGOVINE Z MOTORNI MI VOZILI.

z novim porschejem 356 (Maleričev čas - 6:41,2; Škrlj - 6:45,3; Saletnik s fiatom 508S - 7:23,0). Amilcar CGSS z Duvalovo trisedežno karoserijo je sicer imel vgrajen novejši in robustnejši Fiatov 1,1-litrski motor, vendar ta glede svojih zmogljivosti zagotovo ni bil boljši od originalnega motorja. Fiatov motor je imel namreč ob približno enaki prostornini celo kakšnega konja ali dva manj od amilcarjevega motorja. Torej je šlo takrat očitno res za Škrljevo velemojstrsko vožnjo.

O tem, kje je Škrlj dobil amilcarja in kje je ta končal, je še manj (se pravi nič) podatkov kot o samem, vsekakor izjemno entuziastičnem vozniku. Konec koncev je bilo teh avtomobilov pri nas pred drugo svetovno vojno kar nekaj. Mogoče tudi zato, ker je bil generalni zastopnik te znamke za Jugoslavijo Otmar Žužek s Tavčarjeve ulice v Ljubljani (mimogrede, zastopal je tudi Bugattija – po novejših raziskavah naj bi bilo pri nas, se pravi v takratni Jugoslaviji vsaj deset bugattijev!). Morda je bil takrat najbolj znameniti amilcar tisti, ki ga je imel Beograjecan Milutin Hadži-Vuković in je z njim nastopal na dirki za Veliko nagrado Beograda septembra leta 1939 in še leto pozneje na gorski dirki na Avalo, kjer je bil odličen drugi. Ta avto je bil posebej znamenit zato, ker je bil njegov prvi lastnik albanski kralj Zogu. V Ljubljani pa je recimo imel tak avto Boris Kristan, zadnji predsednik ljubljanske sekcije jugoslovanskega kraljevega avtokluba. Še v 60-ih letih preteklega stoletja sta bila po en predstavnik teh francoskih avtomobilov pri avtomehaniku Rebolju na Vegovi ulici v Ljubljani; to je tam, kjer je danes mladinski center »Ziferblat«. Za Reboljevimi amilcarjem se je izgubila sled nekje v Celju, bugatti pa je menda odpotoval v Italijo. No, dandanes imamo v Sloveniji vendarle spet dva amilcarja, ki sicer ne izvirata iz starih jugoslovanskih starodobniških fondov. Oba ima podpredsednik starodobniške zveze SVS gospod Vladimir Perkič iz Radencev. Škrljeva pravnukinja Sončnica Taja, ki mi je prijazno odstopila eno od tukaj objavljenih fotografij svojega pradedka, pa živi v Ljubljani.



NA LJUBELJU LETA 1954.

