

# PŘÍBĚHY Z AUTOBUSU

Ukončete nástup  
a jeděém!

RŽVEČEČ

nastole

Oto  
Burger

# Příběhy z autobusu

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
[www.knihynastole.cz](http://www.knihynastole.cz)  
[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)



Oto Burger

**Příběhy z autobusu – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

**ALBATROS**  **MEDIA**

Příběhy  
z autobusu

Oto Burger





To se takhle potká skvělé čtení, natěšený knihomol  
a ekologické knihkupectví... Začátek vtipu? Ale kdepak!  
Pošlete své knihy dál s **[www.restorio.cz](http://www.restorio.cz)**.

Albatros Media podporuje udržitelný rozvoj, který vrací použitým věcem smysl. On-line antikvariát Restorio vaše knihy odkoupí a zaplatí vám ihned – nečekáte, až se prodají. Získané peníze si můžete nechat, nebo si vyberete charitu, kterou jimi podpoříte. V tom případě navýší Restorio částku o 20 %.

© Oto Burger, 2024

ISBN tištěné verze 978-80-7448-089-8

ISBN e-knihy 978-80-7448-095-9 (1. zveřejnění, 2024) (epub)

ISBN e-knihy 978-80-7448-096-6 (1. zveřejnění, 2024) (mobi)

ISBN e-knihy 978-80-7448-092-8 (1. zveřejnění, 2024) (ePDF)

Odcházím z vršovického osobního oddělení naplněn pocitem, že asi teda nastoupím. Během dopoledne koukám do mapy a kromě Klíčova, který tehdy nepřijímal, mi nakonec výhodněji k dojíždění vychází Hostivař. I vypravil jsem se i do této provozovny (tehdy měla každá garáž svoje personální). První si mě bere na koberec vedoucí garáže. Pan Ervín (přišlo mi úžasný, že ve výpravně, kterou jsem procházel, visela klasická smaltovaná uliční cedule nesoucí jeho jméno) mi kladl na srdce, že z výpisu karty řidiče se celkem nestřílí, pokud tam není alkohol.

„Bourá každé, to se prostě stane, ale pokud jste někdy nadejchal... To bych vás, chlapče, vzal nejdřív po osmi letech od incidentu,“ pravil moudře.

No nenadýchal ani žádný jiný záznam jsem neměl, takže slovo dalo slovo a byl jsem odejit k personalistkám. Všechno jsem pečlivě vyplnil a s pocitem dobře vykonané práce jsem se odebral k domovu, odkud jsem měl v úmyslu zavolat do vršovické provozovny, abych je seznámil se změnou svého rozhodnutí.

Zavolat jsem však nestihl. Dopravněpodnikové tamtamy se ukázaly být rychlejší než průjem. Během dvaceti minut jsem se sám stal volaným a na druhém konci se nepěkně čílila hostivařská personalistka.

„Tak vy jste se prý hlásil už ve Vršovících,“ štěkala na mě.

„No jo, jenže pak jsem si uvědomil, že Hostivař mám o fous blíž. Chtěl jsem tam z domova zavolat, leč byla jste rychlejší,“ snažím se napravit škody.

„No a kam teda chcete? My tu nejsme pro srandu,“ nepřestávala pěníť.

„No do Hostivaře, omlouvám se za nepěkné nedorozumění. Znamená to, že do Vršovic už volat nemusím?“

„Ne, nemusíte, nashle,“ odsekla a praštila mi telefonem.

No super, ještě mě ani nepřijali a už jsem za debila...

Uplynulo pár týdnů a byl jsem vyzván k absolvování procedury obsahující lékařskou prohlídku, psychotesty a vstupní kurz. Už tehdy jsem začal naplno vnímat prazvláštní přístup některých zaměstnanců.

