

C:\Users\Plazma\Desktop\Knhy pdf\M\Málek Michal\Málek_M-Trak já a Amerika.pdb

PDB Name: Málek-Trak, já a Amerika
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 9.1.2007
Modification Date: 9.1.2007
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

Michal Málek

Trak, já a Amerika

Věnováno manželce Aniče a synu Petrovi, bez kterých bych to snad ani nepřežil.

Chtěl jsem původně napsat úvod, dokonce jsem to i úvod nazval, ale rozmyslel jsem si to. Úvody nikdo nečte, já většinou taky ne. Místo úvodní kapitoly sem tedy napíšu pár slov.

Tohle povídání není vysloveně a jen o Americe, ale o životě úplného a obyčejného člověka co odešel z vlasti a snažil se usadit tady. Amerika očima řidiče vypadá jiná než skutečně je. V tom pohledu je únava z dlouhých a hlavně nudných hodin, koukání na pruh betonu před Vámi a těšení se na večerní zastavení a sprchu. Darmo se tady neříká "In the middle of nowhere", Uprostřed ničeho. Když kolem sebe vidíte poušť nebo les, je to hezké. Když na to koukáte celé dny a týdny a jediné co se mění jsou čísla na mílových značkách u cesty, přestanete se dívat.

Jaká Amerika doopravdy je si netroufám psát. Žiju tady od roku 1985 a stále ji poznávám. Jediný způsob, jak Ameriku poznat je prožít ji, nebo si o ní číst něco pěkného, dívat se očima někoho, kdo se umí nejen dívat, ale i hezky psát. Porozumět té zemi, to trvá celý lidský život a obávám se, že ani to není dost.

Četl jsem dvě pěkné knihy z cest po Americe. Jsou od autorů naprosto odlišných a nesrovnatelných, ale obě jsou krásné. Tu první, Toulky s Charliem, jsem četl tak dávno, že si pamatuju jen dojem jaký na mne udělala. Tu druhou jsem četl nedávno a stále se k ní vracím. Skláním se před autorem, který nejen dokázal popsat nepopsatelné, ale dokázal i vzbudit pocit Ameriky. Mluví o knize "Dvacet tisíc mil pod hvězdnatým praporem", od Václava Větvíčky. Doporučuju ji všem, kdo chtějí na Ameriku aspoň pohlédnout očima Čecha, žijícího tady.

Tady je, co Vám neskromně nabízím ke čtení já, přímo z vlastního "pera". Tak se mějte hezky a bavte se.

Michal Málek

Nějak to všechno začít muselo.

Tohle povídání bylo původně napsáno pro první číslo příložníku, ale postupem času, když z povídání o truckingu začala vznikat kniha, došel jsem k názoru, že by to mohla být úvodní a představovací kapitola. Konečně, proč mám vymýšlet celou kapitolu, když mohu jen tohle trochu poněkud zgruntu upravit, že.

Z Čech jsme odejeli v roce 1984 na zájezd do Jugoslávie. Tam jsme pobýli dva měsíce v motelu 1000 růží u Bělehradu, pak jsme dostali pasy OSN a přesunuli jsme se do Rakouska, pod ochranná křídla starého a dobrého Traiskirchenu. V Rakousku, ve vesničce Ramsau u Hainfeldu, v Gasthofu Gruber, jsem prožil mou nejkrásnější a nejdelší dovolenou. Bohužel jsem to tenkrát nevěděl a tak místo abych si to jaksepatří užil jsem se trdil a soužil očekáváním kdy že už konečně odjedem do toho Nového Světa. Až v létě 1985 nastal dlouho očekávaný a vytoužený den, těš se Ameriko, já přicházím. A víte že jí to bylo jedno?

Po příjezdu, vlastně po přiletu se o nás postarali, to ano. Dostali jsme byt, nějaký nábytek, dostali jsme peníze, poukázky na jídlo a průkazku na autobus. Řekli nám, kam máme chodit na angličtinu, kde nakupovat. Přijeli jsme v červenci, uprostřed žhavého léta, kdy bylo v poledne venku mezi 40-50 Celsia. My si vyrazili na nákup, pochopitelně pěšky, auta nemáme. Netušili jsme, že supermarket má otevřeno do půlnoci a že je lepší jít nakupovat v noci, to už i asfalt na silnici trochu vychladne.

Všechno kolem nás bylo jiné než v naší staré dobré Evropě, nejhorší ze všeho hory nad městem. Ty jsou totiž zelené jen zjara, a to jsme tu ještě nebyli. Pak tráva uschne a až do zimy jsou zářivě žluté. Odporný pohled pro našince, který americkou poušť nikdy neviděl. Co nám bylo platné ujišťování, že za těmi horami není další poušť, ale hory a opravdové lesy až do Kanady, když jsme se tam nemohli dostat. Měli jsme průkazku na autobus, ale nikam jsme nejedli, protože jsme nevěděli kam. Ostatně sedět u domu na trávníku s ostatními Čechy a nadávat na Ameriku je mnohem lepší.

Ve škole, při výuce angličtiny, jsme měli několikrát přednášku o jedovatých hadech a jiných potvorách co tu žijí.

Vyděsilo nás to tak, že jsme před spaním prohlíželi doma každý kout, jestli nám tam nevlezli jedovatí hadi. Co bychom

dělali, kdyby vlezli, nevíme. Rozhlíželi jsme se ostražitě všude, v parku i na parkovišti supermarketu. Dověděli jsme se, že tady žijí čtyři druhy strašně jedovatých hadů, pátý je vůbec nejhorší, lidi přímo vyhledávající, vodní had mokasin. To vše je pravda, ale pro celé Spojené Státy, tady v Idahu žije jen chřestýš a toho jsem ještě neviděl. Ne že bych po tom toužil. Ten strašlivý vodní had tady u nás není vůbec, voda je pro něj studená. To jsem nevěděl, když jsem stál odvážně ponořen po kotníky do řeky a maličké rybičky mi začaly odušávat paty. Já z toho měl málem smrt, žere mně had!

Další strašlivý nepřítel lidstva je pavouk černá vdova, jehož kousnutí je tak jedovaté, že by zahubilo rotu vojáků. Lidi vyhledává a útočí na ně jak jen může. No, nevím. Viděl jsem je, dokonce hodně zblízka, na zimu se nám jich nastěhují stovky pod dům. Nemáme sklep, ale jak se říká crowling space, no takovou škvíru kde se dá lézt po kolenou. Podlaha je hlína přikrytá igelitem, nad sebou máte spodek dřevěné podlahy a hlavně pavučiny a černé vdovy. Zatím jsem živej, pokud na ni člověk nesáhne tak nekouše, zřejmě ví že tu spoustu jídla nemůže sníst a tak lidi neloví. Ostatně s tou jedovatostí to taky není tak divoké.

Naše největší starost byla honem sehnat práci a postavit se po deseti měsících v uprchlických táborech na vlastní nohy. Práce v tu dobu v Boise nebyla a to byl náš největší problém. Měli jsme peníze na přežití, ale my už nechťeli jen brát, my se chtěli starat o sebe, být zas normálními lidmi. A tak místo trpělivého chození do školy jsme přijali výzvu mého bratrance, který v tu dobu žil s rodinou v Los Angeles, a přestěhovali se tam. Stěhování bylo jednoduché, nic jsme neměli, nábytek taky vlastně nebyl náš. Koupili si za 225 dolarů 17 let starý Cadillac, dali do něj své čtyři švestky, na pátou nebylo, a vyrazili na jih.

Cesta to byla strašlivá, viděli jsme prvně v životě Sierru Nevadu, hlavně ty nekonečné pouště. Tady to není jako na Sahaře, poušť je porostlá čímsi co je zjara, když roztaje sníh, chvíli zelené a za tu chvíli stačí rozkvést, urodit semena a uschnout na zbytek roku. Měli jsme strach co bude, když se nám něco stane, jak dlouho to bude trvat než nás někdo najde. Poznali jsme brzy, že to není tak strašné. Bouchla nám přední pneumatika, byla špatně seřízená sbíhavost kol. Netrvalo to ani čtyři minuty a stálo u nás jiné auto, co jako potřebujem. Pomohli mi nasadit rezervu, dojeli jsme asi 80 kilometrů do nejbližšího městečka a našli opravnu. S mou bohatou slovní zásobou třiceti slov jsem jim vysvětlil co spravit, my si u pumpy koupili za pět dolarů novou ojetou pneumatiku a jeli jsme dál.

Ještě na jeden moment cesty vzpomínám, to bylo těsně před hranicí Nevady s Kalifornií. Silnice tam kličkuje údolím mezi horami, že vede do kopce jsme si nevšimli. Nebylo kolem nic jako strom nebo sloup elektriky, podle kterého bychom to poznali. Auto nějak netáhlo a my se začali bát. Poslední auto jsme potkali ani před hodinou a hele, támhle stával dům, soudě podle dvou stěn z lávových kamenů. A ten co tu bydlel měl auto, ještě tam stálo, rezavá karoserie. A vedle hromádka kostí. No bylo nám zkrátka přímo do zpěvu.

Dojeli jsme na křižovatku se silnicí poněkud hlavnější, vedoucí z Las Vegas. Silnice se rozšířila a přibýly patníky. Všimli jsme si, že ty patníky stojí nějak šikmo, vlastně ne, ty patníky jsou rovně a silnice je šikmo, my jedem celou tu dobu do kopce a nevíme o tom.

Pak jsme přijeli do Los Angeles a začali se starat o sebe. Nejdříve si vyřídil podporu. V Americe mají všichni spousty různých práv a výhod, ale musíte si sami zjistit jaké to jsou a kde o ně požádat. My začali pátrání na jednom z místních úřadů a protože snad mají všichni v popisu práce neposkytovat informace, dozvěděli jsme se, že tohle oni nevyřizují, musíme jít jinam, oni nevědí kam, musíme se zeptat, ale ne jich, protože oni to nevědí. Tři dny jsme putovali z úřadu do úřadu, ptali se kde si můžeme požádat a slyšeli stejnou odpověď, viz výše. Konečně se nás jedné milé paní zželelo a dala nám adresu, kde by to měli vyřizovat. Když jsme tam dojeli, zjistili jsme, že tam už jsme byli předevčírem. Teď jsme jim řekli co chceme a najednou to šlo. Předtím jsme se ptali kde můžeme požádat, nežádali jsme, tak proč by nám měli něco nabízet, že. Dali nám žádosti, my je vyplnili, oni potvrdili že jsou vyplněné a bylo to. Odtamtud jsme šli jsme na další úřad, kde jsme už také byli, ale bez žádostí. Teď je od nás přijali, hned druhý den čekání jsme přišli na řadu a nic nedostali. Nekvalifikovali jsme se, protože jsme měli 1000 dolarů. Sice půjčených na pronájem bytu, ale to je jim jedno. Vrazili mi do ruky papír, že to jsou má práva. Já na to kouk a povídám vždyť je to španělsky, tomu nerozumím. Poradili mi, abych si někomu řekl, aby mi to přečetl a vyhodili nás. Teprve o měsíc později jsem se dověděl, že je jejich povinnost sehnat tlumočníka, aby se s námi mohli domluvit. Jenže, ano, správně tušíte, musíme o to požádat a není jejich povinnost nám říct, že máme požádat. To bylo na tom papíře se soupisem práv a ten mi dali. Mám sice právo dostat ten soupis v mém jazyce, ale musím o to požádat. Není jejich povinnost... Zkrátka, Hlava 22 v praxi.

Začal další kolotoč, hledání bytu. Ne že by žádné nebyly, tady si prostě vyberete v které ulici chcete bydlet, pak si vyberete dům, ve kterém chcete bydlet, no a pronajmete si v něm byt. Většina domů, vlastně tady je to apartment komplex, má nějaký ten byt zrovna volný. U nás to nebylo tak jednoduché. My sice měli peníze, ale v hotovosti a to je podezřelé. Neměli jsme konto v bance, neměli jsme práci a neměli jsme papír z předchozího bydliště, že jsme slušní lidi. Hledali jsme kde se dalo, dostali jsme se i do Armády spásy, ti by nám měli pomoci si pronajmout byt. Plní naděje jsme jeli na domluvenou schůzku. Tam nám řekli o peníze, protože když nemáme byt a nosíme peníze v kapse mohl by je někdo ukrást a bude mnohem lepší, když jim je darujem. To jsme odmítli a oni nás vyhodili. Do dnešního dne ode mne neviděli cent a bohdá neuvidí. Manželka Anička litala 14 dní shánějíc byt, vypsala desítky a snad stovky žádostí, vše marno, jsme slušní lidi, ale holt to nemáme na papíře.

Přišel den, který majitelka domu kde bydlel můj bratranec označila jako den, kdy už tam nemáme spát a my v pět hodin odpoledne ještě nevěděli kam složíme hlavu. Náhle se vynořila spása, správci jednoho z komplexů v ulici byli Slováci a ti nám nabídli, že můžeme přespát v jediném volném bytě v jejich domě, ta paní co si ho pronajala se ještě nenastěhovala. Znamenalo to spát na zemi, ale kdo by se staral o takové maličkosti. Seděli jsme u bratrance doma, v našem "novém" domově nešel proud, když zazvonil telefon a naši slovenští přátelé volali, že si to ta paní rozmyslela a byt je náš. Druhý den jsme společně zfalšovali žádosti o pronájem tak, aby majitel nic nepoznal a začala starost poslední, práce.

Pomohli zase češi. Seznámili jsme se v sousedství s další českou rodinou, on právě otevřel autodílnu a nechal mě u něj pracovat. V životě jsem auta nespravoval, ale to nevadilo. Něco mi platil, vydělal jsem za měsíc šest set dolarů, to bylo na nájem, elektriku a plyn. V novinách jsme našli inzerát, kostel hledal učitelku do mateřské školky. Anička se přihlásila, ale nevzali ji kvůli angličtině. Aby nám pomohli, nabídli jí, aby hlídala děti v době bohoslužeb a platili jí za to pět dolarů na hodinu. Dřív to dělali dobrovolníci zadarmo. Vydělala za neděli 30 dolarů a to jsme měli na jídlo na příští týden. O rok později jsem měl 10 dolarů na hodinu a zdálo se nám to málo.

Prosím vás nepodlehnete dojmům, že si snad stěžuju, to rozhodně ne. Už je to za námi a s podivnou pýchou vzpomínáme na to, čím jsme prošli. Jedno si ale neodpustím. Víte jak je to krásné slyšet doma v Čechách jak si tady žijem?

Později jsme se jeli podívat ke známým do San Diega a tam se nám zalíbilo tak, že když mi tam ještě nabídli práci bylo rozhodnuto. Spravoval jsem mašiny v podniku co obchodoval s betonářskou ocelí a taky vyráběl armatury. Bohužel o půl roku později zavřeli dílnu kde jsem pracoval, že si budou najímat opraváře zvenčí. A byl jsem bez místa. Zase pomohli Češi, začal jsem dělat pomocníka u firmy která pokládala kachlíky v nově postavených domech. Po nedlouhém čase jsem dostal přidáno peněz, zato ubráno práce, k tomu auto a nakupoval jsem materiál, dovážel do domů a odvážel co tam zbylo. No a když už jsem tam jel, dostal jsem za úkol prohlédnout, zda je vše jak má být a bez chyb. Pak jsem začal opravovat nedostatky a pak přišel den, kdy mě šéf a majitel firmy poslal, abych ukázal kachličkáři – profesionálovi, jak se obkládají schody. Zpychnul jsem tak, že jsem si málem začal vykat. Už už to začalo vypadat jak se náš život konečně stabilizuje, v Americe už jsme byli třetí "starousedlíci". Jenže, člověk se snad nemá nikdy z ničeho radovat.

Naučím se to někdy?

Všechno to začalo vlastně úplně náhodou. Je pravda, že jsem po těch krásných tracích koukal, líbilo se mi to, nádherné mašiny. Ale nějak jsem se necítil na to, abych se stal šoférem. V životě jsem neřídil nic většího než Škodu 1203, blahé paměti.

Stalo se zkrátka jednoho dne, že jsem byl bez práce, firma pokládající kachlíky, kde jsem se z pomocného dělníka vyhouplnul poněkud vzhůru, stála před zavřením, z typicky amerického důvodu: majitel se rozvedl a manželka po něm chtěla tolik alimentů, (tady se platí i dospělým), že už se mu nevyplatilo dál se honit. No co teď? Kde mám honem sehnat něco jiného? Dobrá duše kamarád Franta, který právě v tu dobu s trakem jezdil, mi nabídl, že mne to naučí. Tady musím trochu odbočit, nic se nebojte, bude to často. V USA, když si chcete udělat řidičák, tak se nikdo nezajímá, jak se to naučíte. Dojít si na Department of Motor Vehicles a udělat si psaný test. To je vše co je nutné. Dostanete Learner Permit, no něco jako povolení pro žáka a na základě toho můžete v doprovodu jiného řidiče jezdit. Až si myslíte, že to umíte, jdete si udělat jízdní zkoušku. Při té Vám ale neodpustí už nic, žádné ohledy na začátečníka. Umíte nebo neumíte, nic mezi. Tohle platí dnes už jen pro osobní auta, ale v době o které píšu to platilo pro všechna vozidla. Školy pro řidiče z povolání sice byly, ale kdo by platil za školu, když to není nutné.

Naučil jsem se co se dalo a hlavně jsem si do slovníku napsal co se naučit, při mé tehdy chatrné angličtině nedalo.

Výsledkem byl zbrusu nový a krásný Learner Permit, který mne opravňoval řídit vozidla první třídy v přítomnosti jiného řidiče. První třída, dnes A je pro vozidla s trailery a vzduchovými brzdami, no zkrátka pro traky.

Pak přišel slavný den D, já se rozloučil doma, nasedl k Frantovi do auta, a jeli jsme. Bydleli jsme oba v El Cajonu, v takovém malém městečku (150,000 obyvatel) na kraji San Diega v Kalifornii. Jeho podnik, který patřil slovenskému majiteli, byl na severu Los Angeles, tři hodiny jízdy od nás. Tam jsme přesešli do té krásné a veliké věci a jeli nejdřív vyložit co přivezl z východu. Už nevím co to bylo, kam jsme to vezli, ale pamatuju si věc, která mne snad poznamenala na zbytek mého trakařského života.

Přijeli jsme do podniku, Franta došel dovnitř s papíry a když se vrátil, povídá, že máme nacouvat na vrata číslo 3. Bylo tam místa, inu jak fotbalové hřiště ale bez hráčů, ani žádný další trak tam nebyl, zkrátka prázdné. Franta povídá, jak je to výborné, nemuset se zase jednou proplétat davem. Otevřeli jsme vrata na našem traileru a začalo couvání. Nevím už jak dlouho se snažil, nepamatuju se, kolikrát popojížděl dopředu, aby si to celé srovnal, ale na konci dlouhého úsilí jsme stáli na vratech číslo 1, mírně nakřivo, a Franta, aby neztratil glanc, povídá: "Oni tam mají prázdné a říkali, že na tom zas tak nezáleží". Byl jsem mu dobrým žákem; dodnes mám potíže se trefit, když je prostor volný a rozlehlý. Prý je to tím, že tam není nějaké vodičko, něco co by pomohlo udržet směr. Pohled do zrcadel zkresluje, z okna se machři nekoukají, a mít někoho na navádění, to už by se svolávali a smáli se. To je úplně pod úroveň. Možná mají pravdu, jim to možná zkresluje zrcadla. Ale mě to takhle naučil Franta.

Potom jsme jeli někam na sever, myslím že to byl Oxnard, naložit náklad jahod. V životě jsem tolik jahod najednou neviděl, jako tenkrát. Kolik toho mohlo být? Hádám tak 25 tun. S tím jsme tedy vyrazili směrem na východ, náš cíl New York. Těšil jsem se jako malý kluk, uvidím New York, teď jako starý mazák, ne jako když nás po příjezdu do Ameriky převáželi z Kennedy airport na La Guardia. Co na tom, že to ještě chvíli potrvá, než tam dojedem, co na tom, že mi už Franta začal pro jistotu vyprávět, jak hrozné místo ten New York je.

Seděl jsem vedle něj, koukal se co dělá a klepal se strachy, že si za ten volant budu muset sednout. Zvenčí se ta potvora zdá mnohem menší. Jeli jsme po dvouproutých US highways, pak jsme se dostali na čtyřproutou freeway, tedy česky dálnici v tomto případě neplacenou, zdarma, na rozdíl od jiných, zvaných turnpike, kde se platí mýto. Kdesi, jmenovalo se to Barstow, jsme zajeli na truckstop, natankovali, Franta najel zpátky na freeway, zastavil a povídá: "Tak si to zkus". To jsme byli stále ještě v Kalifornii.

Teď znova odbočuji, protože Truckstop je v Evropě neznám. To co jsem letos v létě viděl ani hodně vzdáleně nepripomíná o čem mluvím. Je to benzínová a hlavně naftová pumpa. Někdy pěkně veliká. Ta největší co jsem viděl měla 60 tankovacích míst. Stojany z obou stran, protože nádrže jsou na obou stranách, výkonná rychločerpadla, protože normální velikost nádrží je 300 galonů (1125 litrů). Samozřejmě, nikdo to netankuje celé najednou, protože za tankování jsou kupony na sprchu zdarma. Jinak sprcha stojí pět dolarů. V přilehlé budově je restaurace, obchod s

důležitosti pro řidiče, dílny (náradí se nevozí, krom jediného klíče 9/16 palce na seřizování brzd) a také sprchy, protože řidiči se pořád koupou. Parkoviště pro několik set traků, znám místo, kde ze vzdáleného kouta je to 15 minut chůze. Přesunul jsem se na místo řidiče, tentokrát poprvé a naposledy když to stálo. Od té doby už jsme na střídání nezastavovali, Franta říkal že je to ztráta času nikdo to nedělá. Ten kdo leze za volant si sedne na vedlejší sedačku, chytne volant, ten co řídil doteď má za úkol co nejrychleji a hadím pohybem, pokud možno přes vrch sedadla, vylézt. Ten druhý pak sklouzne na uprázdněné místo, dupne na plyn a jede se dál.

Sednul jsem si tedy za volant, podíval se do zpětných zrcadel a už jsem byl jsem jednou nohou venku na útěku do pouště. To co jsem viděl mi vzalo dech, vždyť málem není vidět konec té bestie!

Předtím už jsem se teoreticky naučil zacházet s třináctistupňovou převodovkou. To je jednoduché – je to jako Škodovka, ale ty H jsou dvě vedle sebe, tedy tři vidlice nahoru, tři dolů. Vlevo nahoře je zpátečka, vedle doprava je 2, pak 4. Vlevo dole 1, nebo LOW, to se ale nepoužívá, nebo jen zcela výjimečně. Já to použil jednou a dopadlo to hrozně. Potom 3 a 5. Až dojdete na tu pětku přehodíte vzduchovou páčku vpředu na rukověti, a z 5 se řadí na 2, teď už je to ovšem 6. Pak přehodit další páčku, teď palcem na straně, dopředu, povolit plyn, přidat, a je tam 7. Pak tutéž páčku dozadu, přehodit na dříve 3, teď ale 8, páčku vlevo dopředu, ubrat, přidat, je tam 9. Takhle to jde až do té třináctky. Jednoduché, že?

Nějak jsem se tedy rozjel, nějak se mi podařilo se strefit do jednoho pruhu i když všechno mi říkalo abych nebláznil a jel pěkně prostředkem nad tou bílou přerušovanou čarou uprostřed. Franta u mne seděl asi deset, možná patnáct minut, a pak povídá: "Docela ti to jde, vzbud' mě na hranicích, přes váhu musím sedět u tebe" a zalezl dozadu do sleepu, tedy do postele.

Bylo 15.května 1988, pět hodin odpoledne, sluníčko svítilo a já vezl New Yorčanům jahody. Na hranice do Arizony to bylo 55 mil (krát 1,6, přibližně asi 90 kilometru), záležitost na necelou hodinu. Nikoli však pro mne. Nicméně jsme tam dojeli a já doufal že už bylo výuky dost a Franta si to vezme. On měl ale na věc jiný názor. Přejeli jsme váhu, říkal že to se musím naučit taky, a už byl zase v pelechu. Že ho mám vzbudit v Hollbrucku. Před tím mi ještě stačil říct na povzbuzenou, že za žádných okolností nesmím sjet z dálnice. Měl prý předtím sebou kluka který v každém státě sjel s freeway na exitu (výjezdu a nájezdu) číslo 40, protože jeli po Interstate 40, a on si ta čísla pletl.

Freeway je značená od západu na východ a od jihu na sever značkami, milovníky snad, v originále milemarker. Podle nich víte kde jste, kde se se co událo, z radia se dovíte kde číhá policajt. Exit do truckstopu u Hollbrucku je na milemarkeru 292, což jsem ovšem na nulté míli netušil. Aby mi cesta ubíhala strčil jsem do radia kazetu od skupiny ABBA, vytáhl krabičku cigaret, no a jel. Už se setmělo, už se mi zdálo, že snad jedu nějak dlouho, už jsem několikrát chtěl Frantu budit, jestli jsem ten Hollbruck nepřejel, ale měl jsem strach. On když se Franta našel... Tachometr co si mohu vynulovat na začátku jízdy v traku není a na to abych počítal kolik jsem ujel jsem stejně neměl ani pomýšlení. Oči jako tenisové míčky vytřeštěné na silnici přede mnou, ABBA mi prozpěvovala, já se divil, netušil jsem, že to radio má kazeták kde se směr přehazuje sám, když to dojede na konec.

Stoupal jsem do hor o kterých jsem předtím nevěděl že vůbec existují, zápasil s převodovkou a snažil se zapamatovat si kterou rychlost tam mám a připravit se duševně na další řazení. Bude to nahoru nebo dolů? Potom jsem sjížděl s těch hor, s kopců o kterých jsem nevěděl jak jsou dlouhé a jak prudké. Při tom jsem se snažil nemyslet na mnohá varování a hrůzostrašné vyprávění o těch, kteří s kopce brzdili a brzdili, až jim shořely brzdy, trak se rozjel a oni se zabili, a na ty co brzdy šetřili a zabili se taky, protože zas jeli moc rychle.

Ve tři hodiny ráno jsem konečně uviděl o čem jsem snil, truckstop v Hollbrucku. Pyšně budím Frantu, on mi vynadal, kde jsem se tak coural, vyměnili jsme se a já upad do bezvědomí. Pak si dlouho nepamatuji nic, potom jak jedu Texasem, ten horní cíp měří asi jenom 170 mil. Pak zas nevím, pak jak jedu po turnpike v Penssylvanii a pak jsme se konečně přiblížili k New Yorku. To už jsem byl děsnej mazák a moc se mne dotklo, že mi Franta poručil zajet na rest areu, to je takové to odpočívadlo na dálnici, vybavené obvykle občerstvením, záchody a podobně, šli jsme se vyčůrat a pak si za volant sednul sám.

Na obrázku je náš trak, tedy on není náš, ani nebyl. Conventional (s čumákem, na rozdíl od cabover, správně cab over, čili kabina je přes motor, zkrátka trambus). Motor Caterpillar, 425 koní, sem kilowaty ještě nedorazily.

Vyjeli jsme z rest arey a vyrazili na New York. Franta mi vyprávěl, spíše kladl na srdce, jak musím být opatrný a nesmím se splést, za žádnou cenu nesmím vjet do Lincoln nebo Holland tunelu, protože jsou pro nás nízké. Konečně byl před námi most George Washingtona. Koukal jsem na to jako zjara, myslel jsem že na mne zamává Socha Svobody a vlastně jsem ji neviděl dodnes. Hned za mostem se dálnice noří do tunelu a projíždí pod domy několik bloků. Při výjezdu jsme viděli zajímavou věc. Zastavilo tam auto, zřejmě pro poruchu, a lidé od něj odcházeli pěšky. Když jsme za hodinu jeli zpátky, auto bylo v plamenech. Znova jsme tam přijeli asi za deset dní a ten ohořelý vrak tam ještě byl.

To ale předbíhám. Podle pokynů jsme měli jet na exit číslo sedm a pak po ulici s kdovíjakým jménem a tak dál. Dojeli jsme na exit sedm, sjeli do města, ale ulice nikde. Franta zastavil u benzinové pumpy a šel se zeptat. Dlouho se nevracel, pak jsem viděl jak telefonuje a když se vrátil povídá mi, že jsme sice na správném exitu, ale ve špatném městě a státě. Máme být v New Jersey, bratru sto mil daleko. Otočili jsme se a uháněli zpátky. To jsem ještě neřekl, že tenhle trak uměl s tím nákladem, celkem skoro 80,000 liber (36 tun) ujíždět 97 mil za hodinu (155 kmh). Dojeli jsme tam, chvíli jsme se dohadovali proč jedeme pozdě, ale pak nás pustili dovnitř. Musím dodat, že tohle všechno se odehrávalo po půlnoci, protože podniky které obchodují se zeleninou vždycky nejdříve naloží to, co jde ven ze skladu a potom teprve, na uprázdněné místo, začnou vykládat nové zboží.

Vytahali jsme z traileru náš náklad, při tom jsme jedli jahody a svět byl krásnej. Pak přišel kontrolor, koukl na to a řekl nám, ať si to zase naložíme, že je to zkažené. Franta se s ním pokoušel hádat, jen ať se podívá na náš Ryan, že si je jistý že jsme předepsanou teplotu dodrželi. Předepsaná přepravní teplota pro jahody je mezi 34 až 36 stupňů Farnheita (1,1

až 2,2 C). Tak zvaný Ryan, je automatický zapisovač teploty, vyráběný firmou Ryan. Žlutá krabička tak 10x8 cm, 5 cm vysoká, uvnitř je papírový pásek projíždějící pod ručičkou mechanického teploměru. Pohání to hodinový strojek, pero vydrží týden. Ryan neryan, vyhnali nás potupně ze vrat. Jeli jsme na nejbližší parkoviště, čekat až bude v Kalifornii ráno, abychom volali o pomoc. Pročekali jsme několik hodin, potom nám dali adresu pro jiný velkoobchod, ti že si jahody vezmou. Dojeli jsme tam a jejich kontrolor jásal jaké že to krásné jahody dostal, že prý to je ukázka jak mají čerstvé prvotřídní jahody vypadat. Svěřili jsme se mu se svou anabází a on nám vysvětlil, že to je normální politika. Objednají hodně, (a to je pravda, my byli desátý trak s jahodami pro ten první sklad) aby dostali zboží za nižší cenu. Přitom ale nemají pro takové množství upotřebení a z nejrůznějších důvodů odmítnou dodávku převzít. Vina ovšem musí být někde jinde než u nich. Dostal jsem tedy velice užitečnou lekci, jenomže to jsem to ještě nevěděl.

Nakonec vše dobře dopadlo, zbavili jsme se jahod, dostali adresu pro zpáteční náklad a jeli tam. Bylo to někde v New Jersey, nevím už které město, jen si pamatuju, že neměli na rozích bloků normální sloupky se jménem ulice ale takové kamenné hranoly jako jsou na Olšanech pomníky padlým Rudoarmějcům. Protože byl večer nebylo na ně vidět, také proto, že byly zarostlé travou. Lezl jsem v dešti po čtyřech s baterkou v ruce a hledal naši ulici.

Bohužel byl pátek a ráno nás nenaložili, protože to co jsme měli vézt nebylo ještě vyrobeno a že musíme počkat do pondělka. Čekání je věc, kterou všichni řidiči přímo milují. Jsou placeni za ujetou míli takže čekání je zadarmo, jen se ještě víc utratí. Pochopitelně jsme nechtěli a ani nemohli čekat tam, odpojili jsme trailer a jeli na nejbližší truckstop. Byli jsme špinaví a upocení, toužili jsme po vykoupaní a po něčem k jídlu. Oboje jsme našli ale sprchy tam byly takové kvality, že bych tam svého psa nemyl aby se mi neumazal. Protože nejsme psi a jinou možnost jsme neměli, vlezli jsme tam. Proseděli jsme na truckstopu víkend a když jsme v pondělí přijeli do továrny pro náklad ptali se nás kde jsme byli, že to v sobotu vyrobili a naložili, a my už jsme mohli být půl cesty domů. I to se stane.

