

Záhadná oranžová kontrolka na palubní desce v posledních dnech ožila. Dokud jen svítila a zase mizela, zdárně jsem ji ignoroval a přisuzoval to schopnosti nissánka automaticky se opravovat.

Teď ale kontrolka začala blikat, což působilo dramaticky, zejména v kombinaci se zvláštním klapotem vycházejícím zpod kapoty. Ze žádného motoru jsem nikdy nic takového neslyšel. A to počítám i sekačku na chatě, kterou otec za socialismu osadil motorem z pračky Tatramat.

Nad prázdným talířem jsem začal obvolávat všechny autoservisy v regionu. „Na diagnostiku nejdřív za týden,“ řekli mi v Jihlavě. – „Zkuste to příští týden,“ prohlásil mechanik ze Žďáru nad Sázavou. Vypadalo to, jako kdyby se na mě domluvili. Až s Třebičí přišla změna. Vůbec mi nezvali telefon.

Když jsem se dovolal do jiného servisu v Jihlavě a nabídli mi termín za tři dny, došla mi trpělivost. „Já to ale potřebuju hned! To se mi na to auto fakt nikdo nemůže podívat dneska?“ rozčiloval jsem se. Mechanik odpověděl se stoickým klidem člověka, který v rukou drží všechny trumfy. „Nebojte. Ona vám ta kontrolka do pátka nezhasne.“

Vyšel jsem na nádvoří, abych se vydýchal, a prohlédl si nissánka zvenčí. Přední světla spolu s nárazníkem vypadala jako lidský obličej. Donedávna jsem nedokázal pochopit, jak se mohla paní Gertruda tak roztomilého auta zříct. Teď jsem ji však začínal nejen chápat, ale také jí závidět.

Na Vysočinu jsem zanevřel a začal shánět pomoc v Praze. Nepochyboval jsem o tom, že po diagnostice bude muset nissánek ještě na operaci. A já mu při ní chtěl být nablízku. Úspěšný jsem byl hned v první autoopravně poblíž svého bytu. „Klidně přijedte ještě dneska večer nebo zítra ráno,“ nabídla mi paní po telefonu. – „To k vám nikdo nejezdí?“ zeptal jsem se podezíravě. – „To ne. Jen všechno rychle opravíme.“

Zaplatil jsem a zamířil do Prahy. V navigaci jsem pro jistotu vypnul dálnice a vydal se po méně frekventovaných cestách. Oranžová kontrolka stále výhrůžně blikala a nissánek zrychloval značně neochotně. Výhodou začátečníků ale je, že neznají všechny strašidelné scénáře. Zlověstně znějící motor jsem tak provizorně opravil Wagnerem, v jehož dramatické hudbě rachtavé zvuky prakticky zanikly. A po cestě jsem se zastavil ještě na jednom zajímavém místě, které bylo pro mou situaci velmi přílehlavé.

Zaparkoval jsem na louce na okraji Chlumce nad Cidlinou a došel k bronzové soše. Sedlák vyzbrojený napřímenou kosou shlíží z piedestalu

na místo, kde se dříve rozkládal rybník. Na soklu stojí nápis: „*Na věčnou paměť selského povstání, neohroženým sedlákům rebelům, kteří zde položili svoje životy za lidská práva a svobodu svého národa.*“

Oslavný nápis budí dojem vpravdě velkolepé bitvy. I Řekové v ther-mopylské soutěsce, dějišti jednoho z nejhrdinštějších příběhů lidských dějin, byli skromnější. Vystačili si s pouhým: „*Poutníče, zvěstuj Lakedaimonským, že my tu mrtví ležíme, jak zákony kázaly nám.*“

Žádná velká bitva se ale u Chlumce nekonala. Zdejší sedláci povstali v roce 1775 a prohráli tak potupným způsobem, až to vstoupilo do našeho jazyka. Úsloví „dopadnout jako sedláci u Chlumce“ používáme jako symbol neúspěchu dodnes. Na chlumeckých sedlácích tím však pá-cháme velkou nespravedlnost. Když se v historii vydáme o dvě a půl století nazpět, zjistíme, že nápis na pamětní desce je nakonec docela výstižný.

Ke konci vlády Marie Terezie se v českých zemích vůbec nežilo snadno. V letech 1770 a 1771 postihla sedláky strašlivá neúroda obilí, která vyústila ve velký hladomor. Zemřelo během něj až půl milionu lidí, což bylo patnáct procent všech obyvatel českých zemí. Zkázou zastavila až bohatá úroda v roce 1772 – ta také odstartovala silnou českou tradici pěstování brambor. Díky rozložení rizika neúrody mezi dvě plodiny se už podobně velký hladomor v našich dějinách nikdy neopakoval.

Vášně na českém venkově rozdmýchávala také vrchnost. Ta mohla od sedláků jako nájem za pozemky požadovat maximálně tři dny roboty týdně. Když ale Marie Terezie nechala sečíst lidi a majetky, zjistila, že realita je docela jiná. Někteří sedláci byli nuceni až k šestidenní robotě.