*V kurzu byla přibližně třetina bývalých, vracejících se řidičů. Všichni na tuto práci i zaměstnavatele nadávali, co jim hrdla stačila, přesto se snažili vnutit zpět, někteří již po několikátém odchodu. Později jsem pochopil, že tento mód ubliženého naštvance je bůhvíproč nedílnou součástí mozku velké části zaměstnanců napříč podnikovou hierarchií. Práce je strašná, podmínky děsivé, peníze mizerné, cestující kretění... A přesně z těchto důvodů se tady držím zuby nehty, případně několikrát podám výpověď, abych po chvíli opět stál před branami podniku s žádostí o opětovné přijetí. Jeden by předpokládal, že zkušenosti navrátilších se jedinců tento mód utlumí, avšak opak je pravdou. Všude je to prostě lepší. A přesně proto se už popětaosmdesáté vracím zpět. Už tehdy jsem věděl, že pokud mi tady někdy něco bude extrémně vadit, bude to právě neustálé nadávání některých kolegů, kteří se navzdory svým výlevům této práce drží jako klíšťata. Ne, na pochopení téhle prazvláštní držkovací zvyklosti moje mozkové buňky zkrátka nestačí.*

*Kurz jsem zdárně ukončil a jako poslední krok k zapojení do běžného pracovního procesu následovaly čtyři zácvikové směny. První z nich byla odpolední část dělené směny na lince 271. Najít kmenového řidiče ve výpravně bylo celkem snadné, neboť jím byla žena a ty se tehdy v hostivařské garáži nacházely jen dvě.*

*Odcházíme na odstavnou plochu k vozu. Cestou na mě řidička chrlí množství důležitých provozních informací, které samozřejmě zapomínám ještě před otočením klíčku ve spínací skříňce. Najíždíme na Háje a řidička projíždí první půlkolo na Skalku. Poté mi předává řízení a já nakládám své první cestující. Do této chvíle jsem vozil drogerii a zeleninu, bylo tudíž velmi příjemné sledovat, kterak se náklad sám spořádaně umísťuje do vozu, aniž bych kolem něj musel pobíhat s paletákem. Jo, tohle se mi líbí moc.*

*Projíždím skoro celou trasu, avšak před kruhákem na Jižním Městě zaváhám. Inu, vyrůstal jsem v oblasti bohnicko-kobylické, tohle je pro mě trošku zahraničí.*

„Kudy teď? Nejsem si jistej,“ hledám pomoc u řidičky, sedící na první sedačce vpravo.

„No kam... doprava přece,“ odpovídá stylem jaksemůžeštakblběptát.

V okamžiku, kdy vjíždím do obratiště Jižní Město, zjišťuji, že řidička je zastáncem teze, že z kruháku se vždycky vyjíždí vpravo a pro vysvětlení cesty to stačí. Výborně. Projíždím konečnou a vracím se ke kruháku.

„Kolikátou vpravo teď?“ modifikuji raději svůj původní dotaz.

„Druhou,“ hlesne řidička bez jakéhokoliv citového zabarvení hlasu.

Na Háje už ten kousek doplachtím celkem ledabyle.

„Jako dobrý,“ hodnotí posléze můj výkon. „Jen u těchhle renaultů je dobrý rozjet se na plnej plyn, ono to jinak nechce moc jet.“

Vyjíždím z obratiště a dle předchozích instrukcí se svědomitě rozjíždím na plný plyn.

„Teda na první den jedeš dost divoce,“ komentuje to řidička hned ve druhé zastávce cesty.

Vracím se tedy ke svému původnímu jízdnímu stylu a řidička je pro zbytek cesty spokojena.

Při odbočování k Taškentu zjišťuju, že jsem si blbě najel a pravé kolo třetí nápravy míří zcela neomylně k chodníku. Nijak zvlášť, ale kontakt s obrubníkem byl naprosto nevyhnutelný. Docházím proto ke zjištění, že v pravouhlé zatáčce třetí náprava opisuje lehce jinou dráhu než obvykle. Ale co, že jsem kloubový autobus nikdy předtím neřídil, se prostě někde projevit muselo. Zpomaluju až na rychlost chůze a v zrcátku sleduji, kterak se pneumatika ladně přenesla přes okraj. Dokonce tak ladně, že si zaškolující řidička vůbec ničeho nevšimla. O. k., tohle prošlo.