Na zpáteční cestě už se mně "mazákovi" nic nestalo, jenom. ... Na hranicích z Nového Mexika do Arizony nás zastavili na váze, bylo to asi ve tři hodiny ráno a to je neobvyklé, protože v tu dobu oni normálně spí. S kontrolou by neměl být problém, byli jsme dva na střídání za volantem a to že já měl jen zákrovské povolení je kupodivu nezajímá. Pak ale ta milá paní, příslušnice DOT (Department of Transportation, horší mrchy než policie,) začala počítat, jak dlouho jsme na cestě a kolik jsme ujeli a na závěr na nás přišla s otázkou: "Jak to, že jste tady, vždyť když spočítám jak dlouho jedete a průměrnou rychlost, máte být touto dobou v Oklahoma City". Na vysvětlenou, Oklahoma City je tak 700 mil zpět na východ. Mermomoci z nás chtěla vypáčit jak je to možné, slibovala doživotní beztrestnost a modré z nebe k tomu, ale my se nedali. Já vůbec považoval za nejmoudřejší být zticha a Franta jen opakoval: "Vidíte mne? Tak jsem tady. Já nevím jak jsem se sem dostal, jeli jsme a jeli..." Když nás konečně propustila, Franta mi povídá: "To tak, já jí to řeknu a ona nám dá pokutu za rychlost". Dnes už by nám tu pokutu dali. Už nepotřebují naše přiznání, mají ten důkaz přímo v ruce. Naše palubní knihy (Log books). Do Los Angeles jsme dojeli za 49 hodin od odjezdu z východu, celkem 2,700 mil (4350 km) včetně zastávek na tankování a tu kontrolu.

Dva dny jsme byli doma, vyspali se, snad i odpočinuli. Další cesta na východ nás vedla ještě dál než ta minulé, na sever od Bostonu, do North Billerica. Je tam obrovský sklad pro supermarkety Shop Rite. Sklad je hala rozměru asi tři fotbalových hřišť, kde směna nakladačů pracuje do dvou ráno, naloží jejich vlastní trailery, které povevou ráno zboží do obchodů, zaparkují je na volné ploše vedle a potom přijde čas vykládky. Vyloženo musí být do osmi ráno, hala bude plná a pak další směna to přeorganizuje a připraví večerní nakládku. Je smutným faktem, že žádný z těch podniků kam jsem kdý jezdit neměl žádné lidi na vykládku. To je práce řidičů, podniky takhle nechutně šetří peníze. Když chce řidič vyložit, ať si to vyloží sám. Protože je placen za ujeté míle, vykládá trailer zadarmo, jen aby zase naložil a jel. Každý píše tuhle dobu do palubní knihy jako že spal, řidič smí pracovat 70 hodin během posledních osmi dnů. Překračují to všichni, protože za současné situace to jinak nejde. Pokud nebude lhát, podnik mu nedá příští náklad, bude víc stát než pojedje a nejvýš za tři týdny dá výpověď sám. Vyhodit ho totiž za tohle nemohou. Všude jsou k najmutí vykladači kteří pro Vás trailer vyloží, ale musíte jim zaplatit. Většina podniků tohle řidičům proplácí, ale protože byl Franta nenažraný vyložili jsme náklad sami a pak jsem mu musel napsat potvrzení, že jsem Ramon Gonzales a že mi zaplatil šedesát dolarů.

Tak tady, v North Billerice nakladači zůstali po směně ještě na vykládku, aby si přivydělali. Když jsme přistavili trailer na vrata, šli jsme dovnitř a skoprněl jsem. Přes tu obrovskou plochu se na nás řítilo stádo divokých paletových vozíků na bateriový pohon, na každém stál ten co s tím doposud pracoval a hnali se k nám šíleně v závodě o zákazníky. Mají to krásně zorganizované, jak mafie. Vy nechcete jejich služby, Váš náklad je na paletách, tak proč máte platit. Ale všechno je jinak. Za prvé, máte deset krabic na sobě ale oni chtějí jen osm. Fajn, dvě sundáme. S trochou smůly to máte i na jiných paletách než chtějí oni, tady totiž palety nejsou standartní. Potřebujete paletový vozík a prázdné palety.

Položíte jednu na zem, vyvezete svou paletu, a ta prázdná je pryč. Položíte tam novou, sundáte dvě vrstvy a chcete to odvézt, jenže vozík je pryč. Vydáte se ho hledat a až se s ním vrátíte, jsou zase ty prázdné palety pryč. Slabší povahy s tou bitvou ani nezačnou, vědí, že nemohou vyhrát. Silnější povahy to vzdají v polovině, až konečně pochopí.

Nenažranci jako my vydrží do konce. Já, Ramon Gonzales, jsem z toho neměl nic, krom bolavých zad.

Samozřejmě, protože Franta není jen tak někdo, hned při zpáteční cestě mi předvedl, čeho se vyvarovat. Jeli jsme po I-95, tentokrát na jih, na George Washington Bridge a domů. Na kraji dálnice tam jsou, mimo mnoha jiných značek, také označení dálnice, na které jste. Je to takový modrý rytiřský štít s červeným vodorovným pruhem a na něm nápis Interstate 95. Pod tím je bílá čtvercová tabulka, asi 20x20 cm s černou šipkou, ukazující směr kudy to dál vede. Jeli jsme v pravém pruhu a najednou je před námi ta značka a šipka ukazuje v 45 úhlu vlevo nahoru. Dálnice se větvila, Franta nedával moc pozor, protože mne zrovna poučoval jak se nesmím splést, tady na východě je hodně nízkých mostů, jen naše dálnice je bezpečná. A už jen kamikadze by sjel ve městě z dálnice kde to nezná, ličil mi to tak, že jsem si už už představoval krvelačné domorodce číhající na nás. Přesunout se v New Yorkské dopravě o čtyři pruhy vlevo není jen tak, ale dokázal to a přesně v okamžiku kdy už nebylo cesty zpět, vidíme před novou sebou značku, že jsme na I-278 a

jedeme někam úplně jinam. Já byl z neznalosti klidný, neřídil jsem, to je Frantova starost. Udělal něco, co mi tolik nedoporučoval, sjel z dálnice na prvním možném místě a vydal se městem na sever, tam někde je ta naše milovaná I-95. Našli jsme ji, samozřejmě, tedy Franta ji našel, po poradě s policajtem. Byl jsem o další zkušenost bohatší, třeba se mi bude v budoucnu hodit. A hodila....

Osamostatnění.

Cestou domů už jsem věděl, že s Frantou do budoucna jezdit nechci, on byl docela fajn jako kamarád, ale pracovat s ním byl trest. Jak seděl za volantem, našel si svoji pohodlnou polohu, lehce natočen doprava a opřený o dveře, pravou ruku nataženou na loketní opěrku sousedního sedadla a tak vydržel bez hnutí sedět deset hodin. Jel a přemýšlel si kdovíco, sám říkal že si v duchu promítá filmy.

Ty hrozné dálky a nedostatek čehokoli čemu by se dalo věnovat trochu pozornosti je hrozný. Třeba Nebraska: Vjedete do ní u Cheyenne ve Wyoming, vlevo je "úchvatná" podívaná na truckstop Antelope. Potom zase míle a míle ničeho, protože savaně se jinak říct nedá. Ono se to tady vlastně jmenuje desert, přeloženo do češtiny je to poušť. Jenomže když se řekne poušť, každý vidí Saharu a tohle přece jen vypadá jinak. Potom vede dálnice 100 mil rovně s občasným velmi vzrušujícím exitem. Na 102. míli je město Big Springs, jméno je o něco větší než samo město. Zprava se připojí Interstate 76 z Colorada a je tam jeden z těch trochu horších truckstopů, "Kalumet". Dalších 296 mil je rovně až do Lincolnu, mírná zatáčka vlevo a teď už se musí dávat "pozor" na cestu, protože po 30 mílích rovně, na značce 426, znovu vlevo a pak mírně vpravo, ještě čtrnáct mil a jste v Omaze, na hranici do Iowy je to co by kamenem dohodil. Já si vůbec uvědomuju jak ty dálky a cestovní časy klamou. Když třeba přijíždíte do Arizony, je potřeba u váhy dát úředníkům něco jako kreditní kartu, oni ji projedou čtecí mašinkou a jejich computer ví, kdo přijel. Totéž pak při výjezdu a jejich daňový computer ví kolik mil jste jeli Arizonou a kolik silniční daně vám má připsat na konto. Kdysi tam museli řidiči zaparkovat a jít s doklady dovnitř. Dnes je v dosahu řidiče za volantem okénko kde úřada sedí a jednání probíhá z okna do okna. Kartu je potřeba mít připravenou, aby jeden nezdržoval. Běžně jsem ji začínal lovit z desek s doklady 30 mil před váhou i když jsem pochopitelně musel vědět, že to bude trvat ještě půl hodiny než tam dojedu. Nemyslím, že by to bylo mou vrozenou zodpovědností, je to nedostatek jakékoli mozkové činnosti. Mluvil jsem s mnohými řidiči a shodli jsme se, že je velmi časté až hrůzné, jak si nepamatujeme části cesty, kudy jsme jeli. Například, pamatuju si jak mým mil marker číslo 50 a pak najednou koukám, přede mnou je číslo 390! Ujel jsem 340 mil, (547 kilometrů, šest hodin) a nevím o tom! Nepřešel jsem někoho? Nevím, nepamatuju se.

Franta mi vyprávěl jak je to fajn když člověk jezdí sám a na noc zastaví a vyspí se. Na to jsem ovšem musel změnit podnik, Franta mi to ostatně doporučoval. Majitel podniku pro který Franta pracoval byl znám tím, že tu a tam nebyly jeho výplatní šeky podloženy penězi. Doporučil mi jiný podnik, majitelem byl Čech na kterého všichni nadávali, ostatně na koho my češi nenadáváme. Zavola jsem mu a řekl jsem mu, že jsem o něm slyšel tolik špatného, že musí nutně být slušný člověk. To se mu asi zalíbilo, protože mi řekl že si mám vzít věci na cestu a přijet, pošle mě na cvičnou jízdu s někým a pak se uvidí. To jsem stále ještě neměl řidičák, ale dost našinců takhle začíná. Kalifornie je dobré místo mít trucking company a vozit ovoce a zeleninu na východ, ovšem bláznů a zoufalců kteří chtějí řídit není nikdy dost. Zabalil jsem si tedy raneček a vyrazil. Tentokrát jsem jel se Zdenkem, co si s americkým občanstvím změnil i jméno, protože jeho jméno i příjmení bylo pro Američany naprosto nevyslovitelné. Náš trak je jako ten na obrázku, Freightliner cabover, motor Cummins, 464 koní, devět rychlostí. Postel má jednu, ale zato "manželskou". Shodou okolností jsme jeli zase do North Billerica, se Zdenkem jsme se poměrně slušně střídali. Byl pravý opak Franty, takřka neschopný dlouhé jízdy, chtělo se mu pořádku, snad nudou, spát. Bezvadně kluk, skamarádili jsme se a nějaký čas potom i navštěvovali, pokud nás osud nechal zároveň doma. Řítili jsme se Amerikou, povídali si a všechno bylo dobré, dokud jsem neoněměl. Nefungovala nám klimatizace, měli jsme tedy pořád otevřená okna a ze suchého větru mi vyschlo v krku tak, že jsem jen sípal. Cestou na východ jsme se stavili u jeho známých na předměstí Bostonu, vykoukali se u nich a vyspali v pořádné posteli. Po vyložení v Billerice, tentokrát tam Ramon Gonzales nebyl a za vykládku jsme zaplatili, jsme jeli někam do východního Texasu pro železnou rudu. Přidávají ji do jídla pro psy, kvůli obsahu železa. Měli jsme trailer plný pytlované železné rudy k dodání do Kalifornie, někam na sever od Los Angeles, na US highway 99. My se vrátili do Moreno Valley v Kalifornii kde byl náš podnik, nechali jsme tam trak a jeli domů.

Doma jsem byl přes víkend a hned v pondělí ráno jsem už zase stál na dvoře naší firmy. Mimochodem, z domova do práce jsem to měl 76 mil (122 km), ale po té dálce přes Ameriku je to vlastně maličkost. Sešli jsme se tam tři budoucí řidiči, čtvrtý už řidičák měl, ale potřebovali jsme někoho, kdo může oficiálně jet do města, kde jsme měli dělat jízdní zkoušky. Všichni jsme byli češi, utěšovali jsme se navzájem siláckými řečmi a třásl se přitom strachy. Když jsem přišel na řadu, byl už ten zkoušející otrávený natolik, že ani po mně nechtěl předvést technickou prohlídku traku, jen se těšil jak si sedne dovnitř, kde je klimatizace. Pak jsme vyjeli. Musím podotknout, že to bylo poprvé v životě, kdy jsem s tím jel jinde než po dálnici a že je mi stále ještě záhadou, a už je to devět let, jak jsem to dokázal. Motali jsme se po městě, pak mi poručil najet na dálnici, tam mi bylo líp, to jsem uměl. Bohužel jsme zase sjeli a navedl mne na jakési parkoviště nebo co to bylo. Prostor o rozloze fotbalového hřiště, pokrytý udusanou hlinou. Udělali jsme okruh, poručil mi zastavit a povídá: "Vidíš tu cestu tamhle? To je dok, zacouvej na vrata!". Existenci cesty jsem zapřít nemohl a tak začalo mé první couvání v životě. Kdo kdy couval s vlečkou za svým autem ví, že je to možné, ale napoprvé obtížné. Trak je ovšem trochu větší, což bohužel neznamená, že je to snazší. Nějak jsem tam nacouval, moc spokojený nebyl, ale bylo to tím, že já ta vrata viděl asi o dva metry víc nalevo, než on. Pak už jsme jeli zpět odkud jsme vyjeli a tam jsem se konečně dozvěděl, že jsem test udělal. Já k tomu jen dodávám, že já ho udělal, ale Pán Bůh se u toho pěkně nadřel.

Dostal jsem místo řidičáku "bumážku", pravý že přijde poštou. Jeli jsme zpět do podniku, dva z nás vítězně, třetí neuspěl. Šéf mi ukázal na trak, se kterým jsme se Zdenkem přijeli, v kanceláři mi dal číslo prvního Comcheck a jel jsem. Comcheck je něco jako šek, který ale ve fyzické podobě neexistuje. Je vydáván bankou, už nevím kterou, na základě kreditu, který si musí podnik otevřít. Je to computerem generovaná dlouhá řada čísel a písmen, ve které je zakódováno

vše. Vlastně, není. Tam, kde já kód předám, obvykle truckstop, opravařská dílna a tak, mají mašinku, kde kód vytisknou, ono se to spojí s computerem banky, řekne jim na jakou částku šek je, že je vše v pořádku, a mohou Michalu Málkovi vydat peníze. Praktická věc, dlouho byl Comcheck jediný, kdo tuhle službu zajišťoval. Dnes už je bank víc, předhánějí se v nabídce nižších poplatků a dalších služeb. Podniky, které je používají už také neoperují s kódy i když tahle možnost stále ještě existuje, ale řidič má u sebe kreditní kartu, kterou platí za naftu, za servis, pokud potřebuje a také si z ní bere peníze. Jednak na drobné výdaje, třeba na mýto a také pro sebe na útratu. Na podniku mají řidičem podepsané prohlášení které dovoluje strhnout bez ptaní z výplaty vše, co řidič použil pro sebe, respektive na co nedonesl doklad, že bylo pro podnik. Funguje to výborně, spousta starostí s penězi na cestách odpadla. Jen kdyby byla v Evropě jednotná měna, takhle vozí řidiči kamionů hromady různých peněz v hotovosti.

Dojel jsem kam jsem měl, vyložil pytle se železnou rudou a jel do Salinas v Kalifornii pro zeleninu. Salinas je zeleninové centrum, kousek od Monterey, na jih od San Franciska. Pěstují tam téměř všechnu zeleninu pro východ Ameriky, celé léto odjíždí denně desítky traků ze Salinas a okolí na východ. Vzimě se tenhle provoz přesune do Nogales a Yumy v Arizoně, kde se překládá zelenina z Mexika. Zastavil jsem na dvoře, došel do kanceláře, ohlásil se a oni mi, jak jinak, řekli že musím čekat: "Postav se támhle do řady, my tě zavoláme". To "támhle", byla řada více než padesáti traků, motory běžící, aby mohli mít puštěnou klimatizaci, protože je tam pěkná výheň. Pochopitelně, jinak by tam nerostlo tolik zeleniny. Uvnitř polehávají a podřimují řidiči, odejít nemohou, co kdyby je volali, spát taky nemohou, ze stejného důvodu. Volání pochopitelně není telefonem, ale CB radiem, které musí mít každý zapnuté a poslouchat. Při tom nikdo neví kdy ho budou volat a nedá se to odhadnout podle pořadí v jakém přijeli. Já jsem CB radio neměl, ale dovolili mi sedět na lavičce venku před kanceláří, že mně tedy zavolají ze dveří. Seděl jsem na lavičce, taky trochu chodil kolem a hlavně obhlížel, co a jak dělají druzí řidiči, když je zavolají. Strašili mně před odjezdem, že když budu ve skladu zdržovat tak mně taky mohou vyhodit. Bylo poledne, pak se s večerem konečně ochladilo, noc byla vlhá a ráno mně zavolali. Vše záleží na tom, co kdo bude nakládat a co je připraveno. Když přivezou zeleninu z pole, musí ji kromě přendání do jiných beden, očištění a zvážení nebo spočítání také vychladit na předepsanou přepravní teplotu, mezi 34 a 36 stupňů Farenheita. Jednou mi naložili zeleninu teplejší a během hodiny mi z vlhkosti zamrzlo chlazení v traileru. Musel jsem zastavit, přepnout ručně na odmrazování. Trvalo skoro dvě hodiny, než ledovec uvnitř roztál, voda vytekla, a já mohl jet dál. Trailer má na přední straně vlevo krabičku s barevnými světýlky, které řidič vidí ve zpětném zrcátku. Když veze mražené výrobky, je to jednoduché, chlazení se nastaví na automatický provoz, který hlídá termostat. Když je potřeba chladit, nastartuje sám motor, mohutný diesel, když je vychlazen, zase se zastaví. U zeleniny je to jinak. Uvnitř je velký ventilátor který nasává vzduch u podlahy, ta je v chladírenských trajlerech hliníková, s 2,5 centimetru širokými a hlubokými drážkami. Těmi proudí vzduch zezadu dopředu, je nasáván a vyfukován u stropu plátným tunelem, který se táhne asi doprostřed délky traileru. Aby vzduch stále cirkuloval, motor chlazení jede bez zastávky, dokonce se nevypíná ani při tankování. Řidič sleduje světýlka, kde se musí střídát zelená (právě chladí) s bílou (volnoběh). Červená znamená odmrazovací cyklus, jako když doma odmrazujete lednici. Tady se přepnou uvnitř ventily a do výparníku místo studeného jde horké, to co jinak ohřívá radiátor za vaší ledničkou.

Můj náklad byla míchanice několika druhů zeleniny, bylo tam i několik palet jahod, pro které jsem musel jet zase jinam. K večeru jsem konečně vyjel a dojel jsem do Nevady, kde hned za Renem je město Sparks. Místní truckstop je první zastávka po přejezdu hor z Kalifornie. Byl čtvrtek večer, čtvrtý den na cestě a přitom jsem vlastně sotva vyjel. Na truckstopu jsem se potkal se Zdenkem, který také nakládal v Salinas, ale měl víc štěstí, vyjel až o den později než já a nemusel tak dlouho čekat. Zjistili jsme, že máme dlouhou společnou cestu. Já jel do New Yorku, on do Bostonu na Chelsea market a že tedy až skoro na konec Pensylvanie pojedeme spolu. Měli jsme před sebou tři dny společné jízdy a přemluvil mě, abych obětoval trochu peněz a koupil za 35 dolarů to nejlevnější CB. Bylo mi líto peněz, doma neměli téměř co jíst, ale představa další noci na lavičce před kanceláří dost podpořila jeho přemlouvání. Anténa na traku byla, tu jsem kupovat a instalovat nemusel. Připojit provizorně těch pár drátů byla maličkost a tak jsme si popřáli dobrou noc už bezdrátově, jako praví "truckers".

Když jsme se ráno probudili, svolali jsme se zase po rádiu, že už je čas na snídani a taky trochu té ranní hygieny. Hned když jsem do záchodů vstoupil jsem si uvědomil, že život trakařský není ale vůbec snadný. Bože, tam to po ránu smrdělo. Bylo brzo a uklízeči ještě nepřišli do práce. Parkoviště je tam veliké i když jsem viděl větší. Sem se vejde jen asi 400 traků. To je minimálně čtyřista lidí na šest záchodků. Dík, zuby jsem si ten den nečistil. Vlastně jsem se s tímhle setkal opravdu poprvé, předtím jsme byli dva řidiči, jeli jsme a jeli, na hlouposti jako je čištění zubů nebyl čas.

Truckstop to byl kdysi parádní, než ho ohlodal svými zubisky čas. Spal jsem tam potom ještě mnohokrát, ale to už jsem sebou vozil kanistr s vodou na ranní mytí. Hned za vstupními dveřmi je obvyklá prodejna se vším co může řidič na cestě potřebovat, od poznámkových bloků, přes základní nářadí jako je hasák a kladivo, pak nejdůležitější kus nářadí – klíč 9/16 palce na seřizování brzd, až po náhradní televizi, kdyby vám ta vaše vypověděla službu. Protože jsme ale v Nevadě, je vše ladně promícháno hracími automaty, mezi regály je zasunut stůl na Black Jack, obdoba našeho oka. Restaurace je vyzdobena sbírkou zbraní Johna Waynea, stojí zato si je prohlédnout, až jednou bude čas.

Pojedli jsme po americku, čili hodně a vyjeli. Byl jsem poprvé na severní trase, na Interstate 80. Viděl jsem poprvé nevadské pouště, konečně jsem uviděl Sierru Nevadu. Město Wandover stojí přímo na rozhraní Utahu a Nevady. V Nevadské části jsou kasina a hotely, není tam snad jediný obytný dům a zaměstnanci chodí bydlet do Utahu. Koukal jsem na to, pak se podívám dopředu, protírám si oči a přelud nezmizel. Obrovská sněhová pláň. To by nebylo tak divné, ale ona byla polovina června, venku horko až praštilo, tak kde se tamk čertu bere sníh. To byla moje první reakce na velkou solnou pláň u Boneville. Bílo vpravo až do nedohledna, bílo vlevo a při pozorném pohledu je tam kdesi v dáli vidět proužek vody a z ní tři hory. Silnice vede po nízkočlém náspu, jeden násep pro dva pruhy vpravo, druhý pro směr na západ vlevo. Občas jsou spojené úzkým proužkem, jako špruše žebříku, to aby se policajti měli kde otočit. A hlavně rovně. Padesát dva mil (83,6 km) rovně jako podle pravítka. Žádné řidičské rovně, absolutně rovně. Okolo nic

než sůl a pak vítr. Bože, jak tam to umí foukat. Jel jsem tamtudy jednou směrem na západ, poměrně lehce naložený a fičelo to. Srovnal jsem si trak podle spáry v betonu a podvozek trajleru byl o dobrého půl metru stranou.

Pak přijde lehýnká zatáčka doleva a zase rovně, ale už jen asi 20 mil. Náhle se dálnice začne na místní zvyklosti podivně klikatit, po stranách už také není sůl, ale voda a jsme v Salt Lake City, městě nejhorších řidičů v Americe. Možná jsou jinde horší, nevím, ale každopádně se tady na Severozápadě říká o špatných řidičích, že snad musí být Utahu, jinak to není možné. V Salt Lake City se naše I-80 kříží s I-15, vedoucí ze San Diega v Kalifornii přes Nevadu, Arizonu, Utah, Idaho a Montanu do Kanady. Zároveň s I-15 je to i I-84, jsme na jednom z mála vzácných míst, kde můžete jet na sever a na východ najednou. What a country. I-84 vede z Portlandu a kus za Salt Lake se spojuje s I-80.

Osmdesátka opouští Salt Lake do strmého kopce, projede Park City, známým lyžařským střediskem, a na druhé straně hor se spustí dolů, aby znovu stoupala na horskou pláň Wyomingu. Krajina je tu nádherná, lesy a louky a protože traky jedou opravdu pomalu, rychlost 15 mil za hodinu je asi tak vše, co se dá z motoru vymačkat, je spousta času na obhlídku. Vyplatí se zajet si asi třicet mil na sever na I-84. Celkem je to asi o čtyřicet mil dál, ale o hodinu blíže. Vjezd do Wyomingu provází nezvyklá procedura, na váze se musí zastavit, zaparkovat, jít dovnitř a ukázat jim doklady. Wyoming ještě neobjevil výhodu nálepky zvenčí kabiny. Vy jim ukážete svoje doklady a oni vám dají papírek z bločku, s natištěným znakem Wyomingu – kovbojem na koni na zadních nohou, na to napíše fixkou datum. To si musíte nalepit zevnitř na přední okno, dají vám na to i kousek průhledné pásky. Zvenčí je tak vidět, kdy jste do Wyomingu vjeli. Proč, to ovšem nevím.

Váhy, to je snad námět na nový odstavec. Za používání silnic a dálnic se platí silniční daň. U osobních aut se míle ujeté v jednotlivých státech nesledují, ono to snad ani není možné. Daň je zahrnuta do ceny benzínu a tankovat se musí. Trak má nádrže obvykle na 300 galonů (1135 litrů), ujede na ně 1500 mil (2400 km). Tankovat tak často nemusí a státům by utíkaly peníze. Proto podniky vedou evidenci kolik jejich traky ujely v kterém státě mil. Některé státy na hlídání úplně kašlou, jako třeba Nevada, stačí jim výkazy, které jim podniky pošlou. Šídit nejde, ve výkazu o cestě z Kalifornie do New Yorku nemůžete přeskočit stát. V Arizoně používají kartu o které jsem už psal. Nové Mexiko má na to zvlášť chytré úředníky. Přijedete na váhu, zastavíte a z okna ukážete knihu s povoleními. Úřada se koukne na 15ti místnou kombinaci čísel a písmen, zapamatuje si ji, jde dovnitř a tam ji naťuká do computeru. Už ale zkoušejí vylepšení, traky které tam jezdí často, mají namontovanou na nárazníku plastickou krabičku o rozměru asi 12x4x1 centimetr. Uvnitř je něco, co působí na snímače u dálnice jako magnetofonový pásek na hlavy magnetofonu. Dráty k tomu nevedou, vysílačka to tedy není. Moje Idaho už zavádí něco podobného a další státy asi taky. Nevím, už tam nejedím. Protože ovšem nic na světě nejde jednoduše, nemohou se domluvit a každý stát má svůj systém a svou krabičku, takže nahrazují jeden nesmysl jiným.

Potom jsou váhy jako třeba Missouri nebo Illinois, kde se musí zastavit tak, aby každá náprava traku byla na zvláštní váze. Pokud to nevíte tak vás dořvou a vyhodí, že máte najet znova. Mají tam na to extra okruh a proto na vysvětlující ceduli zřejmě nezbylo. Při mé první cestě do Kolorada jsem zas něco vyvedl já. Váha vypadala jako Kalifornská, svítila zelená, tak pomalíčku jedu přes. Najednou na mě začali hulákat z reproduktoru, nerozuměl jsem ani slovo. Jednak to bylo v pravěku mé angličtiny a hlavně to byl podle zvuku původní nádražní rozhlas z Hlásné Třebáně. Huhly huhly. Huhly! HUHLY!! HUHLYHUHLYHUHLYHU!!!!!! Podle cedulky je to obousměrná komunikace, budeme teda komunikovat. Povídám tomu člověku pěkně česky: "Jen se neposer, nádhro". Bohužel mi nerozuměl, ale přece jen ho to zaskočilo. Řval na mě o něco pomaleji a to už jsem pochopil že musím zastavit každou nápravou na váze. Já zas na něj, že tam má semafor a na něm svítí zelená a to všude na světě znamená jediné – že mám jet dál. Donutil mne odcouvat tak, abych byl zase před váhou a že si provedeme celou operaci znovu. Dělal jsem co jsem mohl, on asi taky, ale nešlo nám to. Když rozsvítil červenou, dupnul jsem na brzdu, ale ještě jsem nebyl na váze. Bliknul zelenou, já se rozjel, on červenou, dupnu na brzdy a už zas bylo pozdě. Moc se mi to líbilo ale jemu asi ne, protože ještě chvíli něco hulákal, pak se rozsvítila zelená, já se zas rozjel a červenou už jsem neviděl. Vzdal to, srab.

Kousek za hranici do Wyomingu je další přenocovací místo, jeden z těch opravdu ošklivých truckstopů. Parkoviště není ani vyasfaltované, vevnitř všude špína a smrad, ale co je to platné, máte za sebou 630 mil. Je čas zastavit a odpočinout si, najíst se, umýt, a jít spát. Další den potom 380 mil Wyomingem. Je to krásná země, pokud máte rádi zvláštnosti. Hory, žádné stromy, jen nějaká kleč a jiné roští. Náhorní planina kde neroste skoro nic, žije tam málo lidí. Na celé trase, celkem 402 mil, je 19 měst, ovšem jsou to města podle amerických zvyklostí. Některá jsou taky jen benzinová pumpa, obchod a maličká restaurace. V domku vedle bydlí majitel s rodinou (personálem). Tu a tam je vidět motel: dlouhý barák, troje, čtyři dveře s čísly. Jak to vypadá uvnitř nevím, nejsem dost odvážný. Opravdových měst je pět: Evanston, Rock Springs, Rawlins, Laramie a Cheyenne. Je tam zkrátka živo. Za Laramie je jediný wyomingský kopec, který stojí za povšimnutí, průsmyk nahore je ve výšce 2633 metru nad mořem. V Laramie byl slunečný červený den, nahore blizzard a ve vánici jsme sjížděli dolů do Cheyenne.

Pak vjedete do Nebrasky a vše se změní jako mávnutím proutku. Hory jsou pryč, všude zeleno, sluníčko svítí, kolem pole a hlavně krávy. Taky brány a cedule, že je dálnice zavřená. To v zimě, když padá sníh tolik, že už to nemohou zvládnout, tak zavrou vrata. Až přestane sněžit, uklidí dálnici a jezdí se dál. O vzrušující Nebrasce jsem psal už v minulém díle, na míli 426 čeká truckstop, kde zase spíme. Dnes jsme ujeli hodně, skoro 800 mil. Wyoming je sice v horách, ale jen jeden prudký kopec. Nebraska je rovina, můj trak jede až 75 mil za hodinu (120 kmh, cesta pěkně ubíhá. Povídáme si cestou o všem co nás jen napadne, oba máme vyschlo v krku, ale je nám dobře. Na CB radiích nemáme naladěno celomerický "trucking channel" číslo 19, abychom si mohli povídat česky. Ostatní řidiči nemají rádi když nerozumí, ale takhle zase my neslyšíme žádné zprávy o tom, co se děje kolem nás. Mám strach, co na mě čeká na konci, sám v New Yorku a navíc musím vjet přímo do města, ve kterém jsem byl jen jednou a to ještě omylem, když mi Franta vysvětloval, že se mi to v žádném případě nesmí stát. Slyšel jsem už dřív řidiče vyprávět o tom jak v New Yorku přežít.

Hlavní místo, kam se vozí zelenina je Hans Point Market (snad je to jméno správně, měl jsem štěstí a nikdy jsem tam nebyl). Přijet se tam musí až po půlnoci, protože do té doby není kde zaparkovat. Slyšel jsem vyprávět, jak zastavil řidič na červenou a viděl v zrcadlech, jak přiběhl jeden s velikými kleštěmi na uštípnutí zámku, pak viděl jak se otevřely vrata traileru, přijely dva vysokozdvizné vozíky a když mu padla zase zelená, měl o dvě palety jahod míň. Byl chytrý, nevylezl. Mrtví svědci nemluví. Zdeněk mi dával takové a podobné pokyny, jako že nesmím v žádném případě zastavit ani když se mi před trak pohrne žena s kočárkem. Neboj se, říkal, dítě v něm stejně není. Když zastavíš, zabijou tě a ukradnou náklad i s trakem. To bylo hodně povzbuzující.

Další den 40 mil do Iowy, ta měří 300 mil a jsme na hranici do Illinois, kde je konec s 65 mílovou rychlostí (105), už jen nudných 55 (88). Illinois měří asi 150 mil, potom přijde Indiana, asi 180 mil a Ohio. Tady už jsme v území turnpíke, dálnic kde se platí mýto. Celá Indiana a Ohio se musí platit, ale že by byla silnice o něco lepší, to tedy není. Jediná pozoruhodnost je, že je to placka k uzoufání, ani křoví, natož stromy. Tak jak je náš západ divoký a půda neobdělaná, tady jsou kolem pole a pole. Jedeme Ohiem a už je tma. Zdeněk jede první, už si ani moc nepovídáme, jsme unavení a chce se nám spát. Předjíždí nás trak a já najednou vidím, jak se Zdeněk pomaličku stáčí doleva a vytlačuje toho druhého na kraj. Zařval jsem do mikrofonu: "DOPRAVA!", a viděl jsem jak sebou škubnul. Pak už se ozvalo: "Dík, já už spal, musíme brzo někde zastavit". Máme za sebou asi 780 mil (1250km), kvůli nižší rychlosti to jde pomalu a my doháníme, co jsme prolajdačili v Nevadě a v Utahu. Zdeněk na mně promluvil přesně v okamžiku, kdy jsem si pokládal hlavu na okno, protože "teď je to kousek rovně a tak si můžu zdřímnout".

