

Ondrej Sokol

JAK JSEM VOZIL NORY



Prolog

Telefonát, který mi změnil zbytek života radikálně k lepšímu, přišel paradoxně v den, co snad ani nemohl být horší.

Musel jsem do práce, přestože jsem měl mít dva volné dny a chystal jsem se domů. Na mého zaměstnavatele, ctihodný Dopravní podnik Bratislava, totiž v létě 2007 naplno dolehla personální krize. Akutní nedostatek řidičů dospěl do fáze, kdy už nestačilo jen tlačít lidi, aby šli dobrovolně dělat místo volna. Přešlo se na systém nařízených přesčasů, dokonce rušení dovolených. A tak stojím na zastávce Nová doba a zděšeně hledím na příjíždějící devadesát osmičku, jejíhož řidiče tu mám vystřídat. Místo očekávaného kloubového autobusu přede mnou zastaví krátká Karosa na plynový pohon. Řidičův výraz naznačuje, že už proplul bouřlivými vodami zuřivosti a frustrace do pokojné zátoky mámvpčičismu, toho druhu lhostejnosti, kdy vám stres a nervy vyhodí pojistky.

„Proč máš krátký?“ zeptám se, když se měníme.

„Protože dlouhé už nebyly,“ odvětví lakonicky. Podniku kromě řidičů chybějí také autobusy, což je dědictví mnohaletého zanedbávání obnovy vozového parku. Proto jsou teď dvě třetiny busů po papírové životnosti, některé i třikrát. Nedávno jsem při návratu do garáže táhl za patnáctiletou Karosou odpadlé, prorezavělé schůdky od zadních dveří.

Jsem v Dopravním podniku Bratislava tři měsíce a, slovy Rutgera Hauera z filmu *Blade Runner*, viděl jsem věci, kterým byste vy, lidé, nevěřili. Jednou na mě z mísy toalety v odpočinkové místnosti vyskočila krysa, právě když jsem tam řešil to, co se obvykle na podobných místech řeší. Její vyčítavý pohled, když ji proud trefil do hlavy, mám vrytý do paměti už navěky. Minulý týden jsem zažil, jak si bezdomovec rozvalený na zadní pětisedačce a vysvlečený do půl těla spokojeně olupoval z trupu svrab. A dvě babky usazené hned za kabinou a debatující, jak cikánský potkan Dzurinda nesnáší Fica proto, že je moudrý a spravedlivý a myslí na lidi. Jsem touhle prací poznamenaný na celý život, a to mi ještě ani neskončila zkušební doba. Bohužel jsem příliš poctivý, než abych kradl, a příliš škaredý, abych se nechal vydržovat.

Autobus je natřískaný. Navzdory pozotvíraným oknům a střešním větrákům je v něm osvěžujících čtyřicet stupňů Celsia a připomíná spíš dobytčák Deutsche Reichsbahn než prostředek veřejné dopravy osob ve 21. století. Karosa B732, při generální opravě přestavěná na pohon stlačeným plynem, díky čemuž se z produktu na svou dobu slušného stal autobusový ekvivalent bratislavského Apollo byznys centra – odfláknutý šmejda, do nějž vlézt je životu nebezpečné. Cestující, zkomprimovaní v dusném interiéru v šesti vrstvách, se tváří nevrle a někteří jedinci se zařatými čelistmi připomínají lidský sud s nitroglycerinem. Jeden drobný otřes, a vybuchnou.

Rychlostní páka je tak vylágrovaná, že při řazení čtyřky tříská o dveře kabiny. Zjistím to, když se mezi hlavicí páky a dveřmi kabiny ocitnou dva moje prsty. Zařvu něco absolutně nekompatibilního

s ISO certifikátem, na který je DPB tak pyšný. Dva nehty mi uprostřed fialoví. Trpící substrát* se usmívá.

Odbočuju k Polusu a cucám si obolavělé prsty, když vtom se spustí ventilátor druhého okruhu chlazení. Motory na CNG se ve vedrech přehřívají tak, že bych si na ploše pod zadním sklem mohl udělat smažák s hranolky. Ventilátor chlazení je naneštěstí vpředu, takže jakmile se druhý okruh zapne, fouká mi horký vzduch z motoru přímo na nohy. V uzavřené prosklené kabině se teplota bez problémů vyšplhá na padesát až šedesát stupňů. Navzdory tenkému tričku a otevřenému oknu jsem po pár zastávkách tak přehřátý, že proti mně Aliance pro rodinu chystá referendum.

U Polusu většina lidí vystoupí, ještě víc se jich ale nahrne dovnitř. Nějaký lidový standupista na mě křičí: „Pane šofér, nemáte ho nějakého krátkého?“

„Mám, ale dokážu s ním drtit hrušky.“

Nikdo se nesměje.

Jednu zastávku za Polusem se kvalita vozidla projeví naplno. Druhé a třetí dveře se zničehonic odmítnou otevřít. Lidé se probíjejí tlačenicí k předním a mnozí pro mě mají vřelé slovo. Nejspíš vypadla pojistka. U Slimáku zastavím a hledám čtyřhranný klíč na otevření poklopu pod mým sedadlem, abych se k ní dostal. Čtyřhran by měl být povinnou výbavou každého autobusu. Klíčové slovo je *měl by*, protože tady není. Mám totiž záložní vůz, který není nikomu přidělený, tudíž si z něj každý šlohe, co se mu hodí. Je zázrak, že mám vůbec na čem sedět a čím točit.

Volám vysílačkou dispečink a nahlašuju situaci. Všechny pojízdné servisní vozy jsou v terénu, proto dostanu příkaz odjet do garáže a odstranit poruchu tam. S hrůzou to oznámím lidem, ale světe div se, nikdo mi nevynadá. Většina vypadá celkem šťastně, že se z funkčního modelu vysoké pece dostane ven.

Přijíždím do depa na Jurajově dvoře a zatahuju k dílnám. Když jsem před třemi dny sloužil noční zálohu, mechanici většinou vyspávali zašití ve vozech, pár jich hrálo karty a dva–tři osamělí nebožáci, zřejmě černé ovce kolektivu socialistické práce, opravovali autobusy. Dnes tu je živěji. Máme nového předsedu představenstva a jako každý nový šéf, i on se uvedl hustými řečmi o optimalizaci a racionalizaci. V zasmrádlých stojatých vodách technického personálu, zvyklého pracovat stylem: „Fero, podrž výfuk, já jdu pro výplatu,“ vyvolal slušnou paniku, protože devadesát procent zdejších pracantů by v komerčním sektoru pomřelo hlady. Teď se všichni snaží tvářit, jak jsou strašně zaneprázdnění a že celý podnik spočívá jen a jen na jejich ustaraných bedrech. Komedie jim jde tak pěkně, že nemám to srdce je vyrušovat. Najdu si čtyřhran, otevřu dekl, metodou pokus-omyl vypátrám správnou pojistku a vyrazím zpět do ulic.

