

Ondrej Sokol

AKO SOM VOZIL NÓROV



AKO SOM VOZIL NÓROV

Venované Grejtymu

Ondrej Sokol

AKO SOM VOZIL NÓROV

Ondrej Sokol

Ako som vozil Nórov

Autor: © Ondrej Sokol

Ilustrácie: Peter Grejták

Anotácia: Mirka Tibenská

Editorka: Ing. Diana Padychová

Jazyková korektúra: Hana Malecová

Redakčné úpravy: Peter Fašung

Vydal: © Eruditio spol. s r. o., Bratislava 2018

Všetky práva vyhradené. Žiadna časť tejto knihy nemôže byť reprodukovaná bez súhlasu vydavateľa.

Prvé vydanie.

© Grafická úprava a tlač: Tlačiareň P+M, s.r.o., Turany

ISBN 978-80-972922-0-1

Prológ

Telefonát, ktorý mi radikálne zmenil zvyšok života k lepšiemu, prišiel paradoxne v deň, ktorý hádam ani nemohol byť horší.

Musel som ísť do práce, hoci som mal mať dva dni voľna a chystal som sa domov. Môjho zamestnávateľa, ctihodný mestský dopravný podnik, v lete 2007 naplno prikvačila personálna kríza. Akútny nedostatok vodičov dospel do fázy, keď už nestačilo iba tlačiť ľudí do dobrovoľnej práce počas voľna. Prešlo sa na systém prikázaných nadčasov a dokonca rušenia dovolení. A tak stojím na zastávke Nová doba a zdesene hľadím na prichádzajúcu deväťdesiatosmičku, ktorej vodiča tu mám vystriedať. Namiesto očakávaného kĺbového autobusu predomnou zastaví krátka Karosa s pohonom na plyn. Výraz vodiča naznačuje, že už preplával búrlivými vodami zúrivosti a frustrácie do pokojnej zátoky mámvpíčizmu, toho druhu ľahostajnosti, keď vám stres a nervy vyhodí poistky.

„Prečo máš krátky?“ opýtam sa, keď sa meníme.

„Lebo dlhé už neboli,“ odpovie mi lakonicky. Okrem vodičov chýbajú podniku aj autobusy, čo je dedičstvo rokov zanedbávania obnovej vozového parku. Kvôli tomu sú teraz dve tretiny busov po papierovej životnosti, niektoré aj trikrát. Nedávno som sa do garáže vrátil ťahajúc za pätnásťročnou Karosou odpadnuté prehrdzavené schodíky zo zadných dverí.

Som v DPB tri mesiace a, slovami Rutgera Hauera z filmu *Blade Runner*, videl som veci, ktoré si vy, ľudia, nedokážete ani predstaviť. Z misy toalety v odpočinkovej miestnosti na mňa raz vyskočila

krysa, práve keď som tam riešil to, čo sa obvykle rieši v podobných miestnostiach. Jej vyčítavý pohľad, keď ju prúd trafil do hlavy, mám už naveky vrytý do pamäti. Minulý týždeň som zažil do pol pása vyzlečeného bezdomovca, ktorý si vyvalený na zadnej päťsedačke spokojne z tela olupoval svrab. A dve babky sediace rovno za kabínou a debatujúce, ako cigánsky potkan Dzurinda neznáša Fica, lebo je múdry a spravodlivý a myslí na ľudí. Som touto prácou poznačený na celý život, a to mi ešte ani neskončila skúšobná doba. Bohužiaľ, som príliš poctivý na to, aby som kradol, a príliš škaredý na to, aby som sa nechal vydržiavať.

Autobus je natrieskaný. Napriek pootváraným oknám a vetrákom je v ňom osviežujúcich štyridsať stupňov Celzia a pripomína skôr dobytčák Deutsche Reichsbahn než prostriedok verejnej dopravy osôb v 21. storočí. Karosa B732, pri generálnej oprave prestavaná na pohon stlačeným plynom, vďaka čomu sa z produktu na svoju dobu slušného stal autobusový ekvivalent Apollo biznis centra – odfláknutý šmejd, do ktorého vliezť je životu nebezpečné. Cestujúci, skomprimovaní v dusnom interiéri v šiestich vrstvách, zazerajú a niektoré jedince so zaťatými čeľuštami vyzerajú ako ľudský sud s nitroglycerínom. Jeden drobný otras a vybuchnú.

Rýchlostná páka je taká vylágrovaná, že pri radení štvorky trieska o dvere kabíny. Zistím to, keď sa medzi hlavicou páky a dverami kabíny ocitnú dva moje prsty. Zrevem niečo absolútne nekompatibilné s ISO certifikátom, na ktorý je DPB taký pyšný. Dva nechty mi v strede fialovejú. Trpiaci substrát* sa usmieva.