Právě v této neutěšené době se mezi poddanými začala šířit jedna fáma. Jednalo se o dezinformaci jako z moderních časů. „Marie Terezie vydala zlatý patent, který ruší nevolnictví, ale vrchnost ho před námi tají,“ šušovalo se mezi sedláky. Marie Terezie se opravdu chystala omezit robotu, ovšem žádný patent dosud nevydala. A rušit nevolnictví rozhodně v plánu neměla.

Kvůli neexistujícímu zlatému patentu se nicméně začali bouřit poddaní v celé zemi. Krajem táhly skupiny bojovně naladěných sedláků, které ničily majetek vrchnosti i církve. Jedna taková skupinka dorazila 25. března 1775 před zámek v Chlumci nad Cidlinou. Tři stovky sedláků s kosami a cepy v rukou se tentokrát nechystaly na pole, nýbrž vyjednávat. Jejich podmínky byly jednoduché: „Uznejte zlatý patent, nebo do-budeme zámek.“



Vrchnost ale uznala jen to, že je potřeba zavolat posily. Armáda dorazila týž den a po krátkém boji rebely zatlačila do nedalekého rybníka. Dva povstalci se v něm utopili, dalších dvaasedmdesát jich skončilo v zajetí.

O den později se rebelové sešli v ještě hojnějším počtu. Těžko říct proč, ale pro střetnutí si zvolili stejné místo. Tentokrát už se střílelo. Když na zem padli první mrtví, povstalci se dali na útěk. Jediná úniková cesta ale vedla přes rybník.

Sedláci od Chlumce znovu skončili ve vodě. Tři se utopili, šest smrtelně zranila střelba a přes dvě stovky rebelů padlo do zajetí. Aby jejich ponížení bylo ještě větší, vojáci je zneškodnili oblíbeným dobovým způsobem. Uřezali jim knoflíky kalhot. Zatímco tak sedláci pochodovali do města, oběma rukama si museli držet kařata u pasu.

Porážka v bitvě u Chlumce byla sice drtivá, ve skutečnosti ale vedla k velkému vítězství. Kdyby povstalci věděli, co bude následovat, nejspíš by si cestou do vězení vesele prozpěvovali.

Marie Terezie měla pro sedláky pochopení a v dubnu slíbila beztretnost pro každého, kdo se v klidu vrátí do práce. Ještě v roce 1775 vydala patent, který robotu výrazně omezil a také stanovil maximální délku pracovního dne. A Josef II. na ni v roce 1781 navázal jedním z nejdůležitějších dokumentů našich dějin: svým patentem zrušil nevolnictví.

Povinnost roboty sice zůstala zachována ještě po tři generace, ovšem jinak nevolníci získali dosud nemyslitelné svobody. Už nepotřebovali svolení vrchnosti, aby se mohli oženit nebo poslat své děti na studium. A o tom, kde budou žít, si rozhodovali sami. Vrchnost už jim nemohla bránit odstěhovat se do měst nebo na jiné panství.

Pořekadlo „dopadnout jako sedláci u Chlumce“ by tak nemělo být symbolem neúspěchu, ale spíše porážky se šťastným koncem.

## Musíme do servisu, ach běda!



Za pultem pražského autoservisu postával mladý automechanik, který ve mně nebudil mnoho důvěry. Místo montérek měl na sobě košili a nebyl z něj cítit olej, nýbrž toaletní voda Armani. Navíc se netvářil ani trochu zaneprázdněně. Jen se přátelsky usmíval a trpělivě mi všechno vysvětloval. Tušil jsem hrozbu originálních dílů a vysokých cen.

„Nejprve vám uděláme diagnostiku. To budete mít za tisícovku,“ začal. „Pak musíme odhalit konkrétní závadu. To bude stát tři až pět tisíc. Stačí mi to tady podepsat a všechno zařídíme za vás.“ – „Kromě placení,“ podotknul jsem. – „Ano, to už bude na vás,“ usmál se znovu. Velkou radost mi to nedělalo, ale podepsal jsem a odešel k fyzioterapeutovi.

David mi prokřupal záda tak důkladně, až jsem přemýšlel, zda všechny podezřelé zvuky uplynulých dní opravdu pocházely z motoru. „Tak co papamobil? Jak jezdí?“ vyptával se. Já si jen povzdychl. – „Moje auto je jako kometa. Během čtyř tisíc kilometrů vyhrálo hitparádu nejtipnějších espézetek a taky mu shořel motor.“

Aby mě David rozptýlil, zavedl řeč k mému zdravotnímu stavu. „Počítej s tím, že tě vždycky bude něco bolet. Musíš změnit svůj vztah k bolesti a přijmout ji jako součást života.“ Hned mi bylo lépe.