Dispečer mě pošle k obchodnímu domu Slimák, kde dvacet minut čekám na odjezd. Spoj, který jsem vynechal, nahrazen nebyl. Nedostatek řidičů už dávno neumožňuje takový luxus, jako mít

* Nakolik se mi podařilo zjistit, označení cestujících slůvkem „substrát“ má svoje kořeny v počátcích stránky imhd.sk, kde je v diskusi použil pobouřený pasažér, který si ji spletl s oficiální stránkou Dopravního podniku. Samotní dopraváci používají termín „kaštani“, případně „smetáci“, ti slovenští také „vlčáci“, „vlci“ nebo „vlká“.

obsazené zálohy. Vždyť sakra nejsou obsazené ani všechny směny, denně nejde ven asi pět autobusů. Podnik zjišťuje, co se stane, když lidem dlouhé roky serete na hlavu a už se ani neobtěžujete předstírat, že to je mléčná čokoláda.

Od Slimáku odjíždím poměrně prázdný, u Nové doby a na Bajkalské se ale malý autobus naplní. Když se horko-těžko pachtím nahoru Přístavním mostem – plynofikace měla neblahý vliv i na výkon – Karosa praská ve švech. Slunce peče přímo na čelní sklo, potím se jako Kotleba u logopeda a nasáklá sedačka pode mnou *čvachtá*. Zabíjí mě alergie, mám plný nos, štípou mě oči, a navíc mi někam pod nohy spadly sluneční brýle a ne a ne je najít. Přemýšlím, jestli někde pod brzdovým pedálem není v podlaze prorezavělá díra, když vtom zezadu zaslechnu výkřiky. Podívám se do zrcátka. Vidím, jak se prostřední dveře začínají otevírat, a málem utrpím kardiovaskulární příhodu. Dodnes věřím, že mě ten moment stál minimálně pět let života.

Třísknu do spínače nouzovek a brzdím na krajnici. Jakmile autobus zastaví, zkusmo dveře otevřu a zavřu. Na spínač reagují normálně, vzduch v soustavě mám. Opatrně se pohnu dál – stát na výpadovce není nejlepší nápad. U Ekonomické univerzity se proderu mezi lidmi dozadu a zjišťuju, že na jednom křídle dveří nefunguje uzamykací mechanismus. Sice se zavřou, ale stačí odpor vzduchu při rychlejší jízdě nebo opření nepozorného kaštana, a znova se otevřou. Je učiněný zázrak, že mi z nich na mostě nezačali pršet cestující.

Většina lidí našťěstí vystoupí u univerzity a v Ovsišti. Zbývajícím vysvětlím situaci a dám jim na vybranou. Buď si počkají na další spoj, nebo se spolu nějak domotáme na konečnou. Když se budou od dveří držet dál, nemůže se nic stát. Berou to s humorem. Některé kolegy teď možná překvapím, ale věřte mi, že substrát umí být celkem chápavý, když se k němu nechováte jako... no, jako k substrátu.

Pomalou prokličkuju Petržalkou až na konečnou na Jasovské, kde mám čtyřicetiminutovou pauzu. V duchu si gratuluju, jak jsem si šikovně poradil bez vynechání dalšího spoje, jenže dispečer mě rychle zchladí. Všechny pojízdné dílny jsou plně vytížené. Obstarožní vozový park má v dnešních vedrech operační ztráty srovnatelné s německou Kriegsmarine za druhé světové války.

Během čekání si odskočím do nedaleké samoobsluhy pro velkou lahev minerálky a něco na zub. Převléknu si tričko, zmáčené, jako kdybych v něm skočil do Dunaje, a ve snaze zabrzdit pocení na sebe vystříkám snad půlku deodorantu, přestože to má podobný efekt jako zavěsit ve středně velké kafilerii jeden voňavý stromeček.

Pojízdná dílna se ukáže za hodinu a půl, takže vynechám další spoj a ještě část následujícího. Chudák mechanik, jeden z mála, kteří svůj džob berou vážně, vypadá vystresovaný jako dlouhosrstá kočka ve skladu suchých zipů. Nešťastné dveře dá do pořádku za pár minut a můžu zase vyrazit.

S dispečerem se dohodneme, že to stříhnu naprázdno po Dolnozemské a napojím se v Ovsišti. Ve snaze aspoň trochu vyvětrat nechám otevřené přední dveře, což se mi škaredě vymstí. Když prudce zabočím na Dolnozemskou, odstředivá síla vyhodí ven všechno, co jsem měl položené na palubní desce – sluneční brýle, doklady od vozu i nový vyklápěcí mobil, poslední výkřik techniky. Moje

„KURVAPIČÁÁÁ!“ je slyšet až ve Slovaftu. Odstavím autobus na krajnici a sprintuju nazpět. Naštěstí všechny věci dopadly do trávy a nic se jim nestalo. Kdybych později ten den nezvedl telefon, kdoví, jestli by mi z agentury zavolali znovu a jak by vypadal můj další život.

V Ovsišti nabírám cestující. Zaregistruju, jak se nějaký chlap hrne do zadních dveří s odhodláním důchodce, co v Lidlu objevil regál s akčním bezmléčným jogurtem. Je to zpustlý padesátník v rozedraném oblečení, díky životosprávě Charlieho Sheena, ale bez jeho zdrojů na zdravotní a kosmetickou péči, vypadá na sedmdesát. V hubě má cigaretu. Už se zvedám ze sedadla, potom ji ale obloukem vyplivne na chodník a víc mě nezajímá.

