

Ondrej Sokol

AKO SOM VOZIL NÓROV 2



AKO SOM VOZIL NÓROV 2

Ondrej Sokol

AKO SOM VOZIL NÓROV 2

Ondrej Sokol

Ako som vozil Nórov 2

Autor: © Ondrej Sokol

Ilustrácie: Juraj Gašperek

Anotácia: Mirka Straková

Editorka: Ing. Diana Padychová

Jazyková korektúra: Hana Malecová

Redakčné úpravy: Peter Fašung

Vydal: © Eruditio spol. s r. o., Bratislava 2019

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, 2019

ISBN 978-80-972922-1-8

Prológ – leto 2007

Je nádherná slnečná nedeľa na konci júla a letné horúčavy sú v plnom švungu. Na Slovensku zúri prvá vláda Roberta Fica a blogeri sa predbiehajú v nárekoch, že horšie to už byť nemôže. Do kín ide štvrtá Smrtonosná pasca a fanúšikovia sa predbiehajú v nárekoch, že horšie to už byť nemôže. Už o pár rokov obidve skupiny zistia, ako veľmi sa mýlili.

Ortuť teplomera atakuje 35 stupňov a po desiatich minútach stá-tia na slnku na obratisku MHD na Súhvezdnej v Ružinove si pri-padám lepkavý ako ocmúľaný bonpar. Na vodičáku mi v kolónke s písmenkom D ešte neuschol atrament a v Bratislave som tak krátko, že keby som bol fajčiar, ešte by mi v popolníku na hlavnej šťanici horel špak. No už som toho stihol vidieť a zažiť dosť na to, aby som svoju budúcnosť s bratislavskou MHD nespájal. Minulý týždeň som odpovedal na inzerát, v ktorom personálna agentúra hľadala vodičov autobusov do Nórska. Medzi požiadavkami mali aj dva roky praxe. Neočakávam odpoveď.

Prax je hlavný dôvod, prečo som sa nechal zverbovať do Brati-slavy. Predpokladám, že ak sa zaučím v tunajšej premávke na tu-najšej zbierke vrakov, neexistuje nič, čím by ma zvyšok sveta, alebo teda aspoň civilizovaný západ, mohol šokovať. O desať rokov bude vozový park takmer kompletne obnovený. Autobusy budú nízkopodlažné, klimatizované, s infosystémom a dokonca televí-ziou, takže si jazdu budete môcť spríjemniť sledovaním reklamy alebo dokumentu o stravovacích zvyklostiach hrabošov poľných. Ale v lete 2007 má drvivá väčšina prostriedkov MHD plánovanú

životnosť prekročenú dvojnásobne a pohromade ich drží len náter, hrdza a izolepa.

Navyše, veľkomestská MHD je pre začiatočníka prekvapujúco prívetivé prostredie. Väčšina mestských autobusov má automatické prevodovky, priemerná rýchlosť jazdy je nízka, mestské ulice sú aj v zime *relatívne* dobre udržiavané, frekventované križovatky sú riadené semaformi, navyše odpadá predaj lístkov a manipulácia s peniazmi. K prípadným ťukancom väčšinou dochádza v nízkej rýchlosti a odnesú si ich iba plechy a možno niečo hypertrofované ego. Rozhodne mi to pripadá lepšie, ako poslať zelenáča preháňať sa deväťdesiatkou po rozflákaných zasnežených úzkych okreskách.

Toto leto je však situácia s vozovým parkom na hrane kalamity. S veľkou slávou kúpené nové Solarisy na zemný plyn sú odstavené po tom, ako jeden z nich spektakulárne vyhorel. Najnovšie kĺbové busy sú desaťročné maďarské Ikarusy 435, ktoré dopravačka komunita považuje za to najlepšie, čo sa bratislavskými ulicami kedy preháňalo, vrátane istého stočeného Veyronu. Za nimi nasledujú klasické hranaté Karosy, niektoré zgenerálokované a prestavané na plynový pohon, niektoré v pôvodnom stave na pokraji smrti. Minulý týždeň som sa s jednou z nich vrátil do vozovne, v roji iskier ťahajúc za sebou po asfalte odpadnuté schodíky pri posledných dverách. Ďalej máme TAM-busy, vyrobené v prvej polovici deväťdesiatych rokov v dnešnom Slovinsku. Ako vodič ich mám veľmi rád, ale keďže majú drevené sedadlá, cestujúci sú z nich nadšení ako z ploštíc v matraci. A potom sú tu posledné zvyšky klasických starých Ikarusov 280/283. Väčšina je dislokovaná vo vozovni Petržalka, u nás na Jurajovom dvore zostali posledné štyri kusy. Počas zácviiku sa ani neunúvali ma s nimi zoznámiť, čo sa práve teraz ukazuje ako veľmi krátkozraké.

