MILOŠ KREKOVIČ ŠTVRTOK 22. FEBRUÁRA 2018 16:34 0 ODOMKNÚŤ

S autobusom vozí Nórov a napísal o tom knihu: Slovák jazdí naschvál ako blázon, Nór je iba nepozorný

Ondrej Sokol utiekol z vysokej školy za volant MHD, odtiaľ do Škandinávie a napísal o tom vtipnú knihu historiek.

Foto – archív O. S.

ONDREJ SOKOL sa narodil pri Trenčíne v roku 1980. Tlmočníctvo a prekladateľstvo na Univerzite Mateja Bela v Banskej Bystrici nedoštudoval, odišiel pracovať ako vodič autobusu do MHD v Bratislave. Potom zakotvil v Nórsku, kde jazdí už desať rokov. O zážitkoch za volantom písal najprv na internet, tento mesiac vydal knihu s názvom Ako som vozil Nórov, ktorá sa stala hitom. V rozhovore sa dočítate:

- *ktorá je najhoršia bratislavská linka*
- *ako vodiči prezývajú cestujúcich*
- *prečo v Osle s autobusmi jazdia stovky Slovákov*
- *čo by Nóri povedali na našu premávku*
- *prečo nórski narkomani cestujú zadarmo*

Ste tak trochu unikát. Máloktorý autobusár napíše o práci knihu.

V Anglicku je vodič, ktorý knihu napísal a dostal Man Brookerovu cenu. On však písal o inom, nebola to kniha vození substrátu.

Myslel som si, že vozíte ľudí.

Substrát je neoficiálne označenie cestujúcich. Pôvodne to vzniklo na diskusnom fóre imhd.sk., kde sa jeden pobúrený cestujúci sťažoval na bratislavských vodičov, že sa správajú, ako keby namiesto ľudí vozili substrát. Následne sa toto slovo vžilo medzi vodičmi. Používajú sa aj výrazy „vlci“, „vlke“, v Česku „kaštani“, ale to netuším, akého je pôvodu.

Začali ste jazdiť v bratislavskej MHD. Ako študent jazykov príde k manuálnej profesii?

Môj život by sa pravdepodobne vyvíjal inak, keby nám nezavreli školu. V Banskej Bystrici som študoval odbor nemčina-angličtina na filologickej fakulte. Keď sa stal dekan županom, nastali trenice a školu zavreli. Dlho sa nevedelo, čo s nami bude, či nás presunú na inú školu, alebo na učiteľstvo. To ma vôbec nelákalo. Rozmýšľal som, že by som šiel voľakde do zahraničia.

Doprava ma vždy bavila, ale ako koníček, sám seba za volantom som si nevedel predstaviť. Vedel som však, že je to istota, vodičov je málo. Spravil som si vodičák a uvažoval, kde nabrať pred zahraničím prax. Kde sa zaučím a zocelím vystavený tomu najhoršiemu? Odpoveď sa núkala: Dopravný podnik Bratislava.

Tam ste boli krátko.

Nórski dopravcovia zháňali vodičov a robili sa nábory na Slovensku. Po štyroch nesiacoch som prešiel do firmy Nettbuss, čo je jeden z najvačších nórskych dopravcov, de facto štátna spoločnosť. Najprv som jazdil po mestečku Stavanger a po pár mesiacoch, keď firme vypršala zmluva na verejnú dopravu, ma prevelili do Honefossu približne 80 kilometrov od Osla. Tam som bol päť rokov.

Spomínate nábor. Naozaj to bolo tak, že zástupcovia nórskych dopravcov prišli do Bratislavy, s tlmočníkom sa postavili pod Most SNP a verbovali vodičov?

Mám to z druhej ruky, ale vraj to robili, kým si na to najali agentúru. Do Nórska, najmä do Osla, odišlo 400 až 500 slovenských vodičov.

Dá sa stretnúť v Nórsku vodič, ktorý nie je gastarbeiter?

Málo. Keď, tak staršia garda pred dôchodkom. Keď v Osle za volantom MHD uvidíte belocha pod štyridsať rokov, pozdravte ho po slovensky: Dobrý deň! Prípadne, v závislosti od dopravcu, Dzień dobry!

Prečo majú v Škandinávii nedostatok vodičov?

Prišlo to postupne a z podobných príčin ako u nás. Šoférovať autobus je neatraktívna práca, ktorú nechce nikto robiť. Nástup je ráno o pol štvrtej, pracujete s ľuďmi. Kto s ľuďmi nepracoval, ten si to nevie predstaviť, obzvlášť ak vozíte davy. Čísla sú nemilosrdné: ak sú len 3 percentá populácie, slušne povedané, hovädá, v siedmich-ôsmich stovkách ľudí, ktoré denne preveziete, sa počet hoviad šplhá k číslu 24. To dá zabrať.

Ďalší dôvod nedostatku vodičov je vodičský preukaz. Stojí veľa peňazí. U nás so všetkými osvedčeniami zaplatíte okolo dva a pol tisíca eur. V Nórsku je to ešte drahšie, ale investícia sa vám vráti skôr než na Slovensku, kde za prácu za volantom dostanete sedem stoviek v čistom za mesačných tristo hodín práce. To si rozmyslíte, či do toho investovať.