Časem jsem si vytvořil vlastní postup, jak si počínat na zastávkách. Když už ve vnitřním zrcátku nevidím ve voze pohyb, spustím bzučák, potom stisknu spínač dveří, a zatímco se zavírají, dívám se do pravého zrcátka, jestli někdo nedobíhá. Když ne, zapínám levý blinkr. Jakmile směrovka bliká a indikuje autům na silnici, že budu vyjíždět, už víc na žádné opozdilce nečekám, ani kdybych zahlédl dobíhat Ježíše Krista a nahou Megan Fox. Tak to udělám i na Bajkalské – spustím bzučák, naposledy kouknu do zrcátka, zavřu dveře a už už pouštím spojku, když se od zadních dveří zpoza hradby lidí ozve hlasité kovové zadunění a po sekundě hrobového ticha hlasitá exploze pičungu. Pan Cigareta má slovník sice nebohatý – hlavně variace pohlavních orgánů a nejstaršího dámského řemesla – ale zato expresivní. Mezi nadávkami vyjádří svůj úmysl stěžovat si, ptá se na funkčnost mého zrkového ústrojí a délku doby vlastnictví mého řidičského oprávnění skupiny D. Nechápu, co se stalo a jak jsem ho mohl přehlédnout, a jsem zmatenější než průměrná účastnice slovenské reality show z kvadratické rovnice. Znova otevírám dveře a hulákající chlap mizí ve voňavém letním soumraku.

Pár vteřin počkám, zavřu dveře a pohnu se, vyklepaný jako nedělní řízek. Teprve když zezadu přijdou dva cestující s vysvětlením, pochopím, co se stalo. Společensky vyčerpaný maník si na zadní dvojsedačce zdřímnul. Jakmile se spustil bzučák dveří, škulbl sebou, rozespale se rozhlédl a zjistil, že dosáhl své destinace. V tom momentě se dveře začaly zavírat. Rozhodl se proskočit mezi nimi ven, ale dveře ten závod vyhrály. Na starých Karosách se zapleskávají rychle a tvrdě, a když se střetly s jeho obličejem, přistál chlápek zadkem na schodech.

Dva incidenty v průběhu několika hodin úplně stačí, aby rozmetaly na kusy poslední zbytky mojí duševní pohody. Několik následujících zastávek se mi jemně chvějí ruce, a dokonce ani nijak zvlášť nepomáhá, že si dokola opakuju svou mantru – *jen pár měsíců, maximálně do konce roku*. Navíc vrcholí odpolední špička, autobus se zase natřískal lidmi a Bajkalská je ucpaná už od křižovatky s Přívozkou, takže se vleču krokem. Jízdní řád letí z okna.

Mobil mi začne cvrlikat, právě když se pomalu plazím nahoru Přístavním mostem a k už tak beznadějnému zpoždění naskakují další a další minuty. Nemám handsfree a pár vteřin váhám, jestli to vůbec mám zvednout – telefonování za jízdy nesnáším. Ne proto, že je zakázané, ale při řízení dvanáctitunového monstra se stovkou lidí za zády opravdu nepotřebuju žádné rozptylování. Momentálně však dopravní situace moji pozornost nevyžaduje. Plechová řeka, jejíž jsem součástí, se

pohybuje rychlostí sotva deset kilometrů za hodinu a nezdá se, že by se na tom mělo něco změnit. Hrozí mi jedině bonz od cestujícího, a jelikož kariéru v DPB dělat nemíním, je mi můj kádrový profil ukradený. Frajerským gestem odkoukaným od kapitána Kirka vyklopím mobil a ohlásím se.

„Pan Sokol? Dobrý den, tady je Agentura,“ řekne hlas na druhém konci a mně srdce vynechá úder. Překvapení, že se ozvali, hraničí se šokem. Na pracovním pohovoru jsem minulý týden udělal dobrý dojem hlavně díky jazykovým schopnostem. Na zkušební jízdě jsem nic nepokazil, ale ani jsem nikoho neoslnil, a zástupci potenciálního zaměstnavatele vypadali, že hledají spíš lidi s praxí. Můj pětiměsíční řidičák a tříměsíční praxe je určitě na zadek neposadily. Nebo že by ano? Zatajil se mi dech. *Panebože, prosím...*

„Naši klienti se rozhodli vás přijmout, jestli tedy ještě máte zájem.“

Pán je humorista. „Ano, mám zájem.“ Hlas mám přiškrcený jako mutující kohout s chřipkou a musím odpověď zopakovat, protože napoprvé mi nerozuměli.

„Výborně. Kurz norského jazyka začíná v polovině července. Dám vám vědět, jaké dokumenty od vás ještě budeme potřebovat. Blahopřeji vám a zatím na slyšenou.“

Zakrákám *nashledanou*, vrátím telefon na palubní desku a pár vteřin hledím skrz čelní sklo do blba, zatímco můj mozek zpracovává předcházející konverzaci. Potom si zhluboka vydechnu a opřu se do sedadla. Vydá zvuk, jako když ždímáte houbu. Přesto se mi na tváři rozleje široký, spokojený úsměv. Najednou mě nic kolem – vylágrovaný vrak, který řídím, zácpa, nasraní lidé ani fakt, že jsem na hranici dehydratace – ani v nejmenším netrápí.

Jedu do Norska.

1. kapitola

Kdyby mi někdo řekl, že se v létě 2007 budu živit jako řidič MHD, prořehl bych se k astmatickému záchvatu.

Doprava všeobecně a autobusová zvláště byla odjakživa mým velkým koníčkem. Dokonce bych se nezdřáhal použít slovo *vášeň*. Úplně mi ale stačilo obdivovat ji z pozice uživatele, laciným fotoaparátem pořizovat nezaostřené fotky autobusů a na specializovaných diskusních fórech nadávat na SADistickou neschopnost slovenských autobusových dopravců, sdružených pod společnou značkou SAD. Po maturitě jsem vystřídal několik pracovních pozic, převážně jako agenturní motrok* v automobilkách a později v korporátu, na oddělení logistiky ve firmě vyrábějící klimatizace. Vydržel jsem tam půl roku a odcházel jsem stoprocentně přesvědčen, že *tohle* zaručeně dělat nechci. V retrospektivě uznávám, že jsem zřejmě měl smůlu na firmu s výjimečně toxickou interpersonální atmosférou, ale necítím potřebu zkoušet to někde jinde znovu. Ušetřil jsem tam aspoň dost peněz, abych se mohl přihlásit na vysokou školu a neviset přitom jako mlýnský kámen na mámině invalidním důchodu. Zakotvil jsem coby student překladatelství a tlumočnictví na tuctové slovenské regionální univerzitě, proslavené hlavně tím, že jí zkrachovala fakulta financí. Studium mě bavilo, s představou budoucnosti v překladatelském fochu jsem neměl nejmenší problém, a pokud jsem svou maličkost nějak spojoval s autobusovou dopravou, tak jen ve fantaziích o vlastní firmě, obvykle končících smutným pohledem na výpis z účtu. Nepochyboval jsem, že s dostatečným kapitálem by se na komerčních dálkových linkách dalo úspěšně konkurovat podnikům SAD, tehdy buď státním, nebo velmi krátce po privatizaci a bez výjimky mentálně zaseklým v roce 1982. Ale jelikož jsem si jen díky letním brigádám a sociálnímu stýpku mohl dopřávat luxus jako třeba dva rohlíky k večerním čínským nudlím, měly moje grandiózní byznys plány k realitě stejně blízko jako fantazie o Scarlett Johanssonové nebo Táně Pauhofové.