Fascinovane hľadím na otlčené maďarské monštrum v červeno-bielom nátere s guľatými očami, ktoré s brumlaním motora majestátne na voľnobeh dopláva ku mne, s ťažkým vdýchnutím bŕzd zastaví a zmlkne. Je to tu, chvíľa, o ktorej som sníval už ako šesťročný, keď som sedel na kraji postele, krútil pokrievkou z poliev-

kového hrnca a robil víríf. Srdce mi bije ako splašené, žalúdok mám stiahnutý a v ústach sucho. Takúto kombináciu radosti a hrôzy som zatiaľ zažil len pred stratou panictva. Akurát že ak s tým teraz vrazím, kam nemám, nehrozí mi len facka.

Ikarusy radu 280 boli z rozhodnutia RVHP *the* kľbový autobus pre východný blok. Mohli ste ich stretnúť v mestách od východného Berlína až po Vladivostok, v Tripolise, Teheráne aj v Havane. Do Československa boli, ako rafinovaná pomsta za Benešove dekréty, dodávané v základnom vyhotovení, s malými vetracími okienkami a slabučkým naftovým kúrením. Následkom toho ste v nich v zime drkotali zubami a vyškrabkávali nechtami priezor v námraze na vnútornej strane okna, zatiaľ čo váš zadok na koženke spoznával dobu Ťadovú. Až v dospelosti som pri návšteve Budapešti šokovaný zistil, že ich Maďari vyrábali aj s pohodlnými textilnými sedadlami, veľkými posuvnými vetracími okienkami a dokonca s účinným kúrením.

Motor mali v strede pred kľbom, hnacia náprava bola tá prostredná a zadná na vleku sa natáčala. Vďaka tomu vlek zákerne vybočoval do strán a ne jeden nešťastný súdruh, ktorý sa so svojou embéčkou alebo žigulíkom primotal k odbočujúcemu Ikarusu príliš blízko, potom musel s obálkou a fľašou cupkať do Mototechny po nové spätné zrkadlo. Ani motor nebol žiaden zázrak. V rovinatom Maďarsku, kde najvyššiu horu nevidno, lebo ju zakrýva železničný násyp, jeho výkon postačoval, ale u nás sa nové sídliská často stavali na kopcoch. Zúfalo preťažené vozy počas pomaléého stúpania na dvojke alebo aj na jednotke hore bystrickou Sásovou, nitrianskou Klokočinou alebo košickými Ťahanovcami revali a dymili tak, že vidieť to dnešní ekozanietenci, zrejme by s bojovým pokrikom „SUV do každej rodiny!“ šli vodiča ubiť na smrť veľrybou.

Na druhej strane, ich konštrukcia bola jednoduchá, robustná a blbuvzdorná. V prevádzke ste ich dokázali udržať v podstate s kladivom a kusom drôtu. Ich plánovaná životnosť bola šesť rokov, ale keď po páde komunizmu a kolapse RVHP dodávky nových vozov vyschli, dokázali v Bratislave prežiť trojnásobok.

Autobus, v ktorom mi kolega práve dáva rýchlu inštruktáž, nie je úplne autentický. Je to novší typ 283 – o meter dlhší, zadná náprava má pevnú dvojmontáž a dvere sú výklopné dvojkridlové namiesto skladacích. V prevádzke prežije 20 rokov, keď ho odkúpi spolok priaznivcov historických vozidiel a zreštauruje na veterána. Momentálne vyzerá ako rekvizita z Mad Maxa. Plechy majú rôzny odtieň, tucty preliačín sa nikto neunúval vyklepať a v interiéri sú hrdzavé fláky. Do kĺba presvitá cez diery v gume denné svetlo, čo počas letnej prietrže mračien cestujúci nepochybne ocenia. Sedadlá, hlavne vo vleku, sú potagované čiernou fixkou. Kolega Ivan, zvaný aj Vid'jstedebilové, chodiaca zbierka všetkých zažitých klišé a komplexov o autobusároch, mal na problematiku writerov jednoznačný názor: „Zlámať jim hnáty, vole, pak jim tu fixu narvat do prdele a natočiť na video, jak si ji těma zlámanýma hnátama vytahujú. A pak to dat na tu jutúbu, ať všichni píčusové viděj, jak dopadnou.“