Keď odbočujem k Polusu, cucajúc si ubolené prsty, spustí sa ventilátor druhého okruhu chladenia. CNG motory sa pri horúčavách prehrievajú tak, že by som si na ploche pod zadným sklom mohol vypražiť syr s hranolkami. Ventilátor chladenia je nanešťastie vpredu, takže keď sa druhý okruh zapne, horúci vzduch z mo-

* Pokiaľ sa mi podarilo zistiť, označovanie cestujúcich slovom „substrát“ má svoje korene v počiatkoch stránky imhd.sk, kde ho v diskusii použil pobúrený pasažier, pomýlivší si ju s oficiálnou stránkou Dopravného podniku. Samotní dopraváci používajú termín „vlčáci“, prípadne „vlky“ alebo „vlkä“.

tora mi fúka priamo na nohy. V uzavretej presklenej kabínke sa teplota bez problémov vyšplhá na päťdesiat až šesťdesiat stupňov. Napriek tenkému tričku a otvorenému oknu som po pár zastávkach taký prehriaty, že proti mne Aliancia za rodinu chystá referendum.

Pri Poluse väčšina ľudí vystúpi, dnu sa ich však nahrnie ešte viac. Nejaký ľudový standupista na mňa kričí: „Pán šofér, nemáte ho voľajakého krátkeho?“

„Áno, ale dokážem s ním rozbíjať hrušky.“

Nikto sa nesmeje.

Jednu zastávku za Polusom sa kvalita vozidla prejaví naplno. Druhé a tretie dvere sa zrazu odmietnu otvoriť. Ľudia sa cez tlačenicu prebíjajú k predným a mnohí z nich majú pre mňa teplé slovo. Predpokladám, že vyhodilo poistku, pri Slimáku zastavím a hľadám štvorhrannú kľučku na otvorenie poklopu pod mojím sedadlom, aby som sa k nej dostal. Štvorhran má byť povinným vybavením v každom autobuse. Kľúčové slovo je *mal*, pretože v tomto nie je. Keďže je to záložný voz, ktorý nie je nikomu pridelený, každý si z neho šlohne, čo sa mu hodí. Je zázrak, že mám vôbec na čom sedieť a čím krútiť.

Volám vysielackou dispečing a nahlasujem situáciu. Všetky jazdné servisné vozy sú v teréne, nariadia mi teda ísť do garáže a odstrániť poruchu tam. S hrôzou to oznámim ľuďom, ale, čuduj sa svete, nikto mi nevynadá. Väčšina vyzerá celkom šťastne, že sa z funkčného modelu vysokej pece dostane von.

Prídem do depa na Jurajovom dvore a zatahnem k dielňam. Pred tromi dňami, keď som robil nočnú zálohu, väčšina mechanikov spala poschovávaná vo vozoch, zopár ich hralo karty a dvaja-traja osamelí neboráci, zrejme čierne ovce kolektívu socialistickej práce, opravovali autobusy. Dnes je tu živšie; máme nového predsedu predstavenstva a ako každý nový šéf, aj on sa uviedol husťými rečami o optimalizácii a racionalizácii. V smradľavých stojatých vodách technického personálu, zvyknutého pracovať štýlom - Fero, drž výfuk, ja idem po výplatu, vyvolal slušnú paniku, keďže deväťdesiat percent tunajších pracantov by v komerčnom sektore

pomrelo od hladu. Teraz sa všetci snažia tváriť, že sú strašne za-neprázdení a celý podnik stojí iba na ich utrápených pleciach. Ša-ráda im ide tak dobre, že ich nechcem vyrušovať. Nájdem si štvor-hran, otvorím dekel, metódou pokus-omyl nájdem správnu po-istku a vyrážam späť do ulíc.

Dispečer ma pošle k obchodnému domu Slimák, kde dvadsať minút čakám na odchod. Spoj, ktorý som vynechal, nahradený nebol; nedostatok vodičov už dávno neumožňuje taký luxus ako mať obsadené zálohy. Dočerta, obsadené nie sú ani všetky zmeny, denne nejde von asi päť autobusov. Podnik zisťuje, čo sa stane, keď ľuďom dlhé roky seriete na hlavu a už sa ani neunúvate predstie-rať, že je to mliečna čokoláda.