Byl jsem ve třetím ročníku, když nám zavřeli fakultu. Osud asi čtyř set padesáti studentů zůstával celé měsíce nejistý. Hovořilo se o různých variantách, od úplného zrušení oboru, přes proměnu v detašované pracoviště jiné univerzity, až po začlenění pod pedagogickou fakultu a transformaci programu „překladatelství-tlumočnictví“ na „učitelství cizích jazyků“. Poslední možnost pro mě byla mimořádně šťavnatá. Můj vztah k dětem je, slušně řečeno, ambivalentní a s křikem jsem se vytrhával ze snů, ve kterých jsem třídě dvanáctiletých polodivochů vysvětloval německou gramatiku.

Když nakonec došlo na sloučení s fakultou humanitních věd, byl jsem už pryč. Měsíce nejistoty se na mojí motivaci ke studiu projevíly negativně. Nemalý podíl na mém rozhodnutí měl

* Motrok – pseudotermín použitý členem Komunistické strany Slovenska k označení pracujícího v kapitalistickém systému, složenina slov moderní otrok. Dotyčný komunista byl následně označen jako mokot.

fakt, že jsem se v létě 2005 konečně dostal na letní brigádu do zahraničí. Poprvé jsem byl konfrontován s platem, ze kterého se dalo pohodlně žít, a dokonce i něco ušetřit, takže eventuelní představa vlastního podnikání už nebyla jen vlhkým snem.

V Evropě tehdy začínal dosahovat kritického bodu nedostatek profesionálních řidičů nákladních aut i autobusů. Většina států kdysi mívala nějakou formu povinné vojenské služby nebo branné přípravy, ze které vycházeli vyškolení lidé. S tím je teď konec. Stará garda odchází do důchodu a mladé to za volant netáhne. Na Slovensku navíc panují v dopravní branži pracovní a platové podmínky, jaké by i magnátům z počátků průmyslové revoluce připadaly antisociální. Kdo může, utíká do zahraničí.

Na přelomu let 2006 a 2007 jsem využil příležitost a pořídil jsem si řidičský průkaz skupiny D. Kurz stál sedm tisíc korun a zkušební jízdy se dělaly na polorozpadlé Karose jen o pár let mladší než já. Když si děčko o pět let později dělal kamarád, vyšlo ho na osm set eur a dalších osm set spolkl povinný stočtyřicetihodinový kurz na kvalifikační kartu řidiče. Připočtete psychotesty, zdravotní prohlídku, správní poplatky a podobně a výsledná suma atakuje dva a půl tisíce eur. Za tuto částku získáte výsadu makat tři sta hodin měsíčně za šest–sedm stovek čistého plus stravenky minus srážky za překročenou normu na spotřebu*. Myslím, že v dohledné době se o práci bát nemusím.

Když vytoužená kartička ležela v peněžence hned vedle téměř expirovaného kondomu, začal jsem procházet inzeráty. Můj velmi vágní plán byl nechat se na půl roku až rok zaměstnat u nějakého slovenského dopravce, abych si do sívíčka mohl napsat i praxi, mezitím si udělat ještě řidičák C+E na kamiony a potom upalovat do zahraničí, pravděpodobně do Velké Británie. Pro Dopravní podnik Bratislava jsem se rozhodl z čistě pragmatických důvodů. Jeho inzeráty vyznívaly dost zoufale, dokonce byl ochoten proplatit uchazečům řidičáky. A pokud chcete co nejrychleji nabrat praxi, kde jinde pochodíte líp než v hektickém provozu hlavního města na polorozpadlých vracích? Po půl roce v Bratislavě zvládnete jezdit kdekoliv na Zemi a přilehlých planetách.

Praxe se mi věru dostalo vrchovatě. Dopravní podnik po mně skočil jako hladový medvěd po českém turistovi. Na postupné zaučování si tam nehráli, jejich přístup byl spíš klasické hození do vody a plav. Hned první samostatnou šichtu jsem si odkroutil s kloubovým autobusem na pověsné třicet devítce do Mlynské doliny. Uchytil jsem se rychleji, než jsem sám čekal. A ještě rychleji jsem se začal ohlížet po nové práci.

Na inzerát hledající řidiče autobusů do Norska jsem původně ani nechtěl odpovídat, jelikož explicitně požadovali minimálně dva roky praxe. Přestože mi to připadalo jako ztráta času, nakonec jsem naklepal sívíčko v angličtině a bez nějakých extra nadějí ho poslal. Myslím, že když Bobovi Dylanovi udělili nobelovku, nebyl zdaleka tak překvapený jako já, když mě pozvali na pohovor.

* Norma na spotřebu se oficiálně počítá ze základní spotřeby uváděné výrobcem vozidla, k níž se přidá koeficient zohledňující specifika linky, ročního období, nutnost použití klimatizace nebo přídatného vytápění a jiné faktory. Až příště narazíte na autobus vlekoucí se po silnici první třídy mimo město čtyřicítkou, může vás utěšit fakt, že za tím jsou sofistikované kalkulace vykonávané vysokoškolsky vzdělanými dopravními experty. Prý.

Ani před první souloží jsem neměl v břiše takové motýle, jako když jsem vcházel do ohyzdné kancelářské budovy na Pražské ulici, kde se pohovory měly konat. Sešlo se nás tam sedm nebo osm, včetně dvou kolegů z Dopravního podniku, a až na jednoho měli všichni mnohem víc zkušeností než já. Moje nevelké naděje zvadly jako pupava zasažená jarním mrazem. Jeden robustní čtyřicátník z trnavské SADky si byl tak jistý úspěchem, že už řešil, kde sehnat co nejlevnější letenku.

Pohovor proběhl hladce. Angličtinou jsem udělal dojem. Řidičskými schopnostmi až tolik ne, jelikož jsme na zkušební jízdu dostali nové zájezdové Volvo s moderní elektronickou převodovkou, ke kterému měla moje přidělená Karosa asi tak blízko jako Rytmusova tvorba k hudbě. Na závěr mi lidé z agentury řekli, že se ozvou. Pochopil jsem to tak, že se neozvou, a šel jsem domů.

Ale oni se ozvali.