Hned po první směně následoval volný víkend. Další věc pro mě do té doby nevídaná. Ačkoliv jsem byl první den v práci, hned jsem byl v nějakém týdenním režimu včetně pravidelného volna.

Pondělní ráno se neslo ve znamení zácviku na lince 234. Tedy spíš přednášky o vozidle. Zaškolující řidič mě na konečných seznamoval

s vozidlem citybus s tím, že mi to teď nechce dávat, protože budu nervózní, že na mě lidi „čuměj“. Tak určitě. Každý je na mě strašně zvědavý. Několikrát se jako cestující svezu odnikud nikam, absolvuji též přiložený školní spoj na Olšanské náměstí a vůz si vyzkouším až při zátahu do garáže. Navzdory všem očekáváním se ukazuje, že díky dlouhému přednímu převisu je citybus pro manévrování daleko složitější než kloubová karosa. Je prostě znát, že přední náprava je dost daleko za řidičem.

Třetí den zácvičku mě čekala linka 208. Kloub i citybus jsem si tak nějak vyzkoušel, krátká karosa bude celkem na pohodu. Ve výpravně na mě čeká školící řidič. Klasik neklasičtější. Už od pohledu naštvanej do bezvědomí, při hovoru s kolegy nešetří superlativy a naprosto znechuceně provádí rutinní ranní úkony před výjezdem. Když nad tím zpětně uvažuji, tohohle člověka jsem až do jeho odchodu do důchodu nikdy neviděl s jiným výrazem. Pokud se někdy usmál, nejspíš to rafinovaně skryl rozezlený knírek.

Z garáže odjíždíme vozidlem v atypickém žlutošedém zbarvení a už od prvních ujetých metrů absorbují tu neklasičtější klasiku tohoto klasika. Naštvaní, frustrace, otrávenost. Ale co, když ho to baví... Během přestávky v obratišti Želivského stojím u autobusu, potahuji z cigarety a snažím se nevnímat moudra tohoto mistra volantů. Klasik mezitím sedí na sedačce u prvních dveří a tahá už asi třetí rakevní hřebík.

„Dobrý den,“ přichází asi čtyřicetiletá žena k vozu. „Mohla bych se vás zeptat, jak se dostanu do Modřan?“

„Ne! Nemůžete!“ zařval Klasik ze dveří. „Já nejsem žádnéj kompjútr!“

Jo, to je vidět na první pohled, říkám si v duchu a mlčky sleduji vyděšenou ženu, která se beze slova otáčí a raději kráčí pryč.

Proboha proč?

Začínám celkem chápat, proč mají lidé autobusáky za kretény. Vra-  
cím se do mlhou naplněného vozu a těším se, až budu mít po zácvičku a budu jezdit sám.



*„To poznáš, lidi jsou strašný kreténi,“ praví Klasik moudře. „To tuhle si třeba jedna kráva stěžovala, že byl autobus zahulenej, přitom to vůbec nebyla pravda.“*

*Slova ke mně doléhají z neproniknutelného obláčku a já jen odhaduji, kde se Klasik zrovna nachází.*

*Nepřilíš dobře naladěm přicházím na čtvrtý den zácviku. Jaké je moje překvapení, když linku 261 projíždím s naprosto klidným a pohodovým člověkem, který nejenže neposílá každého na potkání do zádě, ale světe, div se, několikrát se i usměje. Poslední zácviková směna proběhla díky tomu naprosto na pohodu.*

\* \* \*

*Pod rouškou tmy přijíždím ke garáži, abych započal první samostatný výkon na lince 234. Copak o to, linku znám už ze zácviku, autobus taky, neočekával jsem tudíž žádná velká překvapení. Najíždím tedy na Sídliště Skalka a s cestujícími pak linku projíždím na konečnou Habrová. Soustředím se na nájezdy do zatáček a kruháků a vlastně se ještě doseznamuji s vozidlem. Nikdo si nestěžuje, cesta probíhá klidně. V zastávce Želivského mi zbývá asi třicet sekund do odjezdu. Během čekání krátce pohlédnu do zpětného zrcátka. Když nic nevidím, usoudím, že by nebylo od věci rozsvítit uvnitř vozu.*