Od Slimáku odchádzam pomerne prázdny, pri Novej dobe a na Bajkalskej sa však malý autobus naplní. Keď sa horko-ťažko štev-rám hore Prístavným mostom – plynofikácia mala neblahý vplyv aj na výkon, Karosa praská vo švíkoch. Slnko pečie priamo na čelné sklo, potím sa ako Kotleba u logopéda a nasiaknutá sedačka podo mnou *čvachtá*. Alergia ma zabíja, nos mám plný, oči štípu a navyše mi kamsi pod nohy spadli slnečné okuliare a nedarí sa mi ich nájsť. Rozmýšľam, či niekde pod brzdovým pedálom nie je v podlahe prehrdzavená diera, keď zozadu začujem výkriky. Po-zriem sa do zrkadla a keď vidím, ako sa stredné dvere začínajú otvárať, takmer utrpím kardiovaskulárnu príhodu. Dodnes verím, že ma ten moment stál minimálne päť rokov života.

Tresnem do spínača núdzoviek a brzdím na krajnici. Keď auto-bus zastaví, skusmo dvere otvorím a zavriem. Na spínač reagujú normálne, vzduch v sústave mám. Opatrne sa pohnem ďalej – stáť na výpadovke nie je najlepší nápad. Pri Ekonomickej univerzite sa prederiem pomedzi ľudí dozadu a zisťujem, že na jednom krídle dverí nefunguje uzamykací mechanizmus. Síce sa zavrú, ale stačí odpor vzduchu pri rýchlejšej jazde alebo opretie sa nepozorného gaštana a znovu sa otvoria. Že mi z nich na moste nezačali pršať cestujúci, je učený zázrak.

Väčšina ľudí, našťastie, vystúpi pri univerzite a v Ovsišti. Zo-stávajúcim vysvetlím situáciu a dám im na výber. Buď budú čakať

na ďalší spoj, alebo sa spolu nejako domotáme na konečnú. Ak sa budú držať ďalej od dverí, bude to v poriadku. Berú to s humorom. Niektorí kolegovia možno budú teraz prekvapení, ale verte mi, že substrát vie byť celkom chápvavý, ak sa k nemu nesprávate ako... no, ako k substrátu.

Pomaly sa Petržalkou premoceť kľukatou trasou na konečnú na Jasovskej, kde mám štyridsaťminútovú pauzu. V duchu si gratulujem, ako šikovne som to zvládol bez vynechania ďalšieho spoja, lenže dispečer ma rýchlo schladí. Všetky pojazdné dielne sú obsadené. Obstarožný vozový park má v dnešných horúčavách operačné straty porovnateľné s nemeckou Kriegsmarine počas druhej svetovej vojny.

Počas čakania si odbehnem do neďalekej samoobsluhy po veľkú fľašu minerálky a niečo pod zub. Prezlečiem si tričko, zmáčané, ako keby som v ňom skočil do Dunaja, a vystriekam na seba snáď polovicu dezodorantu v snahe zabrzdiť potenie, aj keď je to ako zavesiť jeden voňavý stromček v stredne veľkej kafilérii.

Pojazdná dielňa sa ukáže o hodinu a pol, takže vynechám ďalší spoj a ešte časť nasledujúceho. Chudák mechanik, jeden z mála, ktorý svoj džob berie vážne, vyzerá vystresovane ako dlhosrstá mačka v sklade suchých zipsov. Nešťastné dvere dá do poriadku za pár minút a môžem opäť vyraziť.

S dispečerom sa dohodnem, že to strihnem naprázdno po Dolnozemskej a napojím sa v Ovsišti. V snahe aspoň trochu vyvetrať nechám otvorené predné dvere, čo sa mi škaredo vypomstí. Keď prudko zabočím na Dolnozemskú, odstredivá sila vyhodí von dverami všetko, čo som mal položené na palubnej doske – slnečné okuliare, doklady od voza aj nový vyklápací mobil, posledný výkrik techniky. Moje „KURVAPIČÁÁÁ!“ počuť až v Slovnafte. Odstavím autobus na krajnici a šprintujem naspäť; našťastie všetky veci dopadli do trávy a nič sa im nestalo. Keby som neskôr v ten deň telefón nezdvihol, ktovie, či by mi z agentúry volali znovu a ako by vyzeral môj ďalší život.

V Ovsišti naberám cestujúcich. Zaregistrujem chlapa, hrnúceho sa do zadných dverí s odhodlaním dôchodcu, ktorý našiel v Lidli

regál s akciovým bezmliečnym jogurtom. Spustnutý päťdesiatnik v zodratom oblečení, ktorý vďaka životospráve Charlieho Sheena, avšak bez jeho zdrojov na zdravotnú a kozmetickú starostlivosť, vyzerá na sedemdesiat. V papuli má cigaretu a ja sa už zdvíham zo sedadla, potom ju však oblúkom vyplúje na chodník a viac ma nezaujíma.