Výuka norštiny není ve slovenském vzdělávacím systému mainstreamem a většina vybraných uchazečů neuměla norsky ani ceknout. V první řadě jsme tedy museli absolvovat intenzivní jazykový kurz, šest týdnů, šest hodin denně. Nejenže jsme ho měli plně hrazený zaměstnavatelem, dokonce jsme ho měli placený, sumou přibližně odpovídající jedenapůlměsíční mzdě v Dopravním podniku.

Mezi novými kolegy jsme byli z Dopravního podniku tři – kromě mě ještě řidič Adrián a dispečer Rado. Nejmladší z nás, Ivan, měl tehdy jen jednadvacet a předtím nějakou dobu jezdil s kamionem a zájezdovým autobusem po Evropě. Sestavu doplňoval Martin, asi stejně starý jako já a jediný, co měl ještě míň praxe. Konkrétně žádnou. Norové se zřejmě rozhodli vychovat si radši nové lidi od píky, než aby bojovali s některými zažranými profesními deformacemi.

Pan laciná letenka chyběl.

V té době dělalo nábor řidičů víc agentur a nově získané pracovní síly, včetně frekventantů dvou paralelně běžících kurzů v sousedních učebnách, většinou směřovaly do městské dopravy v Oslu. Naše skupinka byla výjimkou – jak nás na první hodině jazykové výuky informovali, náš nový zaměstnavatel, firma Nettbuss, nás první čtyři měsíce nasadí ve Stavangeru na západním pobřeží Norska a potom v Trondheimu. Nic jsem nenamítal. Po čtyřech měsících v Bratislavě mi bylo jasné, že velkoměstská MHD mým „šálkem čaje“ není a ani nikdy nebude.

Kurz byl fajn. Ve skupině jsme se sešli většinou samé mladší ročníky a žádný z nás netrpěl specifickými profesními deformacemi, jako je například nenávisť ke všemu žijícímu a dýchajícímu (musím smutně konstatovat, že dnes to o sobě tak jednoznačně tvrdit nemůžu). Lektor v Norsku několik let žil a teorii z učebnic uměl proložit věcmi z praxe. V krátké době do nás dokázal nahustit aspoň základní gramatiku a slušnou slovní zásobu, abychom na klienty necivěli se spadlou bradou, až požádají o dva celé a jeden poloviční. Tři roky zabitě na tlumočnictví se mi nakonec vyplatily. Hovořil jsem plynne anglicky i německy a norština je prakticky kombinace těchto dvou jazyků. Navíc má velmi jednoduchá pravidla s minimem skloňování a gramatických pádů. Vynahrazuje si to ovšem bohatstvím regionálních variant a dialektů. Jednotlivá sídla od sebe v minulosti bývala na dlouhou dobu odříznuta severskou divočinou a navštívit vedlejší vesnici znamenalo několikadenní túru přes hory. Proto má

každé údolí vlastní variantu jazyka, někdy s výraznějšími odchylkami než mezi slovenštinou a češtinou. Když nám začal narůstat hřebínek, lektor nás zchladil nahrávkou obyvatele západního pobřeží, právě z míst, kam jsme se chystali. To, co jsme uslyšeli, mělo do čisté *bokmål* norštiny z výukových materiálů asi tak daleko jako verbální projevy mistra přeřeků a nesrozumitelných vět Andreje Danka od slovenštiny a naši sebedůvěru to vrátilo do patřičných mezí.

Doma jsem o svých plánech mlčel, ale týden před odjezdem jsem už musel s pravdou ven. Máma, která stále doufala, že dostanu rozum a namísto odchodu do zahraničí si dodělám školu, nebyla nadšená a závěrečné dny jsem měl tichou domácnost.

Posledního srpna jsem u nás doma nastoupil do autobusu směr Praha.

Někdo tam nahore si nejspíš řekl, že když už odcházím do civilizace, ať si ještě naposledy užiju specifika slovenského dopravního trhu. SADisti poslali na mezinárodní linku příměstský autobus, který sice měl klimatizaci, ta ale celou dobu zůstala vypnutá. Řidiči byli těžcí kuřáci, a aby na každé zastávce vyšetřili čas na cígo, hnali Karosu způsobem, který kolega z Nitry popisoval jako „letět dva metry nad kukuřicí“. Kamiony a pomalejší auta předjížděli v zatáčkách, v křižovatkách i přes plnou čáru. Taky mám za volantem těžkou nohu, ale během téhle jízdy jsem zatínal prsty do sedadla a modlil se k bohu ateistů. Jako třešničku na dortu v Žilině vesele nabrali asi dvacítku cestujících, aniž se obtěžovali vydat někomu jízdenku. Když jsem na Vánoce přicestoval domů a zjistil, že linka byla pro nerentabilitu zrušena, byl jsem ten nejméně překvapený člověk na zeměkouli.

Druhý den jsme na letišti v Ruzyni se zbytkem tlupy společně nastoupili do Boeingu norského lowcostu. Díky krásnému počasí se mi první pohled na zemi, kde jsem měl strávit příštích deset let, naskytl z výšky devíti kilometrů. Pod sedm-tři-sedmičkou ubíhala nejdřív nekonečná záplava lesů, jen občas přerušená stužkou silnice nebo skupinkou domů. Potom pásma pobřežních hor, skalnatých masivů, z nichž ty nejvyšší na sobě ještě (nebo možná už) měly sníh. Mezi nimi ležela hluboká údolí, a když jsme se blížili k západnímu pobřeží, objevily se i fjordy. Ten chlápek ze *Stopařova průvodce po galaxii* nedostal cenu za norské pobřeží pronic zanic.

Nad Stavangerem se počasí pokazilo a přistáli jsme do zamračeného, deštivého dne, jako by samotná země protestovala proti invazi gastarbeiterů. Na letišti nás čekal místní provozní šéf firmy Nettbuss Odd Christian a hlavní instruktor nových pracovních sil Kjetil. Nejdřív ze všeho nás vzali na oběd do restaurace. Považoval jsem se za kosmopolitního a vůči kulturnímu šoku odolného jedince, ale karbanátky s marmeládou mi odpálily dekl.