*„No to je dost,“ reaguje jeden ze spokojených cestujících a já, rudý jako záře nad Kladnem, pokračuji do obratiště Habrová.*

*Zbytek směny jsem strávil v údivu nad nevypočitatelným chováním vozu, který se naklápěl do všech čtyř stran, zvedal se a zase klesal, pořád v něm syčelo... Tohle jsem na zácviku nezaznamenal, vozidlo jezdilo permanentně kamsi nahrbeno. Nejkrásnější byla situace, kdy na nástupišti stála maminka s kočárkem a po otevření dveří se přímo před ní pravá strana vozu zvedla asi o dvacet centimetrů. Muselo to vypadat, že to dělám schválně. Jak jsem se později*

dozvěděl, tento vůz pochází z prvních sérií a toto zmatečné chování je u těchto vozidel standardem. Naštěstí je u nás na garáži z této série jediný.

Během volného víkendu jsem si byl projíždět nějaké linky, které jsem měl napsány na následující týden. Až na jednu. Linka 269 jezdila jen v pracovní den, tři páry spojů, interval v úterý a v dubnu. Už v pátek jsem si proto nechal vytisknout jízdní řád a doma pak jezdil prstem po mapě. To nemůže dobře dopadnout.

V pondělí ráno si ve výpravně беру brašnu, vozidlo zdobím plastovými tabulkami s číslem linky a se sevřenými půlkami vyrážím na Sídliště Rohožník, o němž jsem do téhle chvíle věděl jen to, že je. No jo, ale kde? Kromě tmy mi pátrání přijemňuje ještě neproniknutelná mlha, díky které vidím asi tak pět metrů před vůz a ještě blbě. Jedu asi 25 km/h a jen úplnou náhodou nacházím vjezd do obratiště. Zhluboka jsem si oddechl. Zrovna z tohoto místa jsem měl celkem strach, neboť jsem na školení vyslechl příběh, kterak nový řidič obratiště minul a posléze volal odněkud z Kolína.

Vyrážím mlhou a tmou na trasu, o které jen tuším, kudy vlastně vede. Oči přilepené na skle, snažím se hledat zastávkové označnický. Z pekelného soustředění mě trhá řev z vozu, který naznačuje, že jeden jsem skutečně nenašel. Cestující ze zastávky Blatov tak byli nuceni nastupovat o kousek dál škarpolezným procesem. K letňanské Avii tak nějak dobloudím a v tehdejší obratišti zaháním infarkt. Na zpáteční cestu se vydávám po necelých patnácti minutách, za nezměněných světelných a rozptylových podmínek. Řev mě tentokrát ruší v místech, kde jsem nedohledal zastávku Letecké opravny. Z vozu vystoupili úplně všichni a já žehrá na svou slepotu. Po návratu do garáže jsem dostal neskutečný pojeb od výpravčího, mezitím totiž přišla telefonická stížnost. Oprávněná. Být výpravčí Igorem Hnízdem, už by mi o dlaně lámal rákosku. Vyšlo najevo, že nácestná zastávka v místě zcela chybí a ve směru Rohožník linka zajíždí do obratiště, o jehož existenci jsem neměl nejmenší ponětí. V obratišti však čekal muž, který díky mé neznalosti a nepřátelskému

*intervalu linky dorazil ten den do práce o hodinu a půl později. Musel jet s nějakými brutálními přestupy a přirozeně ho to kapku nahnětlo.*

