

Targusovi s láskou

litterate.cz/targusovi-s-laskou

Godot

1 ledna, 2023



Se zájmem jsem přečetl nedávné Targusovo motorkářské povídání, které jsem si žánrově sám pro sebe zařadil jako „lovestory“, protože celkové deziluzorní vyznění je jen fíkovým listem, zakrývajícím neutuchající autorovu lásku k jednostopým vozidlům.

Napadlo mě oplatit mu motorkářským hororem, kterak se motocykly ne snad opravují, renovují a za cenu mnoha útrap i obětovaných peněz zpojzdňují, ale naopak surově ničí. Doufám, že v závěru ztuhne Targusovi krev v žilách a bude mít husí kůže jako pralinky.

Povídání to bude košaté, jinak to neumím. Méně trpěliví nechť ve čtení tohoto mého výplodu raději ani nepokračují.

Jak to tak někdy bývá, k dosažení něčeho hodně dobrého, či naopak hodně zlého, se musí sejít řada okolností, nejméně dvě.

Tou první dějovou/osudovou linkou byla skutečnost, že jsem se před polovinou osmdesátým let minulého století stal redaktorem Československého rozhlasu a teprve ve třiceti letech jsem zjistil, co chci v životě doopravdy dělat. Z plzeňského krajského studia mě tehdejší soudruh ředitel po pár letech vyštípál (bacha – nebyl jsem žádný politický disident), ale to už jsem měl dobré renomé a tak mě vzápětí zaměstnal rozhlas pražský, redakce Krajských zpravodajů. To byla tlupa exotů, čtyři (z toho tři děvčata) seděli v pražské centrále a ostatních osm (pokud si dobře vzpomínám) v krajských městech Čech a Moravy (Slováci měli vlastní systém, řízený z Bratislavy). Někde bylo obsazení zdvojené, třeba plzeňského zpravodaje Jindru Šťáhlavského (ano, ten country muzikant a zpěvák s hlubokým basem) doplňoval v Karlových Varech Jarda Fikar. Také Ostraváci byli dva, Pavel Šmíd a Franta Tvrz. Všichni tito jedinci byli řízení z Prahy a Prahou placeni, nepodléhali žádné místní vrchnosti ani rozhlasové, ani politické. V kraji Jihomoravském, největším a nejlidnatějším, byl ovšem Jarda Rektor v Brně sám. Tak mu odřízli tzv. východní Moravu (něco jako dnešní Zlínský kraj), okresy Kroměříž, Gottwaldov, Uherské Hradiště a Hodonín, a instalovali tam mě.

To byla práce snů! Šéfové (respektive laskavá šéfka) tři sta kilometrů daleko, ještě žádné GPS a mobily, jen pevná linka a dálnopis. K dispozici technika, kterou tam měl ve vile Jana Antonína Bati brněnský rozhlas, služební auto (Škoda 105 ADC-81-48) zaparkované u baráku. Plán práce na týden (pokud se neudálo něco dramatického, a to byla tehdy výjimka), ráno ze slušnosti telefonát do pražské redakce („jak ses vyspala, Maruško....“) a potom „práce v terénu“. Zda někde na reportáži či na koupališti v Březůvkách.... Kdo to mohl vědět?

Pohádka.

Celé to mělo kladů více, třeba ten, že tehdy byl rozhlas v zemi jen jeden (o Svobodné Evropě a Pavlovi Pecháčkovi třeba někdy jindy, už tak mám příběh košatý) a v mém případě s celostátním dosahem (na

rozdíl od brněnského rozhlasu). Měli mě tam rádi, protože až na výjimky pramálo kritiky, zdůrazňovaly se pozitivní aspekty čehokoliv. A tak jsem si tam ve stylu „já pán, ty pán“ docela hezky žil mezi těmi předsedy vinařských družstev (nejblíž jsem to měl k Jožkovi Menčíkovi do Polešovic), řediteli velkých firem (však tam byl třeba Barum v Otrokovicích nebo LET v Kunovicích a desítky dalších), kteří všichni měli k dispozici nějaká ta rekreační střediska nahoře v kopcích. Taky Slušovice a jejich dostihy a hotel ve Všemině, lázně Luhačovice. Spousta folklóru, který se hodil na vysílání o víkendech, měl jsem cimbál a spol. na pásku a uměl jsem v případě lenosti vyšít reportáž přímo z kanceláře. Žil jsem si tam tenkrát, se svými tehdejšími příjmy a konexemi, jako bonviván.