Druhým kulturním šokem bylo ubytování. Firma pro nás pronajala velký, kompletně zařízený rodinný dům, kde jsme měli každý vlastní ložnici a k dispozici také obrovský obývací a salonek s koženými sedačkami, elektronikou a milionem různých blbinek, jako například karaoke mašinou, gramofonem nebo sbírkou bambitek. Kuchyně obsahovala kromě základních spotřebičů i vařič nebo stroj na výrobu mléčných koktejlů. Ubytovnu Dopravního podniku, kde jsem bydlel předtím, tvořil polorozpadlý panelák poblíž nádraží Vinohrady, s nábytkem a matracemi ukořistěnými po

odsunu Wehrmachtu a s netěsnícími okny, skrz která i uprostřed léta hvízдалa meluzína. Na výzkumu mikrofauny v rozmlácených společných sprchách by si student biologie mohl postavit dizertačku.

Dostali jsme třicet minut na vybalení a potom nás vzali na prohlídku.

Garáže Nettbussu nejsou vlastně ve Stavangeru, nýbrž ve vedlejším městě Sandnes. Obě aglomerace dělí asi patnáct kilometrů, ale už dávno srostly dohromady, a pokud jste při průjezdu nekonečnou suburbii mezi nimi nesledovali tabule, vůbec jste nezaregistrovali, kde Stavanger končí a Sandnes začíná. Garáže sídlí na zoufale malém pozemku na okraji centra a jsou tak stísněné, že v nich autobusy stojí namačkané jeden na druhém. Když máte velkou smůlu, musíte před ranním výjezdem nejdřív jeden nebo dva vozy nastartovat a odvézt stranou, abyste se dostali ven. Něco jako parkování před paneláky v Petržalce, akorát že dvanáctitunový autobus neodtlačíte na neutrální.

Jako kancelářský prostor a odpočinková místnost pro řidiče slouží dřevěná bouda. Zvenčí se zdá jen o třídu lepší než unimobuňka, ale uvnitř je překvapivě velký prostor s pohodlnými sedačkami, velkoplošným televizorem a dokonce masážním křeslem. Tady jsme se také seznámili s kolegy, kteří nastoupili půl roku před námi: Slovákem JJem a Čechem Jardou. Další dva, korpulentního padesátníka Ivana z Prahy a Sociopata, jehož národnost ani věk radši nebudu blíže specifikovat, jsme poznali později. Byly to jedny z nejbarvitějších postavíček, jaké jsem v životě potkal, a že jsem jich už potkal hodně. Ale k tomu se ještě dostanu.

Před firmou nás naložili do staříckého autobusu Mercedes a jedeme poznávat okolí Sandnesu. Většina linek, které Nettbuss obsluhuje, se točí po městě a blízkých obcích. Jenom trojka zajíždí až do Stavangeru a na vzdálená předměstí na jeho druhé straně. Pár expresů ve špičce míří do Stavangeru po dálnici a přes průmyslovou zónu. Orientace zatím vypadá jednoduše.

Oblast tou dobou zažívala hospodářský boom, jelikož byla administrativním centrem ropného průmyslu. Nemohli jste otočit hlavu tak, abyste v zorném poli neměli aspoň jeden stavební jeřáb, a při pohledu na ceny ve výloze jedné realitky jsem dostal reflux. Když jsem tam o necelé tři roky později přijel na výlet s návštěvou ze Slovenska, připadal jsem si, jako kdybych se ocitl v úplně jiném městě. Frázi „tohle tady za mých časů nebylo“ jsem použil tolikrát, až se mě můj host pobaveně zeptal, jestli tu tehdy stálo ještě něco kromě tří chalup a jedné maštale.

Později, s pádem cen ropy, dostala místní ekonomika facku, ze které se dodnes úplně nevzpamatovala. Pracovní místa v administrativě těžebního průmyslu se vypařila a ceny nemovitostí jako jedny z mála v celém Norsku klesly. Ale ve dvou tisícím sedmém to ještě vypadalo, že ropné pohádce nebude nikdy konec. Vozíme se kolem stavenišť, kde vyrůstají zbrusu nové předměstské čtvrti. Většina norských domů je ze dřeva, v podstatě jen kostra obitá deskami a vyplněná izolací, a stavební firmy saturevané polským personálem je chrlí jako Češi porno.

Nakonec nás, unavené a plné dojmů, zavezou zpátky na ubytovnu. Musíme se toho hodně naučit a od zítřka se začíná makat.

Stavangerské pobočce firmy, do které jsme nastoupili, zbývají čtyři měsíce.

Koncern Nettbuss je největší dopravní firma v Norsku. Svou existenci zahájil pod názvem NSB Biltrafikk jako autobusová divize norských státních železnic a v roce 2000 se přetransformoval na samostatnou dceřinou společnost.

Na rozdíl od našich končin tu Nettbuss není díky statusu státního podniku nijak zvýhodněn při veřejných soutěžích na zajištění hromadné dopravy, které se v Norsku začínají organizovat v reakci na nařízení Evropské unie. Země sice v unii není, ale jako člen Evropského hospodářského společenství s ní většinu svých zákonů harmonizuje do takové míry, že zlé jazyky hovoří o „faxové demokracii“ (zákony se přijímají podle faxů z Bruselu).

Ještě donedávna fungovala veřejná doprava v Norsku podobně jako na Slovensku – jednotliví dopravci měli mezi sebou rozdělená teritoria a navzájem si nelezli do zelí. V devadesátých letech došlo k mohutnému slučování, celostátní koncerny skupovaly malé soukromníky. Na začátku dvacátého prvního století bylo devadesát pět procent autobusových linek v rukou půltuctu velkých společností, které se ale dál držely svých písečků. Potom přišlo nařízení, že na všechny výkony financované z veřejných peněz se musí uspořádat výběrové řízení, takzvaný *anbud*. Kraj Rogaland, jehož součástí je Stavanger, si založil vlastní firmu s názvem Kolumbus, která dostala na starost kompletní organizaci dopravy, a zakrátko vyhlásili první výběrko.

Mezi dopravci, zvyklými na poklidné, líné splývání v propachtovaném rybníčku, vyvolal nový režim *anbudů* paniku. Najednou jim hrozilo, že doslova ze dne na den přijdou o své postavení na trhu. Úplně první kola výběrových řízení se vyznačovala zmatky na obou stranách. U krajů coby objednavatelů často teplé fleky zabrali byrokrati bez jakýchkoliv zkušeností nebo aspoň teoretických znalostí o dopravě. Dopravci ve snaze udržet si kontrakty a agresivně dobývat nová území nezřídká přistoupili na podmínky, které se později ukázaly jako ekonomická sebevražda. Přesně to se stalo Nettbussu v Sandnesu – v soutěži ho podlela firma Veolia s cenou, která, jak se posléze zjistilo, měla k realitě asi stejně blízko jako konspirační magazín *Zem a Vek* k žurnalistice. Následujících osm let bude Veolia, později přejmenovaná na Boreal, trpět těžkou finanční menstruací. Vysvobodí ji až prohra v dalším *anbudu*.