Časom som si vytvoril vlastný postup, ako sa správať na zastávkach. Keď už vo vnútornom zrkadle nevidím vo voze pohyb, spustím bzučiak, po ňom stlačím spínač dverí, a kým sa zatvárajú, pozerám do pravého zrkadla, či niekto nedobieha. Ak nie, zapínam ľavý blinker. Keď smerovka bliká a indikuje autám na ceste, že budem vychádzať, už viac na žiadnych oneskorencov nečakám, ani keby som uvidel dobiehať Ježiša Krista a nahú Megan Fox. Tak to robím aj na Bajkalskej – spustím bzučiak, naposledy pozriem do zrkadla, zavriem dvere a už-už púšťam spojku, keď sa spoza hradby Ľudí od zadných dverí ozve hlasné kovové zadunenie a po sekunde hrobového ticha hlasná explózia pičungu. Pán Cigareta má slovník síce nebohatý – hlavne variácie pohlavných orgánov a najstaršieho dámskeho remesla, ale zato expresívny. Po medzi nadávky vyjadrí svoj úmysel sťažovať sa, pýta sa na funkčnosť môjho zrkovitého ústrojenstva a dĺžku doby vlastníctva môjho vodičského oprávnenia skupiny D. Nechápem, čo sa stalo a ako som ho mohol prehliadnuť, a som zmätenejší než priemerná účastníčka slovenskej reality show z kvadratickej rovnice. Znovu otváram dvere a hulákajúci chlap zmizne vo voňavom letnom súmraku.

Pár sekúnd počkám, zavriem dvere a pohnem sa vyklepaný ako nedeľný rezeň. Až keď prídu zozadu dvaja cestujúci a vysvetliami, čo sa stalo, pochopím to. Spoločensky vyčerpaný chlapík na zadnej dvojsedačke zadriemal a keď sa spustil bzučiak dverí, strhol sa, rozspato sa poobzeral naokolo a zistil, že dosiahol svoju destináciu. V tom momente sa začali zatvárať dvere. Rozhodol sa po medzi ne preskočiť von, ale dvere tie preteky vyhrali. Na starých Karosách sa zvyknú zaplesnúť rýchlo a tvrdo, a keď kolidovali s jeho tvárou, chlap dopadol zadkom späť na schody.

Dva incidenty v priebehu pár hodín úplne stačia, aby rozmetali na kusy aj posledné zvyšky mojej duševnej pohody. Počas nasledujúcich pár zastávok sa mi ruky jemne chvejú, a dokonca ani opakovanie si mojej mantry – *len pár mesiacov, maximálne do konca roka* – mi veľmi nepomáha. Navyše, popoludňajšia špička vrcholí, autobus sa znovu natrieska ľuďmi a Bajkalská je upchatá už od križovatky s Prievozskou, takže sa vlečiem krokom. Cestovný poriadok letí von oknom.

Mobil mi začne cvrlikať práve, keď sa pomaly plazím hore Prístavným mostom s ďalšími a ďalšími minútami naskakujúcimi k už aj tak beznádejnému meškaniu. Handsfree nemám a pár sekúnd váham, či to vôbec mám zdvihnúť – telefonovanie za jazdy neznám. Nie preto, že je zakázané, ale pri riadení dvanásťtonového monštra so stovkou ľudí za chrbtom naozaj nepotrebujem akékoľvek rozptyľovanie. Momentálne si však dopravná situácia moju pozornosť nevyžaduje. Plechová rieka, ktorej som súčasťou, sa pohybuje rýchlosťou sotva desať kilometrov za hodinu a nezdá sa, že by sa na tom malo niečo zmeniť. Hrozí mi jedine bonz od cestujúceho, a keďže kariéru v DPB robiť nemienim, je mi môj kádrový profil ukradnutý. Frajerským gestom odkukaným od kapitána Kirka mobil vyklopím a ohlásim sa.

„Pán Sokol? Dobrý deň, tu je Agentúra,“ povie hlas na druhom konci a moje srdce vynechá úder. Prekvapenie, že sa mi ozvali, hraničí so šokom. Na pracovnom pohovore minulý týždeň som urobil dobrý dojem, hlavne však vďaka svojim jazykovým schopnostiam. Na skúšobnej jazde som nič nepokazil, ale ani som nikoho neohúril, a zástupcovia potenciálneho zamestnávateľa vyzerali, že hľadajú skôr ľudí s praxou. Môj päťmesačný vodičák a trojmesačná prax ich určite na zadok neposadili. Ibaže by áno? Zatajil sa mi dych. *Panebože, prosím...*

„Naši klienti sa rozhodli prijať vás, ak teda ešte máte záujem.“

Pán je humorista. „Áno, mám záujem.“ Hlas mám priškrtený ako mutujúci kohút s chrípkou a musím to zopakovať, lebo prvý raz mi nerozumel.