To souviselo s další obrovskou výhodou – v případě splnění určitého množství práce pro vlastní redakci, se dalo dodávat příspěvky do jiných pražských redakcí, jichž bylo v rozhlase sousta (od třeba vysílání pro zemědělce až po neuvěřitelnou redakci marxismu-leninismu). To už bylo za peníze bokem mimo plat, a nebylo jich na tehdejší poměry málo. Chtělo to ovšem pracovitost a čas – a toho jsem měl, jako čerstvý mladý vdovec, víc než bylo třeba. Nejlépe ovšem platila bratislavská redakce „Pozor, zákruta...!“, pamětníci jistě potvrdí, že to byl nejoblíbenější a nejposlouchanější pořad Československého rozhlasu a spolupracovat s těmi Slováky byla známka dobrého renomé, neb byli vybíraví. Byla to skvělá parta, počínaje produkční Dankou Pollákovou a konče tehdejším šéfem Laco Bratem, který byl excelentním příkladem Slováka, který když se povede, má v sobě jakési maďarské grófství. Dost jsem s nimi kamarádil a vypil pod viechou ne jeden pohárik.

<https://radiozurnal.rozhlas.cz/50-let-poradu-pozor-zakruta-zakazana-hudba-i-slavne-osobnosti-6276969>

S tou Zákrutou jsme u jádra této části mého hororu, závěrečná bilance k 31.12.1992 ukázala, že jsem tam odvysílal přes tisíc příspěvků.

Po převratu jsem měl tendenci vracet se zpátky do našeho statutárního městyse, ale ve skutečnosti jsem se v rámci domovské redakce stal jakýmsi liberem s akčním rádiem od Šumavy k Tatrám. To byly fakt veselé a svobodné tři roky, zřídil jsem si dokonce studio doma v Plzni v bytě a vysílal mnohdy i živě z domova.....

Druhá dějová linka se opírá a skutečnost, že pocházím z tzv. Šumavského podlesí. To je zapadlý kraj jižně pod řekou Otavou, který se postupně zvedá k šumavským hvozdům (když tam ještě byly). Kraj zemědělský (Vidláku!), ale na rozdíl od jižní Moravy odjakživa chudý. Moji předkové tam žili, soudě podle jmen v různých staříčkových registrech, nejméně od 17.století, hlouběji jsem nepátral. Lepší živobytí do té bídy přinesly až počátky průmyslu (třeba sirkárna v Sušici), především ve Strakonících. Pamětníci mohou vzpomenout na Fezko: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Fezko>

Ale daleko důležitější tam byla strojírenská továrna Česká zbrojovka: <http://www.czas.cz/?PageId=10003>

Od roku 1919 se tam vyráběly zbraně, ale tato produkce byla ze strategických důvodů přemístěna nejdříve do Brna a později do Uherského Brodu (není to paradox – ČESKÁ zbrojovka v UHERSKÉM Brodě?). Ve dvacátých letech minulého století tam začali vyrábět jízdní kola, ve třicátých pak motocykly. Postupně v této továrně pracovalo snad půl okresu, za časů socialismu svázely autobusy ČSAD, nezřídka s vlečňáky, dělníky z celého Podlesí. Lidé sice stále nazývaly továrnu „zbrojovkou“, nicméně charakteristickými se pro oblast staly právě motocykly. Zkušební tovární jezdci brázdili okresky za každého počasí a byli, použiji-li dnešní terminologii, celebritami. Jednou v dětství jsem se sešel u tety s jedním z nich, panem Polankou, a připadal jsem si, jako kdybych se setkal s Gagarinem nebo tak nějak. Jezdit na motorce tam patřilo k atributům mužství, asi jako v Jemenu patří za pás zahnutá dýka džambia.

V kraji se jezdilo divoce, od venkovských tancovaček často ve třech na jednom stroji a jistě ne zastřízliva. Tomu odpovídalo i množství nehod a křížků u silnic. I moji rodiče přežili, pár let před mým narozením, jednu takovou bouračku jen náhodou, léčili se dlouho. Ještě déle, desítky let, po nich zůstal otisk reflektoru, patrný na lípě v esíčku, kterým se sjíždí do Katovic pod železniční viadukt. Řidič nepřežil.

Shodou okolností jsem v té zatáčce havaroval i já, ovšem v opačném směru – do kopce. Naklonil jsem svoji třistapadesátku, „prásknul heftem“, měkký letní nekvalitní asfalt.... A už jsem letěl přes plot mezi okurky místního zahrádkáře. Ani jsem si nevšiml, jak jsem si přitom zadřel asfalt do hýždí....

Někdy to bylo humorné. Kátruji červený písek na plošince před chalupou u silnice, projíždějící motocyklista ztrácí kontrolu nad strojem a přistane přede mnou do té čerstvě navršené nadýchané hromady. Zvedá se nezraněn, vyklepe písek z bundy, za oboustranného smíchu mu pomáhám vytáhnout stroj z pankejtu, a on na plný plyn pokračuje směrem na Štěchovice.

Jindy to tak veselé nebylo. V noci nás vzbudil těžce potlučený chlapec, na půl v bezvědomí (nechápu, jak dokázal přelézt branku) a nesrozumitelně mě směřoval na silnici, že tam ještě někdo leží.