Sadám si na odpružené sedadlo a kukám na palubovku, vyklepaný ako babkine rezne. Na rozdiel od Karosy tu vyzerá všetko masívnejšie a robustnejšie. V kabíne je napriek otvorenému oknu neznesiteľne horúco a parťák zo seba inštruktáž vysypal tak rýchlo, ako to len bolo v jeho silách, predtým, než zutekal za manželkou, deťmi a vychladeným pivom, takže nemám poňatia, čo polovica tlačidiel vlastne robí. Najviac mi utkvel v pamäti jeho široký úsmev, keď mi povedal, aby som sa nebál, že by predo mnou autisti robili myšičky. Aj najhustejší čákovia na géčkových mercedesoach a pipinky v rejndžrôvroch sa Ikarusu boja. Ani sa im nečudujem. Obitá masa plechu evokuje dojem nezastaviteľnej sily, ktorá, keď je raz uvedená do pohybu, pôjde bez spomalenia cez rieky, lesy, domy aj ľudí. S nábožnou úctou zapínam štartér, nahaďzujem motor... a zisťujem, že nejdem nikam. Vzduchová sústava už po pár minútach státia nemá tlak. Hadice sú zrejme priepustné ako indiánske kanoé vyrobené z kože vrakunského narkomana.

Naveľ a dotlačím vzduch a uvediem tú vec do pohybu. Prvé kilometre, popri železničnej trati a po Rožňavskej na Trnavské Mýto, som vystresovaný a mám pocit, že autobus riadi mňa a nie ja jeho,

ale postupne si na vyvýšený posed a ovládacie prvky zvykám. Spojkový pedál je neuveriteľne vysoký, akoby ho robili pre Bigfoota, a udržať ho vyšliapnutý je celkom fuška, pretože po jeho hladkom kovovom povrchu moja noha v zodratej teniske kľže. Na konci šichty budem krívať. Rýchlosť naberá Ikarus ako lavína – pomaly, zato s pocitom neúprosnej osudovosti. Musím sa prekvalitovať z dvojky na šestku, len aby som dosiahol päťdesiatkilometrovú rýchlosť, ale keď už je behemot raz rozbehnutý, snahu o spomalenie nesie ťažko. Brzdzenie si treba plánovať dopredu. Ideálne tak tri dni a autobus na to upozorniť telegramom.

Cestujúcich ešte nie je veľa, väčšinou sú to rodiny a dôchodcovia, ktorí sa na prichádzajúci Ikarus pozerajú zhnusene ako Miloš Zeman na nealko radler. Šplhať sa hore schodmi Ikarusu je pre človeka s osteoporózou alebo problémovými kĺbmi ako túra na Rysy. Našťastie, víkendové jazdné doby na tridsaťdeviatke sú benevolentné, a keďže ju dostávam najčastejšie, už mám odpozorované fázy semaforov. Môžem si dovoliť počkať, kým všetci sedia, až potom spustiť ostré autoritatívne ČRŘRŘN výstrahy. Rozhodne znejú lepšie než infantilné *lililili* ozývajúce sa v dnešných SOR-kách. S dverami som extra opatrný, pretože sa zaplieskávajú so silou schopnou zlomiť krehkému geriatrikovi všetky kosti v tele.

Na niektorých zastávkach dokonca vyčkávam na odchod – v Bratislave inak vec skoro nevídaná. Obvyklý štýl jazdy tunajšej MHD* je vo svojej podstate binárny – stopercentný plyn a stopercentná brzda. Cestujúcemu tak okrem prepravy dopraje simuláciu štartu rakety z Bajkonuru a jej následného nárazu do betónovej steny. Dnes už bratislavskú MHD používam zriedkavo, ale keď už musím a povievam v nej ako lístok vo víchrici, trápi ma neodbytná otázka: „*Kurovafix, tiež som vtedy jazdil takto?*“

Keďže je nedeľa, cez centrum sa premocem pohodlne. Na Zochovej sa mi podarí prvý kiks, keď pri rozjazde na vylágrovej kulise radenia namiesto dvojky zaradím spiatočku. Priznám sa, že

* Plánujem ho navrhnuť na zápis do kultúrneho dedičstva UNESCO.