Ještě 10 mil a je tu rest area číslo 7 a hlavně parkoviště. Už mi nevadí, že za mnou na traileru řve motor chlazení. Nevadí mi, že mi do okna svítí světlo na parkovišti, spát, jen spát. V noci jsem se několikrát vzbudil hrůzou, že spím za jízdy. Předním oknem jsem viděl na dálnici od které mně odděloval jen pruh trávy. Viděl jsem koncová světla těch, co projížděli kolem, slyšel řvát motor, takže asi jedu.

Ráno jsme vyskočili jako křepelky, no křepelky, spíš kachny. Do místní restaurace na snídani, ta musí být pořádná, během dne není na takové blbosti jako je jídlo čas. Čtvrtý den cesty, do New Yorku asi 620 mil (1000 km), večer tam budu, v noci vykládám. Při snídani jsem do velkoobchodu kam jedu zavolal, ohlásit se a požádal je o "directions", to je američany oblíbený, mnou dodnes nenáviděný termín pro popis cesty. Naštěstí byl se mnou Zdeněk, já s bídou rozuměl kalifornské angličtině. Té východoamerické téměř ani slovo. Popsali mu krásně, jak se tam dostat a on mi to česky převyprávěl: Přejedu George Washington bridge, exit Broadway, po Broadway na jih až na Grand street, tam doprava a hned napravo to je.

V Pensylvánii jsme na sebe se Zdeněkem zavolali ahoj, já jel dál po I-80, on odbočil na sever, po I-81. Konečně je tu Washingtonův most, přejíždím ho a jsem opravdu v New Yorku. Dokázal jsem to, New Yorčané jste zachráněni, máte co jíst. Už jen vyložit, a pak náklad domů.

Má panenská jízda.

Přede mnou se tedy konečně tyčí George Washington bridge. Ještě zastavit u boots, to jsou takové budky u kterých musíte zaplatit za použití, v tomto případě mostu. Pokud se pamatuju, bylo to asi šest dolarů. Konečně přejíždím most, blíží se můj exit, ale ouha, není to Broadway. No dobře, třeba se spletli a bude to další. Nebyl. Tak ještě jeden, pak ještě jeden, pak už je těch ještě jedněů nepočítaně, už málem vidím konec města a pořád není Broadway. Každý přece ví, že Broadway je v centru města, a já začínám tušit chybu, Broadway jsem neminul, to jediné vím jistě. Tak co se to tady děje? Vybral jsem si přehledný exit z dálnice, kde jsem viděl, že se budu moct otočit a jet zpátky, zastavil a honem mapu. Samozřejmě, že je Broadway hned za mostem a přejel jsem to, asi se to tam jmenuje jinak. Mnohem později jsem přišel na to, že správný exit je na 178. ulici, z ní zabočit doprava na tu blbou Broadway. Každému New Yorčanu je to jasné. To je potíž s "directions" od místních, vždycky popisují cestu jako kdyby mluvili s někým, kdo to tam zná. Teď jsem ale hodně daleko na východ od mého cíle, pro nové informace radši telefonovat nebudu, kdo ví kam by mně teď poslali. Našel jsem si v mapě, že musím jet zpátky a těsně před mostem sjet z dálnice na exitu Amsterdam street, jet doleva, pak doprava po té 178., doleva na Broadway a už jsem tam.

Jak řekli, tak i udělali. Správný exit jsem našel snadno i když jsem se třásl jak vzácný pes. Ale je tady malý problém, v mapě nebylo že 178. ulice je jednosměrná. Pojedu teda doprava příští ulicí, co má být. Už si nepamatuju, jak se to tam všechno semlelo, motal jsem se tam v jakýchsi ulicích a uličkách, až jsem nakonec málem nevěděl kde jsem. To "málem" pramení z jediné jistoty, kterou jsem měl, že jsem v New Yorku. Pak jsem uviděl zaparkované policajty, seděli vevnitř a bavili se. Zastavil jsem a letěl k mým zachráncům a spasitelům. "Prosím vás, kde je tady Broadway". Koukali na mně jako na opilce, který netrefí domů a nechtěli se se mnou bavit. Ukecal jsem je nakonec natolik, že mi řekli abych jel za nimi. Vyrázili vpřed, vlastně vzad, museli se nejdřív otočit. Já přeběhl ulici aby mi neujeli, vlít do kabiny jak netopejr do tunelu a za nimi. Byl to kousek, jeden blok dopředu, vlevo a nahore na kopečku už vidím semafor a ceduli Broadway. Je vyhráno, už nejsem ztracený.

Jenže, nic na světě není jednoduché, ani tohle nebylo. Ten kopeček byl kapku hodně moc do kopce, spíš tak jak na střeche krkonošské chalupy. Na sedadle jsem ležel jak v Apollu ale přede mnou je Broadway. Pak na semaforu padla červená a já, slušně vychován jsem zastavil a to byla chyba. Měl jsem za sebou plně naložený trajler a žádnou zkušenost. Dnes už vím, že jsem zastavit neměl, protože když jsem se chtěl na zelenou rozjet, trak se vzeplal, pak něco křuplo, já uslyšel zvuk, jako když se koulí roura po dláždění a trak se rozjel dozadu. Zabrzdil jsem, vylezl ven, kouknu pod trak a hele, támhle u zadních kol leží ta "roura". Byl to můj kardan. Pro technicky neznalé vysvětlení: je to hřídel nebo osa, která spojuje převodovku se zadními koly (odborníci prominou, vysvětlení je pro laiky) a jak se točí přenáší sílu motoru na kola. Tak teď už to jet nemohlo.

V tu chvíli u mně zastavili další policajti, že tam nemůžu parkovat a abych koukal vypadnout. Já na to, že nic jiného si nepřeju, ale nejde to a ať mi zavolají odtahovou službu. To je v Kalifornii běžné, oni jsou tam mimo jiné od toho, aby silnice byly průjezdné a postarat se o odstranění překážky je v jejich pracovní náplni. Oni to mají vlastně na starosti

všude, snad mimo tohohle města. A to že prý ne, že to je můj problém a abych se ztratil. Já zas že to nejde a že když nemám kardan, že nemůžu jet a když mi tu pokutu dají, že to stejně nepojede. Zkusili to tedy jinak. Že když nemůžu dopředu, dozadu s kopce to pojede samo. Nejsem sebevrah, nezkusil jsem to. Naštěstí, na rohu byl dispečer místních městských autobusů, nesmírně hodný člověk, rodiče byli češi a on byl celý blažený, že mi může pomoci. Byla tam telefonní budka, chvíli hledal v seznamu, pak někam telefonoval a nakonec mi rozechvělým hlasem řekl, že ať si sednu do traku, že pro mě přijedou. Děkoval jsem mu jako zachránci mého života, já to ostatně tak i cítil. Řekl mi, že mu už skončila služba a pojede domů, ale dal mi papírek s telefonním číslem na servis co pro mě má přijet a abych jim čas od času zavolaal. No co jsem měl dělat. Když se to stalo, byly čtyři hodiny odpoledne, mezitím se setmělo a čas pomalu ubíhal. Kouřil jsem a sledoval hodinky, provoz ve městě a provoz kurev na rohu.

Tak tedy čekám. Je pozdě večer, já sedím za volantem, kouřím, sleduju provoz ve městě a vy víte co, a taky mám strach. Přece jen ta všechna New Yorkská varování, možná to přeháněli, ale přece jenom. Za mnou zastavilo auto, ale nic na světě mě nepřiměje, abych se šel podívat co se tam děje. Čert vem tu pitomou zeleninu, že jsem sem lezl. Už odpoledne jsem z budky zavolaal do skladu a informoval je, že nepřijedu protože to nejde. Oni že to nevádí, hlavně ať nechám jet chlazení, všechno bude v pořádku. Čekám. Už je po půlnoci, každé dvě hodiny volám servis, oni říkají zamkni se v traku a čekej. Čekám. V půl druhé se objeví můj zachránce. Zastavil v křižovatce, vytáhl lano a ze všeho nejdřív mě vytáhl z toho kopce na rovinu do křižovatky. Přitom na tři čtvrtě hodiny úplně zablokoval dopravu a bylo mu to fuk. Já vůl musel zastavit na červenou!! Poručil mi sedět v kabině a ani nedutat a já mu rád vyhověl. Najel pak těsně přede mně, zahákl lana za přední osu, nadzvedl trak, uvázal můj přední nárazník k mohutné traverze na jeho traku a vyjeli jsme. Já seděl v mé kabině, houpal se jak na houpačce a zapisoval si do notýsku, kudy jedeme. Byl to ten nejlepší nápad jaký jsem toho roku měl. Stál sem na rohu 170. ulice a Broadway a nemínil jsem anabázi hledání Broadwaye absolvovat znovu.

Jeli jsme dlouho, viděl jsem ulice, kde mi šel mráz po zádech, ohně v sudech a u nich podivné lidi, v oknech domů ani světélko, nad námi most dálnice nebo vlaku, ono je to nakonec jedno. Vyjeli jsme odtamtud a najeli na mou starou známou dálnici. Kus po ní a pak kus po ulici, zastavili jsme v druhém pruhu, u chodníku není místo. Řidič mi řekl ať si s tím nedělám starosti a jdu spát, bát že se nemusím, ale dveře ať mám zamčené. Ráno jsem zjistil, že stojím na poměrně živé hlavní ulici, vysloveně blokuju provoz a nikomu to nevádí. Řidiči aut uskřípnutých u chodníku za mnou jeli po chodníku na nejbližší roh. Přes ulici byl servis a tam mi řekli, že můj kardan má atypické rozměry a že ho nechali někde na zakázku vyrobit. Pozdě odpoledne byl můj trak spravený, zaplatil jsem pomocí Comcheck, o tom už jsem se zmiňoval, a přišel čas nového útoku na Manhattan.

Znovu po dálnici na západ, znovu Amsterdam, ale to už jsem věděl, nechal jsem si to podrobně vysvětlit, kudy na Broadway. Našel jsem ji snadno, ale: Co mi dosud nikdo neřekl a já netušil bylo, že v systému New Yorkských přísně pravoúhlých ulic je Broadway výjimkou, vede šikmo. To by moc nevádilo, pokud ovšem nechcete udělat to, co jsem měl v úmyslu já, totiž jet rovně. Vždy když Broadway kříží jinou ulici sever – jih, je ve středu toho X parčík a hlavně ozdobný plot, rovně nelze. Musel jsem lehce doprava, příští ulici doleva a zase doprava na Broadway. Určitě existuje jiný způsob, jednodušší a rychlejší, ale netroufl jsem si to zkoumat. New Yorkské křižovatky jsou další věc, kterou jsem se teprve musel naučit. To, že na semaforu je červená, nevyvede chodce z rovnováhy, maširují dál. Čekám. Pak mám červenou, oni přecházejí, pak mám zelenou a proud se nezastavil. Koukám jak to dělají ti vedle mne, jak je to jednoduché. Pomalu se rozjedou a lidi ucuknou. Zkusil jsem to taky a oni ucukli. Jen jednou jsem musel zase dupnout na brzdy, to když jsem zahlédl jak těsně před mým oknem se pohybuje kulich. Zbytek toho černocho na kole nebyl vidět, neucukl, měl silnější vůli než já.

Konečně je tu moje Grand street, samozřejmě je jednosměrná a samozřejmě v protisměru. V tu dobu už jsem tak otrlý, že klidně jedu dál, na dalším rohu doprava a jsem uprostřed davu aut jedoucích do Holand tunelu. Ústí vidím před sebou, i s výstražnými značkami, že tunel je jen 12 stop a 6 palců vysoký (381 cm), přesně o stopu míň (30cm), než jsem já. Prodral jsem se nějak ke kraji, odbočil doprava a pak ještě jednou, konečně jsem v Grand street a utrpení stále není u konce. Ve vjezdu do dvora, do kterého potřebuju zacouvat je požární hydrant. Ne uprostřed, u kraje, ale přesto tak šikovně, že nemám šanci. Nechal jsem tam trak stát a šel se zeptat dovnitř, jak to dělají jiní. Dostal jsem dobrou radu: Mám přijet v protisměru, pak to jde. Byl jsem rozhodnutý to udělat, ale mnohem později. Byla doba odpolední špičky, ulice plné lidí jedoucích z práce, musím počkat, ale někde úplně jinde, blokuju ulici. Najednou se stal zázrak, od chodníku odjelo zaparkované auto, přesně proti díře ve zdi do "mého" dvora. Rozhodnutí bylo dílem okamžiku. Na protější straně ulice je tiskárna, také se dvorem. Vjel jsem tam a nacouval jsem přes ulici, skrz tu díru ve zdi, do mých vytoužených míst. Vykládání bylo jako vždycky, spousta dřiny, ale protože tohle byl opravdu malý podnik, nebyl tam ani nikdo, koho bych na to najal. Naštěstí mě pomáhal jeden z místních pracovníků.

Bylo devět hodin, půlnoc v Kalifornii, když jsem byl konečně vyložený. Zavolaal jsem můj podnik, co jako mám dělat dál. Šéf mi začal starostlivě vysvětlovat, že New York není místo, kde by měl člověk zůstat, pokud nemusí a že by bylo nejlepší, kdybych odtamtud odjel. Jak rád jsem ho poslechl. Vyřídil jsem se ze dvora, protisměrem, první ulicí doprava a rovně a rovně na stosedmadesátou, kde jsem den předtím čekal na pomoc. Měl jsem moje zápisky s návodem jak se odtud dostat, projel jsem znovu těmi strašlivými místy a bylo mi to jedno. Jen pryč odtud. Přejel jsem znova Washingtonův most do New Jersey, kde na křížení dálnice I-95 a I-80 je velká rest area, plná traků. Chvilí jsem se tam motal, ale nakonec jsem našel cosi jako místo k zaparkování. Honem do postele a spát a spát.

Ráno volám znovu do podniku a slyším jen: "Nic nemáme, zavolej za dvě hodiny". Zavěsil jsem – a šel na konec fronty. Spočítal jsem cestou k telefonům, že nás tam bylo přes čtyři sta padesát a zřejmě všichni čekali na náklad. Pročkal jsem ve frontě většinu dne, až odpoledne jsem dostal konečně pokyn kam jet. Nebylo to daleko, naložil jsem kosmetiku Revlon pro leteckou základnu Miramar v San Diegu. Zabralo to ale jen asi třetinu traileru, další pokyn tedy byl jet směrem domů a druhý den ráno zavolaat. Ujel sem ten večer ještě kus cesty směrem na západ, zastavil někde na

truckstopu, konečně se vykoupal a šel spát. Podle pokynu jsem ráno znova zavolal, zase nic neměli a rozkaz byl jet dál na západ a každé dvě hodiny zastavit a zatelefonovat. Odpoledne jsem konečně dostal zbytek nákladu, který mně přivede domů. Ve Waco v Texasu naložit mražené krůty. Nastartoval jsem chlazení v trajleru, aby tam byla správná teplota pro mražený náklad a vyrazil.

Na jih od Dallasu, směrem na Waco, jsem zahlédl u silnice billboards lákající k návštěvě českého střediska, česká restaurace, lahůdky, koláče... To se ví, zajel jsem tam. No, nebylo nás tam moc, česky mluvících, přesněji řečeno jen jeden a když jsem odjel, nezbyl tam žádný. Kolik čechů tam bylo? Zklamaně jsem odjel. Po příjezdu do Waco jsem nechtěl nechat nic náhodě, zastavil jsem na parkovišti K-mart a zavolal si o "directions" kam mám vlastně jet. Zeptali se mně kde jsem a že mám jet rovně až na ulici jména co jsem zapomněl, doprava a první ulicí doleva. Fajn, jedu tedy rovně, jedu rovně dlouho, ulice je okružní, čili nevede ven z města, ale přijel jsem zpět na parkoviště K-mart, odkud jsem telefonoval předtím. Volám znovu do podniku, tentokrát vzal telefon někdo jiný. Vysvětlil jsem mu mou cestu kolem města, ten člověk mi řekl že jsem úplněj blbec a že mám jet rovně zas tou ulicí a u benzínové pumpy Texaco doprava. Tu pumpu jsem z budky viděl a když jsem k ní potom dojel okamžitě jsem pochopil, proč jsem předtím ulici nenašel. Spravovali tam silnici, sloupek se jménem ležel na zemi. Místním to nevadí, ti vědí kde pracují. Chybějící sloupek ani nepostřehnou. Naložili mi zbytek trajleru a už za hodinu jsem ujížděl domů do Kalifornie s nákladem mražených krůt a mražených rtěnek.

Dojel jsem do podniku, postavil tam trak a jel domů. Dva dny nato zase zpátky, vyložil jsem krůty v Los Angeles a kosmetiku v San Diegu. Jen se divili, že je to všechno tak studené, ale odpověď našli sami: vždyť je to chladiřenský trajler. A bylo to.

Už je to všechno víc než deset let a nepamatuju se přesně co bylo dál. Co mi utkvělo v paměti, jsou právě tyhle začátky a pak zážitky z cest. Dobré i zlé, ale těch špatných je víc. Mnohem víc. Jako třeba když jsem naložil plný trajler hroznového vína pro Chelsea market v Bostonu. Nakládal jsem kousek na východ od Los Angeles, u města Indio. Tam je horko, tam je žhavo, co mám povídat, pěstují se tam i datle. Naložili mi tři druhy hroznů: zelené, červené a nevím zda ho doma znáte, tady se mu říká flame, čili plamen. Jsou světlejší než červené a obvykle ne tak sladké. Na pravou stěnu traileru, uvnitř pochopitelně, mi přilepili Ryan a já vyrazil. Cesta vede přes Arizonu, Nové Mexiko a Texas až do Dallas – Fort Worth po Interstate 10, pak po I-20 na Texarkanu, do Arkansasu, stáčí se pořád lehce k severu a na východ, pochopitelně.

Pamatuju se, že jsem jel jak šílený, protože jsem měl na cestu čtyři dny a je to 3200 mil (5150 km). Podíval jsem se ráno na tachometr, připočetl 750 jako minimální vzdálenost kterou musím ujet a vyrazil. Až bylo na tachometru hledané číslo, obvykle hodně pozdě večer, směl jsem začít hledat truckstop, kde bych přespal. Ale co přespát, nejdřív je třeba natankovat, pak najít místo k zaparkování a jít se najíst. To zaparkování zní jednoduše, ale jednoduché není. Zacouvat do díry mezi traky, díry která je na každou stranu o půl metru větší než já, přitom nic neodřít, nezavadit zrcátkem, unavený tak, že skoro nevidím a v té díře je ještě k tomu tma...

Vynalezl jsem pro vlastní pohodlí způsob parkování. Usoudil jsem totiž, že do volného prostoru, ráno a za světla se mi bude couvat líp. Začal jsem najíždět do parkovacích mezer popředu, s tím potíže nejsou. No a když se řidiči ptali proč, řekl jsem jim, že je to z ohleduplnosti. Já mám chlazení a to dělá rámus. Když stojím normálně, mají to sousedé hned u kabiny a to se jim pochopitelně nelíbí. Dnes už tak parkuje hodně řidičů a netuší proč.

Do Bostonu jsem dojel včas, Chelsea market jsem podle popisu našel, zaparkoval šel spát. Po půlnoci mne vzbudili, že abych otevřel vrata, bude se vykládat. Pak už jsem se jen divil, protože tady si vykládal dělník a vedoucí v jedné osobě sám. Náklad byl na paletách a on vybíral levou stranu trajleru, takže vznikala úzká ulička. Koukal jsem na to a snažil se pochopit proč. Nakonec zase navozil část nákladu zpátky, řekl mi že je to zkažené a ráno na to zavolají inspekci. Přitom si ale od každého druhu nechal tři palety!

Napadlo mě hned, že je to ta stará známá hra, jako s jahodami na mé první cestě. Objednali si celý trajler, pak si vezmou co potřebují, za výhodnější cenu a ještě ani nebudou chtít zaplatit za dopravu, protože toho většinu odmítli. Ráno jsem čekal na inspektora a hned jsem mu o tom všem řekl. Nejdřív si myslel, že ho chci nějak ovlivňovat, ale dal si říci, když jsem mu pracně vysvětlil, že po něm nechci nic jiného než pravdu. Dlouho prohlížel hrozny, nechal si rozebírat palety, bral vzorky ze spodních i horních vrstev. Po několika hodinách mi řekl, že je hotov a jde teď dovnitř jim říct výsledek. Pak že přijde za mnou. Za několik minut byl venku, oči vykulené, vlasy mu vlály a hned ke mně. "Tys měl pravdu" povídá, "oni jsou z toho celí nešťastní, hrozny jsou v pořádku, musí je vzít a nemají na ně místo. Takovouhle špinavou hru si s námi hrajou?" Vůbec nechtěl věřit, čeho byl právě svědkem.

Tenkrát byly v Bostonu k mání opravdu levné hrozny. Museli jít z cenou hodně dolů, aby je prodali. Já tam stál celý den a prodávalo se přímo z trajleru. Velkoobchod, samozřejmě, nevážili jsme do pytlíků, ale stejně to bylo zajímavé. Pikantní podrobnost je, že když se konečně probojovali k Ryanu a otevřeli ho, zjistili, spolu se mnou, že celá ta šaškárna s inspektorem nebyla nutná. Ryan byl na pravé straně traileru, že. Když jedu na východ, je pravá strana na jih. V Arizoně, Novém Mexiku a v Texasu to hraje roli. Stěna se ohřeje, a výsledkem je, že na pásku byly zaznamenány teploty až 40 stupňů Farenheita, místo předepsaných 34 – 36. Už na podkladě teploty mně mohli vyhodit. Ale zavolali inspektora, ten potvrdil, že je víno v pořádku a už to odmítnout nemohli. Ryan letěl do bedny pod pult a nárazem se rozpadl na prvočinitele.

Texas je stát řidiči přímo nenáviděný. Nízká povolená rychlost, ve dne 60, v noci 55 mil, stát tak placatý, že se policajt nemá kde schovat a musí stále jet. Když někde cíhá, můj radar detektor mě ochrání. Když jede, je sebeobrana mnohem horší, takřka nemožná. To proti tomu třeba Pensylvanie je úplněj ráj. Všude lesy, často i mezi dvěma směry dálnice. V nich mají policajti udělané cestičky, spíš něco jako jednotlivá parkovišťátka kde cíhají. Je snadné si zapamatovat kde jsou, je snadné prostě koukat po křoviskách a když vidím nějaké extra husté, raději zpomalit. Od pokuty mě zachrání

třeba i maják na policejním autě, který si čouhal z křoví. To pak člověk musí jen hodně dupnout na brzdy. Na Pensylvanii mám ještě jednu vzpomínku. Začíná to v Bostonu, kde jsem celý den nakládal trailer, nejedl a nepil, nebylo co a kde. Když to bylo hotovo, vyrazil jsem na západ. Byl čtvrtek večer a já měl být v pondělí v 8 hodin v přístavu v Oaklandu v Kalifornii, měl jsem v traileru mimo jiného palety s buráky pro americkou ambasádu v Hong Kongu. Kolem desáté večer se to stalo. Zničeho nic jsem najednou přestal vidět, všechno rozmazané, já se cítil jako opilý, chtěl jsem zatočit ke kraji dálnice a nemohl jsem hnout volantem a rukama. Nevím jak se mi nakonec podařilo zastavit, ale stál jsem tam ve tmě a nevěděl co se děje. Po nějaké době, když se mi zdálo, že už je mi snad trochu líp, jsem utáhl pás co se dalo, aby mně to drželo a já točil volantem místo sebou kolem volantu. Věděl jsem, že pár mil přede mnou je křižovatka s dálnicí 80, kterou potřebuju a která vede do San Francisca. Tam zabočím doprava a po několika milích je rest area, kde můžu bezpečně zůstat stát.

Vyjel jsem tedy. Správně se mi povedlo odbočit doprava, ale zajet na rest areu bylo nějak nad moje síly. Naštěstí po dalších deseti milích je malý truckstop Shell, zastavím tam. Pekelně jsem se na to soustředil a povedlo se. Sjel jsem z dálnice, zaparkoval. Co teď? Bylo mi tak zle, že jsem věřil tomu, že umírám a v tu chvíli bylo nejrozumnější napsat manželce a synovi. Dopis nechám ležet na volantu a až mně najdou, najdou i dopis a pošlou jim ho. Napsal jsem dopis na rozloučenou a přemýšlel co dál. Možná, že mi udělá dobře čerstvý vzduch? Slezl jsem z traku a najednou se vidím, jak jdu do restaurace, usedám, objednávám kafe a sypu do něj dvacet pytlíčků cukru. Ono to naše tělo někdy ví samo co je potřeba. Vypil jsem tu příšerně sladkou, takřka nepoživatelnou cukrovou kaši a za několik minut jsem byl v pořádku, najedl jsem se a šel spát. Měl jsem původně dojet mnohem dál, jenomže mi to v tu chvíli bylo nějak jedno. Druhý den ráno, rozhodnutý že mi buráky mohou být ukradené a loď v Oaklandu taky, jsem si jel pohodlně. V poledne jsem zastavil na oběd, což jsem jindy nedělal. Ale v průběhu dne se mi to nějak rozleželo v hlavě a já se rozhodl, že to zkusím. Uprostřed Illinois jsem zastavil, po ujetí asi 830 mil (1330 km), vykoupal se a šel spát. Následující den, to už byla sobota, jsem začal dohánět čas. Dojel jsem na hranice Nebrasky a Wyomingu, 1000 mil (1600 km), kde v trucksopu Antilopa jsem našel, co jsem potřeboval. Bar a pivo. Vypil jsem dvě piva tam, další dvě jsem si vzal sebou na dobrou noc a pak už jen sladké sny.

Pak bylo nedělní ráno, přede mnou Wyoming, Utah a Nevada, cíl truckstop ve Sparks, 1015 mil (1630 km). Dojel jsem tam, to jo, ale unavený tak, že už jsem na silnici neviděl, jen se držel mezi bílými čarami. Zajel jsem na truckstop a jezdil dokola tak dlouho až jsem našel místo kam jsem mohl najet popředu. Kdepak couvat, já už neviděl ani zrcadla, natož něco v nich.

Ráno jsem vyjel brzo, před sebou asi 250 mil do Oaklandu a naději, že to možná stihnu. Před Sacramentem je nejhorší váha co znám. Slyšel jsem, že jsou horší, nevím, má zkušenost je tato. Samozřejmě mě tam zastavili a začla prohlídka traku. Dopadlo to dobře, kontrolovala mě ta nejprotivnější inspektorka v severní americe. Naštěstí, díky Bože, tam byl taky hodný dědoušek, který obsluhoval váhu. Rozhodl se pomoci, vzal můj deník (log book), otevřel, zalapal po dechu, otočil oči k nebesům a honem to zase zavřel. Když inspektorka natáhla ruku po logu, on povídá: "To už jsem kontroloval, to je v pořádku." Já mu chtěl políbit zadnici nebo aspoň ruku, ale nemohl jsem udělat nic, než se na něj podívat. On ten pohled pochopil, usmál se, a protože stál za inspektorkou a ta na něj neviděla, pohrozil mi prstíkem. Do přístavu jsem dojel včas, tři palety buráků pro americkou ambasádu v Hong Kongu vyložil a hurá do Los Angeles, kde jsem měl následující ráno vykládat zbytek. Cestou mně samozřejmě zastavili ještě na jiné váze, zase na kontrolu. Zeptali se kdy mne kontrolovali naposled a když jsem jim řekl a ukázal papír že ten den ráno, nechali mne jet. V úterý ráno, to už jsem stál u rampy a vykládali mě, vidím jak z traku hned vedle vykládají stejný náklad jako můj. Dal jsem se do řeči s řidičem a dověděl se zajímavé věci. Oni byli v Cometu v Bostonu, odkud byl náklad ve středu, o den dřív než já. Píšu oni, protože na traku byli dva řidiči kteří mohou jet takřka nepetržitě a ty palety s buráky už tam u vrat stály. Proč, když to tolik spěchalo a bylo třeba stihnout loď, jim nenaložili ty zatracené buráky? Vrtalo mi to hlavou, ptal jsem se kde se dalo a brzo jsem znal odpověď. Za náklady do oblasti San Francisca se platí víc než do Los Angeles a okolí. Nevím proč, ale je to tak. Tak já se ženu, div se u toho nezabiju, aby můj šéf vydělal víc? Proto jsem seděl v neděli za volantem osmáct hodin? Já riskuju pokutu na váze za hodiny ve službě jen pro něj? Pokuty nejsou malé, známý platil za falšování, a to jsme dělali všichni, 1600,- \$. Za cestu na východ a zpět jsem dostával 850,- \$, bez ohledu na to jak dlouho trvá a kolik zastávek mám. Tak takhle teda ne. Ale kde zít honem jinou práci?

Něco podrobností.

Mám takový dojem, že povídání o učení se bylo zatím dost a že bych měl napsat taky něco o technice.

Je několik hlavních výrobců: Peterbuilt, uznávaný jako nejluxusnější, je také nejdražší a cena 100,000 dolarů za tahač bez traileru není neobvyklá. Potom Kennworth, Freightliner, International a GMC Volvo. Trochu stranou stojí Ford, není o něj zájem i když jsou lidé kteří mají rádi zvláštnosti. Kapitoulou zcela odlišnou je Mack, který stále stojí stranou a je oblíbený především na východním pobřeží, jezdí po městech a mezi nimi na krátké vzdálenosti. Jako transcontinental ho neuvidíte. Pak je tu ještě Western Star, není oblíbený protože je to kovářská práce a je moc těžký. Tam kde se musí šetřit váhou pro placený náklad to má své opodstatnění. Poslední je Marmon, kdysi nejlepší a nejluxusnější. Pro svou vysokou cenu a dlouhou dodací lhůtu je vidět opravdu málo.

Ti hlavní výrobci v podstatě vyrábějí jen kabiny a skládají to dohromady.

U značkového obchodníka lze koupit průměrný trak, tak jak je objednávají dopředu. Kdo má své vlastní požadavky a ví co chce, objedná si svůj vlastní, s vybavením podle vlastního návrhu. Dodací lhůty překvapivě nejsou dlouhé, měsíc, dva. Motory běžně používané jsou Caterpillar a Cummins. K nim patří ještě Detroit, kdysi vidlicový šesti a osmiválec, velmi neoblíbený a všeobecně známý spotřebou oleje, ten z něj tekla všude. Potom firma vyvinula řadový šestiválec OHV série 60, který se ihned dostal na špičku. Vybavený elektronickým vstřikováním, cruise control (to je to co hlídá a udržuje nastavenou rychlost) stál to co prostý Caterpillar. Provozní otáčky motoru mají u ostatních značek rozsah

minimum/maximum 350 otáček a proto se používají tolikastupňové převodovky. Ono to jede i s devítistupňovou, ale motor není na to dost pružný a trvá dlouho než se po řazení rozjede. Detroit jede v rozsahu 700 otáček a proto mu devítistupňová převodovka stačí. Je levnější a méně poruchová. To se ví že se všem líbilo, že nemusí tolik řadit, pořád hlídat tachometr a ostatní "budíky". Computer to ohlídá za Vás. Před nástupem Detroitu byl nejoblíbenější Cummins, který najede i 600,000 mil do generálky. Caterpillar je nejvýkonnější, ale snadno se porouchá, přitom díly jsou opravdu drahé a životnost je podstatně nižší. Pochopitelně Ford používá svůj vlastní motor, tak jako Mack.

Kapitola převodovek je jednoduchá. Fuller Roadrunner. Liší se podle počtu stupňů, od 9 do 18. O té 18 vím že je ale nikdy jsem se s ní nesetkal. Pak ještě existuje automatická převodovka Allison, ale není oblíbená. Další podnik dodává pérování, jiný brzdy, atd.

Důležitou částí je řidičova ložnice, sleeper. To je výrobek dalšího výrobce, ale už se liší podle finálního jména traku. Ty tam jsou doby jednotlivých hrobečků-rakví, do kterých se prolézalo dírou v zadní stěně kabiny. Přišly sleepyry delší, pohodlnější. Také vyšší, s patrovou palandou, takže týmy mají každý svou postel. Pak nastoupilo Volvo s integrovanou kabinou, kde už není zadní stěna dělicí sleeper od řidičského prostoru. Ve vysoké dvojpostelové verzi je to už docela slušný životní prostor. V zimě v létě traky parkují s běžícím motorem, to kvůli klimatizaci a motory se vypínají jen na chvíli pro tankování.