Leželi... Jen pár set metrů od chalupy na ně shlížel svatý Ján z okraje můstku přes bezejmennou strouhu. Mladičké děvče v bezvědomí, těžce zraněné, a mrtvý chlapec (23 let, dvě děti).

Z uvedeného vyplývá, že motorkománii jsem podlehl i já, ačkoliv jsem byl jen „víkend'ák“, žijící a studující a sportující trvale v Plzni. Začal jsem hned v patnácti letech s dvousedadlovým pionýrem (tuším Jawa 21?), končil s třistapadesátkou JAWA Californian: https://cs.wikipedia.org/wiki/Jawa_350/362_Californian

Mým nesplněným snem zůstala JAWA 500 OHC, ale přesedlal jsem na čtyři kola.

Značka ČZ byla slavná, na motokrosovém modelu získal Belgičan Joel Robert v šedesátých letech dvakrát titul mistra světa (pak přisedlal na Suzuki), Jaroslavu Faltovi unikl ten titul jen o fous vinou rusko/rakouského (KTM) podrazu v letech sedmdesátých.

https://cs.wikipedia.org/wiki/Jaroslav_Falta

Nicméně strana a vláda tehdy rozhodly, že motocykly jsou nadále ve Strakonících neperspektivní, výroba se zastavila.

Nu a tady se protnuly ty moje dvě osudové linky.

Po převratu se strakoničtí rozhodli, že výrobu motocyklů obnoví ve spolupráci s renomovanou italskou společností CAGIVA. Připravili do výroby model ČZ Cagiva Blues:

<https://www.motorkari.cz/motorka/?mid=74057>

Já z toho měl samozřejmě jako lokálpatriot radost a odvysílal jsem na to téma několik reportáží, mimo jiné a především v Zákručích. Ve zbrojovce byli nadšeni. Potom jsem se dohodl se strakonickým tiskovým mluvčím, měl neuvěřitelné jméno Emanuel Kopkáně, že bych měl tu motorku také otestovat. Nikoliv nějakým měřením parametrů, to uměli v továrně sami lépe, ale jakési „první dojmy řidiče“.

Jak řekli, tak udělali.

Před víkendem přivezli k nám na chalupu nablýskaný prototyp, jeden z pěti, pokud si dobře vzpomínám. Uložili pod dohledem naší babičky do garáže, přikryli pečlivě igelitem a show mohla začít.

Na testování prvních dojmů jsem vzal s sebou i dva čerstvě dospělé syny své Labutě, v té době nadšené motocyklisty (stroje tuším MZ?), že by se také svezli. Chtěl jsem jezdit až v neděli, kdy je dopoledne nejmenší provoz, ale přemluvili mě... jenom kousek, prý. Tak teda jo. První vyrazil směrem na Štěchovice starší Ondřej, vrátil se spokojeně

za nějakých patnáct minut. Druhý osedlal motorového oře mladší Hanuš. Uplynula čtvrt hodina, půl hodina... Doufal jsem, že snad nějaká porucha, ale marně.

Viděl jsem z dálky, jak se vrací kulhající Hanuš, nakonec usedl do příkopu, neschopen další chůze. Dojel jsem pro něj, byl sice notně potlučený, ale vážné zranění žádné. Jen si, jako každý motocyklista, když přeletí řídítka, pořádně natloukl koule. Labuť ho odvezla do špitálu do Strakonice, já zavolał policajty.

Motorka se válela v poli několik desítek metrů od švestky, do které narazila. Byla, s trochou nadsázky, ohnutá do pravého úhlu a úplně zničená. Policista, když viděl tu zkázu, se zeptal:

„A toho mrtvého máte kde?“

Dál to bylo nepříjemné. V pondělí ráno jsem zavolał Emanovi. Nadšený opravdu nebyl. Za pár dní jsem zajel do Strakonice se osobně omluvit. Rádi mě neměli. Stroj byl naštěstí pojištěný. Od té doby jsem tam už nezavítal, pro jistotu.

Motocykly ČZ Cagiva Blues odnesl čas, ve zbrojovce vyrábějí vysokozdvížné vozíky. Autobusy už tam dělníky nevozí. Na Podlesí moc motorek nepotkáte, to už na dvou kolech spíš cyklisty. Čas vzal naši babičku i s chalupou, také moje rodiče, kteří toho všeho byli svědky. Ani ta potlučená švestka už u silnice nestojí. Pryč je i Československý rozhlas, na právě proběhlého Silvestra tomu bylo už třicet let.

Z Ondry i Hanuše jsou statní padesátníci, Labuť je naštěstí s námi, ale, přes dobrou údržbu, už notně ojetá, abych použil motoristický slovník.

Je tu i starý zbrojnoš, s brněním již zrezivělým. Užvaněný stařík, jak jste mohli právě zaregistrovat.