„Výborne. Kurz nórskeho jazyka začína v polovici júla. Dám vám vedieť, aké dokumenty od vás ešte budem potrebovať. Gratulujem vám a zatiaľ dopočutia.“

Zakrákam *dovidenia*, položím telefón naspäť na palubnú dosku a pár sekúnd hľadím cez čelné sklo do blba, kým môj mozog spracováva predchádzajúcu konverzáciu. Potom si zhlboka vydých-
nem a opriem sa do sedadla. Vydá zvuk ako keď žmýkate špongiu a na tvári sa mi rozleje široký spokojný úsmev. Zrazu mi nič naokolo – vylágrovaný vrak, ktorý riadim, zápcha, nasratí ľudia, ani fakt, že som na hranici dehydratácie – ani trochu nevadí.

Idem do Nórska.



1. KAPITOLA

Keby mi niekto povedal, že sa v lete 2007 budem živiť ako vodič MHD, prerehotal by som sa k astmatickému záchvatu.

Doprava všeobecne a autobusová konkrétne boli odjakživa mojím veľkým koníčkom, dokonca by som sa nezdráhal použiť slovo *vášeň*. Avšak úplne mi stačilo obdivovať ich z pozície užívateľa, robiť lacným fotoaparátom nezaostrené fotky autobusov a na špeciálnych diskusných fórach nadávať na SADistickú neschopnosť. Po maturite som vystriedal viacero pracovných pozícií, najskôr ako agentúrny motrok* v automobilkách, neskôr v korporáte na oddelení logistiky vo firme vyrábajúcej klimatizácie. Vydržal som tam pol roka a odchádzal stopercentne presvedčený, že *toto* zaručene robiť nechcem. V retrospektíve uznávam, že som zrejme mal smolu na firmu s výnimočne toxickou interpersonálnou atmosférou, ale necítim potrebu skúšať to ešte raz niekde inde. Ušetril som tam aspoň dosť peňazí, aby som sa mohol prihlásiť na vysokú školu a nevisieť ako mlynský kameň na maminom invalidnom dôchodku. Zakotvil som ako študent prekladateľstva a tlmočníctva na tuctovej slovenskej regionálnej univerzite, preslávenej hlavne tým, že jej skrachovala fakulta financií. Štúdium ma bavilo, s predstavou budúcnosti v prekladateľskom fachu som nemal najmenší problém a ak som svoju maličkosť nejako spájaj

* Motrok – pseudotermin použitý členom Komunistickej strany Slovenska na označenie pracujúceho v kapitalistickom systéme, ako spojenie slov moderný otrok. Dotyčný komunista bol následne označený ako mokot.

s autobusovou dopravou, tak len vo fantáziách o vlastnej firme obvykle končiacich smutným pohľadom na výpis z účtu. Nepochyboval som, že s dostatočným kapitálom by sa na komerčných diaľkových linkách dalo úspešne konkurovať podnikom SAD, vtedy buď štátnym, alebo veľmi krátko po privatizácii, a bez výnimky mentálne zaseknutým v roku 1982. Ale keďže som si luxus ako dva rožky k večernému vífonu mohol dovoliť len vďaka letným brigádam a sociálnemu štipku, mali moje grandiózne biznis plány k realite rovnako blízko ako fantázie o Scarlett Johanssonovej či Táni Pauhofovej.

Bol som v treťom ročníku, keď nám zavreli fakultu. Osud asi štyristopäťdesiatich študentov bol celé mesiace neistý. Hovorilo sa o rôznych variantoch, od úplného zrušenia odboru, cez premenu na detašované pracovisko inej univerzity, až po začlenenie pod pedagogickú fakultu a transformáciu programu „prekladateľstvo – tlmočníctvo“ na „učiteľstvo cudzích jazykov“. Tá posledná možnosť bola pre mňa mimoriadne šťavnatá. Môj vzťah k deťom je, slušne povedané, ambivalentný a s krikom som sa strhával zo snov, v ktorých som triede dvanásťročných polodivochoch vysvetľoval nemeckú gramatiku.

