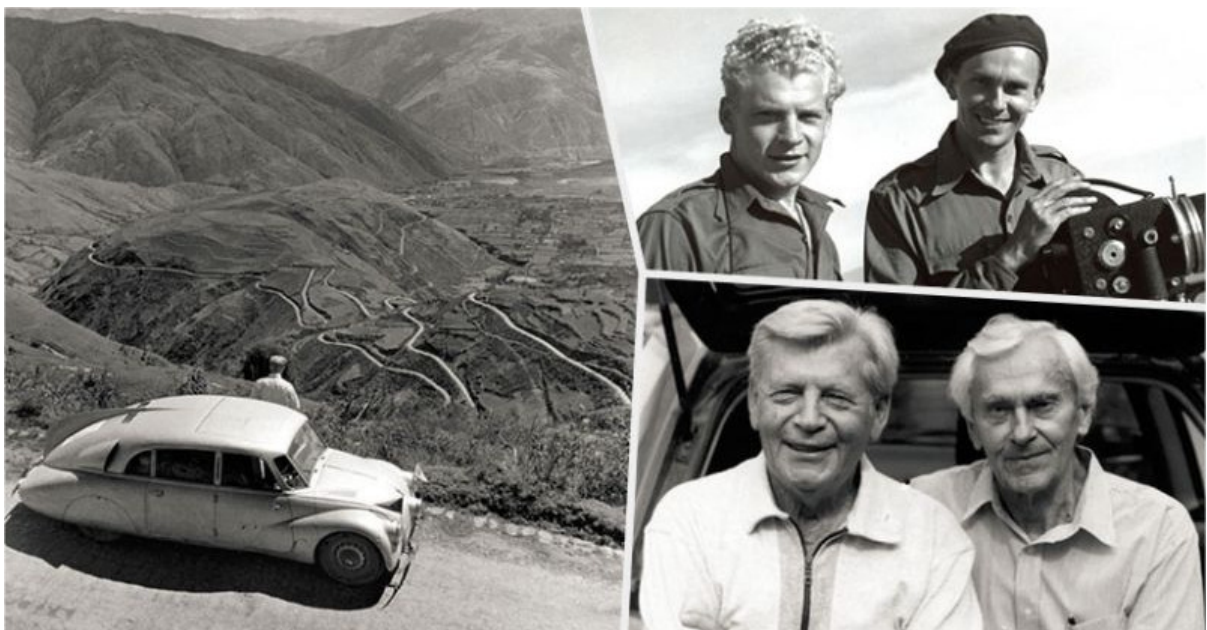


## Co viděli Hanzelka a Zikmund v SSSR? Otřesné svědectví si nenechali pro sebe...

Kategorie: [Postřehy a komentáře](#), Zveřejněno: 27. květen 2019

***Naši nejslavnější novodobí cestovatelé, Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund v letech 1959 až 1964 ve dvou vozech Tatra 805 podnikli druhou velkou cestu, tentokrát do Asie. Šokující poznatky, které tam zaznamenali, uveřejňujeme v den, kdy M. Zikmund slaví své 100. narozeniny.***



Cestovatelé své zápisky nazvali „Zvláštní zpráva č. 4“ a jde o sociálně kritickou studii o hospodářském a sociálním stavu na území mezi Uralem a Dálným východem. Zaslali ji generálnímu tajemníkovi ústředního výboru Komunistické strany Sovětského svazu Leonidu Brežněvovi. Upozornili v ní na nehorázné plýtvání surovinami i pracovní silou v jeho zemi. Zprávu také dostal tehdejší prezident A. Novotný a ministři tehdejší vlády. Obyčejní občané si ji mohli přečíst až v roce 1990, kdy poprvé vyšla tiskem. Vydavatel v její anotaci uvádí jako charakteristickou tuto větu: „Začal nám mnohde na sovětském Dálném

východě a na východní Sibiři tok denního života připadat jako obrovský, mocný automobil, jehož řidič jednou nohou šlape na plyn až k podlaze a druhou nohou – na brzdu. Současně!“

### **A co se tam dočteme ještě?**

Fantastické bohatství přírody, obrovský a rostoucí ekonomický potenciál SSSR. Od Přímořského kraje se téměř v každém kraji vyskytuje „celá Mendělejova tabulka prvků“. Potkali jsme mnoho lidí posedlých horečkou budování bez ohledu na osobní nepohodlí a těžkosti.

Navštívili jsme obrovskou cementárnu. Její sklady praskají nadbytkem, cement leží v celých horách před sklady pod širým nebem – ale na příjezdové silnici jsme si mohli polámat torzní tyče vozů a překousnout jazyky na neuvěřitelně rozbité silnici.

V SSSR nás hluboce znepokojil rozšířený jev plýtvání materiálními i lidskými silami, ne hospodárnost, jež je sice po léta terčem formální kritiky, ale na místě skutečného svého projevení téměř nikoho vnitřně nevzrušuje.

Nová pec se rozsypala hned při zkušebním provozu – ale na její zdi zůstalo viset heslo – závazek montážníků: „Pec odevzdáme do provozu včas a v bezvadné kvalitě!“

V tomto závodě pouštějí lidé lhostejně silikátové cihly z výšky do vagónů a rozhrnují je jako hnůj. Třetinu přitom zničí. (Na stavbách se pak cihly vyklopí na hromadu a rozbije se druhá třetina.) Kdo to platí?

Ztráty obilí jsou obecně známy. Z celinných ploch se dostalo do skladů v roce 1956 jenom polovina, v roce 1959 z půldruhé miliardy pudů jenom třetina.

Na poli jsme našli 4 kombajny na sklizeň bavlny, vedle nich prázdné vozy, posádky pod nimi sladce spaly. Na požádání nám pro filmovou kameru předvedly sklizeň – a pak zase zalehly.

V Irkutské oblasti byl v r. 1950 otevřen železniční most přes Angaru na tamní nové trati. Ale už o pět let později byla trať i s mostem odsouzena k zaplavení. Překotně se postavilo 240 km trati, po níž rychlík nemůže dosáhnout průměrné rychlosti víc než 25 km/h, protože byla postavena ve spěchu.

Osobní auto Volha musí jezdit všude 8 let. Nebere se ohled na rozdílnost podmínek a počet kilometrů. Pak se někde zachovalé vozy vyřazují a jinde je drží pohromadě jen dobrá vůle.

Příliš často jsme slyšeli odpověď „Už jsme si zvykli“. Nebo „To nic, jsme země veliká a bohatá!“ „Tak to děláme už desítky let. Příroda je u nás štědrá, všeho dává moc. Něco bereme, něco rozházíme, něco shnije. Tak žijeme.“

Dnes se můžeme nad tehdejším heslem „Sovětský svaz náš vzor“ naštěstí už jen pousmát. Hořce...

<https://nasregion.cz/co-videli-hanzelka-a-zikmund-v-sssr-otresne-svedectvi-si-nenechali-pro-sebe-87332>