Zrovna jsem se na zemi snažil dostat do pozice kobry, když zazvonil telefon. Volal automechanik:

„Tak nám diagnostika ukázala problém ve válcích. Sundali jsme kryt motoru, proměřili je a zjistili malý tlak na čtvrtém válci.“

„A umíte to opravit?“

„No, nejdřív musíme odhalit závadu.“

„Poradím vám. Malý tlak na čtvrtém válci.“

„Vy jste vtipálek. Musíme zjistit, proč tam ten malý tlak je. A na to je třeba rozebrat motor.“

„Za kolik?“

„Tak za pět tisíc.“

„Když započítám diagnostiku a vaši předchozí práci, bude to celkem deset tisíc korun za zjištění závady. Kolik by podle vás stála oprava?“

„To záleží, co s tím je. Ale vůbec bych se nebál říct, že třicet tisíc. Klidně i víc.“

V duchu jsem si propočítal, že za třicet tisíc si mohu najmout mechanika, který se mnou absolvuje zbytek cesty. Nezbyvalo než si nissánka odvézt dřív, než mě zruinují.

„Jde s tím odjet?“

„No, podívejte se, zakázat vám to nemůžu. Ale taky by vám mohl odejít karburátor.“

„A kolik stojí oprava karburátoru?“

„To záleží, co s ním je. Nejdřív bychom...“

„Už s tím autem nic nedělejte, za chvíli jsem u vás.“

Vrátil jsem se do servisu a uhradil tři tisíce osm set korun. Dostal jsem za ně vytištěný papír z diagnostiky, na kterém bylo rukou připsáno lakonické: „čtvrtý válec – malý tlak“. Vycházelo to tedy na tisícovku za slovo.

Pak mechanik položil na pult klíčky a techničák. „Děkujeme za návštěvu a přijedte brzy zas,“ zašvitořil zvesela. Nuceně jsem se usmál a vzpomněl si na ebenovou tyč v kufru.

Když jsem vyjel ze servisu, motor zněl ještě smutněji než předtím. Pustil jsem rádio víc nahlas a vyrazil směrem na Říp. Nissánek se ale na křižovatkách rozjížděl tak ztěžka, jako by mi chtěl připomenout, že na návštěvu servisu nehodlá dál čekat. Zdálo se, že mi dává poslední šanci dojet k mechanikovi jinak než na korbě vozidla asistenční služby.

Zastavil jsem u Bauhausu a zašel si pro kávu a zákusek. Nad laskonkou jsem pak zavolal o radu panu Alešovi, který mi tohle nadělení z Německa přivezl.

„No, mám teď hodně práce, ale pomůžu vám, že jste to vy,“ začal jako správný automechanik. Pak spustil diagnostiku po telefonu. „Podívejte se do výfuku. Máte tam olej?“ Vystoupil jsem z auta a začal hledat

výfuk. Z nissánku totiž žádný nevyčnívá. – „Je mi to fakt hloupý, ale já nevím, kde ten výfuk je,“ přiznal jsem.

Tehdy pan Aleš pochopil míru mé bezradnosti. „Víte co, tak se za mnou zastavte ve Strakonících. Já se vám na to podívám. Kdybyste někde uvízl, zavolejte,“ nabídl se. Nebylo na co čekat. Na zadní sedadlo jsem si přichystal výstražný trojúhelník, vedle něj reflexní vestu a vyrazil do Strakonice.

Jak už to tak ve čtyři odpoledne bývá, uvízl jsem na okraji Prahy v koloně pomalu popojíždějících aut. Kontrolka vytrvale blikala, nissánek se rozjížděl čím dál váhavěji a já se potil i na očních víčkách. Kdyby mi motor definitivně vysadil uprostřed zácpy, netušil bych, co si počít. Nejspíš bych jen sundal espézetky a odešel.

Půl hodiny jsem prožíval začátečnickovu noční můru, pak se kolona konečně rozjela. Pokračoval jsem v cestě, očima hypnotizoval navigaci a v duchu slavil každý další kilometr. Je to paradox, ale schopnost nissánku jet kupředu jsem plně docenil až teď, když ji začal ztrácet.

Konečně se přede mnou objevily Strakonice a já zamířil k domu pana Aleše. Měl po pracovní době, ale slíbil si nissánek převzít. Sotva vyšel ze dveří, vynesl verdikt. „To je jasný. Jedete na tři válce. Je to poznat podle zvuku.“ – „Vidíte. Tak přesně za tohle zjištění jsem v Praze zaplatil tři tisíce osm set korun,“ pokrčil jsem rameny. „Zvládnete to opravit?“ – „To víte, že jo. Všechno jde opravit.“ – „A kdy by to mohlo být hotové?“ – „Snad během příštího týdne. Ale nic neslibuju.“

Naše cesty se tím rozdělily. Já si sbalil evakuační zavazadlo a odjel autobusem do Českých Budějovic, abych truchlil v kruhu rodinném. Nissánek zůstal ve Strakonících s panem Alešem. Ještě jsme to nevěděli, ale naše odloučení mělo trvat opravdu dlouho.