*Začátky jsou prostě někdy docela těžký, no.*

*V následujících dnech už směny probíhaly celkem na pohodu. Linky jsem si den předem projížděl, kam a kudy mám jet, mi tedy bylo dobře známo. Výjimku tvořila vybraná pořadí, která zákeřně přejíždí na jiné linky, aniž by to v rozpisu směn bylo jakkoliv zmíněno. Naštěstí většinou stačila krátká porada s kolegy někde na konečné či ve výpravně a nějakým způsobem jsem vždy na dané místo doskákal. Ale ten prvotní šok, když jdu na 271 a v notách najdu 194, u 224 objevím tajuplnou 138 kamsi na Tolstého či vystřídám ranního řidiče na lince 208 a po seznámení s neoplanem, ve kterém jsem v životě neseděl, mě ještě navrch překvapí přejezd na linku 238. Později se tyto informace začaly tisknout do rozjezdů visících stabilně ve výpravně (možná to tam bylo i dřív, jen jsem o tom nevěděl), člověk s tím tedy mohl počítat a později ho nijak zvlášť nepřekvapil ani fakt, že z linky 124, jezdící na trase Želivského-Dvorce, zatahuje v noci z Královic.*

*Když jsem jel sám s lidmi potřetí nebo počtvrté, čekalo mě první setkání s živočišným druhem zvaným revizor. Tedy první setkání na pozici řidiče. Mezi Pavelkovou a Beránkem tento zákeřný jedinec prostrčil okýnkem ve dveřích ruku a ukázal mi služební odznak. Polil mě pot, protože lístek jsem neměl (služební jízdenku jsem snad dostal až po zkušební době, tuším). Trvalo asi deset sekund, než mi došlo, že řidič načerno jet nemůže a revizor se chce jen zapsat do výkazu. Ano, byl to jeden z momentů, kdy jsem si začal naplno uvědomovat, že jsem blbej jako lopata žížal. Následným vyprávěním tohoto záseku jsem revizora alespoň během přestávky Na Beránku královsky pobavil. První tři měsíce jsem projezdil takzvaně pod čarou, pak se však díky rušení dejvické garáže rozrostl počet volných míst v turnusech a dle svého předchozího požadavku jsem byl zařazen do kloubového „túrového“ diagramu.*



Během několika týdnů jsem se již zcela zabydlel ve své nové roli a řízení autobusu, vyplňování výkazu či procesy s výjezdem a zatažením se tak pro mne staly víceméně rutinou. Nejrady jsem tehdy měl linku 177, především proto, že jsem dětství strávil na bohnickém sídlišti. Musel jsem se však naučit pár zákonitostí, které linku obepínají. Jednou z nich je, vzhledem ke skutečnosti, že z konečné na konečnou je to nějakých 80 minut, nutnost přísného dozoru nad příjmem tekutin. V průběhu času jsem například vyzkoumal, že v zastávce Pod Táborem rozhodně nesmím mít vypito více než půl hrnku kafe. Pokud se tak stalo, na konečnou jsem obvykle dojížděl se zkříženými hnáty, přičemž každý, byť nepatrný hrbolek na cestě byl pro mne očištěm. To pak jeden u Nisy vyskočí a běží na toaletu takovou rychlostí, že si ani nestačí přečíst patnáct let staré oznámení o nových trubcích v tamním soláriu.

Jak jsem již uvedl, tuto záležitost se mi podařilo vyladit k dokonalosti, tudíž jsem již před dojezdem na konečnou nepropadal panice a nic mě nenutilo bezprostředně po zastavení opustit vůz ve snaze zachránit čalounění před nehodou. Mohl jsem se tak naplno věnovat třeba zapovídaným slečnám, které ve smyčce Poliklinika Mazurská prostě a jednoduše zapoměly vystoupit. Inu, vstal jsem a šel jsem je slušným způsobem vyhodit.

„Dámy, konečná, vystupujeme,“ zubím se na ně zvesela.

Slečny překvapeně pozvednou očka.

„Tady konečná? A to jako od kdy?“ rozhlíží se dívky po betonové krajině a pochybovačně si mě měří.

„Od třicátého srpna 1982,“ sypu ze sebe své šotoznalosti a vychutnávám si jejich údiv. Dva páry vykulených očí, brady proklatě nízko a ihned po stručném „aha“ překotný výstup. Byly moc roztomilé, ačkoliv si myslím, že mi celkem hovno věřily.