by som chcel vidieť môj výraz tváre, keď sa Ikarus podo mnou namiesto očakávaného smeru vpred pohne dozadu. Takmer nacúvam do deväťdesiatrojky za mnou. Ignorujem trúbenie a so sebavedomým výrazom hovoriacim „samozrejme som to urobil náročky a mal som svoje dôvody“, prekvaltujem šaltpáku, takú masívnu, že by som sa ňou dokázal ubrániť svorke hladných vlkov. Druhýkrát sa už pohnem hladko, ale moje sebavedomie trochu eroduje. Zhorší sa to, keď sa na semaforoch pri odbočovaní do Mlynskej doliny nechtiac pokúsím rozbehnúť na štvorke. Hoci Ikarus zvládne veľa, má svoje limity. Motor zakašle, voz poskočí a skape. Dobré, že Ikarus je stroj a nemá matku, pretože slovo, ktoré kabínou zaznie, by sa jej veľmi dotklo. Horúčkovito absolvujem štartovaciu sekvenciu a so šklbnutím sa pohnem vpred, no vzápätí musím zase brzdiť, pretože už stihla skočiť červená. Nervózni autisti za mnou trúbia a nejaký dedko pri druhých dverách nahlas vyjadruje svoj *Názor*. Kabína aj rev motora jeho hlas tlmia, ale nepredpokladám, že mi chváli účes.

Vyšplhám sa do Mlynskej, vysadím ľudí a idem na obratisko vyčkať na ďalší odchod. Tridsaťdevina je cestujúcimi aj vodičmi preklínaná, ale mne celkom vyhovuje. Bez ohľadu na dennú alebo nočnú dobu býva narvaná, ale to mi môže byť fuk, ja mám miesto na sedenie isté, hoci tlačiť sa medzi študentkami by nepochybne malo svoje čaro. Vysokoškólači sú hlučná a občas bordelárska, ale inak pohodová klientela. Určite je to lepšie ako napríklad osemdesiatsedmička, ktorú by mestské infocentrum mohlo propagovať ako prehliadku alternatívnej scény. Pri (ne)správnej konštelácii hviezd na jednom spoji veziem asociálne sociálne prípady z útulku vo Vrakuni, ktorých telesný pach by rozplakal supa hniezdiaceho na komíne kafilérie, narkomanov a čokoládové hviezdy z Pentagónu, prostitútky k Slovnaftu (ich biznis plán zostáva pre mňa záhadou, pretože aj v čase najväčšieho zúfalstva by som sa do nich bál strčiť špičkou dáždника) a čávov z Pééétržky. V nasledujúcich rokoch sa mnohokrát zaprisahám (a prísahu poruším), že už nikdy, ale fakt nikdy nepôjdem pracovať do veľkomestskej MHD, ani keby mi ku každej výplate ako bonus sľúbili

zlatú tehlu. Ale keď už to človek robí, mohol by skončiť oveľa horšie ako s tridsaťdevinou.

Po ceste naspäť som už sebedomejši. Beštiu som skrotil a poslúcha na slovo. Akurát sem-tam zhasnem motor, keď zavadiť o tlačidlo motorovej brzdy, ktoré nie je na pedáli, ako som zvyknutý, ale na podlahe a ovláda sa pätou. Slniečko svieti, Bratislavčanky v sukničkách a tesných tričkách korzujú a náladu mi nekazí ani nepochopiteľný fakt, že na ne dymiaci hrdzavý Ikarus vôbec nerobí dojem. Chuderky zjavne podľa ahlí absurdnému, metrosexuálnymi pajácmi šírenému nonsensu, že na veľkosti nezáleží. Mám chuť zakričať si: „SOM KRÁĽ SVETA!“ ako DiCaprio v Titaniku, ale spomeniem si, ako nakoniec dopadol, a radšej držím hubu.

Najviac zo všetkého si užívam jazdu s otvorenou prednou polovicou dverí. Podarilo sa mi dosiahnuť nemožné – sedieť v lete v neklimatizovanom mestskom buse a nepotiť sa. Kedysi vraj nejaký génius z predstavenstva navrhol, aby vodiči smeli vypiť najviac pol litra tekutiny za zmenu, inak sa potia a tým podniku kazia imidž. Donedávna som veril, že je to len šoférska legenda, ale v poslednom čase si tým už nie som taký istý.

Na rozpálené mesto postupne padá súmrak a s ním sa mení aj štruktúra cestujúcich. Dôchodcov a rodiniek s deťmi ubúda a ich miesta zaplňajú pubertiaci a mládežníci, a, bohužiaľ, aj existencie, ktoré by biológ veľkoryso síce zahrnul do druhu *Homo sapiens sapiens*, ale inak veľmi sapiensne nepôsobia. Na konečnej v Mlynskej ma dve dievčatá škodoradostne upozornia, že „ujo, vzadu vám niekto spí“. Už ten ujo ma vtedy ako dvadsaťšesťročného tvrdo zasiahne, ale keď dôjdem dozadu za kĺb a vidím tam vyvaleného chrápajúceho bezdomovca, je moja nálada definitívne v kýbli. Chlap páchne ako autonehoda cisterny z denaturovaným liehom a „fekáltatry“. Nikto z cestujúcich ma naňho neprišiel upozorniť, ale minimálne traja už píšú sťažnosti, jeden osnovu nasraťého blogu a ostatní lamentujú, že ešte neexistuje fejsbúk, na ktorý by zavesili ostré statusy.