Palubní deska se také liší podle objednávky. Potřebných měřičů není moc, tachometr, otáčkoměr, to kvůli řazení. Měřič tlaku vzduchu, teploty vody, pyrometr měřící teplotu turba. Ovšem na přání lze mít měřiče tlaku vzduchu v pérování, teploty oleje v motoru, převodovce a diferenciálech, měřič hladiny vody v chladiči... Výsledkem je, že se tam člověk radši ani nekouká. Řada vypínačů, kromě běžných světel a ovládání topení a klimatizace ještě dva vypínače motorové brzdy. Jeden, kterým se zapíná, druhý na volbu brždění dvěma, čtyřmi nebo šesti válci. Motorové brzdy nejsou běžné, hodně podniků věří, že to ničí motory. Dva knoflíky parkovacích brzd, jeden jen pro trailer, druhý pro trak. Zabrzdění traku zabrzdí i trailer. Brzdy, samozřejmě vzduchové se konstrukcí zcela liší od brzd doma. Hlavní rozdíl je v tom, že když evropskému tahači dojde z jakýchkoli důvodů vzduch nic ho nezastaví. Když se to stane americkému, brzdy se zablokují a nic s tím nehne. Jedna náprava na traku a jedna náprava na traileru má u brzd válec s membránou navíc, je tam osmi tunová pružina která drží brzdy zabrzděné. Teprve tlak vzduchu způsobí otevření čelistí. Je to komplikované, protože u této nápravy se brzdí tak, že se vzduch ze systému odpouští, zatímco u ostatních brzd naopak dodává.

Výsledek – bezpečnost ale stojí zato.

Poslední částí popisu je spojka. Je to zvláštní, všechno se dělá pro pohodlí, servořízení je běžné i u osobních aut, ale spojka u traku je důsledně mechanická, žádné posilovače, ale mohutný pedál s táhlem. Šlapat na to, to už člověk něco cítí a tak jedna z prvních věcí kterou se každý učí je řadit beze spojky. Převodovky jsou důsledně bez synchronů a spojka se musí sešlapovat dvakrát, při řazení dolů s meziplynem. Kdo tohle ještě pamatuje u osobních aut? Řadit bez spojky ale není těžké, je jen potřeba dobře zvolit otáčky motoru a mít cit, netlačit na řadící páku, jen jemný tlak. Jde to dokonce překvapivě snáz než se spojkou a jak se to člověk naučí používá spojkou už jen na rozjezd.

Váha se v Americe důsledně hlídá, na přední nápravu je povoleno 12500 liber (5690 kg), ostatní nápravy 20.000 (9070 kg) pro jednoduché, 34.000 (15420 kg) pro dvojice. Vše je ještě složitější, protože jednotlivé státy mají své úpravy a zákony. Pokud chcete přejet celou Ameriku, platí toto, celková maximální váha je 80.000 liber (36290 kg).

Aby se vůbec dalo bez přesouvání nákladu těmto podmínkám vyhovět, mají trailery posuvný podvozek, rozsah vpřed/vzad je tři metry. Čím víc jsou kola vzadu, tím víc váhy je na traku a méně na trailarovém podvozku. Odblokování je jednoduché, bez nářadí. Dojete k traileru, zatáhnete za táhlo, pak do kabiny, zabrzdíte trailer a popojete nebo couvnout, podle toho. Podvozek stojí a tělo popojede v kolejničích. Pak už zase jen dát táhlo do původní polohy, zaškubat s celou věcí, aby se člověk ujistil, že zuby zapadly a je to. Maličkost. Točna je také posuvná, ale jen asi metr, posunutí mění poměr vah na přední a dvou zadních nápravách. Západky jsou ovládány vzduchem, z kabiny, páčka vypadá jako vypínač a je tradičně hned vedle uzávěrky diferenciálu. Případá mi to trochu nebezpečné.

Právě jsem se zmínil o uzávěrce diferenciálu. Používá se na kluzkých silnicích, je to ale něco jiného než známe z terénních aut. Ze zadních dvou náprav je normálně poháněna jen jedna, přední či zadní, podle výrobce a je tam vlastně jen pro zvýšení povolené váhy. Uzávěrka zapíná pohon i pro tu druhou nápravu. Tady na severozápadě máme povolené váhy vyšší, maximum pro soupravu je 118.000 liber (53,5 tuny), ovšem povolené váhy na nápravy jsou stejné. Proto mají trailery a traky o jednu nápravu víc, ta ale není instalována napevno. Dá se stlačeným vzduchem zvedat a spouštět podle potřeby.

Tak jsme probrali leccos a málem jsem zapomněl na rozměry té obludy. Výška je 13 stop a 6 palců, to je 412 centimetru. Šířka 8 stop a 6 palců, 260 cm. Délka, to je moc různé. Normální trailery mají zásadně délku 27 stop, pak 39; 45; 48; a 53 stop. To je 8,23; 11,89; 13,72; 14,63 a 16,15 m.

Ty nejkratší trailery se tahají normálně dva za sebou, je na to zvlášť podvozek, jen náprava, dvě dvojitá kola s krátkou ojí a točnou. To se zastrčí pod druhý trailer a je to. Některé státy dovolují, tady na Severozápadě je to běžné, tahat tyhle trailery tři a to také znamená vyšší váhu celé soupravy. O stupeň delší trailer, 39 stop, se používá ve dvojici právě zde na Severozápadě. 45 stop je stará míra, dnes už jen dosluhují. Čím větší trailer, tím víc se naloží. Krátké trailery, 27 a 39 stop ve dvojici nebo trojici používají přepravní společnosti s terminály, kde jako u vlaků odpráhnou vagon, zapráhnou jiný a jede se dál. 48 stop je normální a běžná velikost pro chladiřské trailery, ovoce zelenina i maso má svou váhu a tak větší rozměry nemají smysl. 53 stop se prosazuje v posledních letech pro obyčejné náklady (dry load). Pamatuju se, že když jsem to táhl poprvé, nikdo mi nic neřekl, nikdo mně nevaroval a já nic netušil. Až když jsem zastavil na truckstopu a šli jsme s partákem na večerí jsem zjistil, že ještě půl centimetru a nacouval jsem do traku za mnou. Couval jsem jako vždycky, abych zarovnal nosy a neměl jsem tušení že je to celé a metr a půl delší.

Na východě jsou povoleny, říká se tomu turnpike kombinace, trak táhne dva trailery 48 stop dlouh, ale smí jet jen po dálnici. Tady zase máme specialitu, která se jmenuje Rocky Mountain combination, (Kombinace Skalitých hor) To je

první trailer 48 dlouhý a za ním druhý, až 39 dlouhý. K tomu vždy připočítejte oj, to jsou další 3 stopy a trak, minimálně 15 stop. Můžete tedy předjíždět věc, která je také 32 metrů dlouhá. Chvilí to bude trvat, než se dostane zpět na svou pravou stranu.

Úplná lahůdka nakonec jsou mobile homes, v překladu pojízdné domy. To nejsou ta obytná rekreační auta, těm se říká motor home. Mobile home, nebo manufactured home je dům, který je vyroben v továrně a po vlastním podvozku dopraven k zákazníkovi. Tam se spojí k sobě až tři díly a už se bydlí. Jednak v mobile home parcích, kde jsou takové domy všechny a lidé se stěhují i s domem, nebo si je lidé nechávají postavit na svém pozemku na základy.

Povolené rozměry jsou na silnici omezeny, tady u nás je to 14 stop šířka (427 cm); délka 70 stop (21,34 m) a výška 14 stop 3 palce, (435 cm). K tomu zase oj, asi 150cm tahač 4 – 5 m a máte tu něco, co nechcet potkat na normální silnici, kde je jeden pruh každým směrem. Najezdil jsem s těmihle potvory skoro 200.000 mil a věřte mi jsem moc rád že už nemusím. Náš podnik nás honil jak nadmuté kozy a tak jsme překračovali všechny předpisy na které si jen vzpomenete, rychlostí počínaje. Na dvoupruhových silnicích jsme předjížděli normální rychlostí jedoucí auta a bylo mi opravdu těch řidičů lito. Umím si představit jaké to musí být, když si poklidně jedete svých 100 km/h a předjíždí vás dům.

Všude mimo dálnice s námi museli jezdit piloti v osobních autech, kteří mají za úkol upozornit a varovat ostatní i nás. Spojení všichni rádiem a tak když jsem předjížděl věděl jsem přesně kdy to mohu udělat, aby se na mne nic nevyřítilo. Dobře mi ale nikdy nebylo a jak říkám, jsem rád že je to za mnou.

Jak jsem se už několikrát zmiňoval o různých předpisech a zákonech, myslím, že bych měl tohle téma dokončit.

Rychlost je asi co každého zajímá. Kdysi dávno, ale to už je opravdu dávno, nebyla rychlost omezena vůbec. Později zavedli jako federální zákon s platností pro celé Spojené Státy maximální rychlost 55 mil za hodinu (88,5 kmh).

V době kdy jsem začínal já, už mělo několik států na některých dálnicích povoleno maximum 65 (105 kmh). To už byla radost, s tou 55 to opravdu nejde. Navíc je to tak nějak mezi rychlostmi (u řazení) a motor buď kucká a netáhne, nebo naopak řve ve vysokých otáčkách. V mnoha státech byla nepsaná dohoda mezi policií a řidiči na 62 mil za hodinu. Ale třeba v Connecticutu jsme říkali, že je maximum 54 a půl, protože jen chloupek přes a už to byla pokuta. Samozřejmě z toho všeho byl boj kdo s koho, řidiči se bránili jak se dalo. Rádio je velký pomocník, pomůže proti policajtům stojícím a číhajícím. Vždycky o něm víte dlouho dopředu, jak vás protijedoucí varují.

Je tu ovšem rozdíl. Pokuty se nedávají a taky neplatí na místě, jak je to v Čechách zvykem. Porušení zákona patří k soudu. Dostanete tedy místo pokutového bloku pozvánku, kde je taky vyznačena částka, kterou (Trochu zjednodušuji, ale vyjde to nastejno.) můžete zaplatit a k soudu nejit. Žádný trucker k soudu nepůjde, protože ve stanovenou dobu bude úplně někde jinde a jen tam dojet by stálo víc. Toho jsou si policajti vědomi a také to využívají. V mnoha státech mají stanovené minimum které musí splnit, jinak nesmějí domů. Pamatuju si, jak jsem v Utahu slyšel ve zprávách, že to ruší. To bylo slávy. Za neprokazatelné voloviny, za které by snad mělo být trestem zamračení, vám když se jim znelíbíte, napíší předvolání. Oba při tom víte, že to u soudu nemá policajt šanci obhájit, ale on je pán a dobře ví, že se tam neobjevíte.

Radar detektor je výborná věc. Musíte si vybrat jeden, přitom ani tak moc nezáleží na ceně, a potom s ním jezdit, poslouchat a učit se mu rozumět. S trochou cviku se dá rozpoznat sluchem rozdíl mezi signály policejního radaru a třeba telefonní retranslační vysílačky. Přitom by se řeklo, že oboje pípá. Ano, pípá, ale každé jinak, ne tóninou, ale přerušováním. Jiný signál je od radaru mířícího na ty před vámi, na vás, nebo odraz od cedule u cesty, to když je polda za vámi. Dnes jsou detektory federálním zákonem zakázány pro všechna vozidla nad 20.000 liber, to je hranice mezi normálním a commercial vozidlem.

Další pomůcka je skanner. Do aut se prodávají takové, kde si jen na stupnici nastavíte stát ve kterém jste a skanner, který si pamatuje všechny policejní frekvence pro všechny státy je sám přejíždí a kontroluje.

Nakonec věc nejučinnější, vlastní oči. Truckers má tu výhodu, že sedí vysoko a vidí dál. Dívá se kolem sebe a dozadu, sleduje provoz. Všechno má ovšem háček, i tohle. Neoznačené vozy. Policajti jsou tak sprostí, že si klidně jezdí v normálně a civilně vypadajících autech. Červené a modré blikavé světlo mají vpředu pod maskou chladiče a vzadu na okně malebně obložené čepicí a šálou, případně ještě staré noviny. Ve státě Washington jsou na tohle přímo specialisté, na vlastní oči jsem viděl policejní Geo Metro. To je auto velikosti, nikoli kvality, dobře známého Trabantu, kdo by ho podezíral. Jediné co tedy zbývá, je zpomalit. Krom výše zmíněného Connecticutu je ve všech státech nějaká tichá dohoda, kam až smíte. Přitom vám spíš odpustí vyšší rychlost, než kličkování po několikaproudé dálnici, abyste se protáhli kupředu.

Také je velice přesně stanoveno, jak mě smí a má zastavovat. Vždycky zezadu, zapne tu blikací parádu na střeše, co jí truckers říkají bubble gum machine, a vždycky jede za vámi až na místo kde je bezpečné zastavit. Má ve voze stejné rádio jako vy, tak je dobré ho použít a říct mu, že o něm víte a že zastavíte jak jen to půjde. Jenomže američtí řidiči, nevychovaní Veřejnou Bezpečností k uctivosti tohle nevědí a tak platí víc. Stalo se že jsme jeli tři pohromadě, já byl první, dva v závěsu za sebou, když na mne ten poslední volá: "Mike, slow down, we've got a company." (Majku, zpomal, máme společnost).

Než jsem stačil něco udělat, ozval se cizí hlas: "Mike, you know what, don't slow down, rather pull it over." (Majku, viš co, nezpomaluj a radši zastav.)

Zastavil jsem i když vím, že po radiu nás zastavit nesmí. Ale copak mu ujedem? Přišel k nám, shromáždili jsme se za mým trakem a povídá: "Jeli jste pánové 82, nebude Vám vadit když tam napíšu že to bylo jen 69? Já bych Vás jinak musel vzít do basy. Kam tak spěcháte?"

Já na to že domů, byla neděle. To už bylo jasné, že je v dobrém rozmaru, popovídali jsme si, pokuta byla padesát dolarů. Ti druzí dva mi pak říkali, že to bylo dobré zastavit, to že oni by nezastavili a bylo by to mnohem horší. Vidíte, ona ta socialistická výchova nese ovoce i v Americe.

Rychlost která byla na mezistátních silnicích a dálnicích regulována Federálními zákony je teď zcela na vůli států.

Nevím jaká je současná situace na východě, už tam nejezdím. Tady na západě je na dálnicích od 65 (Oregon) do 75 (Nevada), někde je pro traky nižší, podle mnoha lidí je to úplná hovadina. Dva různé limity na jedné silnici znamená víc předjíždění přímo nařízené zákonem a přitom statistiky říkají, že každá změna pruhu je potenciální hazard. U nás v Idahu, kde byla donedávna rychlost pro všechny 75 mil (120), je teď pro auta pod 26000 liber (asi 12 tun) stále 75, ale všechno přes tento limit má 65. Policajti jako kdyby se shodli že je to nesmysl, trakům tolerují 75. Pokud je ovšem naštve, nebo uděláte ještě něco jiného, tak vám to překročení rychlosti připočítají.

Nakonec jsem si nechal log book, tedy palubní knihu.

Podle federálního zákona smí řidič pracovat 15 hodin bez přestávky, z toho 10 hodin smí jet. Pak musí mít 8 hodin volno na odpočinek. Pokud má sleeper, může být spaní rozděleno do dvou částí, ale nesmí být kratší než dvě hodiny. Každá změna musí být ihned zaznamenána do log book. Celé počítání složité, nejlepší je snad příklad.

Vyjedu v sedm ráno, jedu 6 hodin, na dvě hodiny zastavím a jdu buď do postele, nebo pryč od trucku. Pak jedu další čtyři hodiny, jsem v cíli a mohu ještě 5 hodin pracovat, ne však řídit. Potom musím jít na 2 – 8 hodin spát, nebo prostě jinam. Mimo službu. Po dvou hodinách mohu znova do práce, počet povolených hodin záleží na tom, kolik hodin jsem pracoval před posledním odpočinkem. Pokud jsem jen řídil, byly to 4 hodiny a já mohu jet 6 hodin, $4+6=10$. Když jsem byl mimo službu celých 8 hodin, počítání začíná znova. Aby to nebylo tak jednoduché, čas tankování, kontrola soupravy, zkrátka cokoli co je placeno, patří do rubriky "ve službě, ne řízení" (on duty not driving). Všechno co dělám pro sebe mimo ležení ve sleeperu je "mimo službu" (off duty) a počítá se do odpočinku. Paráda, že? Zastavíte na truckstopu, a v okamžiku kdy opustíte kabinu začíná vašich 8 hodin odpočinku: dojít do budovy, vyprat si, vykoupat se, najíst. Pak si chvíli zdřímnout a vašich osm hodin je pryč a znovu za volant.

Je tam ještě jedno omezení, během posledních 8 dní smí řidič pracovat 70 hodin. Pak musí zůstat stát a smí pokračovat, až mu počet hodin za posledních 8 dní klesne pod tuto hranici. To se mimo jiné kontroluje hlavně na váhách (když už vás mají, tak to proberou všechno) a mají tam oplocené kusy parkoviště kam vás i s truckem zamknou a nepustí ven, dokud neuplyne potřebný čas a nedostanete se pod limit. Policajt na silnici to řeší tak, že Vám sebere klíčky a řidičák a nevrátí dokud, no to už víte. Případně to vše předá další směně a ti vás pak vysvobodí.

Pokuty za porušování těchto předpisů jsou vysoké, za falšování údajů ještě vyšší, pokud vám na to přijdou. Bohužel, (nebo naštěstí?) mnoho amerických řidičů nechápe, že k tomu aby mohli předpisy porušovat, je nejdřív musí perfektně znát. Našinec vychovaný Švejkem to ví.

Když jsem tahal mobilehomes, jedním z častých dodacích míst byl Kalispell, Montana. Je to od Boise asi 800 mil (po dálnici) a tak jsme neměli šanci to za den legálně ujet. V praxi ale jsme nejen dojeli tam a odevzdali dům, ale ještě dojeli 200 mil zpátky do Missouly. To bylo celkem asi 1000 mil, (1600 km) 16 – 17 hodin za volantem. Podle log book jsem ale v Kalispell nikdy v životě nebyl, vždycky jen do Missouly, tam si pro dům někdo přijel, na parkovišti u motelu jsme to přepřáhli a já jel druhý den domů. Že si takhle lžu sám sobě je jasné, času na odpočinutí moc nezbyvá a únava udělá svoje. Bránili jsme se my řidiči jak jsme mohli, ale stáli jsme proti jednoduché hrozbě: když se Vám to nelíbí tak koukejte vypadnout, za branou čekají další. Došlo to tak daleko, že šla naše delegace do místní úřadovny Federálního Department of Transportation (řidiči obávané DOT) s udáním na podnik, s našimi vylhanými a sfalšovanými log booky, s všemi podklady jen abychom se zachránili od teroru. Dopadlo to tak že do závodu přišla komise, která shledala vážná porušení zákona a závod dostal nejvyšší možnou pokutu – 100 dolarů. Vzhledem k tomu, že za falšování dostane řidič klidně 1500 pokuty, je to výsměch. Navíc jsme pak všichni dostali v závodě písemnou důtku za porušování předpisů. Tak tohle je taky Amerika.

Tennessee.

Samozřejmě to není tak jednoduché, říct že tohle dělat nebudu – a přestat. Nejdřív musím najít něco jiného. Jak dlouho to trvalo se už nepamatuju, jezdil jsem na východ a na západ a zas na východ a zpátky. To už jsem věděl, že tohle nemá s romantikou nic společného, leda snad romanticky znějící jména míst podle dálnice. Projel jsem několikrát bájné Tennessee, viděl jsem Nashville i Memphis, silnici skrz. Není čas se zastavit, není čas se jít někam podívat. A i kdyby čas byl, s touhle obludou tam stejně nemůžu. Viděl jsem u silnice ceduli zvoucí k návštěvě ranče Loretty Lynn, krápníkových jeskyní v Missouri, pozvání k prohlídce starého Saint Louis a co já vím co ještě. Neviděl jsem nic, jen ty dálnice a sem tam se přihodilo něco pro zpestření.

Jako třeba tenkrát v Tennessee, vezl jsem jakési krabice, už ani nevím odkud a kam všude, jedno z dodacích míst bylo Knoxville, Tennessee. Sjel jsem z dálnice k benzínové pumpě, protože pumpaři jsou přátelé ztracených řidičů a nejlepší zdroj informací. Tady byl ale i pumpařův rozum krátký, adresu znal, ale zapísal se, že tam žádný podnik kam bych to snad mohl vézt není, nikdy nebyl a nikdy nebude. Kde tu jistotu vzal nevím, ale bylo to tak. Tak tedy druhá cesta, zatelefonovat tam. Dovolal jsem se a dozvěděl se, že mám jet rovně a pak doprava a doleva a kousek rovně a nalevo to je. Nebo tak nějak. Jel jsem tedy rovně a pak doprava a doleva, koukám nalevo a – nic. Už jsem jel dlouho, jedu listnatým lesem, nic. Projedu zatáčkou a přede mnou je železniční most. To by nebylo nic divného, kdyby ten most byl nade mnou, místo přede mnou. Byl to jeden z těch hodně, ale hodně nízkých mostů, byl tak nízký, že jsem měl koleje přímo před očima. Co teď? Za mnou auta, řidiči, ta hovada blbá troubí, jako bych se tam moh nacpat. Jediná možná cesta byla doleva odbočující silničkou, úzkou tak, že jsem jel všemi koly najednou po krajnicích. Začaly se objevovat domky, vypadalo to jako nějaké letovisko, lidé se sbíhali, svolávali se, protože takovou atrakci tam ještě neviděli. Vzpomínám jak se mne kdysi někdo zeptal co děláme, když se ztratíme ve městě. Já odpověděl žertujice, že to se pak musí jet pořád rovně, dokud člověk nenarazí na fotbalové hřiště. Jako kluk jsem strávil mnohé prázdniny ve Starých Splavech u Máchova jezera, vlastně v takové miniosadě pěti chat za vesnicí. Tam vedla přesně stejná cesta a na konci u chat bylo kýžené fotbalové hřiště. Teda ve Splavech bylo, v Knoxville ne. Co naplat, pojedou dál rovně a... co vlastně a? Přijel jsem ke křižovatce, takové T ze silniček jako ta má, když jsem zatočil, projel zadek trajleru břízovým lesíkem. No

tenkrát to byl hodně mladý lesík a jak jsem ho tak po mém zásahu viděl už asi nezestárnul.

Stál jsem tedy v té nožičce T a zamýšlel zacouvat za roh a pak rovně tam, odkud jsem přijel. Bohužel, statný topol na rohu měl na věc jiný názor a jasně mi dal najevo neochotu k přemístění. Místo 90 stupňů za roh jsem couval jen asi 45, do jiného lesíka. Po mém odjezdu to tam vypadalo jako po manévrech spřátelených vojsk, ale já byl na cestě zpět. Dojel jsem zase k té "mé" pumpě, znovu telefon a dověděl jsem se, že mně viděli jet dvakrát kolem a teď se dohadují kde jsem se tam za nimi otočil, protože tam je nízký most a cesta doleva co nikam nevede. Uprosil jsem je ať čekají na silnici a zastaví mně až pojedou. Pak se to vyjasnilo. To místo si pamatuju, jel jsem dvakrát kolem. Potíž je v tom, že tady v Americe se na čísla na budovách moc nedá, podle toho jsem se orientovat nemohl. Fabriku jsem neviděl. Skladiště tam bylo, ale takové, co si tam lidi pronajmou místnost velikosti garáže, ono to tak ostatně i vypadá.

Tak to je příběh z Tennessee. Ten stát se vyznačuje nejen country music, ale taky strašně přísnými – já nevím jak je nazvat česky. Nejsou to policajti, řidiči jim říkají prostě DOT, to je zkratka z Department of Transportation.

Ti sedí na váhách i jinde, někdy si dají k dálničnímu odpočívadlu ceduli, že všechny traky musí odbočit a oni tam sedí a kontrolují papíry a taky technický stav trucků. Pokud nezastavíte, jsou okamžitě za vámi, už to tam bliká čím se dá, a je to drahýýý.

V Tennessee jsou to obzvláštní mrchy, jen krok za těmi v Connecticut. Stát je to dlouhý asi 490 mil (780 km) a u každého odpočívadla tam mají ceduli, že všechny traky musí zastavit. Cedule jsou tam napevno, na sloupcích zapuštěných do země. Původně se dala přes ně sklopit dvířka, která nápis zakryla, aby jako všichni věděli, že tady se zastavovat nemusí. Zub času, ruce nenechavců, možná i sami DOT všechna ta dvířka odstranili, takže člověk neví kde odbočit má a kde ne. Odbočuje tedy všude i když ví, že z devadesáti procent zbytečně, ale risknete to. Takoví jsou v Tennessee.

To v Connecticut se mi stalo něco jiného. Jel jsem na západ po pěti dnech čekání na náklad domů a protože jsem byl první den na cestě, byl můj logbook v pořádku. Na vjezdové váze do Connecticut je kontrola. To už jsem slyšel v rádiu, ale protože jsem měl vyjimečně všechno v pořádku, klidně jsem jel dál. Byla tam příšerná fronta, trvalo přes půl hodiny než jsem přišel na řadu a bez ptaní na mně ten člověk zařval, abych zaparkoval a šel támhle k tomu co tam píše.

Zaparkoval jsem, jdu k tomu co támhle píše, tam zase fronta jak na maso. Když jsem byl konečně na řadě začal mi vypisovat pokutu za neplatný log book. Já na to, že log mám v pořádku a jak on to může vědět, když ho nikdo nekontroloval. Navrhnul jsem mu, že ať jde se mnou a přesvědčí se sám. On mi udělal protinávrh, že mi napíše malou pokutu když tam nepůjdem, protože určitě v pořádku není. S těmhle lidmi se normálně nehádám, vychován Veřejnou Bezpečností, ale tentokrát jsem trval na svém. Nešel se mnou, ale na místě mi suspendoval povolení k vjezdu do Connecticutu. Proč, to jsem se nedozvěděl. Nastala ta pravá šaškárna, protože jsem se začal okázale připravovat k dlouhodobému pobytu na místě. Nejdřív jsem se zeptal, zda tam mají nějakou kantýnu, protože už začínám mít hlad. Osopili se na mně, cože si myslím, oni že mi nic nedají i kdyby měli. A já zase, že co teda budeme dělat, protože odjet bez toho povolení nemůžu, pěšky nepůjdu, protože to se na dálnici nesmí a krom toho je to daleko. A že se teda o mne musí starat, protože jsem vlastně jejich vězeň. To je zarazilo a nabídli mi, že mně do toho vězení rádi odvezou. Já na to, že to je fajn, já jen zamknu trak a jsem zpátky, no a z čeho jsem obžalovanéj, protože já to musím zavolat na podnik, aby si přijeli pro trak. Vůbec jim nedošlo že je to blbost, protože s trakem nemůžu odjet ani já, ani nikdo jiný, když má suspendované povolení. Místo toho mi zase povolení obnovili a vyhodili mne.

Přitom se té nálepky na dveřích celou dobu nikdo nedotkl a dotýčný papír byl v deskách v traku. Na to si nikdo nevzpomněl.

Jednu věc jsem se naučil rychle, totiž používat bezpečnostní pásy. Tou dobou, byla to doba kovbojů za volantem, bylo pokládáno za změkčilost si pás zapnout. Dálnice interstate 80 v Pensylvánii mne donutila změnit názor. Americké silnice i dálnice jsou pokud jde o kvalitu mnohem horší než evropské a ta v Pensylvánii byla i na místní poměry vyhlášená. Díry a lavory zvící vany tam byly běžné a po nich jsme skákali. Sedačka v traku je na vzduchovém měchu a ty hrboly mně nadhazovaly tak, že jsem mlátil hlavou do stropu a pak se při pádu zpět snažil strefit zpátky na pedály. Jediné čeho jsem se mohl držet byl volant a ten zrovna moc opory neposkytá, jsa uzpůsoben k otáčení. Když jsem se ale o strop praštil do ramene a za krkem mi hlasitě křuplo, ještě rád jsem si pás vzal a pořádně utáhl.

Později, když jsem viděl jak dálnici staví, nestačil jsem se divit a leccos pochopil. Na udusanou a upěchovanou zem, bez špetičky šterku položili strojem betonový koberec 10 cm vysoký, jen tam měli rozložené armatury v místech příštích dilatačních spár. Po zatvrdnutí betonový pás pilami rozřezali na díly, pravděpodobně v místech armatur, ale moc tomu nevěřím. A silnice je hotová. Za pár let ji zavřou, mašina beton rozbije, mají na to nákladák s velkým závažím na laně a tím do toho buší. Buldozery to odhrabou, traky odvezou a pak tam rozloží armatury.... Asi to nějaký důvod má, krom toho že to přináší zakázky těm, kdo tu silnici staví.

To vysvětluje proč mají americká auta měkčí pérování než ta ostatní, ještě jsem neviděl aby silnici udělali opravdu rovnou. U osobních aut to není tak patrné, díky přerům, ale v traku je to utrpení. Vzpomínám na Interstate 84 ve státě New York, je to spojka z Pensylvanie, I-84 směrem na Hartford, Connecticut. Je to 78 mil čistého utrpení, dálnice je betonová a spáry jsou vyvýšeny. Nevím o kolik, ale dost na to aby jízda připomínala jízdu po betonovém moři. Na sedadle jsem létal až do stropu, držel se vším čím jsem mohl a když to skončilo, bolel mne celý člověk.

I ta sebenovější silnice je někdy zvlněná, že člověk slyší chřastění vlastních kostí. O Interstate 90, asi tak posledních sto mil do Seattlu řidiči říkají, že ji postavili dobře, jen dali omylem tu hladkou stranu dospod. Ono to má pro místní úřady jednu výhodu. Nikdo tam nejede rychle, to se nedá vydržet a stejně po projetí bolí plíce i žaludek od toho cvičení.

Okamžik kdy jsem našel jinou práci, nadešel. Našel jsem místo, má drzost neznala mezí s mými čtyřměsíčními zkušenostmi, u podniku který rozvážel benzin a naftu v Los Angeles a okolí. Sídlo podniku bylo jednak v L.A., měli tam vlastní objekt s nádržemi, autopark byl v San Diegu. Celé to bylo postaveno na faktu, že do San Diega vede bezino- a

naftovod, ale poplatek za přepravu jednoho galonu potrubím byl 15 centů. Traky to vozí levněji, proto náš podnik mohl prodávat za nižší cenu.

Našimi odběrateli byly malé, většinou nezávislé pumpy, ne značková jména. Prodávali jsme a rozvázeli pěkný sajrajt. V tu dobu byl k mání benzin s olovem, 86 oktanů, pak bez olova, 86 oktanů a super s 92 oktany. My jsme rozvázeli: Místo olovnatého benzínu lehký topný olej (LTO). Místo bezolovnatého benzínu směs 80 % LTO a 20% benzínu bez olova, to kvůli barvě, LTO také nemá olovo. Jako super jsme prodávali zázračnou směs 68 % LTO, 20% super benzínu (zase kvůli barvě, je do červená) a 12 % směsi jejíž základ je alkohol který zvyšuje oktanové číslo, a toluenu. Možná, že námi prodávané šmejdy skutečně v laboratoři požadované hodnoty dosahovaly, ale jistě je, že na tenhle "benzin" ujedou auta mň. Taky jsme vozili naftu a nikdy bych nevěřil, že tak základní produkt je vůbec možné nějak pančovat. Jde to. Námi dodávaná nafta byla nahnědlá, kalná, zkrátka sajrajt. My sami jsme to do nádrží našich traků nedávali, bylo to přísně zakázáno. Jednou se mi stalo že mi došla nafta na cestě z Los Angeles do San Diego, bylo to v noci, spíš nad ránem. Zavola jsem rádiem o pomoc a protože hned za mnou jel trak vezoucí "naftu", zastavil u mne a v kbelících jsme donesli něco nafty do mých nádrží. Příští den šel trak do dílen, vypustit nádrže, propláchnout potrubí a vyměnit palivové filtry. Dobře jsem si zapamatoval, že nemám kupovat benzin jinde než u značkových pump, pokud možno u těch, které patří přímo dotyčné firmě a nemá je někdo v pronájmu. V noci jsme totiž vozili naše svinstva i do těch pronajatých.