Keď nakoniec došlo k zlúčeniu s fakultou humanitných vied, bol som už preč. Mesiace neistoty sa na mojej motivácii k štúdiu prejavili negatívne. Nemalý podiel na mojom rozhodnutí mal fakt, že som sa v lete 2005 konečne dostal na letnú brigádu do zahraničia. Prvý raz som bol konfrontovaný s platom, z ktorého sa dalo pohodlne žiť, a dokonca aj niečo ušetriť, takže eventúálna predstava vlastného podnikania už nebola len vlhkým snom.

V tom období sa v Európe nedostatok profesionálnych vodičov nákladných áut aj autobusov stával kritickým. Väčšina štátov mala kedysi nejakú formu povinnej vojenskej služby alebo brannej prípravy, z ktorej vychádzali vyškolení ľudia. S tým je teraz koniec. Stará garda odchádza do dôchodku a mladých to za volant neťahá. Navyše, v dopravnej branži na Slovensku panujú pracovné a platové podmienky, ktoré by aj magnátom z počiatkov priemyselnej revolúcie pripadali antisociálne. Kto môže, uteká do zahraničia.

Na prelome rokov 2006 a 2007 som využil príležitosť a urobil si vodičský preukaz skupiny D. Kurz stál sedemtisíc korún a skúšobné jazdy sa robili na polorozpadnutej Karose len o pár rokov mladšej než ja. Keď si diečko o päť rokov neskôr robil kamarát, vyšlo ho na osemsto eur, a ďalších osemsto mu zhltoľ povinný štyridsaťhodinový kurz na kvalifikačnú kartu vodiča. Pripočítate psychotesty, zdravotnú prehliadku, administratívne poplatky a podobne a výsledná suma atakuje dva a pol tisíce eur. Za túto sumu získate privilégium pracovať tristo hodín mesačne za šesťsedem stoviek čistého plus stravenky, mínus zrážky za prekročenú normu na spotrebu*. Myslím, že v dohľadnej dobe sa o prácu báť nemusím.

Keď vytúžená kartička ležala v peňaženke hneď vedľa takmer expirovaného kondómu, začal som prechádzať inzeráty. Môj veľmi vágny plán bol zamestnať sa na pol roka až rok u nejakého slovenského dopravcu, aby som si mohol do cévéčka napísať aj prax, medzičasom si urobiť ešte vodičák C + E na kamióny a potom upalovať do zahraničia, pravdepodobne do Veľkej Británie. Pre Dopravný podnik som sa rozhodol z čisto pragmatických dôvodov. Jeho inzeráty vyznievali dosť zúfalo a bol dokonca ochotný uchádzačom preplatiť vodičáky. A ak chcete čo najrýchlejšie nabráť prax, kde inde to zvládnete lepšie než v hektickej premávke hlavného mesta na rozpadávajúcich sa črePOCH? Po pol roku v Bratislave zvládnete jazdiť kdekoľvek na Zemi a príľahlých planétach.

Praxe sa mi veru dostalo vrchovato. Dopravný podnik po mne skočil ako hladný medveď po českom turistovi. Na postupné učenie sa tam nehrali, ich prístup bol skôr klasické hodenie do

* Norma na spotrebu je oficiálne počítaná zo základnej spotreby uvádzanej výrobcom vozidla, ku ktorej sa pripočíta koeficient zohľadňujúci špecifiká linky, ročného obdobia, nutnosti použitia klimatizácie alebo prídavného vykurovania a iných faktorov. Keď najbližšie narazíte na autobus vlečúci sa po ceste prvej triedy mimo mesto štyridsiatkou, môže vás utešiť fakt, že sú za tým sofistikované kalkulácie vykonávané vysokoškolsky vzdelanými dopravnými expertmi. Vraj.

vody a plávajú. Hneď prvú samostatnú šichtu som si odkrútil s kľbovým autobusom na povestnej tridsaťdeviatke do Mlynskej doliny. Uchytil som sa rýchlejšie, než som sám čakal. A ešte rýchlejšie som sa začal aj obzerať po novej práci.

Na inzerát pre vodičov autobusov v Nórsku som pôvodne ani nechcel odpovedať, keďže explicitne požadovali minimálne dva roky praxe. Hoci mi to pripadalo ako strata času, nakoniec som naklepal cévéčko v angličtine a bez nejakých extra nádejí ho poslal. Myslím, že keď Bobovi Dylanovi udelili nobelovku, nebol zďaleka taký prekvapený ako ja, keď ma pozvali na pohovor.

Ani pred prvou súložou som nemal v bruchu také motýle, ako keď som vkročil do šerednej kancelárskej budovy na Pražskej ulici, kde sa mali konať pohovory. Stretlo sa nás tam sedem alebo osem, aj dvaja kolegovia z Dopravného podniku, a okrem jedného mali všetci oveľa viac skúseností. Moje nie príliš veľké nádeje zvädli ako púpava zasiahnutá jarným mrazom. Jeden robustný štyridsiatnik z trnavskej SAD-ky si bol taký istý úspechom, že už riešil, ako zohnať čo najlacnejšiu letenku.