Jemne do chlapa drcnem. Len sa zavrúť a čosi zašomre. Pomykám mu plecom silnejšie. Otvorí oči a zase ich zavrie. To už ale

uskakujem dozadu, pretože som v jeho brade, takej dlhej a hustej, že bežný hipster by za ňu vymenil pradedov velocipéd, zaregistroval pohyb. Niečo živé a skákajúce. Keďže si na moje vlasy poťpím, vycúvam zo zóny kontaminácie a po krátkom rozmyslení sa rozhodnem aplikovať *Postup*.

Vrátim sa za volant, zaradím dvojku, jemne sa rozbehnem do obrátiska a keď dosiahnem rýchlosť približne desať kilometrov za hodinu, zadupnem brzdu. Ikarus sa takmer postaví na nos. Sociálny prípad sa zo sedadla zvezie na podlahu a v momente je hore. Chvíľu otáča hlavou zo strany na stranu, zatiaľ čo zvyšky chémiou nepoškodeného mozgu za vytreštenými očami analyzujú okolitý svet. Trhanými, nekoordinovanými pohybmi sa postaví na nie príliš stabilné nohy a napoly sa vypotáca, napoly vypadne von. Túto taktiku používajú kolegovia na nočákoch na prebudenie ožranov, u ktorých nevedia, ako zareagujú a či nebudú agresívni. Osobne ju príliš neschvaľujem, keďže potenciál prípadného zranenia je príliš vysoký. Ale aj ja mám svoje limity ohľadne vecí, ktoré som ochotný znášať, a kontakt so zavšiveným jedincom hýčkajúcim a opatrujúcim si ktovieakú zbierku nákazlivých ochorení, je ďaleko za nimi.

Na ďalšej jazde do Ružinova sa nemôžem prestať škrabať na hlave. Nebol som pri chlapovi dostatočne blízko ani dlho na to, aby na mňa čokoľvek preskočilo, takže nástojčivé svrbenie je určite psychosomatické. Snáď. Vždy som bol tak trochu hypochonder.

Keďže všetko pekné sa musí skončiť, príde aj môj posledný spoj. Hoci sú prázdniny, z centra do Mlynskej je taký narvaný, že na zastávkach Chatam Sófer a PKO prebiehajú medzi cestujúcimi dialógy ako „hej, vy tam nado mnou, povedzte tomu nad vami, že ten podo mnou chce vystúpiť“. Navzdory druhotným pohlavným znakom spanilej devy pritlačeným na sklo mojej kabínky si vydýchnem, keď sa to v Mlynskej vykotúľa von. Idem naprázdno do Trnávky, užívajúc si posledné chvíle s vozom, ktorý už možno nikdy do ruky nedostanem.

Prejdem cez vrátnicu a pribrzdím pri *kukačoch*, dvoch chlapoch, ktorých jediný džob pozostáva zo zápisu čísla autobusu a nakuk-

nutia na podvozok, či netečie nafta. Prejdem cez umyvárku a idem na pumpu, kde sedí teta, ktorej jediný džob je zapísať odber a číslo autobusu. DPB je svojím spôsobom unikát – jediná primárne dopravou sa zaoberajúca firma, ktorú poznám, kde vodiči tvoria menšinu.

Po tankovaní idem zaparkovať. Cúvanie s kľbákom nie je práve moja obľúbená činnosť, zvlášť keď má natáčaciu zadnú nápravu, ale praxou sa zlepšujem. Už po necelých ôsmich minútach poskakovania vpred a vzad a občasného výkriku „Kam do piči sa ten skurvený vlek zase jebe!“ som schopný zaparkovať zadkom k plotu medzi ostatné autobusy. Keď som začínal, trvalo mi to pol hodiny a celá vozovňa sa na to divadlo chodila dívať. Pobalím si veci, odovzdám na výpravni vlakopis* a cedule a odchádzam na ubytovňu premýšľajúc, či ma táto práca vôbec niekedy môže prestať baviť.

Ukáže sa, že môže.

* Nie, netuším, prečo sa výkaz jazdy pre autobus volá vlakopis, ale určite to má nejaké logické vysvetlenie.



1. KAPITOLA

O osem a pol roka neskôr

Crn-círrírn!

„Ble.“

Crn-círrírn!

„Uahahueheá.“

Crn-círrírn!