\* \* \*

Linka 177 byla jednou z těch, jejichž pravidelnost byla výrazně ovlivňována výstavbou metra na Proseku. Vzpomínám si, že po přeskákováání prosecké stavební zácpy jsem po příjezdu na Vysočanskou míval zpoždění klidně třeba 45 minut. Díky minimálnímu špičkovému intervalu si však nově přistupující cestující neměli šanci toto zpoždění uvědomit. Vesele tak může působit třeba situace v zastávce Limuzská, kde už jsem před sebou hrnul téměř hodinové zpoždění. Otevírám dveře a dvě ženy u sloupku se na sebe podívají.

„No hele, to je super, on je tady ještě o dvě minuty dřív.“

\* \* \*

I na této lince se občas vyskytne výjimečný cestující, který jednomu zpříjemní den. Příkladem budiž tato dobrotivá žena z vyprávění kačerovského kolegy.

Tehdy byl čerstvě otevřen Lidl v podkově mezi Odrou a Podhajskými poli. Kolega, stojící v zastávce Lodžská (nebo Katovická, nepamatuju si, jak se to jmenovalo zrovna v téhle době), si všiml belhající se staré paní o berlích, která od jmenovaného supermarketu směřovala k busu. I rozhodl se počkat, ačkoliv to paní nijak zvlášť nešlo. Čekal něco přes minutu, paní vyšplhala schody, opřela berle, vytahala narvaný rance, opět uchopila berle a zlostným okem na něj blýskla:

„To máš štěstí, ty parchante, že jsi na mě počkal!“

\* \* \*

Vyprávění kolegů mě vůbec povětšinou dost baví. Pokud pomínu obligátní výlevy typu všichni jsou dementi, bývají historky z provozu poměrně zábavné, a přestože v tu chvíli museli mít aktéři celkem staženě půlky, s odstupem času už v paměti bývá zachován jen veselý výtazek.

Tuhle jsem si třeba vzpomněl na vyprávění jednoho kačerovského kolegy.

Je tomu už řada let, kdy cestoval po ranní směně k domovu a na zastávce I. P. Pavlova čekal na tramvaj. Koukal do nějaké Kindle čtečky nebo něčeho takového a okolí vnímal jen tak napůl. Netrvalo dlouho a u sloupku zastavila kýžená dvaadvacítka. Kolega nastoupil a díky zaplněnosti vozidla zůstal stát v podstatě hned u prvních dveří. Odněkud zdáli k němu doléhal obligátní střídací tramvajácký monolog, kterému nevěnoval téměř žádnou pozornost. Proč taky. Střídání tramvajáků není nic, co by autobusáka nějak zvlášť zajímalo. Tramvaják vylezl z kabiny, pronesl vzletné „Tak čau“ a zmizel. Ted' už jen vyslechnout tradiční zvuk zkoušené kolejnicové brzdy, dveře se zavřou a tramvaj se rozjede.

Tedy obvykle to tak bývá, ale ted' nic. Bylo ticho. Hnusný ticho, zákeřný.

Kolega zvedl oči od četby a zvědavě juknul do kabiny. V kabině bylo pusto, prázdno a hovno.

„Tak už jed', ty vole, ne?“ ozvalo se z hloubi vozu a kolegovi začalo docházet, co se vlastně stalo.

Střídající řidič nedorazil a vzhledem ke skutečnosti, že oblékáme stejný šat jako pracovníci elektrické trakce, tramvaják dospěl k myslnému závěru, že onen kačerovský autobusák je právě ten řidič, který mu má zajistit klidný konec směny.

Kolega se střídavě díval na páčky a knoflíky na panelu a na mrzuté tváře cestujících a polil ho studený pot. Zcela vážně začínal uvažovat o útěku.

„Ty vole, sorry, já už myslel, že to nestihnu,“ vytrhne ho z myšlenek hlas čerstvě nastoupivší osoby, „nějaký změny?“

Mladý muž vklouzl do kokpitu. Kolega mu bezmyšlenkovitě přetlumočil prapodivnou větu o odklonu a jakési blouděnce, které sice nerozuměl, ale bylo to to jediné, co si pamatoval z monologu ranního řidiče.