Pohovor prebehol hladko. Angličtinou som urobil dojem. Vodičskými schopnosťami ani veľmi nie, keďže skúšobnú jazdu sme robili na novom zájazdovom Volvo s modernou elektronickou prevodovkou, ku ktorému mala mne pridelená Karosa tak blízko ako Rytmu-sova tvorba k hudbe. Na konci mi ľudia z agentúry povedali, že sa mi ozvú. Ja som to pochopil tak, že sa neozvú a išiel som domov.

Ale oni sa ozvali.

Výučba nórciny nie je v slovenskom školskom systéme mainstreamom a väčšina z vybraných uchádzačov v nej nevedela ani ceknúť. V prvom rade sme museli absolvovať intenzívny jazykový kurz, šesť týždňov po šesť hodín denne. Nielenže sme ho mali plne hrađený zamestnávateľom, ale dokonca sme ho mali plate-ný, sumou približne zodpovedajúcou jedenapolmesačnej mzde v Dopravnom podniku.

Traja z nových kolegov boli z Dopravného podniku – okrem mňa tam bol ešte jeden vodič Adrián a dispečer Rado. Ivan, naj-

mladší z nás, mal vtedy iba dvadsaťjeden rokov a nejakú dobu jazdil s kamiónom a zájazdovým autobusom po Európe. Zostavu dopĺňal Martin, asi taký starý ako ja a jediný, čo mal ešte menej praxe. Konkrétne žiadnu. Nóri sa zrejme rozhodli vychovať si radšej nových ľudí od piky než bojovať s niektorými zažranými profesionálnymi deformáciami.

Pán lacná letenka chýbal.

V tej dobe robilo nábor vodičov viacero agentúr. Väčšina novozískanej pracovnej sily, vrátane frekventantov dvoch paralelne bežiacich kurzov vo vedľajších učebniach, smerovala do mestskej dopravy do Osla. Naša skupinka bola výnimkou – ako nás na prvej hodine výučby jazyka informovali, náš nový zamestnávateľ, firma Nettbuss, nás prvé štyri mesiace nasadí v Stavangeri na západnom pobreží Nórska a potom v Trondheime. Nijako som nenamietal. Po štyroch mesiacoch v Bratislave mi bolo jasné, že veľkomestská MHD mojou „šialkou“ čaju nie je a ani nikdy nebude.

Kurz bol fajn. V skupine sme sa stretli väčšinou mladší ľudia a ani jeden z nás netrpel špecifickými profesionálnymi deformáciami, ako je napríklad nenávisť k všetkému žijúcemu a dýchajúcemu (smutne musím skonštatovať, že dnes toto o sebe tak jednoznačne tvrdiť nemôžem). Lektor žil v Nórsku niekoľko rokov a teóriu z učebníc dokázal premiešať s vecami z praxe. Za krátku dobu do nás tak dokázal nahustiť aspoň základnú gramatiku a slušnú slovnú zásobu, aby sme na klientov nepozerali so spadnutou sánkou, keď si od nás vypýtajú dva celé a jeden polovičný. Tri roky zabité na tlmočníctve sa mi nakoniec vyplatili. Hovoril som plynule anglicky aj nemecky a nórcina je niečo ako kombinácia týchto dvoch. Navyše má veľmi jednoduché pravidlá s minimom skloňovania a gramatických pádov. Jednoduchosť si zato vynahrádza množstvom rôznych regionálnych nárečí a dialektov. Jednotlivé sídla boli od seba v minulosti dlhodobo izolované severskou divočinou a navštíviť vedľajšiu dedinu znamenalo niekoľkodňovú túru cez hory. Preto má každá dolina vlastnú variáciu jazyka, niekedy s výraznejšími odchýlkami než medzi slovenčinou a češtinou. Keď nám začal rásť hrebienok, lektor nás schladil nahrávkou

obyvateľa západného pobrežia, čiže práve odtiaľ, kam sme sa chystali. To, čo sme na nej počuli, malo od čistej *bokmål* nórčiny z výučbových materiálov asi tak ďaleko ako verbálne prejavy Andreja Danka od slovenčiny. Našu sebadôveru to odkázalo do patričných medzí.

Doma som o svojich plánoch mlčal, ale týždeň pred odchodom som musel vyjsť s pravdou von. Mama, ktorá stále dúfala, že dostanem rozum a namiesto odchodu do zahraničia si dokončím školu, nebola nadšená a posledné dni som mal tichú domácnosť.