„Bazmeg!“ Zvuk je príliš neodbytný na to, aby sa dal ignorovať. Chtiac-nechtiac sa v posteli prevalím na druhý bok a hmatám na špinavej podlahe po jeho zdroji. Konečne rinčiaci mobil nájdem a vypnem budík. Ledva rozlepenými očami pozerám na čísla 3:30 na displeji, zatiaľ čo môjmu mozgu nabieha operačný systém. Predchádzajúci večer som si do postele líhal veľmi nechotne, teraz sa mi z nej ani trochu nechce von.

Posteľ leží v suteréne obecného úradu nemenovanej koncovkej obce v takej zapadnutej časti východného Slovenska, že sem lietajú muchy umrieť. Miestnosť slúži ako nocovňa pre vodičov linkových autobusov podniku, ktorý pre účely tejto knihy nazvem SAD Mordor. Celý obecný úrad vyzerá ako strašidelný hrad treťotriedneho zábavného parku a ak sa tejto analógie chceme držať, potom nocovňa je kryptou zombíkov. Posteľ stojí na kyvkajúcich sa nohách a jedovato zelený matrac pokrývajú žlté fláky neznámeho, avšak nepochybne biologického pôvodu. Bez hazmat obleku som si do nej včera líhal len veľmi nechotne a hlavou mi blýskali predstavy ploštíc, plesní a baktérií pľúcneho moru.

S deficitom nadšenia vystrčím spod periny nohy. Opatrne po centimetroch ju odhrňam a vystavujem telo studenému vzduchu v izbe. Napnem svaly, odlepím hlavu od vankúša zažltnutého generáciami hláv šoférov, a vyšvihnem sa na nohy. Roztiahnem ťažké látkové závesy. Zvírim tým taký oblak prachu, že viditeľnosť v miestnosti na pár sekúnd poklesne na nulu. Keď sa usadí, vlasy mi prskajú statickou elektrinou a na podlahe leží poltucet mŕtvych molí.

Kúpeľňa vyzerá, akoby ju sem transplantovali pred dvadsiatimi rokmi zo Sarajeva. V sprchovom kúte trčí zo steny namiesto hlavice len odrezaný kus hadice. Kachličky sú popraskané a za záchodovou misou je v stene diera. V jej prítmí, skrytý v tieni, striehne na neopatrný okoloidúci hmyz pavúk s telom veľkosti menšieho smartfónu. Volám ho Fero. Po trošku rozpačitom zoznámení (včera večer ma vyliezol pozdraviť práve vtedy, keď som stál pred misou s rozopnutými nohavicami a v následnej panike som mu trochu zvlhčil rezidenciu) sme sa skamošili.

Z batohu vyťahujem croissanty zakúpené včera v Krajskom meste. Na raňajky preferujem niečo teplé, ovsenú kašu alebo aspoň čaj, ale rýchlovarná kanvica na stole, pôvodne biela, teraz farby psom ošátého nemeckého taxíka, za celú dobu svojej existencie nebola vyčistená.

V kúpeľni síce voda tečie, ale má podivnú farbu a kolega ma varoval pred jej účinkami na tráviaci systém. Jeho prognostické „Vysereš šebe dušu z cela“ bolo dostatočne opisné, aby som ho bral vážne. Po desiatich minútach práce so zubnou kefkou, mydlom a holiacim strojčekom vyzerám ako približná imitácia človeka. Hrebeňom donútim vlasy, aby netrčali každý iným smerom a na rozlúčku hodím Ferovi mŕtve mole zo závesov.

Nostalgicky spomínam na časy spred pár rokov, keď som sa takto chystal do práce v Nórsku. Akurát že v dedinke menom Sokna som býval v útulnom malom domčeku s takými vymoženosťami civilizácie ako garáž, čistý matrac a pitná voda. Aby som bol férový, SAD-ka posledné roky vrazila do rekonštrukcií nocovní veľké peniaze a väčšinu z nich vynovili, ale to je mne momentálne platné ako Van Goghovi walkman.

Ak ste čítali moju predchádzajúcu knihu, pravdepodobne sa teraz škrabete po hlave a pýtate sa sami seba to isté, čo ja.

Čo tu, kurva, robím?

Dobrá otázka.

Som tu, pretože trpím zvláštnou, periodicky sa opakujúcou psychickou poruchou. Stále mám Slovensko rád a verím tomu, že táto krajina sa skôr či neskôr posunie dopredu. Každých pár rokov ma prepadne nostalgia za domovom a zradný mozog mi našepkáva, že pracovať na Slovensku by mohlo byť celkom fajn. Obvykle stačí niekoľko mesiacov na návrat zdravého rozumu a opätovný útek na skazený, dekadentný západ.