Podle smlouvy je Veolia povinna převzít všechny řidiče Nettbussu do pracovního poměru za nezměněných platových podmínek. Vynutili si to odboráři, ale vzhledem k tomu, jaký kritický nedostatek profesionálních řidičů v regionu panuje, je to zhola zbytečné. Problémem není, že by řidiči k Veolii přejít nemohli, ale že k ní přejít *nechtějí*. Mezi personálem státního Nettbussu má soukromá (a navíc francouzská) Veolia špatnou pověst. Kjetil, který po Novém roce nastupoval u státních železnic do výcviku na strojvůdce, mi sdělil, že *jemu* nebude žádný byrokrat z kraje diktovat, pro kterou firmu má nebo nemá pracovat. Loajalita většiny zaměstnanců Nettbussu ovšem nesahala až tak daleko, aby vydrželi do ukončení kontraktu. Hned po vyhlášení výsledků *anbudu* podali výpovědi a už v průběhu léta a podzimu houfně odcházeli, převážně do nákladní a zájezdové dopravy.

Po letních prázdninách je personální situace natolik neutěšená, že Nettbuss rezignoval na pokrytí výpravy a na méně vytižené lokální spoje si jako subdodávku objednává šestnáctimístné

mikrobusy od taxislužeb. Někdy jsou označené kusem papíru s číslem linky napsaným fixkou, někdy vůbec nijak. Samozřejmě nemají nainstalované pokladny, takže substrát sice cestuje zadarmo, ale standardy kvality jsou kdesi v suterénu. Kraj z toho není ani trochu nadšený, jenže co nadělá, sebere nám kontrakt?

My a další skupinka Čechů a Slováků máme být řešením tohoto problému. Nettbuss nás zapřáhl do zácvičku nejrychleji, jak jen to šlo. Jenomže nepočítali se státní byrokracií.

První dva dny po našem příjezdu jsou poměrně hektické. Kjetil a Odd Christian nás vzali na korporátní centrálu Nettbussu pro západní Norsko ve Stavangeru. Seznámíme se s místním šéfem lidských zdrojů, robustním padesátníkem v obleku z osmdesátých let. Jmenuje se Jostein. Prý byl na pohovorech v Bratislavě, ale při nejlepší vůli si ho nevybavuju. Moje neschopnost zapamatovat si jména a tváře je ovšem přímo legendární.

Položí před nás stoh papírů k podpisu – pracovní smlouvu (sepsanou v právnícké norštině, takže z ní rozumím akorát příslovcím, spojkám a číslicím), nájemní smlouvu, osobní dotazník, zdravotní dotazník a bůhvíco ještě. Norské železnice mají vlastní banku a pojišťovnu a zaměstnancům společnosti v nich nabízejí podmínky, o jakých by si na komerčním trhu mohli nechat leda zdát – v její „pobočce“, tvořené dvěma padesátníci usazenými naproti sobě u obrovského pracovního stolu, nám rovnou otevrou účty.

Druhý den nás Jostein vezme na sandneský daňový úřad. Dnes se cizinci přijíždějící do Norska za prací mohou zaregistrovat online ještě před vycestováním, ale na podzim dva tisíce sedm se všechno vyřizovalo osobně. Vyplníme půl kila formulářů a vystojíme dvě fronty. Na *dalším* úřadu žádáme o *kjøreseddel* – ve zkratce povolení řídit autobus v komerčním provozu. Dozvíme se, že si na ně počkáme do konce října.

Jen si to představte. Dva měsíce placeného čekání, než vás nechají dělat vaši práci. Možná to zní jako vlhký sen každého Slováka, ale věřte mi, že po měsíci jsme už všichni lezli po stropě.

Samozřejmě to neznamenal, že jsme nedělali nic.

Ze začátku jsme si každé ráno vzali autobus – obvykle záložní staré Volvo bez pokladny – a celou pracovní dobu jsme se s Kjetilem naprázdno vozili po trasách. Ekonom v běžné SADce by z nákladů na takovouhle formu zácvičku nejspíš dostal simultánně infarkt, mrtvici i žlučníkový záchvat. Mezitím nás učili tarif a ovládání pokladny – high-tech monstra s dotykovou obrazovkou, které dokázalo prodat sto milionů druhů lístků. Tarifní systém Kolombusu je abnormálně komplikovaný – kromě rozdělení obsluhovaného území do tarifních zón (mezi Sandnesem a Stavangerem jsou tři) nabízí průkazky klasické i studentské, žákovské karty, cosi, co se jmenuje flexi a je to něco jako průkazka, ale o víkendu na to můžou jet až čtyři osoby, rodinné jízdenky, levné jízdenky do čtyř zastávek, jízdenky se zlevněným přestupem na vlak... a to jsou jen ty, které si po deseti letech pamatuju.

Postupně poznávám také specifika místní dopravy. Dovolím si vypíchnout ta nejvýznamnější.

Za první, chodci mají na přechodu přednost. Ano, vím, že to mají teoreticky i u nás. Jen si ji někdy zkuste vynutit, a dejte vědět, do které nemocnice vám mám přinést pomeranče a toaleták. V Norsku se stačí na přechod *podívat*, a auta už brzdí. Sebevědomí chodců dospělo do takového extrému, že se suverénně pustí přes silnici kdekoliv, klidně i napříč frekventovanou křižovatkou. Jednou jsem se stal svědkem nehody, když zpoza rohu budovy vyběhl puberták a bez zpomalení nebo rozhlédnutí vystřelil rovnou na frekventovanou silnici, kde ho nabralo brzdící auto. Řidička měla štěstí, že nedaleko stála policejní hlídka a celou událost viděla, takže si chlapec z havárky namísto odškodného odnesl jen pár modřin a ponaučení. Když jsme o pár roků později s mladým Ivanem organizovali výlet norských kolegů na Slovensko, dokola jsem jim opakoval jedinou věc: „Nepřecházejte tu přes silnici tak jako doma. Možná to přežijete jednou, možná i dvakrát. Potřetí už ne.“

Za druhé, v Norsku je strašně moc neoznačených křižovatek s předností zprava. U nás něco podobného vidíte jednou za uherský rok, možná někde v útrobách předměstí nebo na vesnicích. V Norsku jsou tímhle způsobem běžně řešena celá města, včetně křížení hlavních tahů. To si tak jedete po širokém městském bulváru, jedné z hlavních dopravních tepen, a najednou vám zprava rovnou před autobus suverénně vyrazí auto z čehosi, co vypadá jako příjezdová cesta k něčí garáži. Kabinou letí vulgarismus, dupnete na brzdu a nalehnete na klakson. Otočíte se ke Kjetilovi, jestli je tohle jako normální, a on se vás se širokým úsměvem zeptá, jaká tam byla značka. Žádná, co? Aha.