Zažil jsem tam mnohé hrůzy, mnohokrát se mi stalo, že jsem přijel k pumpě a můj náklad se do podzemního tanku nevešel. Řeší se to tak, že třeba benzin s olovem se napustí do bezolovnatého, on ten náš stejně žádné olovo neměl. Potíž je v tom, že člověk neví že je tank plný, dokud se tok benzínu nezastaví. Co potom? Hadice, 10cm v průměru, 5 metrů dlouhá, plná benzínu. Většinou jsou nádrže pod zemí spojeny odvězdušňovací trubicí a ta je vyvedena do výšky nad zem. V tom případě stačí uzavřít výtokový ventil a počkat až benzin v hadici přeteče do jiné nádrže. Je jedno do které, všechno je to stejný šmejd. Když se mi stalo ve dne, že tam trubka nebyla a nepřeteklo to, čekal jsem, až prodají dost benzínu na to, aby hladina v mé hadici klesla. Když se to stalo v noci, byl to malér. Připrav si kbelík, odpojit hadici a vypustit benzin do kbelíku je dobrý nápad, částečně i uskutečnitelný. Než jsem konec hadice stačil strčit do kýble, byl benzin na zemi všude kolem mne a jediné co jsem mohl udělat a udělal, bylo vzít hadr a vytřít dosucha. Tu špínu jsem pochopitelně ždímal, inu kam jinam, než zase do podzemní nádrže.

Dělal jsem tuhle práci pár měsíců, do vánoc 1988. Pak vybuchl trak – tanker v rafinerii Texaco a já se začal bát. Ten ubožák co ho ani nenašli, neudělal nic špatně. Nejdřív tvrdili že stácel benzin do neuzemněného traku. Jenomže to nejde. Na traku je zásuvka s mnoha kontakty, jeden je právě uzemnění, další jsou k různým čidlům hlídajícím hladinu a čert ví co ještě. Když ta zásuvka není připojena, pumpy prostě nejdou pustit. Pak se přišlo na to, že udělal to co my dělali běžně a co bylo přísně zakázáno aniž jsme to vůbec věděli. Jeho minulý náklad byla nafta a teď nakládal benzin. Zbytek nafty na dně tanku, dvě kapaliny s různou viskozitou a stalo se, že někde uvnitř, třením těch dvou tekutin, vznikla statická elektřina a přeskočila jiskřerka. To mi stačilo, jak se tady říká, pochopil jsem vzkaz a skončil.

O měsíc později zahynul můj bývalý parťák se kterým jsem se střídal. Aby se vyhnul nehodě, stočil trak do toho dělicího pásu dálnice, převrátil se a vybuchl. Viděl jsem trosky toho, co býval trak 101, nejlepší v podniku. Viděl jsem na vlastní oči částečně roztavený litinový blok motoru a hliníkový odlitek kaluže, dřívě tank. Že to kamarád nepřežil je jasné. Zůstaly mi vzpomínky a zkušenost. Nekupovat levný benzin, protože je moc drahý.

Vzpomínka na Garyho.

Z Kalifornie bych snad měl mít nejvíc vzpomínek, protože jsem tam žil. Moc jsem tam díky ježdění nepobyl. To jen můj podnik tam byl, odtamtud jsem vyjížděl a tam se vracel. Z Kalifornie byl Gary a tady je povídání o něm, vzpomínám na něj rád.

Poté, co jsem nechal ježdění s benzinem, začal jsem zase jezdit přes Ameriku. Ne už se zeleninou, ale u podniku Topdraw, tahali jsme trajlery pro jinou, sesterskou firmu, Clipper Express. Měli terminály po celé Americe a většinou jsme se nákladu rukama ani nedotkli. Převzali jsme zapečetěný trajler, ten zas někde odpojili, vzali jiný a jeli jinam. Měli jsme svá stálá místa kam jsme se vraceli naprosto pravidelně. Asi jsem na ně při nástupu nějak zapůsobil, protože mně, s osmiměsíční praxí udělali trenérem úplně nových řidičů, lidí co právě vyšli ze školy. Jezdili jsme ve dvojicích, vždycky jsem těm, co jezdili ve dvou záviděl. Cesta je kratší, střídají se pravidelně, žádné lhaní do log book, žádné riskování pokut. To je všechno pravda. Ale vyspat se ve traku zmítajícím se na amerických silnicích, to není jen tak a jaké to je jsem netušil, dokud jsem to nezkusil. Pravda, kdysi s Frantou jsem za jízdy spal, ale to jsem neměl zodpovědnost za toho za volantem. Říkával jsem, že člověk se vyspí z bezvědomí do ospalosti, ale dál to nejde. Střídali jsme se po pěti hodinách za volantem a nikdy jsem nepochopil lidi, kteří se střídali po deseti hodinách. Copak někdo může vydržet spát deset hodin? Zvlášť za těchto okolností? Ale jsou tací, to vím.

Gary nebyl žádný mladík, přišel k truckingu jako já, omylem. Zavěli mu podnik a v malém městečku kus na sever od Los Angeles prostě nebyla práce. Když měl jet se mnou poprvé, jeho první otázka byla: Jseš ženatý? Máš děti? Když jsem přisvědčil na oboje, prohlásil, že tedy se mnou může jet, protože si určitě dám pozor, abych se vrátil. Šlo nám to spolu výborně, učil se dobře, ale:

Když jsme se poprvé spolu blížili k New Yorku, zrovna řídil on, poručil jsem mu zastavit před městem, zrovna tak, jako kdysi Franta mně. Tak jako já byl i on našťvaný, vlastně víc, protože on se mnou přestal mluvit úplně. Sedl si na sedačku vedle mne, tvářil se nasupeně rozhodnutý komentovat situaci machrovskými poznámkami. Začal na mostě George Washingtona, přesně na hranici New Jersey a New Yorku. Pak vede dálnice do tunelu, jede se vlastně jakoby sklepy domů. Strop je rovný, jen o několik centimetrů vyšší než trajler. Před námi jel prázdný trak a jak skákal bez zátěže po děravé silnici, narážel do stropu, jiskry lítaly, a Gary se bál. Seděl na sedačce jak Křemílek, držel se oběma rukama, aby aspoň on neskákal a hlavně mlčel. Dokonce by se dalo říct, že to jeho mlčení bylo slyšet.

Jízda po dálnici městem New York je něco opravdu speciálního. Je tam provoz, nepřetržitě šňůry aut a nákladňáků. Změnit pruh je zdánlivě nemožné, ta jednoduší masa vozidel se řítí vpřed bez ohledu na nějakou povolenou rychlost. Když ale potřebujete změnit pruh, stačí dát směrovku a skoro okamžitě se vedle vás udělá mezera. To je obdivuhodné, jak oni tam sledují provoz kolem sebe, věc takřka nevídaná tady na západě. Projeli jsme městem, já zase zastavil a Gary ze sebe vypravil něco na způsob, jako že by to taky dokázal, kdyby musel. Samozřejmě by to dokázal, ale proč? Je lepší to aspoň napoprvé jen vidět, tak jako to kdysi Franta ukázal mně a já pak zase dalším. Dál už jel zase Gary, dojeli jsme do Bostonu, vyměnili náš trajler za jiný, který jel zpátky do Los Angeles a vyrazili. Jel zase, nebo snad ještě Gary. Myslel jsem, že tentokrát New York projede, aby mi ukázal. Mýlil jsem se. Na posledním odpočívadle před městem zastavil, které je to poslední si zřejmě okoukl cestou do Bostonu, vylezl ven a že dál nejede. Hučel jsem do něj jako cikán do hodin, ale on že ne a basta. Projel jsem to já, samozřejmě, nemohli jsme tam zůstat navěky. Zapřísahal se, že příště pojede.

S ním jsem měl vůbec štěstí na události. Snad nejstrašnější nás potkala v Texasu. Byl konec zimy, přesněji si to nepamatuji. Jeli jsme na západ, takovou trochu "netradiční" cestou. Interstate 40 do Little Rock v Arkansasu, odtamtud jsme se stáčeli lehce na jih po Interstate 20 do Dallasu. Na hranicích Texasu s Arkansasem je z písní Greenhornů známá Texarkana. To jméno mi vždycky vonělo romantikou a dálkami, nějak mě nikdy nedošlo, že je to složenina z TEXasu a ARKANsAsu. Možná proto, že jsem ani nevěděl kde to je.

Jeli jsme tedy a strašně lilo. To ani nebyl déšť, to prostě padala z nebe voda. Jel jsem já a mezi druhou a třetí ráno jsme se s Garym vystřídali. Vždycky jsem svým žákům říkal, že se nemají na cestě flákat, ale zase že je lepší dojet pozdě než nikdy. Byl jsem v posteli asi hodinu, když mne vzbudilo, že trak stojí. Je to divné, ale ono mně opravdu vzbudilo když se to přestalo zmitat. Zeptal jsem se co se děje a Gary mi řekl, že je moc ospalý a jestli můžu, ať si "to" vezmu a jedu dál. Nevzal jsem si "to" a oba jsme usnuli spánkem spravedlivých.

Když jsme se dopoledne probudili, nepršelo. Vylezl jsem z traku na vyčůrání a co do mne přímo praštilo byl mráz a vítr. Takový vítr, že máte pocit jak fouká přímo skrz vás, jen skrz kosti to nejde a ty zebou. Skočil jsem zpátky do traku, Gary taky, že pojedem dál. Odbrazil jsem – a nic. Brzdové čelisti přimrzlé k bubnům, tak důkladně, že to motor neutrhá.

Popadli jsem rádio a zavolali jiného řidiče jedoucího naším směrem, aby Garyho vzal na truckstop o pár mil dál a Gary ať se bez mechanika ani nevrací. Dneska už vím, že to chtělo kladivo, vlézt pod trak a trailer a údery do brzdových čelistí uvolnit led. Tenkrát jsem to nevěděl a kupodivu to nevěděl ani mechanik, který přijel s Garym.

Mechanik vlezl do traku, dal tam rychlost, začloulal s tím, něco ruplo a zpod traku se vykutálel kardan. Naštěstí se to nezlomilo tak beznadějně jako na mé první cestě do New Yorku, praskla jen vyměnitelná část kloubu. Po opravě jsme se postavili na snídání a já se pamatuji jak nám bylo divné kolik je tam v tu denní dobu lidí. Po několika milích směrem na západ jsme to pochopili. Takové náledí jsem v životě neviděl. Na silnici byla zrcadlově hladká, jeden a půl centimetru silná vrstva ledu. Zpomalili jsme a ploužili se dál. Předjel nás trak, řidič nasadil řetězy. V příští zatáčce jsem předjeli my jeho. Jak chtěl zatočit, přední kola ho neposlechla, jel dál rovně a spadl čumákem do příkopu. Viděl jsem osobní auto, jak pomalu sklouzlo bokem ze silnice, když řidič zastavil na krajnici. Jediné co se dalo dělat, bylo jet po té bouli uprostřed jak je silnice vyklenutá a udržovat rovnováhu. Viděl jsem v jakémsi městečku cestou děti bruslit na ulicích. My jeli dál, Texas byl známý tím, že tam silnice ani nesypali, ani sníh neodhrnovali. Když se něco takového stalo, zavřeli dálnice a čekalo se až to zase roztaje. Čhtěli jsme se odtamtud dostat dřív než to zavrou. Po cestě jsme my frajeři zajeli na truckstop, vlastně to nebyla ani tak frajeřina jako hlad. Jak jsem slezl ze žebříku do kabiny a šlápl na zem rozjely se mi nohy a nebyť žebříku, kterého jsem se držel, válel bych se tam jako mrcha. V Dallasu jsem vjeli do městského "provozu", jestli se tak dá říci té pomalosti a jen doufali že se nic nestane. Předjel nás chlapík v červeném BMW a jak se chtěl zařadit zpět dostal smyk a točil se před námi. My to sledovali s vytřeštěnými očima, bylo nám jasné že při pokusu o zabrzdění truck naopak zrychlí. Naštěstí si to zřejmě uvědomil i ten řidič, protože náhle auto vyrazilo a bylo pryč. Co na tom že špatným směrem a zastavilo v příkopě, cokoli bylo lepší než srážka s námi. Projeli jsme bez nehody Dallasem, hned za ním led skončil. Těch 195 mil jel jsem jel dvanáct hodin.

Byli jsme prostě blázni, jaké aby pohledal. Na cestě z Chicaga do Pittsburgu v Pensylvanii nás zastihla sněhová bouře. My jeli dál, vezli jsme náklad obrazů ze kterých by si malíři doma zoufali. Šest tun olejomalb, o umění se radši zmiňovat nebudu. Jeden z mých předků byl akademický malíř, maminka se mně něco nahonila po galeriích. Nevím, jak by přežila pohled na padesát "uměleckých" pohledů na Montmartre, fiakr v popředí, Mount Vernon z Washingtonu v pozadí, každý trochu jiný, ale přesto jak z běžícího pásu, všechno pravá ruční práce.

Pospíchali jsme s našim cenným nákladem, jeli jsme sice směrem na východ, ale pak pojedem na západ, takže už jsme vlastně na cestě domů. Předjížděli jsme i sněhové pluhy a to v takové vánici nedělají ani ti nerozumní. Ti rozumní už dávno někde zastavili. Dosmýkali jsme se do Pittsburgu, našli místo kam jedem – a tam nikdo. Sněžilo, nikdo nás nečekal a zůstali doma.

Poslední zážitek s Garym, těsně než se osamostatnil, taky stál zato. Jeli jsme na západ, tedy domů, kolem třetí ráno, já řídil. Bylo to v Iowě, pár mil před hranicí do Nebrasky, táhlá levá zatáčka, vpravo stráž dolů. Tu jsem samozřejmě neviděl, jen vím že tam je. Najednou se ozval zvuk jako když jede šestnáctka do zatáčky mezi Vodárnou a Florou, volant mi rval ruce z kloubů, jak se ta bestie snažila spáchat sebevraždu skokem do údolí. Naštěstí se mi povedlo ji udržet na betonu i když chyběly snad jen centimetry, ten příšerný ryk ztlchl, tah volantu přestal a já zastavil. Vylezl jsem ven a šel se podívat co se to stalo. Ve světle baterky jsem viděl jak plexisklové okénko na náboji předního kola teče na silnici, když jsem zhasl bylo ještě trochu vidět jak je to do červena rozžhavené. Nejdřív jsem si řekl, že jsme teda na čas docestovali. To tady není problém, protože policajti jsou všude a nebude trvat dlouho než u mne nějaký zastaví, jestli nepotřebuju pomoc. Zavolá vyprošťovací trak a ti nás odvezou na nejbližší truckstop, kde je opravna. Vše je jen ztráta času, nic víc. Moment, napadlo mne, proč odvezou? Třeba tam dojedou. Co se může stát horšího, než že to kolo upadne? Když pojedou pomalu nic nehrozí a každou míli kterou ujedou po svých nemusí podnik zaplatit za odtah. Bylo to

jen asi patnáct mil (dlouhých 24 km) tam přece dojedu. Pomaličku jsem vyrazil zastavil před vraty do dílny a zalezl do postele. To jsem ještě neřek, že náš trak měl jen jednu širokou postel. Přitulil jsem se ke Garymu a vzbudilo mně až ráno bouchání na dveře, že stojíme před dílnou a abychom vypadli. Nevypadli jsme, ale naopak vpadli dovnitř, mechanici sundali kolo a nechtěli mi věřit, že jsme tam dojeli po svých. Ložiska kola byla kompletně bez kuliček, kov na kov. Zkoumali jsme co se stalo a přišli na to, že se původně klasicky zavařila ložiska, nikdo neví proč, zbytky oleje tam ještě byly. Vnější část, kuličky a vnitřní část se svařily dohromady a celé se to začalo točit na té vnitřní části, na které jsou ložiska jinak nasazena. To byl ten srdce a uši rvoucí zvuk. Pak se to třením ohřálo a přivářilo ke středu a utrhlo tam, kde se to má otáčet. Když se to stalo, přestal skřipavý zvuk, co mně tak vyděsil. A na tom pajdavém zbytku, na viklavém kole bez ložisek jsem dojel. Nevím jak, technicky je to vyloučené, řek bych že se u toho můj strážný anděl pěkně nadřel. A ještě na jednu událost s Garym vzpomínám a mám při tom husí kůži. Shodou okolností taky v Pittsburgu, hledali jsme místní terminál, na kterém jsme ještě nebyli. Na T křižovatce jsme se dostali pod most, to je americká specialita, most po délce ulice, na něm jezdí vlak, nebo metro, nebo co. To nebylo důležité. Řídil Gary a na té křižovatce se mne ptá: "Doleva nebo doprava?" Řekl jsem doprava, on zatočil doleva, nevím proč a on taky ne. Byla to náhoda že já plácnul ten správný směr a on zvolil ten špatný.

Odpolední špička, stovky a tisíce aut s lidmi jedoucími z práce a tady my v traku, šineme se na délku pod nízkým mostem. Ulice do stran byly moc úzké, plné zaparkovaných aut, ani pomýšlení na odbočení. Jediná cesta vede dopředu. Gary za volantem, já stojím v otevřených dveřích a koukám na střešinu trajleru a na most, jak se pomalinku snižuje. Už tam zbývá jen dva centimetry místa, pak jeden, pak půl a my pořád nevíme jak z toho ven. Šineme se pomaleji než krokem, za námi fronta aut až do nedohledna. Víím jediné, že když to dál nepůjde, způsobíme kalamitu jakou tam ještě neviděli, budem muset couvat ven. Náhle je před námi světélko naděje, křižovatka pěti ulic, ta naše s mostem vede šikmo doprava. Je vyhráno, pojedem prostě rovně a zpod mostu vyjedem. To už na nás volal chlapík z chodíku: "Don't ever think about that..." "Na to ani nemyslete, támhleta traversa je moc nízká, utrhne vám střešinu."

Přesto jsme k ní pomalinku dojeli, já se šel podívat a on měl pravdu, chyběly nám dva centimetry. Znáš tu dobrou radu vypustit pneumatiky, ale co pak? Na těch poloprázdných bezdušových pneumatikách ujedem možná, pokud budu mít štěstí, i několik metrů. Chlapík nám říká, že musíme jet dál pod tím mostem, ale to už zastavil v protisměru jiný, místní a nižší trak, řidič volá: "Zapomeňte na to, ten most se snižuje až na 12 stop a 6 palců." My máme 13' 6", o 30 cm víc.

Gary to vyřešil po svém, vylít z kabiny jak netopej, on že dál nejede a ať si s tím dělám co chci. Co mi zbývalo jiného než si sednout za volant. Jediná naděje byla odbočit doleva. Rovně to nešlo, šikmo vpravo pod tím mostem taky ne, no a přímo doprava už vůbec ne, tam bylo místo pro ne moc široké osobní auto. Tak tedy doleva. Uprosil jsem Garyho, aby mi hlídal pravý přední roh, protože musím jet co nejbliž zaparkovaným autům.

Šinul jsem se dopředu, Gary spolehlivě hlídal, jeli jsme opravdu jeden až dva centimetry od aut. Koukám na něj, koukám oknem na zadek trajleru a je mi jasné, že tudy cesta nevede. Zadní kola se pomalu sunou k autu zaparkovanému na rohu. Ještě dva metry a zůstanu stát, dál to nepůjde, ale aspoň budu pryč z té hlavní. Ještě metr, ještě půl. Vtom se stal zázrak číslo jedna, odnikud se objevil černoš, vynadal mi rajsými slovy za to, že musí couvat pryč, protože ho tam blokuju. Nic jsem neslyšel radši, než tohle. Sunu se dál. Nevím na co jsem myslel, neměl jsem plán, nevěděl jsem co udělám až se tam zašprajcuju. Mé plány do budoucna nešly dál než k příštím centimetru.

Stál tam na rohu sloup osvětlení a na něm semafor. Koukal jsem na něj a věděl jsem, že u něj se zastavíme znova, tentokrát nadobro. Ten neodjede jako ten černoš, ale kdo by myslel na takový voloviny, teď mám tady důležitější starosti, ještě pár centimetrů a pak se uvidí. Na mou duši, čestné pionýrské, já nevím jak se to stalo. Prostě jsem se kouknul na sloup a viděl, že ještě kousek můžu a pak zůstanu stát, ten sloup by musel být o čtyřicet centimetrů stranou, abychom projeli. Podíval jsem se dopředu na Garyho vpravo a pak zpátky na sloup – a ztuhl jsem jak Lotova žena. Ten sloup stál vedle trajleru, těch potřebných 40 cm se stalo skutkem, jsem venku.

Na chodnicích stál dav čumilů, to se ví, takovou atrakci tam neuvidí každý den, dokonce i z televizních novin přijeli. Když bylo po všem, lidé tleskali a já jsem dodnes přesvědčený, že jsem byl svědkem pravého a nefalšovaného zázraku a ti lidé tleskali Pánu Bohu. To je totiž to nejpřirozenější a nejlogičtější vysvětlení, jakého jsem schopen.

Nechodte na mne s pokusy o vědecké vysvětlení, nelze vysvětlit nevysvětlitelné a nelze mně přesvědčit o tom, že jsem viděl špatně. On to totiž viděl i Gary a dlouho mně měl za zlé, že tenhle trik jsem ho nenaučil. Myslím že nad tím svým způsobem přemýšlí dodnes, tak jako na to nemohu zapomenout já. Ony se zázraky přece jen nedějí každý den. A to je dobře.

Radar detektory o věci okolo.

Před časem se rozpoutala polemika kvůli používání a zákazu radar detektorů. Lidé argumentovali zaslíbeně o tom jak jsou neúčinné, jak je nesmyslné tvrzení o tom, že lze kontrolovat jestli ho někdo má nebo nemá. Jako bývalý řidič dálkového kamionu si myslím, že o používání radar detektorů něco vím a zde tedy je má zkušenost na vlastní kůži, která se sice rozchází více či méně s teorií, ale tak už to na světě obvykle chodí.

Radar detektory jsou účinné, a to i ve vyšších pásmech. Ale je potřeba se naučit rozumět tomu svému detektoru a upravit svou jízdu. Při rychlé jízdě na dvouprouté silnici v Nevadě, kde potkám jedno auto každou půlhodinu, je dobrá taktika prostě nechat to protijedoucí a podezřelé auto přiblížit a zpomalit když se dostávám na "dostřel". To je celé. Někdy (většinou) člověk zpomalí zbytečně, ale kdo to může vědět. Lepší je, pokud je tam trochu provoz, nechat se předjet opravdu rychlým autem a pověsit se asi půl kilometru za něj. Polícijské pak stěží nejdřív jeho, ale já to slyším a mám spoustu času zpomalit.

Je nutné si zvolit jeden detektor, nemusí to být zrovna ten nejdražší, jezdit a poslouchat. Brzy začnete rozeznávat, co se

vám snaží říct. Každá věc zní jinak, mikrovlnné trouby, otvírače garáží, telekomunikační vysílače. I detektory protijedoucích řidičů se ozvou, tak jako uslyšíte svůj vlastní detektor, když se falešný signál z něj odrazí od dopravní značky.

Jel jsem kdysi Nebraskou po dálnici, a stále se mi ozýval detektor. To už jsem věděl, že to je policajt, ale zněl jen chvílemi, poznal jsem že je to odraz, ale nemohl jsem ho najít. Nakonec jsem ho našel, byl vedle mně na souběžné silnici a to co jsem slyšel byly odrazy od protijedoucích aut. Zahoukal jsem a zamával mu a on se hned odpoutal a ztratil, protože poznal že o něm vím a budu rádiem varovat proti-jedoucí řidiče. Netušil, že anglicky skoro neumím a na nikoho volat nebudu, protože by mi stejně nerozuměli.

Ale, a to je důležité, od roku 1994 jsou detektory zakázány v celých Spojených Státech pro "Commercial Vehicles". Je to jeden ze zákonů, který řidiči dodržují, protože pokuty jsou vysoké. On totiž každý detektor vysílá a to vysílání lze zachytit a poznat kdo detektor má a nemá. Na tom principu pracují policejní anti detektor detektory. Je to přijímač, heterodyn, hodně jednoduchý, napevno naladěný na frekvence radarů. Anténa toho přijímače je maličkou kopií velkého vojenského radaru, prostě takovej trychtýř, a jako takovej má směrové účinky. Jako každý primitivní přijímač, jímž tento heterodyn je, má jako vedlejší a nežádanou vlastnost jistý unik, v tomto případě je to radiové, dovolte mi říci záření. A o to právě jde. Ono to totiž nedosahuje jen tak do vzdálenosti několika metrů, ale na levných, čili filtry nevybavených detektorech je zachytitelné i na několik set metrů.

Také jsem nevěřil tomu co mi říkali, je to přece přijímač a ne vysílačka. Až jednou si můj kolega pořídil nový a supervýkonný detektor. Jel první a brzo jsem si všiml, že na mne můj detektor řve a přitom se okolo nic neděje. Pak jsem zjistil, že se to ozve vždycky, když on se přiblížil k mostu nebo nějaké ceduli u silnice. Dostával jsem ten falešný signál odrazem z jeho detektoru. Měl jsem v tu dobu opravdu hodně levný detektor, ale byl jsem na něj zvyklý a nechtěl jsem ho měnit. Jen jsem ho vypnul a spoléhal na zprávy od něj. Měli jsme, tak jako všechny trucky mají, nainstalovaná radia, abychom se mohli spolu domlouvat. Příjem tohoto falešného odpadového záření je způsob, jak policie kontroluje kdo detektor má. Vše co je potřeba, je jen levný detektor, nic speciálního.

Na všechno se ale najde zase nějaká pomoc a tak mám doma kouzelnou krabičku, která má zachytit to falešné záření z policejních anti – detektor detektorů. Jakmile tento signál chytí, vypne můj vlastní detektor, upozorní na to zvukem a za asi 30 vteřin se zkusí znova zapnout. Na to zase upozorní zvukem. Pokud tam ten signál pořád je, zase se vypne a pochopitelně zase zařve. Nakonec přijde okamžik, kdy už je vzduch čistý, zařve to znova a teď už je na vás sledovat detektor. Jednoduché, že. Jenomže ono to chytá i jiné detektory a retranslační stanice a že těch je v placatých státech hodně, hlavně pro telefony a policajty. Výsledkem je pěkný kravál v kabině a člověk po chvíli neví, jestli je to začátek nebo konec poplachu. Měl jsem to v autě jeden den, zapnuté jen několik hodin. Teď je to v garáži na polici.

Místo nového detektoru jsem poslechl dobré rady přátel, a pořídil si policejní skanner. Krásná věcicka, pamatuje si všechny policejní frekvence pro jednotlivé státy, takže si tam jen nastavíte jméno státu, ve kterém zrovna jste. Skanner prohlíží všechny frekvence, kde se mluví to uslyšíte. Teorie praví, že se tak dozvíte, kde policie číhá. Jenomže, oni ti pacholci nikdy neřeknou do rádia něco jako:

"Jsem tam a tam, a čekám kdo pojede rychle". Kdepak, oni si tam sedí docela tiše a ozvou se až když někoho chytí.

Musí přesně ohlásit svoji pozici a číslo auta co ho zastavili, než se začnou s řidičem bavit. Jenomže v tu chvíli už nejsou nebezpeční, svého zákazníka už mají.

Tak jsem si koupil lepší skanner. Ten měl podle reklamy ohlásit varovným tónem a světlem každý policejní vysílač v okruhu 5 mil. To zní krásně, ne? Jen jsem se pak divil, kolik jich je kolem mne, tolik policajtů najednou? Až jednou jsem jel tady v horách, tady jsou ostatně hory všude, najednou to na mne zařvalo, já se lek, a už slyším jak hlásí že je na míli 193. Povídám si hurá, funguje to, vím kde je, tam si dám pozor. Jenomže pak jsem přijel ke značce a já byl na 65 míli. On ten nesmysl chytal retranslační stanice. Milej skanner jsem odnesl zpátky do obchodu a změnil práci. Začal jsem jezdit pro podnik, který vyráběl okna k rekreačním trailerům a podobně. Placený hodinově, takže kdybych jezdil rychle, nejen pořád riskuju pokuty, ale ještě vydělám méně. Začal pro mě úplně jiný problém, naučit se jezdit pomalu. Jenomže to všechno už je minulost, dneska už dělám něco úplně jiného než je ježdění.

Věřím, že všechno to zakazování nemá smysl. Časem jsem přišel na to, že vlastně jediný opravdu spolehlivý způsob jak se nenechat chytit, je prostě zpomalit, koukat kolem sebe a hlavně myslet. Taky se rád projedu rychle, ale rozhodně to nezkouším na dálnici, kde jsou spousty aut kolem a já nemám tušení kdo v kterém sedí. Ona to ani není žádná zábava.

Ale na dvouproutových silnicích, kde je malý provoz a já vidím pět mil daleko, tak tam se projedu. Jenomže náš Pontiac GranAm má z fabriky nastavenou nejvyšší rychlost 105 mil, (169 kmh) a protože je to lease, nemůžu s tím nic dělat. A to mně nakonec opravdu otrávil.

Pokud jde o bezpečnost, je skutečný problém usínání za volantem. Z vlastní praxe mohu říct, že je úplně běžné mít na ujetí 3000 mil z Los Angeles do Bostonu 4 dny, to je 750 mil denně. Normální průměr, kolem 55 mil za hodinu znamená že musím jet 13 – 14 hodin denně. (Poznámka: šlo o roky 1988 a 1989, dnes už je povolená rychlost vyšší a jezdí se rychleji) Zbytek je na tankování, jídlo, prádlo, spaní. Co na tom, že zákon povoluje jet jen 10 hodin, a pak musí být 8 hodin pauza. Tak nejedí skoro nikdo, ono se to totiž nedá vydržet. Do té osmihodinové pauzy je třeba započítat kromě spánku také čas na jídlo, na sprchu, na vyprání, ale i na cestu na záchod. Času na spaní potom moc nezbyde, zvlášť na těch velkých truckstopech, kde je to až půl hodiny pěšky od trucku do budovy.

Podniky řidiče honí, protože truck vydělává, jen když jede. Department of Transportation (DOT), který má za úkol hlídat právě dodržování zákonů upravujících commercial transportation nemá, díky podivným zákonům téměř žádnou moc nad podniky. A tak se stalo, že podnik pro který jsem pracoval dostal "návštěvu", kontrolu od DOT. Při kontrole dokladů, výkazů jízdy, našli hrubé porušování zákonů ze strany řidičů. Ale jakmile jsou tyto doklady akceptovány podnikem, už na řidiče nemohou a je trestán podnik. Dostal nejvyšší možnou pokutu – 100 dolarů. To je úplně výsměch, protože pokuty jednotlivým řidičům jsou mnohonásobně vyšší. Kamarád dostal pokutu 1600 dolarů za to, že

přetáhl těch 10 hodin jízdy, snažil se to zamaskovat v dokladech a přišli mu na to. Jiný dostal 800 dolarů pokuty za to, že byl ve výkazu o několik hodin pozadu, i když byl stále v limitu těch deseti hodin. Přitom být řidičem, to znamená jezdit, jak podnik káže, anebo honem hledat jinou práci. A být majitelem a řidičem v jedné osobě nepomůže, splátky jsou vysoké, a když truck stojí, nevydělává.

Ti ostatní.

Než jsem sem vložil to povídání o radarech a podobně, vyprávěl jsem o cestách s Garym. Na něj nezapomenu nikdy, ti všichni kdo přišli po něm mi splývají. Ne, to není přesně, nepamatuju si jména; tváře a zážitky zůstávají.

Jako jednou, bylo léto v plném rozpuku, jeli jsme pouští Nového Mexika, venku přes 50 Celsia. Najednou mně kolega budí, huláká jako by ho vraždili: "Mike, co mám dělat, když bude na mostě led?" Já na to: "Proč by proboha měl být na mostě led?" "Protože tam byla cedule, že na mostě může být led!" Poradil jsem mu, aby se v takovém případě rychle probudil, protože se mu něco zdá. Ty cedule jsou tam od minulé zimy a připraveny na tu příští.

Kdysi jsem miloval knihu Zlomený šíp. Pokud ji neznáte, je z období před a během občanské války, odehrává se v oblasti Tucsonu a okolí. Vypráví o indiánském kmeni Chiricahujských Apačů, jejich náčelníku Cochisovi a o kapitánu Jeffordsovi. Oblast, kde se to vše odehrává, jsem si na dálku zamiloval a po "přestěhování" do Ameriky jsem si umiňoval jak se tam jednou podívám. Což o to, podařilo se mi to, ale ono to tam vypadá úplně jinak než jsem si vysnil. Pochopitelně, vždyť když jsem o těch končinách snil netušil jsem co to je a jak vypadá americká poušť, tedy po americku desert. Že tam nejsou písčité duny, to jsem věděl, psalo se tam o keřících. Ve skutečnosti je to písčitá země kde neroste nic než jakási křoviska, která se zazelenají na jaře, když roztaje sníh a na podzim když prší a hlavně spousty šalvěje, který po ránu, když leží rosa voní a voní...