Rok 2015 som strávil prácou v mestskej hromadnej doprave v Osle, na linke náhradnej dopravy počas výluky metra. Odchádzal som odtiaľ napoly vyhorený, so zničenými nervami a pevným predsavzatím, že do MHD v meste nad stotisíc obyvateľov už dobrovoľne pracovať nepôjdem, ani keby ma na každej konečnej čakalo 72 panien. Prvé dva mesiace doma som sa opájal množstvom voľného času a cenami, ktoré sú u nás v porovnaní s Nórskom smiešne nízke. Potom ma spávanie do deviatej, dlhé bezcieľne prechádzky zasneženou prírodou a hodiny strávené s knižkami a seriálmi znudili a dostal som chuť robiť niečo produktívne.

Nič iné ako riadenie pre mňa neprichádzalo do úvahy. Samozrejme, záleží na tom, v akom vozidle je volant umiestnený. Kamióny idú úplne mimo mňa, hoci mám občas ľudí plné zuby a, ako hovorí kolega Ivan, „štěrk nepíčuje“. Keďže profesionálnych vodičov je málo, mnoho firiem ochotne zamestná aj začiatočníka bez praxe. Ale pripadá mi trochu pristarý na to, aby som mesiac či dva spával v mrňavej kabínke na odpočívadlách páchnucich močom a sprchoval sa raz za týždeň.

Našťastie si autobusár s praxou a tromi svetovými jazykmi môže vyberať v rámci celej Európy. Takže je len logické, že som skončil na východe Slovenska. Vymetanie dedín mi po veľkomestskej MHD pripadalo ako balzam na nervy. Budem sa voziť krásnou prírodou, robiť mojimi historkami z veľkého sveta dojem na ru-

rálne prvovoličky a v podstate chodiť do práce odpočívať. Čo sa môže pokaziť?

Úplne všetko.

Autobus, ktorý mi tento týždeň hodili na krk, je katastrofa porovnateľná s morovou ranou. Lokálny produkt, montovaný v bývalom kravíne z komponentov, ktoré neprešli kontrolou kvality vo fabrike na Oltcity. Pôvodne lacný model automatickej práčky pre východné trhy bol niekedy v ranej fáze vývoja odkúpený miestnym podnikateľom a po prepísaní pár číslíc v dokumentácii sa zmenil na prostriedok hromadnej dopravy osôb. Povedali by ste, že na vzhľade autobusu – hranatej škatule na kolesách – niet čo pokaziť, ale tento krám vyzerá ako semestrálna práca nepríliš nadaného študenta z Fakulty priemyselného dizajnu Vogonskej univerzity. Jeho čelo pozostáva z jediného kusa plechu, napriek tomu mi odniekiaľ sústavne fúka na kolená. Radiaca páka je skonštruovaná tak, že pri radení jednotky a trojky si trieskam ruku o dvere kabínky. Z autobusu až kričí, že jeho konštruktéri si boli istí dopytom a zvysoka kašľali na akúkoľvek ergonómiu, pohodlie cestujúcich či obsluhy alebo kvalitu vypracovania. „Nastaviteľný volant“ znamená, že ho môžete posunúť asi päť centimetrov dopredu a dozadu. Vonkajšie ovládanie dverí, u normálnych značiek riešený spínačom priamo na nich alebo niekde na prednej maske, je v tejto tragédii pod krytom nádrže pri zadnej náprave. Nádrž na močovinu je taká mrňavá, že ju musím dopĺňať každé štyri dni; v hocakom inom autobuse stačí raz za mesiac.

Jazdné vlastnosti sú zúfale. Neťahá, nebrzdí, nekúri a aj za jasného počasia sa rosí tak, že musím mať nonstop zapnuté ofukovanie čelného skla, ktoré obohacuje atmosféru v interiéri smradom horúcej gummy a robí taký randál, že po šichte potrebujem ibalgin.

Výrobca vozidla, kolegami láskyplne prezývaného *Vražda* alebo *pizza** *prezlečená za autobus*, je sám sebe najlepšími zákazníkom, pre-

* Nie celkom pizza, ale tiež to znie taliansky.