Za třetí, některé předpisy se tu dodržují do extrému. Zatímco slovenský řidič bere povolenou rychlost jako minimální možnou a úplně ho rozhodí, když si někdo dovolí jet na padesátce čtyřicet osm, Nor vám pojede zásadně pět kilometrů pod limit. Když je na široké, rovné čtyřproudové dálnici za slunečného dne stovka, všichni pojedou stovkou. Pokud vás někdo předjede, můžete si být na sto procent jisti, že to je gastarbeiter. Stejně křečovitě dodržují i povinnost pustit autobus vyjíždějící ze zastávky. Běžně se stává, že jakmile zapnu levou směrovku, řidič auta na úrovni zadku mého busu zadupne brzdy do podlahy a zůstane stát vedle mojí přední nápravy, náramně spokojený sám se sebou. Trvá půl minuty, než mu docvakne, že kolem něj neprojedou.

Na druhou stranu, polovina Norů zřejmě vůbec netuší, že má v autě směrovky, a i ti, co to vědí, se snaží šetřit žárovky. Když čekáte na křižovatce a auto přijíždějící po hlavní najednou odbočí doprava, jen vás to naštve. Když nějaká dobrá duše nečekaně změní pruh dva metry před vaším čumákem a vy to ubrzdíte jen o genitální chlup, to už je větší sranda. Rozdíl mezi Slovákem a Norem je jen v tom, že Norové dělají za volantem chyby z blbosti a Slováci z prasáctví.

Zdejší mentalitu „předpis nad zdravý rozum“ asi nejlíp ilustruje způsob, jakým Norové používají dálková světla. Je tma, norský řidič se k vám blíží na potkáváčkách, nečekáte žádnou zradu. Je od vás možná pět metrů, a vtom najednou přepne na dálkovky. Domorodci, zvláště ve venkovských oblastech, mívají na svých přibližovadlech namontované přídavné halogeny takové intenzity, že proti nim blednou i osvětlovací ramena fotbalových stadionů. Máte pocit, jako by vám před autem najednou vyšlo slunce. Jelikož jste měli zorničky přizpůsobené tmě, následujících pět minut vidíte jen plovoucí

oranžové skvrny. Poprvé mi tohle provedl terénní vůz, který měl na střeše rampu s halogeny. Utrpěl jsem takový šok, že mi přecvaklo jazykové nastavení a spoluúčastníkovi silničního provozu, mizícímu v koróně jasného světla za kopcem, jsem vynadal do *skurwielow* a *jebanych chujow*. Další incidenty mě přesvědčily, že to nebyla individuální blbost, ale národní zvyk. O pár roků později jsem zjistil, že tohle prasáctví se učí v autoškole. Zdůvodňují to tím, že když se potmě míjíte s protijedoucím vozidlem, nevidíte v záři jeho světel, co je za ním, a proto máte oba současně zapnout dálkovky. Tahle do nebe volající kravina se do jejich silničního zákona zřejmě dostala někdy ve dvacátých letech, kdy lampičky na Fordech T měly i při plném výkonu svítivost nastydlé svatojánské mušky, a od té doby se nenašel nikdo, kdo by ji odtamtud vyhodil. Reálně to dělá možná každý desátý řidič, obvykle začátečníci nebo předpisoví fundamentalisti, ale když za dlouhých podzimmích večerů potkáte za šichtu tři sta aut, máte dost.

V diskusi facebookové skupiny Slováci v Norsku jednou na tenhle neduh přišla řeč a nějaká slečna v duchu hesla „poturčenec horší Turka“ obvinila diskutující, že jsou zaostalí slovenští vidláci a jak je to náhodou super, že ona i v noci krásně vidí, co je za autem v protisměru. Odepsal jsem jí, že to je sice moc hezké, že ona vidí, ale není na světě sama a ten nebožák v protisměru po přímém zásahu jejími fotonovými torpédy nevidí ani hovno. Odpověď jsem nedostal. Rád bych věřil, že si sáhla do svědomí. Ale spíš si asi řekla, že kosmopolitka jako ona se přece nebude bavit s primitivními východoevropskými burany.

Za čtvrté, předcházející odstavec o úzkostlivém dodržování předpisů neplatí pro cyklisty. Právě naopak. Evangelium podle Kjetila zní: „Když vidíte bicykl, počítejte s tím, že jeho obsluha je nesvéprávná a schopná udělat bez varování cokoliv. *Cokoliv*.“ Typický norský cykloň je bezohledný, egoistický a v koutku duše zřejmě suicidální zmrld, který se cítí být vyňatý z pravidel silničního provozu i ze zásad elementární slušnosti. Červená na semaforu, značka *Dej přednost v jízdě*, povinnost slézt z kola před přechodem pro chodce, to všechno mají zdejší pumpičkáři absolutně na háku. Osvětlení? Na co? Však auta mají světla. Zákaz jízdy dvou nebo více cyklistů vedle sebe? Serem na to, šlapeme si vesele bok po boku třeba po deseti, zabereme si celou šířku jízdního pruhu a na tu kilometrovou kolonu, co se za námi nasbírala, zvysoka kašleme. Ať se pokochají pohledem na naše vysportované zadky v elastických homooblečcích. Nevím, z čeho tohle specifické hajzlovství a pocit vlastní nadřazenosti pramení – jestli má psychologické kořeny, nebo jestli úzká cyklistická sedla tlačící na rozkrok nějak škrtí přívod krve do mozku. Ze slušných, příjemných jedinců se oblečením elastíků stávají prasata, která sice velmi ráda a velmi nahlas řvou do médií, jak k nim ostatní účastníci silničního provozu mají být ohleduplní, ale přitom nemají problém vpálit přímo do davu chodců přecházejících na zelenou nebo objíždět autobus stojící na zastávce plnou rychlostí po chodníku zprava, rovnou skrz vystupující lidi. Neříkám, že u nás se nenajdou individua typu „já, já, já, jenom já“, ale je jich minimum, a kdyby se někdo zkusil chovat ve slovenském provozu jako Nor, byl by do týdne mrtvý. Pokud by ho nesrazilo auto, kterému nedal přednost na semaforu, dostal by od někoho na budku montpákou.