Půda ve které se voda neudrží, co se do nenávratna nevsákne, odteče po povrchu. Však je ta oblast Arizony známa flash flood, bleskovými záplavami. Někde daleko za obzorem spadne déšť, on to je skutečně pád vody, deštěm se to nedá nazvat. Přival i několik metrů vysoký se valí s kopců, co je v cestě odnese.

Tak tam jsem se tak těšil, na místa důvěrně známých jmen – Tucson, Willcox, Bowie, Dos Cabezas. Všechno je jinak, jen ta jména si pamatuju a taky dobře vím, kde ta místa jsou.

Jeli jsme ze San Diega do Chicaga, nejkratší cesta vede po I-8 do městečka Gila Bend v Arizoně, mimochodem jednoho z těch míst kde na mou duši nechápu proč tam bydlí lidé, když to není kriminál a mohou se odstěhovat. Městečko, kde jediná pozoruhodnost je šedesát obyvatel, kteří v sobotu chodí poslouchat na místní vrakoviště jak rez chroupe plech. Jinak tam není lautr co dělat a ani kam jít. V létě jsou tam denní teploty kolem 50 stupňů, kdo nemusí, nevystřelí nos z klimatizovaného baráku. Proč taky, kam by šel? Jo vlastně na to vrakoviště.

To městečko je ovšem velmi dobře známo všem truckerům, protože tam odbočuje highway 85, zkratka na I-10 do Phoenixu. To byla i naše cesta. Dojel jsem do Gila Bend a bylo už po půlnoci když jsem předal řízení "učedníkovi". Uvozovky tam jsou proto, že mu bylo kolem šedesátky a na tohle řemeslo se dal poté, co se s ním manželka dala rozvést. Pečlivě jsem mu vysvětlil, jak má jet pořád po téhle silnici až přijede zas na dálnici, po ní doprava, tedy na východ, až do Phoenix. Tam odbočit na dálnici I-17 na sever, po ní do Flagstafu a pak I-40 na východ. "Jen klid šéfe," ujistil mě, odřikal mi domácí úkol a já zalezl do pelechu. Když jsem se vzbudil svítilo škvírami v silné zácloně do ložničky slunce, venku bylo jedno z těch překrásných rán s kýčovitě tmavomodrou oblohou. Byl jsem zvědav kde jsme a vystrčil jsem opatrně jedno oko do kabiny. Za okamžik jsem přijeli k milovníku, aha, jsme na míli 362, sakra ten ale jel dobře. Počítám si v duchu jak daleko to bylo na I-10, pak do Flagstafu, pak... tam nemůžeme být! Takové číslo ani na I-40 není! Asi jsem se spletl a vystrčil jsem teď druhé oko. Vtom jedeme kolem odbočky do Bowie. OK, Bowie, co? Bowie!?, od kdy je sakra Bowie na I-40? To už jsem do kabiny vlít celej, "Kde to k čertu jsme?". Klidná odpověď ctihodného kmeta s bílými fousy na prsa a dýmajícího z fajfky zněla: "Zrovna jsme projeli kolem Bowie". "To k sakru vidím, ale na které dálnici?" ptal jsem se docela nelogicky. "No na I-10 přece, za chvíli jsme v Novém Mexiku."

"Ale proč?" já na to, "měl jsi jet po sedmáctce na Flagstaff a pak čtyřicítkou na východ". S naprostým klidem mi řekl, že mu cosi říkalo, že by snad měl ve Phoenixu odbočit na sever, ale že si nebyl jistý a protože mně nechtěl budít, jel dál. Na vysvětlenou, Gila Bend, Phoenix a Eloy, kde se stýká I-8 s I-10 tvoří téměř rovnostranný trojúhelník o straně asi 60 mil. Ta nejistota nás stála tři hodiny jízdy navíc, ještě k tomu neplacené, protože jsme byli placeni podle mil v mapě, ne na tachometru.

Tak honem, co teď? My se musíme stočit na sever, musíme se dostat do Oklahoma City, odtud zase trochu na sever, skrz Tulsu do Joplin v Missouri, Saint Louis a pak Chicago, náš cíl.

Vzpomněl jsem si, jak mi kdysi vyprávěl o silnici z Novomexického Las Cruces přes dnes raketové Alamogordo, památné atomovou pumou, vůbec první vyrobenou. Je to dvouproudá silnice, která vede do Texasu do Amarilla a to už je na naší trase.

Jak řekli tak i udělali a byl jsem hned několikrát překvapen. Tím kolik trucků jsme potkávali, ono se ukázalo že je to oblíbená zkratka a taky tím co jsme cestou viděli: Bájnou řeku Rio Hondo, Tularosa, Mescalero. Bohužel, na Národní park Bílé písky jsme neměli čas, tak jako na mnoho jiného, přesto to byl krásný výlet. Od téhle příhody jsem tu cestu používal, jen jsem si nezajížděl z Gila Bend přes Phoenix.

Když jsem tohle dobrodružství dával jednou k lepšímu, trumfnul mně jiný řidič – trenér nepřekonatelným příběhem. Vyjeli z Chicaga a měli namířeno do San Francisca. To je jednoduché, I-80 a pořád na západ. Najel vlastnoručně na I-80, tam předal řízení učedníkovi a zalezl dozadu do postele. Oni se střídali po deseti hodinách, ne po šesti jako my. Když se konečně probudil a vylezl, jeho překvapení neznalo hranic. Byli v Chattanooga v Tennessee, na dálnici do Atlanty v

Georgii. Pokud to položím na mapu Evropy, vyjeli z Ústí nad Labem do Hamburku, octli se v Českých Budějovicích. Vzdálenosti jsou ve skutečnosti větší. Nikdy se nedozvěděl jak se tam dostali, nebyla jiná možnost než sjet z dálnice, přejet most a zas na dálnici najet v opačném směru. Proč to ten žák udělal nikdo neví a taky se nedoví.

A takhle to pak bylo pořád dál, na východ, na západ, jednou s tím, podruhé s oním. Ještě jeden člověk mi utkvěl v paměti. Byl to Rumun, anglicky uměl ještě hůř než já a poslali ho se mnou, protože jim ho bylo líto rovnou vyhodit a chtěli mu dát ještě jednu šanci. Jako řidič nebyl špatný, ale jako člověk vůl k pohledání. Takového machra hned tak nenajdeš. To by moc nevadilo, kdybychom jezdili sami, vlastně kdyby on jezdil sám. Ale náš podnik žil z rychlé přepravy a proto jsme museli jezdit ve dvojicích. S ním nikdo nevydržel, ani já. Na cestě zpátky jsem kdesi uprostřed Texasu zastavil a řval na něj ať vypadne, já že s ním dál nejedu. To už zřejmě pochopil že to přehnal, já se uklidnil a zpět do Los Angeles jsme dojeli spolu. Víckrát jsem ho neviděl a nějakou dobu mě to i mrzelo. Jenže zavření spolu v jedné kabině, spát na společné posteli, unavení na padnutí, to v sobě jeden nemá zrovna nadbytek tolerance.

Vánoce.

Při tomhle ježdění jsem moc peněz nevydělal, podnik se mnou vymetal jízdy které nikdo nechtěl, na náklady zpět jsem čekal dlouho. Jak už jsem říkal, vyjížděli jsme vždy v pátek a tak když jsem se vrátil v sobotu v ranních hodinách, čekal jsem celý týden na nový odjezd. Přece musí být nějaká cesta jak se dostat k pořádným nákladům, sice budu míň doma, ale chvíli to vydržíme a až našetříme trochu peněz... Abych podniku ukázal, že se na mne mohou spolehnout, vzal jsem dobrovolně náklad který nikdo nechtěl, bylo to o vánocích, datum dodání 26. prosince v Chicagu. Neměl jsem spolujezdce, druhý blbec se nenašel a já jel sám.

Na cestě tam jsem právě na náš Štědrý večer seděl na truckstopu Petro v Joplin v Missouri, truckstop jindy nacpaný k prasknutí byl prázdný, místo obvyklých stovek trucků se nás tam krčilo jen několik. Mrzlo jen praštělo, sněhu kolem hromady, bylo to krásné, jenže já chtěl být doma s Aničkou a Petrem, bylo mu jedenáct. Seděl jsem večer v restauraci s telefonem u ucha a slzy mi tekly na smaženou rybu s bramborovým salátem. Tenkrát jsem se zapřisáhl, že už nikdy, ale nikdy tohle neudělám a kdyby mě měli z práce vyhodit já nejedu. To jsem ještě netušil že touhle dobrovolnou akcí jim sice ukážu, že se na mě mohou spolehnout, ale taky že jsem vůl se kterým si mohou dělat co chtějí.

Další noc jsem stál na dalším skoro prázdném truckstopu už blízko u Chicaga a protože Illinois je rovina, fučelo tam až běda. Po večeři, kterou na počest Vánoc dávali zdarma, jsem zalezl do trucku a že budu spát. Vítr fučel tak, že si klidně profukoval zavřenými dveřmi a já měl na podlaze sníh. Vlezl jsem za volant a zajel jsem tak, abych měl kabinu schovanou za trailerem jako za větrným štítem a teprve potom tam topení udělalo aspoň takové vlažno že mi nešla pára od pusy. Nad ránem mě probudila znova zima, vítr se otočil. Znovu za volant a schovat se za trailer. To už jsme po parkovišti kroužili všichni.

A cože to tak spěchalo? Právě ručně dělané olejomalby. Vyložili jsme je, naložil jsem hliníkové pekáče na jedno použití pro do Los Angeles a vyrazil k domovu. Chtěl jsem být doma na Silvestra a tak jsem na to trochu šlapal, spoléhal jsem na to, že o Vánocích moc kontrol nebude. Nejjistější a hlavně pro pokuty způsob jak podvádět log book je ujet o něco víc než mi hodiny povolují, ale napsat že jsem zastavil dřív. První den jsem tedy podle logu dojel do Joplinu, ale ve skutečnosti o sto mil dál, do Tulsy v Oklahomě. V Oklahomě nejsou váhy, nic mi nehrozilo. Druhý den jsem jako vyjel o dvě hodiny dřív než doopravdy, takže v Tulse jsem byl v reálném čase, jen jsem nemusel vstávat ve čtyři ráno, protože to já k smrti nerad.

Spočítal jsem si, že další noc bych měl strávit v Tucumcari v Novém Mexiku a to už je za vjezdovou váhou, takže zase není kontrola kam až dojedu. Z Tulsy jsem vyjížděl v jemném dešti, ještě jsem si liboval, že se nemusím trmácet po ledě. Jenže jak jsem jel proti větru, drobný déšť začal namrzat a to mi na oknech vadilo. Foukání teplého vzduchu bylo naplno, ale přišel okamžik kdy mi zbýval už jen pětcentimetrový nezamrzlý proužek u spodního rámu a já musel zastavit. Osekával jsem led z okna, na horním okraji to byla vrstva tři centimetry silná. Vyrobil jsem si tam průzor jako v tanku, ale za dvacet minut to bylo totéž. Bojoval jsem s ledem až do Oklahoma City, naštěstí jen do Oklahoma City, pouhých sto mil. Pak se počasí trochu umoudřilo a já si to sypal dál.

Městem kam jsem ten den mohl oficiálně dojet jsem projel brzy odpoledne a teď abych si už dával pozor protože tady už jsem kde nemám být. Jestli mě tady chytí, v lepším případě mě na osm hodin odstaví. V horším k tomu přidají pokutu. Stmívalo se, když jsem projížděl Albuquerque, pak se setmělo úplně a začal padat sníh. Silnice byla bílá, krajina přímo pohádková, kdybych ovšem mohl koukat oknem sruhu na Brdech a ne z okna trucku v Novém Mexiku.

Stav silnice na sněhu je nejlíp vidět ve zpětných zrcadlech. Dokud se za tebou praší, rozuměj sníh samozřejmě, znamená to že to není zmrzlé a můžeš jet. Tak jsem jel co to šlo, truck uměl 65 mil za hodinu (asi 105 kmh). Až najednou na mě někdo volá rádiem, jestli mi to neklouže. "Proč by mi to mělo klouzat?" já na to. "No protože pod tím sněhem je led, ty blbče". Víc říkat nemusel, ale já měl strach sundat nohu z pedálu plynu, jen abych neudělal něco co by mě mohlo dostat do smyku. Trvalo mi pár mil než jsem zpomalil natolik, že jsem se cítil aspoň trochu bezpečně. Truckstop ve městě Milan na míli 76 už byl za mnou, to bylo tam kde mě potěšili zprávou o ledu na silnici. Další truckstop je Giant, na míli 39 a já nemám na vybranou a musím dojet tam. Podotýkám, že to už jsem byl o 300 mil dál než jsem měl být, jel jsem už sedmáct hodin jen se zastávkami na vyčůrání.

Exit na Giant je z mírného kopečku a musím sjet ještě do dolíku na křižovatku. Už nesněžilo, led byl jasně viditelný, viděl jsem truckstop a představoval jsem si sebe na něm. Před sjezdem z kopečka jsem skoro zastavil, jen abych jel co nejpomaleji dolů. Nenechám truck rozjet a snad to nezačne klouzat a já budu moct odbočit. Bohužel, byl jsem teprve ve čtvrtině a už jsem cítil, jak se zadek trucku sune doprava, v zrcadle jsem viděl nezvyklý pohled na bok traileru. Tak teď už mám jedinou šanci. Jestli se teď něco stane přijedou policajti, podívají se do log book, ne, radši na to nemyslet. Kopec je rovně, pod ním několik mil rovina, snad to vyjde. Dupnul jsem na spojku, vyhodil rychlost a nechal to jet. Kopeček to byl opravdu malý, dole jsem měl na tachometru jen něco kolem šedesáti (96 kmh).

Truckstop byl pochopitelně za mnou, příští je v Gallupu na hranicích s Arizonou a ten už nesmím minout, musel bych

přes vjezdovou váhu do Arizony. Ještě 39 mil (63km) po tom zatraceném ledě a pak už zastavím. Unavený jsem byl že už jsem pořádně neviděl, devatenáct hodin jízdy. Přibývalo civilizace a já jsem ochoten věřit, že jsem tu noc byl jediný kdo projel. Policajty jsem viděl nepočítaně, ale měli moc práce s auty popadanými do příkopů. Osobní auta vyťahovaly vyprošťovací vozy, trucky tam nechávali na ráno a policajti odváželi řidiče do motelů. Jak to, že mě preventivně neodstavili nevím.

Konečně se přede mnou objevila světla Gallupu, to už jsem jel jen trochu rychlejším krokem abych nedejbože zase neminul sjezd z dálnice. Povedlo se a odbočil jsem, dole je na křižovatce stopka, radši tam zastavím, nechci aby mě teď chytli. Jenže zastavit nešlo, kola stála, ale já se nezadržitelně sunul křižovatkou. Až konečně truck zastavil, když to bylo trochu do kopečka. Jenže teď jsem se zase nemohl rozjet. Tak zpátečku a hurá zpět do kopce na nájezd na dálnici. Až už to dál po ledě nešlo, rozjel jsem se zase dopředu, přidal, šťastně jsem se přehoupl přes vyklenutí silnice a hurá na truckstop. Poučen z minula zaparkoval jsem pěkně na rovince a nezabrzdl, abych se ráno nemusel potýkat se zamrzlými brzdami.

Ráno mně probudilo slunce, vylezl jsem do prosluněného, jiskřivého a mrazivého, sněhem zářícího dne, před sebou 290 mil Arizony. V Needles, prvním městě v Kalifornii musím jako zůstat na noc, protože už jsem ujel těch 360 mil v Novém Mexiku, ale to už je za váhou. Dojedu dnes až do Los Angeles, ráno napíšu do logu, že jsem vyjel ve tři, vyložím a domů. Nasnídal jsem se, vlezl do trucku, dám tam rychlost, spojka – a nic. Proboha co je zase tohle? Přišel jsem na to brzy, jak byly v noci pneumatiky trochu teplé, rozpustil se pod nimi sníh, zase zmrzl, ale pod váhou trucku se tam udělalo takové zrcadlo, že se kola protáčela a já se ani nehnu. Zkoušel jsem co se dalo ale nic platno. Jel okolo jakýsi místní obyvatel a protože jsem stál hned vedle silnice viděl co se děje. "Počkej," zavolal na mě, "já ti pomůžu". Zajel přede mnou se svým osobním autem, z kufru vytáhl takový jen trochu lepší řetěz na psa a zapřáhl za sebe truck. Já na to koukal a nechtěl věřit vlastním očím. Nahnal mně do kabiny, já se "rozjel", on se mnou šubnul asi o tři milimetry, moje kola se zachytila na drsném ledě a já jel. Vyjeli jsme až na silnici, tam mně odvázel, já mu poděkoval a jeli jsme po svých. Noční mra jakoby neexistovala, sluníčko led na silnici rozpustilo, bylo to jako pouhý zlý sen.

Ten den jsem do Los Angeles dojel, ráno vyložil a navečer jsem byl skutečně doma. Že jsem si ale toho veselého Silvestra letos zasloužil.

Truckstopy.

Tak jsem dostal mail, abych napsal něco o truckstopech. Uvědomil jsem si, že tady vlastně píšu úplně samozřejmě o věcech, které tam doma neznáte a nemůžete znát. To, co jsem loni v létě viděl na cestě z Čech přes Rakousko do Itálie a kde kamiony stály přes noc bych nazval rest areou, truckstop je něco docela jiného.

Všechny trucky, a nevím jestli vůbec někdo ví kolik jich je v provozu, taky potřebují natankovat.

Z toho vznikla síť čerpacích stanic s parkovišti, restauracemi a dílnami, kde je možno občerstvit sebe i truck. To bylo kdysi, ačkoli stále ještě je možno najít takové pamětníky starých dobrých a zašlých časů.

Truckstopy u hlavních dálnic dnes soutěží ve vybavenosti a velikosti. Na hlavních tazích přes Ameriku jsou asi tak po 80 km. Parkoviště zvládne několika fotbalových hřišť nejsou výjimkou. Tady na severozápadě je jich víc, ale menších. U nás v Idahu, na Interstate 84 jsou nejvýš každých 25 km. Ve dne zejí prázdnou, to je pravda, protože těch kdo zastaví na oběd není zdaleka tolik jako těch, kdo se tam uvelebí na noc. To má svůj rituál. Zajet na truckstop a nejdřív natankovat. Někde, ale je těch míst málo, je to s plným servisem, natankují plné nádrže a skontrolují pneumatiky. Jinak si musí pomoci každý sám. Někde poblíž pumpy je telefon, druhý konec je u pultu uvnitř, ozve se fuel desk. Řidič nahlásí obsluhu jméno svého podniku, SPZ, stát kde je registrovaný, číslo trucku a řekne jim jak bude platit: VISA, Comcheck (o tom už jsem psal dříve), nebo hotovými penězi. Některé velké podniky mají otevřené konto u benzinových společností a tak řidič jen podepíše účet, já vozil přímo sbírku úvěrových karet různých společností. Stojany jsou dva, na každé straně jeden, protože nádrže jsou taky dvě, že ano. Mezitím co teče nafta do nádrží, je čas na umytí oken, kontrolu oleje a tak, některé truckstopy mají k dispozici hadici a řidiči si během tankování stačí umýt celou kabinu, zvenčí pochopitelně. Rychločerpadla naplní nádrže během deseti minut, tak je to fofr. Pak popojet dopředu, aby mohl tankovat další a jít dovnitř zaplatit. Neslyšel jsem kdy, že by někdo ujel bez zaplacení. Ne že by tady byli všichni poctiví andělé, ale on by už příště neměl kde tankovat. Potom je potřeba najít dobré místo k zaparkování. Místa blízko budovy jsou plná nejdřív. Potom ta, kde nesvítí světla do oken. Já hledával místa na kraji, kde jsem mohl mít otevřené okno a taky abych neměl vedle sebe chladírenský trailer, jehož motor řve do noci. Další bod programu je jít se vykoupat. Američtí řidiči jsou přímo posedlí po čistotě a na rozdíl od ostatních obyvatel se koupou večer.

Nádrže, zpravidla 150 galonů každá, (570 litrů) vydrží bohatě na dva až tři dny jízdy, ale je dobrý důvod tankovat každý den. 75 galonů je limit pro poukázku na sprchu zdarma, jinak se za ten přepych platí, obvykle 5 dolarů. V ceně je vždy čistý froté ručník, pravda někdy pěkně sepraný (až ho vrátíte dostanete zpět zálohu 5 dolarů), žínka a mýdlo. K tomu vám přidají klíč s číslem kabiny. Pokud nemáte štěstí a je vše obsazeno, napíšete si vaše jméno do sešitu a vy si můžete jít sednout do restaurace. Servírce řekne že čekáte na sprchu, aby neotravovala s jídelním lístkem, pijete svoje kafe a čekáte až se z reproduktorů ozve "Michal, tvá sprcha je připravena". Teď je čas smýt ze sebe denní špinu, prach a pot a obléct se do čistého. Cestou zpět do restaurace se můžete stavět v prádelně s automatickými pračkami a sušičkami. Za pár drobných si v automatu koupíte krabičku s práškem, další dva čtvrtáky na pračku. V půli večere si odskočíte

přehodit prádlo z pračky do sušičky, ta bývá za tři čtvrtáky, tedy za 75 centů. V obchodě si můžete koupit nutnosti jako nové džíny, trička, ale taky CB radio, televizi nebo vařič a troubičku (vše na 12 Voltů), pochopitelně logbook a hlavně mlisky. Pivo téměř nikde, to je tady alkohol.

Pokud potřebujete něco opravit, nebo truck umýt, postavíte ho do řady před dílnu či myčku, řeknete jim co chcete a jdete si po svých. Až je to hotovo zas ho zaparkují kde ho vzali a rozhlasem vám to oznámí. To ale neznamená, že tam musíte hned letět. Až se vám to hodí, po večeři, si truck vyzvednete, odjedete zaparkovat a spát.

Někde je tam taky místnost s televizí s obrovskou obrazovkou, ale vždycky tam hráli něco co jsem zrovna nechtěl vidět. Krom toho téměř všichni mají svou televizi v trucku, často v jedné bedně s videem. Truckstopy půjčují levně filmy a namluvené knihy na kazetách, dokonce si to můžete vzít sebou a vrátit na jiném truckstopu stejné firmy.

Firem je hodně, od těch největších, jako "Truckstops of America", tedy "TA", přes "76" (to je jméno,) "Petro", "Flying J" (podle značek vypalovaných dobytku, tohle je J nakloněné 45 stupňů doprava. Mimochodem patří to Mormonům) a "Pilot". "Shell", "Mobil" a "Chevron" mají také nějaké truckstopy, ale těch je málo. Potom "Burns Brothers", "Sinclair", Texaco a také spousty independent, tedy nezávislých, živořících vedle těch obrů. Také benzinové pumpy u malých měst kolem kterých projíždíte mají často parkoviště pro 3-5 trucků, já jsem je přímo miloval a vyhledával. Je tam klid, sprchy vždy čistoučké, blízko vždy restaurace s domorodci dychtivými popovídat si o něčem jiném, než jsou místní drby. A taky tam mají pivo.

Restaurace jsou svým vybavením pochopitelně přizpůsobeny místním zvyklostem, k snídani většinou vejce na mnoho způsobů s hashbrowns, to jsou ve slupce uvařené, rozstrouhané a na lehce masné pánvi osmažené brambory. K tomu topinka s džemem a nezbytná hnědá brynda, které tady říkají kafe. To stojí od 60 centů do dolaru ale zase ho můžete za ty peníze pít celý den, když tam vydržíte sedět. Kafeinu to moc nemá ale oni to doženou počtem hrnků. Každý správný trucker jde k snídani s litrovou termoskou, ty jsou z nerezů i uvnitř, žádné sklo. Naplnit ji kafem stojí tolik jako hrnek kafe, v tom není rozdíl. Mám taky takovou, ale dvoulitrovou, hlavně jsem ji používal na hořký ledově studený čaj, to je tu hlavně v létě hlavní nápoj. Slazené Coly se na silnici moc nepijí.

Obědy, to jsou sendviče, mezi teplé sendviče patří i mnoho druhů hamburgerů. Večeře jsou mohutné až opulentní. Hodně truckstopů má v restauraci samoobslužný pult s polévkou a saláty, systémem zaplat' vstupné a sněží kolik můžeš. Vydátná večeře za tři až pět dolarů. Časté jsou bufety s několika druhy jídla, polévkami a saláty a taky samozřejmě dorty. Je to zajímavý pohled na "labužníky", kteří si nandávají na jeden talíř špagety s rajskou omáčkou, k tomu hromádku salátu s majonézovým dresinkem, vedle kus dortu a pokud možno trochu pudinku. Pak si k tomu sednou a dlabou. Přitom si každý může jít nabrat kolikrát chce a vzít si na to pokaždé čistý talíř. Já vím, že se to v žaludku stejně smíchá ale nikdy jsem se nenaučil si to předtrávit tím, že z toho udělám směs už na talíři.

Píšu tady o snídani, obědě a večeři, ale to je jen zvyk. Jídelní lístek je stejný celý den a celý rok, nemění se a nikdy nic nedojde, nic se nevaří v hrncích jako doma. Snídani dostanete ráno i v osm večer a večerní biftek v šest hodin ráno. Nic není problém, nikdo se nepozastavuje. Truckstopy Petro mají navíc všechny stejný jídelníček, ne vzhledem, ale druhy jídla. S jednou výjimkou, jedno jídlo musí být nějaké místní specialita.

Řidiči mají své zvyky, někteří jezdí v noci a přes den spí (ano, i tací jsou), někdo vstává brzy a zastaví dřív. Já jsem jel rád do půlnoci a spal do sedmi. Spal bych dál, ale musel jsem jet. Mnoho řidičů zastaví na celý večerní rituál, pak znovu vyrazí a jedou dokud můžou. Až nemůžou a je na cestě truckstop, zastaví tam, není-li poslouží nájezdová rampa na dálnici. Ta je vždy široká, oni s tím snad při stavbě počítají a policajti zásadně spící řidiče neobtěžují. V tom je na ně spolehnutí.

Tím jsem se dostal k policajtům, pardon k policii. Je to cháska proradná, ale kam se na ty české hrabou.

Policie

Každý stát má svou státní silniční policii vždy v černých autech, ti ovšem nejedou po celém státě ale mají svá území působnosti. Potom má každá county (okres?) svou policii (ve slangu county-mounty). Ti mají jinak barevná auta a většinou, pokud zrovna jejich město nutně nepotřebuje peníze, nejsou na dálnicích nebezpeční. Zato když z ní sjedete je třeba se mít na pozoru. Je mnoho malých městeček, jejichž rozpočet stojí na vybraných pokutách a bez toho by neměl starosta a šerif na výplatu. To se potom nainstaluje "speed trap" (rychlostní past?), na místo kde by to nikdo nečekal se dá naprosto nelogická značka snížení rychlosti a už se vybírá. Ale to znáte z domova. Až na to, že tady to všichni místní vědí, protože ta past je tam roky, truckers si to řeknou po rádiu (někdo toho policajta vždycky uvidí) a patří ke vzdělání takovou past poznat. Takže to odnesou turisté a těm to patří.

Dva roky jsem jezdil každé úterý po silnici číslo 20 skrz Oregon na západ. Silnice kličkuje, než se truck rozhybe abych předjel, je tu další zatáčka. Předemnou osobní auto, jede si svých 70kmh, silnice snese 100, ale jim je to fuk. Když ho konečně předjedu, vjedem do městečka kde je rychlost 55, já zpomalím, ale oni si jedou svých 70, předjedou mně a celý ten cirkus se opakuje. Potom je speed trap právě požeňování a policajt si zaslouží přátelské zamávání.

Když jsem začínal jezdit, byli truckers jako divoká cháska desperádů z filmů. Tenkrát byli policajti praví nepřátelé, byla to válka kdo s koho. Pochopitelně vyhráli policajti, ale nečestně. Změnily se zákony, změnil se zkušební na řidičské průkazy a tihle prostí řidiči už na to nestačili. Kdysi dávno měli řidiči sbírku řidičáků z různých států, když jim jeden sebrali vytáhli jiný. Dnes hlídá federální vláda, commercial (teď jsem se musel kouknout do slovníku, protože překlad obchodní není přesný, ale je to tak) řidičský průkaz může mít každý jen jeden.

Změnily se vztahy mezi policií a řidiči, bere se to víc na profesionální bázi. Ty děláš svou práci a jezdíš, já dělám svou práci a hlídám dodržování zákona. V praxi to znamená, že mám povoleno určité procento přes limit, můžu přidat na předjetí a v tom okamžiku mně policajt nechá na pokoji, je-li to auto co předjíždím evidentně pomalé. Honička ve 160kmh za hodinu se neodpouští. V tom případě je to ale zase v klidu, něco jako "Hele, nemyslíš žeš to přehnal?" Slušné chování ze strany řidiče, "Jo, jel jsem rychle a tys mně chyt, dneska mám halt smůlu" a pokuta je menší, někdy i žádná.

Kdysi jsem jel z Los Angeles domů do San Diega, bylo mezi druhou a třetí ráno, dálnice poměrně prázdná. Já si jel a myslel na své věci a pomalu, aniž bych si to uvědomoval jsem přišlapával pedál plynu, až byl na podlaže, tak jak jsem jel s truckem přes ameriku. Dojel jsem několik aut, předjel je a najednou to za mnou bliká modře a červeně. Zajel jsem na krajnici a zastavil, otevřel okno, ruce na volantě aby je policajt viděl a čekám. Přišel ke mně, pozdravil a požádal o řidičský průkaz. Odpověděl jsem, že je v peněžence v kufříku vedle mně na sedadle a že ho vyndám pravou rukou. On na to že dobře a ať to udělám pomalu. Dal jsem mu řidičský průkaz a ptám se co jsem udělal špatně. "Jel jsem snad rychle?"

"Hmm".

"Víte, já jsem truck driver a byl jsem šest týdnů na cestě a teď jedu domů. Asi jsem byl už v duchu s rodinou a nedával pozor. Moc se omlouvám".

"Kolik si myslíš že jsi jel?" To je ošemetná otázka, protože mezi Los Angeles a San Diegem byla povolená rychlost 55 mil za hodinu ale ve skutečnosti tam platil jediný zákon o rychlosti: Nepředjíždět policii. Já ho evidentně porušil.

Odpověděl jsem "Šedesát pět?" s hmatatelným otazníkem na konci.

"To bych tě nezastavoval, mělš tam přes sto". (160 km/h)

Já na to: "A doprdele, to bude drahý".

Jak mně překvapil slovy "Jed' domů ale pomalu a pozdravuj rodinu".

Rád jsem mu to slíbil a skutečně jel až do San Diega 55.

Docela jiná kapitola jsou DOT, tedy inspektoři Department Of Transportation. Ti mají v náplni práce být zlí a znepříjemňovat řidičům život jak to jde. Patří taky k policii, ale jsou to zcela zvláštní jednotky, co mají na starosti jen nákladní auta. Jsou posádkou na váhách kde také mají odstavnou plochu ale často i zvláštní budovu kam truck zajede a oni zkontrolují vše. Technický stav, doklady, přepočítají řidičovy hodiny. Blízko je oplocený kus parkoviště a když řidič nedodržel hodiny služby naženou ho tam i s truckem a zamknou za ním na osm hodin vrata. Samozřejmě přidají pořádnou pokutu. Osm hodin je zákonem předepsaný odpočinek, po nich už je řidič v limitu a může jet.

Náradí sebou nikdo nevozí, klíč 9/16 palce na brzdy je jediný potřebný a dnes už vlasně ani ten ne. Nové trucky a trailery mají samoseřizovací brzdy a na ně smí sáhnout jen mechanik. Se vším se jezdí do servisu, kdepak sada náradí, svíčky a žárovky. Když mi něco nesvítlí, policajt mně na to upozorní, jako že bych si to eventuálně měl dát spravit. V mém vlastním autě najdete jediný kus náradí a to je klíč na kola. Mnoho lidí nemá ani ten, ani hever. Ten mají policajti a pokud píchnete na dálnici a neumíte to vyměnit, nebo nemáte čím, vymění vám tu pneumatiku sami a zadarmo. Hlavně abyste byli pryč.

Pokud je závada na trucku taková že ho uznají jako nezpůsobilý další jízdy, dají na okno rudou nálepku zvící plakátu s nápisem "out of service" a tu smějí sundat zase jen oni. Až si zavoláte pojízdnou dílnu, ti poruchu opraví a oni to skontrolují, pochopitelně. To jsem ale nikdy neviděl, nevím co by to muselo být, co by zasloužilo takovou pozornost. Já si vždy vystačil s "Nojo, hele to jsem rád žeš mně na to upozornil, víš co by se mohlo stát? Na příštím truckstopu jedu do dílny. Kde je ten nejbližší?". Pak už mně tam přímo poslali.