„Oukej, tak zatím,“ zazubil se týpek v kabině.

„Čau,“ hlesl kolega a navzdory tomu, že ještě před chvílí pospíchal domů, z tramvaje vystoupil a vydal se do nejbližší restaurace zdolat decáka tuzemského štěstí.

\* \* \*

A vlastně si vybavuju i jedno vyprávění hloubětínského tramvajáka. Kolega si spokojeně cinkal na lince 19 směrem k Lehovci. Tehdy ještě neexistovalo ASVC (automatické stavění vlakové cesty), výhybky byly tudíž přestavovány výhradně řidičem tramvaje, ať už manuálně tágem, nebo elektricky pomocí tlačítka v kabině. No a vzhledem k tomu, že člověk je samozřejmě tvor chybující, stane se občas něco nepředvídatelného. V tomto případě nebyla správně přehozena výhybka v křižovatce Balabenka. Přestože linka 19 byla trasována Sokolovskou ulicí, začala tak kolegova kachna (tramvaj KT8D5) zcela nečekaně odbočovat vpravo do Českomoravské.

Do prdele!

Kolega zaklel a orosilo se mu čelo.

Vozidla v kolizním směru, která měla v tu chvíli zelenou, chválabohu zastavila a umožnila mu průjezd. Provlínil se tedy ladně křižovatkou, divoce mávaje na všechna auta okolo na znamení díků a v zastávce horečně přemýšlel, co dál.

Prásknout se na dispečink se mu úplně nechtělo, pokračovat přes Harfu a Poděbradskou a doufat, že to projde, byla tedy jasná volba. Cožpak o to, v tu dobu to bylo celkem reálné, kontrolních bodů bylo v síti minimum a na daném úseku žádný. Pravděpodobnost úspěchu byla tedy velmi vysoká, pokud se cestou dokáže ve svém čase správně zařadit mezi ostatní pořadí. Vydal se tedy na cestu a vzhledem k tomu, že na Lehovci byl v podstatě načas, utřel si pot z čela a misi považoval za úspěšnou. Asi dvě minuty. Než se ozvala vysílačka.



„Kde se nacházíte, pane kolego?“ ptal se hlas dispečera a to už bylo jasné, že je něco špatně. Tenhle zásadní dotaz nemohl vzniknout jen tak bez příčiny. Možná stížnost od některého z cestujících?

Krucí!

Kolega zaklel ten den podruhé a v předtuše nemalého průšvihů pokračoval v konverzaci.

„No... na Lehovci. Čekám na svůj čas odjezdu,“ odpověděl nejistě.

„Aha. Ale v tuhle chvíli máte být na úrovni OÚNZ Vysočany,“ hlásí klidným hlasem dispečer.

Až teď si kolega uvědomil, že v obratišti stojí sám, což bylo v danou dobu značně neobvyklé. Začalo mu svítat.

Inu, za normálních okolností by to s největší pravděpodobností snad i prošlo, ale jako na potvoru se na křižovatce Sokolovská – Na Břehu stala mimořádná událost (rozuměj dopravní nehoda), která zastavila tramvajový provoz. Kolega tak Českomoravskou ulicí elegantně předjel dvě soupravy, které u nehody zůstaly stát, což samozřejmě bez povšimnutí nezůstalo.

\* \* \*

Tehdy jsme ještě používali analogové vysílačky Tesla. Obrovské peklostroje, zabírající třetinu kabiny, disponovaly tzv. hvězdičkou neboli příposlechem. S touto funkcí se dal poslouchat veškerý rádiový provoz v síti. Zapínání hvězdičky bylo přísně zakázáno, tudíž ji zcela logicky měli zapnutou úplně všichni. Jednoho dne si tak celá Praha (včetně cestujících, vysílačky jsou celkem slyšet) vyslechla zoufalé volání o pomoc.

Zvuk vytáčení volby...

„KGX 6, příjem.“

„KGX 6, já KGX 177 šestý, 6013 Hostivař, příjem.“