V posledný augustový deň som u nás doma nastúpil do autobusu smer Praha.

Niekoľko tam hore si povedal, že keď už odchádzam do civilizácie, nech si naposledy užijem špecifiká slovenského dopravného trhu. SADisti poslali na medzinárodnú linku prímestský autobus, ktorý síce mal klimatizáciu, ale celú dobu bola vypnutá. Vodiči boli tuhí fajčiari a aby mali na každej zastávke čas na cigu, hnali Karosu spôsobom, ktorý kolega z Nitry označoval ako „letieť dva metry nad kukuricú“, predbiehajúc kamióny a pomalšie autá v zákrutách, križovatkách, aj cez plnú čiaru. Tiež mám za volantom ťažkú nohu, ale počas tejto cesty som zatímal prsty do sedadla a modlil sa k bohovi ateistov. Ako čerešničku na torte v Žiline veselo nabrali asi dvadsiatku cestujúcich bez toho, aby sa unúvali dať jedinému cestovný lístok. Keď som na Vianoce pricestoval domov a zistil, že linka bola kvôli nerentabilnosti zrušená, bol som najmenej prekvapený človek na zemeguli.

Na druhý deň sme so zvyškom tlupy na letisku na Ruzyni spoločne nastúpili do Boeingu nórskeho lowcostu. Vďaka krásnemu počasiu sa mi prvý pohľad na krajinu, v ktorej som mal stráviť ďalších desať rokov, naskytol z výšky deviatich kilometrov. Pod sedemtriedmičkou ubiehala najprv nekonečná záplava lesov, len občas pretáť stužkou cesty alebo skupinkou domov. Potom pásma pobrežných hôr, skalnatých masívov, z ktorých tie najvyššie na sebe ešte (alebo možno už) mali sneh. Medzi nimi boli hlboké údolia a keď sme sa blížili k západnému pobrežiu, aj fjordy. Ten chlap zo *Stopárovho sprievodcu galaxiou* nedostal cenu za nórske pobrežie len tak.

Nad Stavangerom sa počasie pokazilo a pristáli sme do zamračeného, daždivého dňa, akoby samotná krajina protestovala proti invázii gastejtrův. Na letisku nás čakal šéf tamovej prevádzky Nettbussu Odd Christian a hlavný inštruktor nových pracovných síl Kjetil. Ako prvé nás zobrali na obed do reštaurácie. Považoval som sa za kozmopolitného a voči kultúrnemu šoku odolného jedinca, ale karbonátky s lekvárom mi odpálili dekel.

Druhým kultúrnym šokom bolo ubytovanie. Firma nám prenajala veľký, kompletne zariadený rodinný dom, v ktorom mal každý vlastnú spáľňu a k dispozícii tiež obrovskú obývačku a salónik s koženými sedačkami, elektronikou a miliónom rôznych blbiniek, ako napríklad karaoke mašinou, gramofónom alebo zbierkou bambitiek. Kuchyňa okrem základných spotrebičov obsahovala aj vafľovač alebo stroj na výrobu mliečnych kokteílův. Ubytovňa Dopravného podniku, v ktorej som býval predtým, bola polorozpadnutý panelák pri Vinohradoch s nábytkom a matracmi ukoristenými po odsune Wehrmachtu a netesniacimi oknami, skrz ktoré hvízдалa meluzína aj uprostred leta. Na výskume mikrofauny v rozmlátených spoločných sprchách by si študent biológie mohol postaviť dizertačku.

Dostali sme tridsať minút na vybalenie a potom nás vzali na prehliadku.

Garáže Nettbussu vlastne neboli v Stavangeri, ale vo vedľajšom meste Sandnes. Delí ich asi pätnásť kilometrov, no obidve aglomerácie už dávno zrástli dohromady a ak ste pri prejazde neko-nečnou suburbiou medzi nimi nesledovali tabule, vôbec ste neza-registrovali, kde sa Stavanger končí a Sandnes začína. Garáže sídli-lia na zúfalo malom pozemku na okraji centra a sú také stiesnené, že autobusy v nich parkujú natlačené na sebe. Ak máte veľkú smolu, musíte pred ranným výjazdom najprv jeden alebo dva vozy naštartovať a odviezť nabok, aby ste vyšli von. Niečo ako parkovanie pred panelákmi v Petržalke, akurát že dvanásťtonový au-tobus neodtlačíte na neutrále.

Ako kancelársky priestor a odpočinková miestnosť pre vodičov slúži drevená búda. Zvonku vyzerá len o triedu lepšie než unimo-