Teď si uvědomuju, že tyhle zkušenosti z poslední doby jsou tady ze severozápadu, ne z celé Ameriky. Washington, Oregon, Idaho, Montana a Wyoming jsou státy zvané stručně severozápad, Northwest. Je tu všechno trochu jinak než na zbytku Ameriky, lidi jsou k sobě hodnější a to se musí projevit i na silnici. Snad i proto se mi tu tolik líbí, a jestli se budu kdy muset vrátit na silnici, chci jezdit jen tady.

Skoti.

Tak teď přemýšlím kdeže jsem to vlastně minule přestal. Jo, u nové kariéry. Pat Phillips a jeho company mně potřebovali čím dál tím méně, některé týdny vůbec ne. Kopecky bus, to byly hlavně jízdy po městě a do Los Angeles, nejvíc s Mormony do jejich chrámu. A hlavně čekání. Odvezl jsem někde lidi a čekal. Vytáhl knihu a četl si, vytáhl televizi a díval se na něco, to je jedno na co, hlavně zabít čas. Náš podnik skomíral, neměli jsme pořádné = pěkné autobusy a na to se moc dbá. Nový autobus MCI americké výroby stojí v základní výbavě přes 200.000 dolarů. Podnik musí mít opravdu jistotu, že se vynaložené peníze vrátí a tu u Kopeckých neměli. Tak k mým dvěma zaměstnáním přibyl třetí, podpora v nezaměstnanosti. Kvalifikoval jsem se, protože pro mě podnik neměl dost práce.

Pak se náhle začaly věci obracet; našel jsem ještě čtvrté zaměstnání, u další autobusové company, American Pacific International. Jezdil jsem několikrát týdně na lince skrz San Diego, posbíral na zastávkách lidi, kteří jeli do kasina v indiánské rezervaci. Takhle to šlo až do září 1991.

V devět hodin večer zazvonil telefon, zda jsem ochoten být příští den v osm v Hollywoodu, vyzvednout v hotelu skupinu turistů. Ovšemže jsem byl ochoten, jen to znamenalo vstát ve tři ráno a pak hlavně celý den neusnout. Má skupina byli praví Skoti ze Skotska, byly jich čtyři autobusy a s nimi angličtí průvodci. Měl jsem s nimi být jen tři dny a potom mě lidi měl převzít jiný řidič z naší sesterské či snad lépe řečeno mateřské company, Star Line z Los Angeles. Jezdil jsem s nimi po Los Angeles a hlavně se učil, co se od řidiče autobusu čeká a chce. U Kopeckých to bylo jen takové příštípkaření, teď jsem byl poprvé s pravými turisty. Můj průvodce byl přímo fantastický chlap, měl se mnou trpělivost a vysvětloval a vysvětloval.

Po třech dnech měl přijít čas výměny, ale měl jsem z pekla štěstí, ten "můj" průvodce byl vedoucí celého zájezdu a postavil si hlavu, že se žádný autobus měnit nebude a že chce tenhle a tohohle řidiče a basta. Zákazník je zákazník, dostal co chtěl. Pravda je, že zbývající autobusy byly americké MCI 102, to číslo je šířka v palcích, autobusy dobré a spolehlivé. Jenže já tam byl s prudce elegantním belgickým Van Hoolem. Americké trucky i autobusy mají poměrně malá okna, to je kvůli teplu a chladnu, sklo se nedá tak dobře izolovat, i když jsou okna autobusů dvojí. Evropa v tomhle není tak úzkoprsá, pohodlí zákazníka je důležitější než ekonomika provozu a spotřeba nafty. Van Hool má skoro celou přední stěnu prosklenou, od řidiče vedou do autobusu dva schody a cestující sedí výš a vidí líp. Ostatně ten

autobus je na obrázku.

Vyjeli jsme z Los Angeles na den do San Diega a potom na východ do Arizony, do Scottsdale. Cestou nám náš průvodce předčítal z knihy mého milovaného autora Jamese Heriotta, já poslouchal ani jsem nedutal. Co na tom, že jsem jeho krásné britské angličtině s bídou rozuměl, měl jsem mého miláčka přímo v originále a bylo to jakoby to vyprávěl On.

Scottsdale je dnes už část Phoenixu, ovšem ta bohatá část. Večer jsme vyrazili na večeri na Pinnacle Peak Patio, podnik v horách s živou country muzikou, kde servírovali mohutné steaky dělané na mřížích nad dřívím po cowboysku, k tomu fazole, k pití pivo co já nemohl, ale ono to při kvalitě zdejšího piva zas tak nevadilo. Byl nádherný chladný letní večer a já byl v sedmém nebi. O tomhle se mi za volantem trucku ani nesnilo. Moji skotští cestující byli rádi, že s nimi sedím u stolu, jako čech jsem byl pro ně navíc další turistická atrakce. No uvědomte si tu absurditu: Přijeli do Ameriky na turistický zájezd a tam je po místních krásách a památkách vozí čech, se kterým se téměř nedomluví, protože jejich jazyk se angličtině podobá asi jako čeština maďarštině.

Druhý den jsme vyrazili na sever, do dobře známého Flagstaffu. Cestou jsme zastavili v Montezuma Castle, podivném městě v údolí či spíš kaňonu říčky, kde si indiáni Hopi postavili své domy vysoko ve srázu nad zemí, pod jakýmsi převisem. Říká se tomu Montezumův zámek, protože kdysi, když bylo toto město "objeveno", domnívali se, že je to tajné město kam se kdysi ukryli mexičtí indiáni po kolonizaci Španěly. Byla to svým způsobem obranná pevnost, protože žádný nepřítel neměl šanci se tam nahoru dostat. Vodu měli přivedenu podzemím z nedalekého jezírka a měli ji dost pro případ obléhání.

Na půli cestě z Phoenixu do Flagstaffu je město Sedona, musíte ovšem sjet z dálnice na původní silnici. To si prosím vás nenechte ujít a zastavte se tam kdykoli pojedete z Phoenixu do Flagstaffu, stojí to za to. V okolí je spousta těch pravých a pro Arizonu typických homolovitých kopců, v džípu vás tam mezi nimi povoží a ukáží to nejzajímavější. No a město samo stojí za procházku. Dál pak vede silnice údolím podle říčky, kde v jednom místě je přírodní skalní skluzavka a vždycky nával klouzajících se. Kus dál jeden vytvořil z písků sousoší podle obrazu Leonarda da Vincie Poslední večeře Páně, zastíněno plastikovou plachtou jako střechou a tvůrce tam obchází se sprejovou lahví a vlhčí své dílo aby se mu nerozsypalo. Pak začne silnice stoupat a je příležitost k hrůzostrašným pohledům do údolí, kdy z oken autobusu ani není vidět kopec dolů, jen ta díra. V Americe se moc nezatažujeme s instalací svodidel, když chce někdo jet zkratkou... Na vrcholku je odpočívadlo a vyhlídka, kde indiáni prodávají stříbrné a krásné šperky.

Ve Flagstaffu jsme přespali, příští atrakce je Grand Canyon. Moc už toho bylo napsáno, mnohokrát byl nafilmován, viděl jsem fotografie a myslel jsem si, že jsem připraven. Omyl, stál jsem tam a civěl. Byl jsem tam později ještě mnohokrát, ale první návštěva byla nejkrásnější. Můj průvodce to tam pochopitelně znal a tak místo obvyklého popojíždění od vyhlídky k vyhlídce rozdál lidem mapy a poslal je objevit Grand kaňon. Autobusy jsou v parku v ceně vstupného, zastaví kdekoli na mávnutí, tak ať si každý dělá co chce. Odpoledne jsme naložili spoustu dospělých "děti" s rozzářenými očima. Někteří rejčili a prolezli vše co se dá vidět, někteří, tak jako já, jen civěli. Moc se mi tenhle způsob líbil a při pozdějších cestách jsem ho průvodcům doporučoval. Turisté byli spokojeni a my dva ostatní taky. Místo popojíždění jsme si leželi v hotelu u bazénu a ještě jsme za to byli placeni.

Už toho popisování nepopsatelného nechám a radši vám řeknu něco, co se moc neví. V širokém okolí tam není voda. Zní to nesmyslně, vždyť je tam přece řeka, ale nesmí tam postavit čerpací stanici a vodárnu, natož položit potrubí. A tak nejen oblast Gran Canyon Village, ale i městečko Tusayan u vjezdu do Národního parku, dováží všechnu vodu v cisternách. Je to pro středoevropana nepředstavitelné a nepochopitelné. Místní hotel Best Western má cisternový truck s přívěsem, který ve dne v noci jezdí do 90 kilometrů vzdáleného Williamsu a přiváží vodu. Do Grand Canyon Village také jezdí vlak ze 250 kilometrů vzdáleného Kingmanu. Je to historická (na Ameriku, samozřejmě) trať pro milovníky zvláštností. Parní lokomotiva táhne tři cisternové vozy s vodou a dva osobní. Pikantní je, že cestující vlastně zaplatí za dopravu vody a pak ještě masné ceny v Grand Canyonu, protože – inu to víte, voda se sem musí vozit... Naše další cesta vede na sever, indiánskou rezervaci Navajo k jezeru Powell a do města Page. Ještě odbočka k jednomu z místních zázraků, kde řeka Colorado je v kaňonu snad 30 metrů širokém a několik set metrů hlubokém. Vede přes ni železný "Navajo bridge" vypadající poněkud větší, široký tak, že se na něj autobus sotva vejde, zaklesnutý bez pilířů mezi skalní stěny. U jezera další zvláštnost, krom vodní elektrárny tam je i tepelná, nevím už čím se tam topí, myslím že zemním plynem. Co si pamatuju je, že obě elektrárny vlastní Navajové, kteří se pyšní tím, že ta tepelná je z 98 procent "čistá" a chtějí do dotáhnout na celých 100.

V Page je další zastávka na noc, naši turisté jedou na výlet lodí, já si peru košile a tak. Příští den znovu na sever, do Utahu, skrz město Kanáb, kde natáčeli snad všechny westerny s Johnem Wayne, z motelu kde bydlíval je muzeum. Dál skrz Bryce kaňon (na obrázku) do Zion kaňonu, dva a půl kilometru dlouhým tunelem, který je tak nízký, že musí zastavit všechny provoz abychom mohli projet my, držice se přesně uprostřed tunelu, kde je klenba zvýšená. Po prohlídce jedeme na noc do "poutního města", Las Vegas. Večer jedeme na projížďku, obdivovat neony a trochu se seznámit s městem. Celý další den je vyhrazen kasínům a já prohřívám své první dolary. Trvalo dlouho než jsem přišel na způsob jak v kasínu neprohrát. Nejt tam není to pravé, protože jinak než skrz kasino se do hotelu nedostanete. Vtip je v tom, že se nesmíte zastavit. To už ovšem dnes taky neplatí, naučil jsem se typicky americkou hru s kostkami, Craps. Je to jediná hra v kasínu, kde jsou, pokud víte co a jak, šance kasína a hráče téměř vyrovnané, dokonce se dá i vyhrát. Žádné miliony, ale když dnes jezdíme tu a tam do Nevady na víkend, dá se vyhrát tolik, aby byl výlet i s ubytováním zadarmo. To stačí, ne?

Další cesta vede na pobřeží Pacifiku a po pobřežní silnici číslo 1 do Carmelu a Monterey. Prohlížíme si Hearst Castle, Hearstův zámek. Tenhle novinový magnát si postavil z pravého betonu pravý renesanční zámek kam svezl z celého světa vše co mělo cenu a vypadalo staře, vše se tam choulí v dojemné směsici. Od Hearstova zámku do Carmelu je ta nejdivočejší část, 115 kilometrů klíčujících podle moře, většinou i dost vysoko. Tam jsem i slyšel průvodcovo

vysvětlení které jsem později dával k lepšímu. Potkávali jsme dost cyklistů – turistů, drtivá většina míří na jih. Proč? To je prosté, podívejte se na mapu a uvidíte, že na jih je to s kopce. Krom toho při cestě na sever mají nalevo silnici a napravo skálu. Při cestě na jih je vlevo zase silnice, ale vpravo je spousta místa na uhnutí. Bohužel jen jednou. Můj osobní rekord na těch 115 kilometrů je dvě hodiny a čtyřicetpět minut. Když jsem to chtěl ještě zkrátit, cestujícím se to nějak nezdálo.

Monterey jsme minuli, zastavili se cestou v sekvojovém lese, kde je pro turisty v provozu dřevorubecká železnice. Veze nás lesem nebetyčných stromů co tu stojí už tisíce let, padá na mne úcta. Tak tohle už tu bylo, když po zemi chodil Kristus. Dojíždíme do San Franciska, ubytujeme se a sejdem se u večere, už poslední společně. Zítřka ještě pohledka města a pak odjíždím domů.

Rozloučili se na Fishermann wharf, kdysi rybářském přístavu. Potřásají mi při vystupování rukou, je to loučení s přáteli. Dva týdny jsme cestovali společně, cítím jak mi do dlaně strkají složené papírky, někteří mi dávají obálky. Dojat se rozjíždím a mířím domů do San Diega.

Dorazil jsem ve dvě ráno, uléhám ale nemůžu usnout. Jdu se podívat do pokoje, kde jsem na stůl odložil bez prohlížení obsah kapes. Anička přichází za mnou, zvědava proč nespím a co tam dělám. Otevíráme obálky, pročítáme děkovné dopisy a pozdravy na rozloučenou. Pak počítáme peníze, řidiči autobusů tady dostávají tuzér, je to podstatná část platu se kterou zaměstnavatelé počítají a sami moc neplatí. Tak od těch vyhlášených lakomců, skotů, jsem dostal víc než byl můj měsíční plat!

Jako bývalý řidič autobusu v Americe tady na základě vlastní zkušenosti prohlašuji, že Skoti nejsou lakomí. A kdo jsou ti lakomci? I to jsem se později dozvěděl. Pro American Pacific jsem jezdil jen, jak se doma říká, na částečný úvazek, hlavní příjem byl ještě pořádku z podpory. Přešla zima 1991, kdy na Vánoce umřel na rakovinu můj nejlepší kamarád. Kdysi se za námi s manželkou odstěhovali do San Diega, plánovali jsme a těšili se, jak se jednou společně vrátíme do Boise. Stihnul to dřív než si myslel a jinak než plánoval. Tak nashledanou v Boise, Emile.

Chtěli jsme se vrátit do Boise, ale pořádku nebylo dost peněz. Abych tohle vyřešil, rozhodl jsem se jít ještě jednou na truck, jezdit s autobusem se mi líbilo, ale neměl jsem dost práce. Požádal jsem o práci u Dick Simon Trucking v Salt Lake City a jednoho dne ráno zazvonil telefon. Od Dick Simona mi sdělovali radostnou zvěst, že jsem přijat a pokud chci, že mi pošlou letenku do Salt Lake City. Tři dny bude školení, pak mně dovezou do továrny kde si vyzvednu truck a jsem na silnici. Nejsem z toho nadšen, ale jednou snad ten řetěz smůly musí skončit. Deset minut poté zazvonil telefon znovu, volali z American Pacific, jestli chci plný úvazek, že mně potřebují a abych tam hned přijel. Zeptal jsem se zda to stačí za 15 minut, že si ještě musím zavolat a hned jsem tam. Kam že jsem volal? Salt Lake City přece, ať si tu letenku strčí, no, víte kam.

V únoru slaví číňani Nový Rok a ti z Tchajwanu si na to vyjeli do Ameriky. Celý měsíc jsme rejdlili s číňany mezi Las Vegas, Los Angeles a San Franciskem, domů jsem se dostal jen jednou na pár hodin. Snad všechny autobusové podniky v Kalifornii byly v jednom shonu, všude jsem potkával autobusy plné tchajwanců. Nevím kolik má Tchajwan obyvatel, ale tady jich bylo víc než se jich na ten ostrov může vejít. Měsíc jsem jedl snídaně, obědy a večere v čínských restauracích, dva roky potom jsem nesnesl ani zmínku o čínské kuchyni. Štědří jako skoti taky nebyli, ale ostatní řidiči mi říkali, abych jen počkal, to je začátek sezony a to právě teprve přijde. Přišlo, po číňanech to byli turisté z celého světa, jezdili jsme hlavně pro turistické agentury Globus Getaway a Cosmos. Měl jsem dvě obvyklé trasy, první vedla z Los Angeles do Las Vegas, potom Zion kaňon, Bryce, Page, Grand Canyon, Scotsdale, Palm Springs a Los Angeles. Druhá po pobřeží na sever do San Franciska, tam jsem převzal jinou skupinu a jel skrz Sacramento na Lake Tahoe, překrásné jezero v horách na hranici Kalifornie a Nevady, potom Yosemite National Park, Monterey, po pobřeží dolů zas až do Los Angeles.

Krom těchto obvyklých okruhů jsem jezdil hodně s němcí, snad proto, že na rozdíl od amerických řidičů jsem jim aspoň trochu rozuměl. Bylo to zajímavé, jezdili jsme jinudy než bylo obvyklé. K německým turistům se váže jedna vzpomínka. Jeli jsme z Los Angeles do obvyklého Scotsdale, pak do Grand Canyonu. Cesta vede do prudkých kopců a mně se začal přehřívát motor. Rudá kontrolka zářila, ale teploměr ukazoval normální teplotu. Když jsem se díval do zrcadla, žádnou páru z chladiče jsem neviděl. To už jsem tušil, že jeden ze dvou zabezpečovacích okruhů lže. Ale který? Nakonec to došlo tak daleko, že mi automatika vypnula motor. Zastavili jsme na dálnici, já se šel podívat dozadu a žádné známky přehřátí jsem neviděl. Vsadil jsem vše na jednu kartu a odpojil automatiku. Nastartoval jsem a jeli jsme dál. Později jsem zavolał do podniku a hlavní mechanik mi potvrdil, že jsem udělal dobře. Ale pro jistotu že mi pošlou nový autobus, bude na nás čekat v Las Vegas. Autobus tam byl, řidič s mým původním autobusem odjel do San Diega a já si myslel jak je vše v pořádku. Druhý den ráno jsem zjistil že mi nefunguje klimatizace. Vzadu v prostoru motoru je mohutný kompresor jako v ledniče, poháněný přes elektromagnetickou spojku a ta nefungovala. Správně jsem měl věc ohlásit vedoucím zájezdů, on by si najal místní podnik z Las Vegas a s jejich autobusem by dokončili zájezd. To by ale můj podnik nic nevydělal a já bych se vrátil domů. Druhá možnost je neřít nic a tvářit se později překvapeně. Měli jsme namířeno do Údolí smrti, tedy Death Valley a přes něj do Bishopu v Kalifornii. Nikdy jsem tamtudy nejel, ale v Death Valley už jsem byl a věděl jsem do čeho jdu. Přesto jsem se rozhodl nikomu nic neřít. Má výprava jsou němci, ti jsou pro dobrodružství. Tak jsme jeli.

Dne přibývalo a teplota stoupala, z klimatizace foukal vzduch čím dál teplejší, až došlo k nevyhnutelnému. Přišli za mnou, že je jim horko, jestli klimatizace funguje? Byli jsme už daleko od Las Vegas, v Kalifornii v městečku Shoshone. Zastavil jsem, šel dozadu, otevřel motor a "objevil" poruchu. Teď začal průvodce a vedoucí v jedné osobě přemýšlet co dělat. Když zavolá o jiný autobus, ztratí celý den. Já zavolał můj podnik a vynadal jim, že mi poslali na výměnu autobus bez klimatizace a oni mi slíbili, že pošlou další do cíle dnešní etapy, Bishopu. Zajeli jsme do místního obchodu, koupili izolované krabice z polystyrenu, led a spousty vody, naložili a vyjeli. Průvodce chodil autobusem a pobízel lidi aby pili a předešli dehydrataci. Tak jsme se sunuli skrz Death Valley a musím průvodce pochválit, neošidil své

svěcence o jedinou zastávku a pozoruhodnost. Uprostřed údolí je Furnace Creek Ranch, jméno velice výstižné. Furnace je topení, Creek je vyschlý potok no a co je ranch to víte. Snad to kdysi ranch opravdu byl, těžili tam borax a dnes jsou tam vzpomínky, pár stromů a trocha trávy, protože tam je voda. A taky pod jedním stromem teploměr a na něm 56 stupňů Celsia. Byl to chládek proti tomu, jak bylo v autobuse. Jeli jsme s otevřenými nouzovými východy ve střeše, nástupní dveře taky dokořán, ale nebylo to nic platné. Nakonec jsme to všechno zavřeli, aby nám tam aspoň nefoukal rozžhavený vzduch zvenčí.

Po občerstvení v místní hospůdce kterou jsme si vynutili otevřít jsme vyrazili na další cestu. Mířili jsme na západ, skrze Stovepipe Wells (stove je sporák, pipe je trubka, well studna. Složte si to jak chcete, je to horké) a pak silnice začne stoupat. Tam už voda je, podle silnice vede do údolí potrubí a na něm pravidelně kohoutky a hadice, na doplňování vody v chladičích a ochlazení chladičů zvenčí, aby se vůbec daly otevřít. Silnice stoupá z nadmořské výšky 0 do 1511 metrů a já se moje turisty marně snažil utěšit, že v tom kopci bych klimatizaci stejně musel vypnout, protože by toho bylo na motor moc. Dojeli jsme do Bishopu, to už je ve vlhém údolí na Kalifornské straně hor a ubytovali se. Spolu s průvodcem jsme zašli k benzínové pumpě a nakoupili piva co tam měli a my unesli. Sešli jsme se pak všichni v hotelovém bazénu, chladili se vně i uvnitř a povídali si o čerstvých zážitcích. Měl jsem pravdu, vzali to jako dobrodružství a ne jako utrpené příkoří, což by bylo normální pro američany a celý zájezd by skončil u soudu. Konečně, kolik lidí se může pochlubit, že projeli v srpnu Údolím smrti autobusem bez klimatizace? Ráno jsme nasedli do nového autobusu žertující, že s našimi zkušenostmi už tu klimatizaci snad ani nepotřebujem.

Němci jsou lakomí pokud jde o tuzéry, ale kam se hrabou na židy. Měl jsem jednou zájezd přímo z Izraele. Naložil jsem je v Los Angeles, jezdili jsme tři dny po městě, i do Mexika jsme zajeli. Co mně zaujalo bylo, že když jsme v sobotu projížděli židovskou částí Hollywoodu, mohli se uřehat jak ti blbí židi jdou do synagogy. To si nevymyslím, tak mi průvodce vysvětlil a přeložil výkřiky a smích. Naše cesta potom vedla na sever, se zastávkou v Solvang. To je dánské město v Kalifornii, žijící hlavně z turismu. Jsou tam restaurace s místní, tedy dánskou kuchyní, dánské cukrárny a tak dále. Můj průvodce mně hned chytil, kam že se půjdeme najíst. To je jedna z výhod tohoto zaměstnání, kamkoli řidič autobusu a průvodce přijdou, dostanou najíst zadarmo, když sebou přivedou turisty. Tak jsme šli. Vpředu my dva, za námi štrůdl jako školní děti na výletě. V restauraci jsme usedli stranou, aby ostatní neviděli, že neplatíme. Když nám přinesli jídlo, už jsem to nevydržel a zeptal se jak to dělají na cestách, když nemohou dostat košer? Zasmál se a vysvětlil mi, že Mojžíšovy zákony byly dány Židům na cestu do svaté země, ale protože oni už tam jsou, nemusejí je dodržovat. Nemusí do synagogy, mohou lhát, mohou, inu mohou všechno. Zdá se mi, že milého Pána Boha poněkud zlamali přes koleno, nemyslíte?

San Francisco.

Taky se vám stane, že při jednom jediném slovu se vybaví celý řetěz vzpomínek? Tak já poslouchám v autě stanici která hraje "oldies", starší skladby z dob mého mládí, z dob kdy jsem byl na vojně a z let potom, z doby kdy bylo na všechno dost času, protože život se zdál přímo nekonečný. A mezi nimi je takhle:

"If you're going to San Francisco
Be sure to wear some flowers in your hair
If you're going to San Francisco
You gonna meet some gentle people there..."

Scott McKenzie, Mamas and the Papas.

Vždycky jsem si představoval San Francisco jako město měst, město nepředstavitelné, město nepopsatelné, město které si člověk nemůže prohlédnout, které se musí prožít. A tak jsem tam jednoho dne vjel. Nemyslím tu cestu se Skoty, to byli vůdcové a znalci se mnou, kteří o mé bezpečí a o bezpečí cestujících pečovali. Vjel jsem tam ještě několikrát, ale ten první vjezd je nezapomenutelný. To bylo tak:

Byl únor 1992, já konečně pracoval na plný úvazek pro American Pacific International, byl jsem řidičem zájezdového autobusu, a jel jsem ze San Diega do San Franciska převzít na letišti skupinu turistů z Tchajwanu. Kde je letiště jsem věděl, co jsem nevěděl byla drobnost, že musím mít povolení letištní policie na to, abych tam vůbec směl. Tak jsem jel. Samozřejmě že mě tam policajti nadháněli, ale podařilo se mi je obměkčit, takže mě pod přísahou že už budu hodnej a už to nikdy neudělám nechali na pokoji. Pak přišli mí turisté, naložili jsem zavazadla a je, zavřeli jsme dveře a vedoucí zájezdu – mladá čínská dívka – povídá "Tak a jedem."

Já na to "a kam?"

"No na prohlídku města přece."

"No dobře, ale kudy?"

"Ale to je přece jedno co uvidíme první, já tady nikdy nebyla, ale mám tu nějaké materiály, ty mi řekneš co to je to před námi, já jim o tom přečtu a bude to".

No a já byl v San Francisku jednou, před půl rokem, a jediné co jsem si pamatoval bylo, že zabloudit se tam dá neobyčejně snadno. Tak jsme jeli, nic jiného se stejně dělat nedalo. Přisahám, že to byla náhoda a nic než náhoda, že jsme narazili na hlavní nebo ústřední park San Franciska s Arborem, místo které turisté musí vidět i kdyby nechtěli. Jsou tam i Japonské zahrady a průvodkyně byla potěšena poctou, že jsem jel nejdřív tam. Já byl potěšen, že jsem vůbec

něco našel, zkrátka k všeobecné radosti jsem zajel na parkoviště autobusů (tam nás dovedly šipky), turisté se vyhrnuli na prohlídku a já se hrnul mým kamarádům a bratřím s prosbou o záchranu. Řidiči autobusů jsou bratrstvo, které si pomáhá jak může, s hrdostí nosí své uniformy, které vypadají jako uniformy námořníků a letců.

Teď jsem se k nim vrhnul s otázkou kde to jsem. Smáli se, samozřejmě, ale nebyl to škodolibý smích, protože každý z nich byl v podobné situaci už nejednou. Smáli se osvobozeným a trochu snad i závistivým smíchem lidí, kteří vědí své a kteří pamatují jak to bylo krásné když to teprve poznávali. S přímo rodičovskou péčí pro mně sehnali plánec města, takovou tu mapičku z nějakého turistického průvodce, kde jsou vymalovány hlavní ulice a hlavní budovy a jiné pozoruhodnosti, kříženec mapy a panoramatického pohledu na město. Do toho obrázku mi propisovačkou vybarvili ulice kterými mám jet, se šípkami udávajícími správný směr.

Pak se vrátili mí čínánci, vlastně tajvánci, kolegové mi popřáli šťastnou cestu a hodně štěstí a my vyrazili. Další místa jsem díky mapě už našel snadno, dům na útesu nad mořem s vyhlídkou, taky vyhlídkovou terasu na Golden Gate, staré presidium, kde bývala vojenská posádka a místo nejturistovatější, Fisherman Wharf, rybářský přístav. Snadno jsme našli i čínskou restauraci v čínské čtvrti, kde měli zajištěný oběd. Má průvodkyně netušila, že to město vůbec neznám a pochvalovala si jak nám to krásně jde. Po pravdě řečeno čínská čtvrť San Franciska mě hodně překvapila.

Když se mluví o čínské čtvrti, když se píše chvála na čínskou čtvrť, čekal bych že to tam přinejmenším bude trochu čínsky vypadat. Ale to ne, obyčejná ulice v neamericky vypadajícím městě, vlastně spíš nezápadně americky vypadajícím. San Francisco, díky tomu že nemá prostor růst do šířky, zachází se svým územím ekonomicky. V našem Boise je něco vyšších domů jen ve středu města, pár výškových budov, ale činžovní domy mají, až na výjimky, jen dvě patra. Čínská čtvrť vypadá jako běžná pražská ulice na Novém Městě, až na to, že je úzká. Tím ovšem podobnost končí, protože přízemní část, do ulice, zabírají restaurace, obchody s "pravými" čínskými starožitnostmi a obchody se vším možným, bez čehož se čínská rodina neobejde.

Tu mapku jsem měl schovanou a používal jsem ji ještě dlouho potom, kdy už jsem město znal a potřeboval jsem osvěžit paměť. Jezdil jsem do San Franciska často, několikrát se mi stalo že jsem měl volný den, kdy jsem nemusel být s mými turisty a mohl jsem se toulat po městě sám. Povožil jsem se místní atrakcí, kabelovou tramvají a věřte mi, jel jsem už v životě s leccím, ale tohle bych řídit nechtěl. Je tam ve městě muzeum, v budově kde jsou poháněny mohutnými soukolími kabely táhnoucí dvě tramvajové linky a kde jsem se seznámil s tím jak to vůbec pracuje. Lano, asi 2,5 cm v průměru, je uloženo mezi kolejemi ve zvláštním kanálku, tramvaj má vespodu hák s obložením z dubového dřeva, který lano zachytí, zvedne a přitiskne k druhé dubové třetí ploše. Ty dubové špalky se každou noc vyměňují, za osm hodin používání jsou 5 cm silné špalky ušoupány, protože fungují i jako třecí spojka. Tramvaj se nerozjíždí trhnutím, ale plynule. Když řidič má zastavit, pustí se lana a zabrzdí. Jeho místo je uprostřed vozu a ovládá tramvaj dvěma asi dva metry dlouhými pákami. Krom toho tam má vymoženost nejmodernější, díru v podlaze a dlouhý hák, protože v místech kde se linky kříží se musí ta tramvaj, jejíž lano kříží spodem, pustit lana úplně a háky zvednout, aby nezachytil za lano vedoucí napříč. Pak zas spustí hlavní tažný hák a důmyslný systém kladek lano navede zpět do úchyty. Pokud se to nepodaří, řidič ručním hákem zaloví v kanále, chytí stále jedoucí tažné lano, nahodí ho do hlavního háku a jede se dál. To vše prosím bez zastavení. San Franciská tramvaj je snad jediné místo v Americe kam se ženy navzdory všem feministickým hnutím neprotlačily. Řidiči tramvají jsou svalnatí chlapci a já myslím, že vím proč.

San Francisco je prý městem homosexuálů. Říká se to, já nevím, žádné jsem neviděl, anebo jsem je nepoznal. Je městem podivných lidiček, jestli to tak můžu říct, na ulicích kde chodí turisté uvidíte kouzelníky, mimy a muzikanty, kteří předvádějí své umění a kupodivu se ani nezlobí, když jim nic nedáte. Však říkám, podivní lidé. A ještě jedna zvláštnost tu je, málo aut. Přestože je San Francisco na západě, nemá každý auto, ony by se tam totiž nevešly. Nejen že nejsou garáže, není ani místo na ulici pro zaparkování. Zato je tam co nemá žádné jiné město na západě, veřejná doprava. Není to jen známá kablovka, je to i síť trolejbusů a autobusů, šplhajících na nebetyčné kopce a spouštějících se zas dolů. To se ví že turisté museli vidět vše, jezdil jsem po těch kopcích a pokoušel štěstí čím dál víc, až jednoho dne se stalo co přijít muselo, no přehnal jsem to, no. Nestalo se nic, ale já věděl, že tohle už je moc. Mí turisté ne, ti netušili, jen se drželi čeho se dalo, protože spadávali ze sedadel, shodou okolností to byl zájezd důchodců. Chtěli se na ty pověstné kopečky podívat, tak jsem jel. Už když jsem zatáčel doleva a dolů jsem zachyt spodkem autobusu o hranu kopce, ale v tu chvíli už jsem nemohl couvnout. Ještě jsem si všiml značky absolutně zakazující vjezd autobusů, ale už jsem tam byl. Já se měl, já se moh držet volantu, lehce jsem visel v pásu, stál na brzdě a pomalu se sunul s kopce. Průvodkyně vedle mně zbledla a zapřísahala mě tiše, aby nikdo neslyšel, abych jen jel opatrně, a už nikdy, ale nikdy tohle nezkoušel. Slíbil jsem jí to.