tože sprivatizoval podtatranskú dopravnú firmu, ktorá je aj na slovenské pomery desivá. Inak nad Vraždami väčšina SAD-iek zlomila palicu hneď, ako dostali do rúk predvážačku. V Nitre sa dodnes traduje historka, ako cestujúci prepukli do spontánneho potlesku, keď im po týždni testovania na linku vrátili starú sedemstovkovú Korozu. Vtedy vstúpil do hry vtedajší župan Mordorského kraja a rozhodol, že dopravcovia v jeho panstve budú kupovať produkty miestnej manufaktúry, či sa im to páči, alebo nie. A tak im boli Vraždy navzdory protestom doslova nanútené. Môj zamestnávateľ, inak s veľmi slušným vozovým parkom, ich má tucet, čo kus to originál, a jedna horšia ako druhá. Notorická nespoľahlivosť a užívateľská neprívetivosť ich odsúdili do úlohy záloh a trestných pridelení („Ty si na fejsbuku ohováral generálneho? Tak si pekne vyprac veci, od pondelka ideš na Vraždu!“). A hádzu ich na krk novým zamestnancom v nádeji, že nič lepšie nepoznajú. U dvadsaťdvaročného Ferka z Červenice, ktorý predtým jazdil s družstevným traktorom, táto taktika možno funguje. Na mňa, zvyknutého na Volvá, Mercedesy a MAN-y, dojem neurobili.

Našťastie, autobusová doprava, prevádzkovaná väčšinou súkromnými akciovkami, bola ušetrená nákupnej politiky typu „je jedno, že je to sračka, hlavne, že je to slovenské“. Na rozdiel od štátnych železníc, ktoré chtiac-nechtiac museli nakúpiť motorové vlaky z fabriky, úplnou náhodou vlastnenej sponzorom Strany Mentálnych Gigantov pod vedením švárneho kapitána Kopypejsta. Následne zažívali dni, keď dve tretiny z nich stáli v dielnach, výpravu museli zachraňovať lokomotívy z čias Klementa Gottwalda a občas bol na rýchlik krížom cez republiku poslaný obstarožný regionálny hranatý motorák. Keď sa ani po odobratí viacerých sérií kvalita nezlepšovala, SAD-ky v Mordore si dupli a povedali, že tie vergle ďalej kupovať odmietajú. Výrobca svoje zázraky naďalej predáva. Jednak sám sebe a do odbytí kdesi za Uralom.

Dedina je temná ako svedomie politika. V domoch sa nesvieti a pouličné osvetlenie zhaslo o deviatej večer. Naštartujem Vraždu

a rev motora Cummins* pretne ticho. Mám pocit, že som zobudil polovicu chotára.

Na prvý ranný spoj vyrážam o 4:40. Úzku rozbitú okresku vinúcu sa kopcami mám pre seba, takže môžem Vražde šliapať na plyn. Niežeby mi to bolo niečo platné. Kopce nie sú jej parketa. Ani roviny. Ani zatáčky. Ani cesty.

Väčšina dedín sa topí v tme. Čakajúcich ľudí v tmavom oblečení na zastávkach ledva vidím. Stretávačky na Vražde majú svietivosť svätojánskej mušky v terminálnom štádiu rakoviny. Osvetlenie interiéru musím úplne vypnúť, aby som vôbec videl pred seba.

Jazda s Vraždou je zážitok. Skôr ako za volantom autobusu vyrobeného v dvadsiatom prvom storočí v členskej krajine Európskej únie si pripadám ako v sedle temperamentného spišského koňa, pri krotení ktorého nesmiete ani na sekundu poľaviť v ostrážitosti. Kým iné vozidlá vám pomáhajú posilňovačmi, vo Vražde musíte neustále bojovať s odporom volantu, pedálov, rýchlostnej páky a dokonca aj tlačidiel ovládajúcich dvere. To všetko za kovového škripotu prevodovky, pripomínajúceho drvič odpadkov snažiaci sa spracovať titánové skrutky. Keď počet cestujúcich prekročí kritickú hranicu tridsať kusov, začne sa rosíť čelné sklo, hoci je vonku polojasno a ani náznak zrážok. Vtedy sa ku kakofónii prevádzkových zvukov pridáva randál ofukovačov čelného skla znejúci, ako by priamo nad strechou vo formácii so mnou letel Tupolev Tu-104.

Celé ráno lietam ako pes za mäsiarskou dodávkou, bez jedinej prestávky na kávu alebo aspoň možnosti rozchodiť nohy. Tvorba cestovných poriadkov na prímestskej doprave v rézii podnikov SAD je niečo ako alchymia. Ich základ bol položený kedysi v dávnych dobách, keď sa po cestách vysypaných šotolinou medzi valmi prehánali „uhorky“ 706 RTO. Občas čakáte v nejakej strediskovej dedine päť minút len preto, že v roku 1986 sa tam prestupovalo na prípoj. Z času na čas v rámci „hurá akcie“ vedenie

* Áno, viem, ako to znie, ale naozaj existuje firma s takým názvom. Googlite, ak neveríte. Nedajte sa odradiť, ak prvým výsledkom bude Pornhub.