Golden Gate, co mohu ještě napsat co není notoricky známo? Byl jsem zvědav, tak jako každý našinec, co bych zapíral. A dostal jsem se na něj ještě dřív než s turisty. Na to jsem úplně zapomněl. Kus nad San Franciskem je město Ukiah, čte se to Jukájo a odtamtud vozil můj podnik jako zpáteční náklad do San Diega prkna. A tak jsem se tam dostal i já, naštěstí jen jednou, když jsem zaskakoval za jiného řidiče. No a protože jsem zvědav, tak jsem to musel vzít přes most. To jsem netušil, že ač k němu vede dálnice, stane se za mostem normální městskou ulicí a já se octnu s trakem v městském provozu a budu se sunout pomalinku od křižovatky ke křižovatce, proklínán všemi motoristy kolem. Ale viděl jsem a přešel Golden Gate. A trvalo mi to jen o několik hodin déle, než normální cestou kolem města. Viděl jsem a přešel Golden Gate.

Jak už jsem se zmínil, zaparkovat v San Francisku není jednoduché, a co teprve když máte na starosti autobus. Jednou jsem parkoval přímo před hotelem, byl jsem celý pyšný jak jsem se krásně uchytil, jenom asi metr autobusu přečníval do zákazu zastavení. To přece není tak moc, a tak jsem to tak nechal. Samozřejmě že když jsem ráno přišel měl jsem za stěračem pokutový lístek. Naštval jsem se tenkrát moc a k šeku na pokutu jsem přiložil dopis soudci co si o nich v San Francisku myslím. O tom jak turisté chtějí, hlavně jejich peníze, ale pro nás ubohé řidiče autobusů neudělají nic. Žádný div že to město všichni nenávidíme a tak dál. K mému překvapení mi přišel asi za čtrnáct dní dopis od soudu ze San

Franciska, kde se mi soudce omlouval za způsobené příkoří, za to že to oni takhle nechtějí, a že můj dopis byl popudem pro to, aby vyhradili ve městě jedno parkoviště jen pro autobusy a zadarmo, bez poplatku. Přiložena byla mapka a můj šek. To vše i s dobou na dopravu dopisu tam a zpět za čtrnáct dní!

Jaký rozdíl proti Los Angeles. Tam jsem jednou spal v hotelu jiném než obvykle, ale jako obvykle jsem zaparkoval autobus kde se dalo, to znamená v ulici za rohem. Ráno tam byla pokuta, že parkuju commercial vozidlo v obytné oblasti a to se nesmí. Napsal jsem k soudu kde teda jako mám parkovat, když mi lidé jsou v tom hotelu a do garáže nemůžu kvůli výšce. Odpověděli mi že je to můj problém a problém hotelu, a ať si to vyřídíme mezi sebou. Fisherman Wharf, Rybářský Přístav si zaslouží aspoň samostatný odstavec. Je součástí přístavu, hned vedle přístaviště odkud jezdí lodě na Alkatraz, a kde přistávají i obchodní lodě. Fisherman Wharf žije ze své rybářské minulosti, v restauracích namačkaných jedna vedle druhé je hlavní položkou na menu Seefood, přeloženo mořské jídlo. Kraby prodávají přímo na chodníku, hemží se ty potvory na pultě, zákazníci si prstíkem ukáží které chtějí, prodávač je hodí do kotle s vařící vodou, no a oběd je tady. Odtud také krabi putují dovnitř do restaurace, aby za cenu podstatně vyšší než na chodníku skončili úplně stejně. Jsou tam jiné stánky, kde prodávají Clam chowder, krémovou polévku ze škeblí, mimochodem moc dobrou. Můžete ji mít buď v plastické misce, nebo ve vydlabaném bochníčku chleba. A lidé tam stojí, jídlo položené na zábradlí a pozorují tuleně kteří si tam jen tak plavou. Potápí se a loví kraby, které pak jedí plavaje na zádech, svůj oběd položen na břicho. Vůbec jsem netušil, že můžu tuleně vidět jinde než v polárních krajích a už vůbec by mě nenapadlo, že je můžu pozorovat ve městě, tak jako v Praze pozorujem racky.

Když už mluvím o jídle, musím doporučit nejlepší, nikoli nejdražší mořsko-jídelní restauraci co znám. Je v Monterey, také na Fisherman Wharf a jmenuje se Old Fisherman Grotto. Patří rodině, tak jak ukazuje vizitka. Co tam není, je to, že restauraci založil kdysi hrdina filmu, jehož jméno jsem částečně zapomněl. miláček slonů. Hlavní hrdina byl, vedle slonů, malý indický chlapec, kterého sloni, i ti nejvzpornější milovali, poslouchali a chránili. V době kdy jsem tam jezdil, sedával tenhle chlapec věku těžko odhadnutelného, snad kolem sedmdesátky, hned za dvěma restaurace, u malého stolečku a vypadal jako bezdomovec co žebrá o jídlo. Ve smetanově bílém obleku, který vypadal umolousaně by zmátl každého. Ale těmi kdo ho znali byl vážen a ctěn. Jako řidič autobusu, který k němu vozi zákazníky jsem byl poctěn jeho náklonností, to myslím vážně. Fisherman Wharf je plný restaurací, jedna vedle druhé. Všechny poloprázdné, před touhle stojí fronta. V létě podávají čekajícím jablečný mošt a víno, to prosím zdarma. A lidé čekají, protože vědí co přijde až se dostanou dovnitř. Nejen výborná kuchyně, ale i přístup personálu, členů rozvětvené rodiny. Dámy dostanou po večeri karmínově rudou růži, servíruje se a také prodává víno z vlastních vinic.

Několikrát se stalo, že jsem přijel neohlášen a vedl mé turisty do téhle restaurace. To už jsem jim předem povyprávěl tuhle historii. Co je vždy zaskočilo, byla čekající fronta, navzdory mému ujišťování, že to není problém a čekat nebudem. Vždy to bylo stejné, starý pán mě pozdravil, zavelel synovi majícímu službu u vchodu, a už mě lidi vedli do zvláštní jídelny vždy připravené a v pohotovosti pro takovou příležitost. Já se najedl, a přiznávám bez ostychu že zadarmo, v malém bufetu u vchodu, takřka u stolku s majitelem, což ovšem byla čest, běžným hostům odepřená. Ještě mi na cestu dali láhev vína s přáním šťastné cesty a na brzkou shledanou. Je milé takhle přijíždět k přátelům, když je člověk vlastně pořád daleko od těch svých. Jak jsem říkával, mé manželství, to je jen velký účet za telefon.

Tak prosím vás nezapomeňte, až budete v San Francisku, zajděte si do Monterey. Cestou se můžete zastavit v "Roaring Camp", další, tentokrát zajímavou a poučnou turistickou atrakcí. Je v jednom ze sekvojových lesů zde na západě, svezou vás kdysi dřevorubeckým vláčkem – ozubenou dráhou – na vrchol kopce, kde vám z pařezu o průměru pár metrů budou vyprávět o sekvojích (redwood). A člověk tam stojí v němém úctě před těmi obrovskými stromy, které už tam byly, když po zemi chodil Kristus.

Na jih od Monterey je známé město Carmel, kde kdysi starostoval Clint Eastwood. Zajímavá podrobnost je, proč. Ono totiž to město je poněkud svérázné, když to řeknu hodně mírně. Že domy nemají čísla, a pošta se tam nerozlišuje podle drobnosti. Až do Eastwoodova starostenství mělo město svérázné zákony, jako že auto smí stát na ulici jen dvacet minut, a lidé tedy vybíhali z barů popojet. V parcích nebyly lavičky, protože by tam sedávali lidé a jedli. Jíst na veřejnosti bylo taky zakázáno. To bylo i důvodem proč se Eastwood stal starostou. Měl tam totiž luxusní cukrárnu, kde prodávali i zmrzlinu. No a zmrzlina se jí především na ulici a to se tam pod trestem vězení nesmělo. To ho naštválo tak, že kandidoval na starostu a se slibem že tyhle zákony zruší, také vyhrál. V Carmelu také začíná, nebo končí, jak se to vezme, známá Coast Highway number 1, o které jsem už ale psal.

Giddy Up Go.

Je jedna starší countryová píseň, zpívá, vlastně spíše recituje ji jako starý trucker Red Sovine. Vypráví o tom, jak starý trucker vzpomíná po dvaceti pěti letech na silnici na to, jak kdysi tenkrát přijel domů s prvním truckem který řídil, jak se těšil až ho ukáže manželce a synovi. Ten byl maličký, ještě neuměl mluvit a když viděl truck, volal Giddy Up Go tati, Giddy Up Go. Na vysvětlenou, to je cowboyské volání na koně, pobídka k běhu. Táto se to líbilo a pojmenoval svůj truck Giddy Up Go. Jednoho dne se vrátil z cesty domů a manželka i syn byli pryč. Vypτάval se sousedů, ale nikdo nic nevěděl. A tak mu zbyl jen jeho kamarád, Giddy Up Go.

Po mnoha letech ho jednou předjel krásný nový truck, který měl vzadu na dveřích napsáno "Giddy Up Go". Pustil se za ním a až ten nový truck zastavil na truckstopu, šel za řidičem a pozval ho na kávu. Ten mu vysvětlil, že tak se jmenoval truck co s ním jeho táta jezdil a na kterého už se nepamatuje. Starý trucker mu řekl, že by mu chtěl něco ukázat a odvedl ho ke svému starému trucku, kde na dveřích pod nánosem staré špíny bylo vidět "Giddy Up Go".

Je to sentimentální doják, ale zároveň to něco ukazuje. Něco čím i já trpěl a co se mi nelíbilo. Strašně jsem chtěl být

doma s manželkou a synem, ale prostě to nešlo. Až u American Pacific, kdy jsem celé léto, vlastně turistickou sezónu byl v jednom kole, nám konečně začaly zbývat peníze. Přišlo září a my měli našetřeno dost na stěhování. Vydělal jsem za sezonu spoustu peněz, to ano, potíž je v tom, že mimo turistickou sezónu není skoro co dělat, řidiči sedí povětšinou doma a žijí z úspor. Ta práce se mi líbila a svým způsobem se mi po ní stýská, ale zároveň jsem rád, že už je to za mnou. Přestěhovali jsme se do Boise v Idahu a já začal zase tahat mobile homey, tentokrát z továrny obchodníků, tady na Pacific Northwest. Vydělával jsem dost peněz, ale zase, za jakou cenu. Často jsme se vraceli domů kolem půlnoci a příští den jsem musel být v práci v šest ráno, vzít další dům a jet. A nejen to, ale jezdili jsme jako šílenci, jakýkoli dopravní předpis si dokážete představit, my ho porušovali. Legální rozměry domu jsou tady 14 stop šířka (427 cm), 14 stop a 3 palce výška (435 cm) a 70 stop délka (21 m 37 cm), k tomu délka trucku a máte slušnou obludu která když vás předjíždí vzbuzuje hrůzu. A my předjížděli, navzdory povoleným rychlostem a zvláštních omezení pro nás, 75 mil za hodinu bylo normální. (120 kmh). Na dvouproudých silnicích s námi jezdili piloti v osobních autech, všichni jsme byli spojeni radiem a my tedy přesně věděli kdy v protisměru nic nejede i když jsme tam neviděli. Ale přesto, bylo to mnoho infarktových situací denně.

Vzpomínám na den, kdy jsme v jediném dni vyjeli z Boise, dovezli domy do Las Vegas, oklikou, po dálnici skrz Salt Lake City a ještě ujeli velký kus cesty nazpátek. Celkem skoro 1800 km! Jindy jsme vezli domy do Spokane ve Washingtonu, tam skrz Oregon a Washington, po dálnicích, zpět co nejkratší cestou, přímo Idahem po horských silnicích. Povolená rychlost 55 mil, (88 kmh) my si jeli svých obvyklých 75. Jelo nás celkem šest, vezli jsme tři domy, tedy šest polovin. Předjížděli jsme kde se dalo a kde bylo nutno, první spolehlivě hlásil všechna protijedoucí auta. Až najednou nás dohnali policajti, my okamžitě zpomalili. Přesto nás zastavili a začalo úřadování, protože někdo z těch předjížděných aut použil svůj mobil a zavolal policii. Samozřejmě jsme to zapřeli, beze svědků nám nic nedokázali a měli jsme velké štěstí v neštěstí, vůbec je nenapadlo se zeptat po log books. Kdyby to udělali, bylo by to moc drahé, vždyť my tam vůbec neměli a nemohli legálně být. V prvním městečku do kterého jsme přijeli jsem kolegům řekl že dál nejedu, že jsme měli velké štěstí a já ho dál pokoušet nebudu. Přespál jsem tam a když jsem druhý den přišel do práce vedoucí mě seřvala proč jsem nepřišel s ostatními.

Nedivte se mi, že navzdory vysokému platu jsem s tím praštil jak nejdřív to šlo a našel si jinou práci. Vozil jsem okna k obytným trailerům a jiným rekreačním vozidlům pro továrny v Oregonu a Washingtonu. Práce to byla krásná, nemusel jsem se honit, ba naopak, protože jsem byl placen hodinově a čím pomaleji jsem jel, tím víc jsem vydělal. V úterý ráno jsem vyjel a vrátil se v pátek ráno. Zamíloval jsem si severozápad a protože jsem nespěchal, měl jsem čas se dívat kolem a nebyla pro mě tragédie silnice zasněžená tak, že jsem musel nasadit řetězy. Byla to práce navíc, to ano, ale zase jsem viděl krásu zalesněných hor v zimě. Víte jak je krásná zimní krajina, když sedíte v autě a topení funguje jak má? Má cesta vedla Oregonem přes průsmyk Santiam, 1500 metrů vysoko. Jednou jedinkrát jsem měl tu smůlu, že jsem tam byl ve špatnou dobu. Pod kopcem byla značka příkazující nasadit řetězy zakrytá, mohu tedy jet. Jenže jak jsem stoupal, čím dál víc jsem cítil, že to je omyl, že bych ty řetězy radši měl mít, jenže nebylo kde zastavit. Silnice byla posypaná štěrkem asi jako když stará panna sype rybičkám a já se rozhodl, že na vrcholku, kde je silnice širší a je tam dokonce místo kde mohou trucky zastavit a skontrolovat brzdy před sjezdem dolů řetězy přece jen nandám, i když podle zákona nemusím. Bohužel zastavit se nedalo. Jen jsem se dotknul brzdového pedálu už to začlo celé klouzat a tak mi zbylo jediné: pomalu jet a rychle se modlit. Silnice klesá v serpentínách, já jel jednou stranou po krajnici, kde je přece jen sníh a led hrbolatější a ta troška štěrku není zamačkaná do sněhu. Sedím tu a píšu, takže jsem to sjel, ale dodnes mi není volno když si na to vzpomenu.

Jedním z obávaných kopců je tady Cabbage Hill, Zelná Hora. Proč zelná nevím, kdysi jsem slyšel, že první truck který to s kopce neubrzdil byl naložen zelím. Nějak se mi to nezdá. Faktem je, že je to kopec blbec, dlouhý skoro deset kilometrů, spadá z Modrých hor do údolí Columbia River. Na vrcholku je váha a nezbytné parkoviště pro kontrolu brzd před sjezdem. Pravidelně jsem tam zastavoval, ne na kontrolu brzd ale na vyčůrání. Jezdil jsem s mými okny tak lehce naložen, že jsem se kopce bát nemusel, motorová brzda to zvládla a normální brzdy jsem použít nemusel. Jednou tam ke mně přišel plačící řidič, že se bojí jet dolů. Na tom kopci se mu zabil táta a on má prostě strach a dolů nepojede. Sedl jsem si k němu a začal ho přemlouvat. Že on není tak moc těžký, má motor Cummins a ty brzdy nejlip, když pojede pomalíčku, nic se mu nestane. Až když jsem mu slíbil a odpřisáhl, že pojedu pomalinku před ním, aby se o mne mohl zastavit když bude nejhůř, dal si říct. Jel metr za mnou, a já hlídal tachometr, abych snad nezrychlil. Sjeli jsme dolů a ještě dlouho poté co jsem se od něj dole na rovině odtrhl jsem slyšel v rádiu jeho děkování. To je taky Severozápad, lidi tu mají k sobě blíž.

Vozil jsem si má okna a bylo mi dobře. Jenže pak nás konkurence doběhla, jiný výrobce nás vytlačil z rajónu, já neměl kam vozit okna a zas jsem přišel o práci. Uchytil jsem se u Amerického Červeného Kříže jako technik a řidič pojiždné stanice na odběr krve. Jezdili jsme po celém Idahu a části Oregonu a sáli lidem krev. Vyjeli jsme v pondělí a vrátili se v pátek, spali v hotelích, nebylo to špatné. Píšu v minulém čase, protože po roce ježdění mi podnik nabídl jiné místo, jsem v Boise a starám se o naše budovy a auta. Po všech těch létech harcování se mi nějak zachtělo být doma. Zpychnul jsem, dobré bydlo a neježdění mně zkazilo a propouštění mně zaskočilo. Šel jsem jako jeden z prvních, vždyť mé místo ještě před dvěma lety ani neexistovalo.

Vím že jako truck driver najdu práci snadno, ale já už nechci. Vzpomínám na to co jsem zažil, zdaleka ne vše jsem sem napsal, bylo toho za ty roky dost. Co já si užil na silnici mezi Los Angeles a San Franciskem. Pamatuju noc s mlhou, kdy opravdu nebylo vidět na krok a když jsem konečně zastavil nemohl jsem otevřít dveře. Stál tam beze světla další truck který jsem prostě neviděl. Pěstuje se tam hodně ovoce a voda kterou zalévají se odpařuje a v noci sráží do husté

mlhy. Já tamtudy jezdil bez ohledu na mlhu, spoléhaje na to že jsem na dálnici kde nejsou ostré zatáčky a koncová světla ostatních aut uvidím včas. Měl jsme štěstí, oni taky. Sněhu a ledu na silnicích jsem si ochutnal víc než se sluší, Bůh byl se mnou, neměl jsem jedinou bouračku a že jsem jich viděl. Ale už to pro mne nějak není, Trocha klidu a pohodlí neuškodí, ale přesto jsem se ještě letos v létě povozil.

Na krátký čas jsem šel jezdit pro podnik se kterým jsme vozili šterkopísek a o metr zvyšovali pozemek kde se měly stavět domy. Měsíc u půl jsem jezdil z pískovny do města se dvěma vleky, celková váha naložené soupravy 55 tun, jeden okruh 56 kilometrů a ujel jsem to za den sedmkrát. Při každém kole jsem 209 krát musel přeřadit, počítal jsem to. 40 stupňů ve stínu, klimatizace nejen nefungovala, ale ani nešlo zavřít topení a jezdil jsme s otevřenými okny. Když na mně fouk žhavý vzduch zvenčí páliło to na kůži, ale přesto to osvěžilo. Tak tohle už pro mne není, nakonec jsem byl rád když bylo vše hotovo a já už tam nemusel...

Co ještě dodat? Nezminil jsem se o platech, nebo snad zmínil ale letmo. Jako trenér jsem měl 12 centů za každou míli, tedy ať jsem řídil já nebo žák. Později, už zase sám, jsem jezdil za 18 centů za míli. Spočítejte si to: mohu ujet legálně 650 mil za den, krát 18 centů, to je 117 dolarů hrubého. Trvá mi to i s tankováním 11 hodin a tak si můžete spočítat kolik je to na hodinu. Omyl, nemůžete. Protože jakmile zastavíte na vykládku nebo nakládku nejedete a pracujete zadarmo. Prvních 48 hodin čekání na další náklad je taky neplacených, navíc čekáte v restauraci u telefonu. Dnes už platí řidičům víc, až 33 centu za míli, za to už se dá skromně žít. U Pata Phillipse jsem měl 50 procent z toho co účtoval zákazníkům, můj týdenní plat se pohyboval od 0 do 950 \$. U mobilu homů jsme měli 55 centů za míli, ale jen za tu s nákladem a cesty domů byly zadarmo. U American Pacific jsem měl 55 \$ denně platu a 70 \$ diet. Zákonné pojištění pracujících se platí na základě mzdy, daně taky. Takhle to bylo výhodnější pro podnik i pro nás. Ovšem kdyby člověk onemocněl nebo měl úraz, raději na to nemyslet.

A na závěr.

Je to zvláštní a takřka nepochopitelné, jak se řidiči o své trucky starají. Několikrát jsem viděl na nárazníku osobního auta nálepku hlásající světu, že čisté auto je znakem chorobné mysli. Lidí pravda svá auta myjí, ale neviděl jsem že by se o auto někdo staral tolik, jako řidiči trucků. Dokonce se pořádají různé show a přehlídky trucků, kde mezi sebou majitelé soutěží o ten nejkrásnější, nejochromovanější, nejosvětělkovanější a nejnaleštěnější.

Přitom to je často podle hesla navrch huj a vespod fuj. Pat Phillips se o své trucky staral, pracoval na nich jako divý, jen aby byly krásné. Nelitoval peněz na další a další lišty se světlýky, kupoval mi různé výborné a ještě lepší leštící pasty na lak a na hliník, a přitom mu bylo jedno, že mi teče kapalina z posilovače řízení a denně musím dolít jeden až dva litry. To je pod kapotou, to není vidět.

Kabina a sleeper musí být naleštěné, hliníková kola vyleštěna tak, že vypadají jako chromová, nádrže na naftu taky. Přední nárazník je našťestí z nerezů nebo aspoň chromovaný, výfuky také. Na truckstopech jsou v každou denní hodinu k vidění řidiči sverpě leštící svého miláčka. Trochu se pozná kdo je majitelem a kdo jezdí s podnikovým truckem, protože ty podnikové nejsou obvykle tak načančané.

Lidé od Department of Transportation, horší než policajti, jdou více po soukromnících než po podnicích. Dobře vědí, že soukromník nemá a nemůže mít technické zázemí a servis na stejné úrovni s podnikem, dokonce ani nemá tolik peněz na servis a na opravy jako velký podnik. Viděl jsem kdysi na jedné váze krásný, vyleštěný a vyparáděný truck, nový tak, že ještě ani neměl značku. Co měl byla nálepka, ne, co do velikosti je to spíš plakát, zářivě rudý a s nápisem "Out of service", na schůdku seděl majitel a hořce plakal. Já projížděl kolem bez problémů se škaredou a špinavou obludou, bez jedné zástěrky na trajleru, nárazník nakřivo a komín lehýnce ohnutý, truck očividně podnikový. International cabover si soukromník nekoupí. Není krásný.

Při rozvážení benzínu jsme měli jako jednu z povinností leštit i hliníkové cisterny na trucku a vleku. Byly lesklé tak, že vypadaly jako chromové a já dodnes nepochopil proč to ti řidiči dělali. Jezdil jsem tam jen krátce a nějak se mi podařilo leštění unikat, však také kdy jsem to měli dělat? Při nakládání, ale i čekání v rafinerii jsme nesměli, snad leštění vyrábí statickou elektřinu. Při vykládání u pumpy jsme také nesměli, navíc podle předpisu musí řidič stát u hadic a ventilů. Po návratu do podniku už tam čekal další řidič připraven převzít truck a zase jet. Zbývá už tedy jen leštění za jízdy a to jsem se zatím nenaučil... Mnohokrát jsem při vjezdu na truckstop slyšel na rádiu nabídku leštění kabiny, nádrží a úklidu kabiny zevnitř. Je zvláštní, že tak jako se řidiči starají, aby jejich truck byl zvenčí nádherný, naprosto je nezajímá v jakém bordelu žijí. Spací pytel hozený na holé matraci, špinavé prádlo všude kolem, to je normální. Mnozí sebou vozí psa aby nebyli tak sami, což je pochopitelné. Ale potom jsou ještě navíc všude psí chlupy a okna oslintaná tak, že je skrz špatně vidět. Ale to je zevnitř, to se nepočítá.

Jednou, bylo to v Denveru v Coloradu, jsem zase slyšel nabídku, že mi vyleští nádrže. Potřebovaly to, naposledy se leskly když truck vyrobili. Přesto jsem neodpověděl, proč bych měl z vlastní kapsy platit za krásu podnikového trucku? Zato jsem za chvíli uviděl scénku přímo nezapomenutelnou, musel jsem zastavit abych se pokochal. S výrazem maximálního znechucení tam u nádrže klečela – a leštila – přiměřeně reklamně oblečená a zmalovaná kurva. Okolo stál hlouček řidičů náramně se bavících, dokonce si myslím že měli víc zábavy, než kdyby využili pravého poslání této uklízečky. Měla holka smůlu a někdo ji vzal za slovo. Jó, i takové věci se stanou.

Dnes už se situace trochu mění, trucky jsou čím dál víc aerodynamicky kapotované, i nádrže jsou ukryty a nemusí se leštit, aspoň toho pracného leštění hliníku ubývá. Ještě pochopím proč drobní podnikatelé, majitelé toho jediného

drahého a vytouženého trucku o něj tak pečují, ale proč to dělají i někteří řidiči těch podnikových, ve svém volném čase dřou a nikdo jim to nezaplatí. Zvláštní koníček. Snad jediný důvod mne napadá, obvykle se k tomu leštiči někdo přidruží, pak přijde další a je z toho diskusní kroužek. Samota je na cestách hrozná, desítky hodin za volantem, sám a sám, jen to rádio dělá společnost.

Kdysi brávali řidiči vděčně stopaře, bylo si s kým povídat. Ale to už je také historie. Na silnicích jsou k vidění čím dál tím pochybnější individua, některá vypadající tak, že bych si toho člověka do kabiny strachy neposadil. Krom toho i zákon zakazuje komerčním vozidlům, vlastně řidičům brát stopaře. Vlastně kdokoli v kabině sedící musí být buď zaměstnancem dotyčného podniku, nebo aspoň mít potvrzení od podniku, že tam smí být. Podniky dovolují rodinným příslušníkům vyjet si s taťkou na cestu, ať jsou chvíli spolu, že. Ale stopaři povoleni nejsou a pokuty jsou velké. Já sám vzal stopaře jednou, to mně zavolal po rádiu řidič jedoucí za mnou, že veze kluka jedoucího za maminkou do města do nemocnice. On sám odbočoval a prosil mne, abych kluka vzal dalších dvěstě mil sebou. Věděl jsem, že po cestě žádné váhy nemám, jel jsem Sierrou Nevadou po náhorní planině v Oregonu, těch dvěstě mil skoro liduprázdných a když ten chlapík za mnou tak za kluka orodoval nemohl jsem odmítnout. Později se ukázalo, že do žádné nemocnice nejel, nechal si zastavit na druhém konci města.

Kdysi jsem jezdil do školy z Prahy do Brandýsa nad Labem a několik měsíců jsem jezdil výhradně stopem. Ráno do školy, odpoledne domů. Tenkrát jsem si přísahal, že až jednou budu mít auto, budu brát stopaře až do úplného naplnění vozidla. Přiznávám, že jsem svou přísahu nesplnil, stopaře neberu, aspoň tady v Americe ne. Většinou. Podle toho jak vypadají. Anebo kde stojí. Doma to byla celá věda, kam se postavit, aby to bylo pro řidiče pohodlné. Aby nemusel zastavovat do kopce, protože se bude muset do kopce rozjíždět, ale na vršku kopce je to výborné, protože už stejně jede pomalu a s kopce se rozjede snadno.

Nic takového jsem tady neviděl, čekají kdekoli, nejlépe pod mostem ve stínu, kde je je špatně vidět a člověk je zahlédne na poslední chvíli. Ovšem viděl jsem, či lépe řečeno slyšel jsem stopaře opravdu na úrovni. Vybaveni CB radiem se na truckstopu zeptají zda někdo nejede jejich směrem a domluví se s řidičem. Je to sice stále ještě porušování zákona, ale ruku na srdce, jak to dokázat? Občanka s razítkem zaměstnavatele tu neexistuje a pokud se stopař naučí svůj domácí úkol a udělá ze sebe zaměstnance podniku co jede třeba na montáž, kdo mu dokáže že to není pravda? Slušná prosba o svezení se odmítá špatně a společnost pro příštích několik hodin, ale i dnů také.

Proti samotě na cestách pro mně existuje jediný lék, totiž sedět doma. Dlouho jsem snil o zaměstnání které by bylo tam kde bydlím a nemusel jsem nikam jezdit. Potíž je v tom, že řidičství je jako jednosměrná a slepá ulice. Jak tam člověk jednou vlezte už nemůže ven. Truck driver = idiot, aspoň s tímto názorem jsem se mnohokrát setkal, i když mi to nikdo nahlas neřekl. Ale když jsem hledal jakékoli jiné zaměstnání než za volantem, narážel jsem na kamennou zeď. Ale to už je vlastně taky historie a dnes, když vidím trucky jezdit kolem mně mi jen přeběhne mráz po zádech a říkám si – já už nemusím. A je mi dobře.

Je prosinec 1999 a já konečně po dlouhém a bolestném hledání práci našel. Už je nebezpečí zažehnáno, už mně zoufalství nenažene zpátky za volant. Definitivně jsem se od ježdění odtrhl, hned po Novém Roce nastupuji jako manažer v restauraci a zábavním podniku pro děti. Už nikdy nebudu při hledání místa truck driver = idiot. A jen tu a tam se ve vzpomínkách objeví útržky filmu z dávných – a dálných – cest.

Třeba jak jsme s Garym jeli po Oklahoma turnpike, pravý pruh na dálnici byl projetý, v levém uježděný sníh a my jeli a jeli. Tu a tam jsme viděli stejné bláznů jako jsme byli my, kteří už nejeli, ale čekali až je někdo vytáhne z příkopu. Ze srážu u dálnice jsme viděli truck s dvěma vleky krásně zaparkovaný v přírodním dolíku kam se sotva vešel a odkud vyjet nemohl. Jak se tam dostal a nepřevrátil se při tom nevím. Ale byl tam. Pak kus dál, už v Missouri, se jede lesem a my koukáme na stopy ve sněhu, jak někdo sjel doprostřed dálnice, pak přes protisměr a tam bylo jen vidět nový průsek v lese ze kterého kouká zadek traileru. Nevíme co se řidiči stalo a snad je i lépe nevědět. Jindy jsme zase, už s jiným žákem sjížděli z arizonského Flagstafu do Phoenixu. Silnice vede s prudkých kopců, žáček do mně dul abych jel pomaleji, bál se. Já ho přesvědčoval jak ty kopce znám a že to není tak prudké a nic, absolutně nic se nemůže stát, mám to v rukách. Věřil jsem tomu až do chvíle než se za zatáčkou objevil truck který, nevím proč, blokoval pravý pruh a ještě půlku levého. Nevím jak jsme se tím místem v kouři vlastních hořících brzd procedili. Těch věcí které nechci vědět nějak při vzpomínání přibývá, to jsem rád, že já už nikam nemusím.

Přesto se tu a tam zasteskne, ta práce je jako droga. Člověk by chtěl přestat a přitom nemůže. Nesmějte se mi, to potvrdí každý tu práci dělal. Já sám říkám jak rád jsem že už nemusím. A přitom bych tak rád ještě jednou, naposled, tu Ameriku přešel. Vzal bych sebou moji Aničku a jeli bychom na rodinný výlet. Já vím že by nechtěla, ale já bych ji přemluvil. Ještě jednou si to zkusit. Naštěstí je to neproveditelný nesmysl, musel bych znát někoho kdo má svůj truck a kdo je nezávislý, tedy nemá žádnou smlouvu s podnikem. A pokud bych i snad někoho takového našel, a já nehledám a nevyptávám se, musel by být ochoten riskovat svou budoucnost a půjčit mi svůj truck. Těžko někdo takový je. A tak jsem si vymyslel vlastní lék. Když na mne zase padne smutek zajedu si do jednoho z místních obchodů s trucky, na kus pozemku kde jsou vystaveny ty ojeté. Je odtamtud výhled na dálnici, trucky tam stojí nezamčené. Do jednoho si vlezu, sednu si za volant a vzpomínám. Film o Americe za volantem mi běží před očima, pomyslná silnice ubíhá pode mnou. Je zvláštní jak si ruce a nohy pamatují kde páky a pedály jsou, pravá ruka se nikdy nesplete a vždy neomylně klesne na řadič páku. A pak to přijde. Dostaví se ten pocit marnosti a opuštěnosti na silnici a já s čerstvou husí kůží na zádech vystoupím, sednu do svého auta a jedu domů. Přitom koukám kolem sebe na ty mučící stroje jedoucí kolem a jen se tetelím a říkám si – já už nemusím. A je mi zas na nějakou dobu dobře. A někdy si ani nemusím jít posedět do trucku. Stačí si v mém autě zapnout CB radio a poslouchat. Poslouchat jak a co si řidiči povídají, brrrrr. Já už nemusím.