Vráťme sa do Bratislavy. Celý život rozmýšľam nad niektorými javmi v miestnej MHD. Keď sa vodiči uprostred trasy striedajú, tak sa striedať majú, alebo si jeden potrebuje odskočiť a druhý to vezme zaňho?

Oficiálne by sa vodiči mali striedať na konečnej. Ak však nie je problém ani meškanie, podnik to nerieši.

Keď dobieham na autobus, od čoho závisí, či ma spoj počká, alebo mi odíde pred nosom? Od toho, či vodič nevstal ľavou nohou z postele?

Každý si myslí, že má právo na to, aby ho spoj počkal. To je pekná teória, ale predstavte si zdržanie, ktoré to znamená pre vodiča. Ak by mal čakať na desiatich zastávkach o 15 sekúnd dlhšie na ľudí a nebodaj ešte chytí červenú na semafore, hneď je tri minúty v mínuse. Potom mu na ďalšej zastávke ďalší nadávajú za meškanie, pretože sa ponáhľajú na prestup.

Služba má svoje pravidlá. Jedným je, že vozidlo odchádza zo zastávky včas. Keď môžem, tak počkám, nebudem hovädo. Ale keď mám zapnutú smerovku, ktorou autám dávam signál, že vychádzam zo zastávky, tak nehľadím na to, kto chce nastúpiť. Na ceste nie som jediný a dotyčný si musí uvedomiť, že autobus nie je jeho súkromný taxík.

Zaplesnuté dvere teda nemusia byť schválnosť.

Nemusia. Keď vodič pozerá do opačného spätného zrkadla, nemusí vás spozorovať. Nevravím, že nie sú indivíduá, ktoré sa vyžívajú v tom, že zavrú niekomu dvere pred nosom, je to však menej rozšírené, ako sa to zdá.

Školí podnik zamestnancov v správaní sa k cestujúcim?

Za mojich čias na to boli smernice. Pre Dopravný podnik Bratislava som však pracoval v roku 2007, neviem, ako je to dnes. Viem, že tam prebehli reformy. Obnovili vozový park, zamestnancom dali nové uniformy namiesto modrých košieľ, ktoré škriabali, človek sa v nich vyhádzal a potil. Netrúfam si však odhadnúť, do akej miery je dnes podnik prozákazníckejší.

Prečo keď vodič počúva hudbu, tak celý autobus zamorí soc-popom? To aj na púšťanie Michala Davida existujú smernice?

Nie, to je na individuálnom vkuse vodiča. Ja obvykle počúvam rádio. Nikdy som nemal potrebu ťahať do vozidla vlastné nahrávky.

Čiže je to skôr vizitka pre slovenské rádiá.

Áno. Za mojich čias však boli rádiá v autobusoch vzácnosť. Jedine ak si vodič dotiahol vlastné a niekoho v dielni uplatil, nech mu ho namontuje. Z výroby busy rádiá nemali. Samozrejme, odvtedy sa technika posunula a dnes je inde.

Jazdili ste aj na starých rozklepaných Ikarusoch?

Dvakrát sa mi zadarilo. Už ich vyraďovali, ale dvakrát som ich vyfasoval. To som si užíval. Vedel som, že končia, tak som ich bral ako legendu z detstva.

Ktoré sú najobávanejšie bratislavské linky?

To je tiež vec vkusu. Pre väčšinu vodičov je postrachom spoj číslo 39 do Mlynskej doliny, lebo je vždy natrieskaný študentami.

Ako z toho vtipu: zrazia sa dve tridsaťdeviatky a je mŕtvych päťtisíc študentov.

Áno, lebo jedna bola prázdna (smiech). Ja som tam však jazdil rád. Študenti robia bengál, ale lepšie ako voziť ožraté nehygienické socky pri Slovnafte.

Mňa natrieskaný bus nikdy netrápil, lebo sedadlo mám viac- menej isté. Rád hovorím, že vodičák na autobus som si robil preto, aby som vždy sedel.

Pomery v bratislavskej MHD opisujete dosť naturalisticky. Nebojíte sa, že to dopravný podnik vezme ako ohováranie a bude vás žalovať?

Nemám žiadne obavy. Nepísal som nič, čo nie je pravda. Ale ak ešte nepočuli o efekte Barbary Streissandovej a chcú mi urobiť nechcenú reklamu, nech sa páči.

Keď píšete, že „90 percent zamestnancov by v súkromnom sektore pomrelo hladom“, tak nezveličujete?

Úprimne? Ani nie. Podľa čísel bolo zo všetkých zamestnancov dopravného podniku 44 percent vodičov. Nie som ekonóm, ale dopravná firma, v ktorej je jazdiaci personál v menšine, nemôže byť ekonomicky úplne zdravá. Je možné, že odvtedy sa to zlepšilo a po nástupe Branislava Záhradníka a čistkách medzi nejazdiacim personálom sa číslo mohlo prehupnúť cez polovicu.

Skúsme zhrnúť bratislavskú kapitolu: bolo na nej niečo pekné?

Keby ma to nebavilo, tak to nerobím. Jazdenie ma bavilo aj v bratislavských podmienkach. Neznesiteľná bola len kombinácia starých vozidiel a horúčavy, ale to sú veci, čo k tej práci patria. Ak ju chcete robiť, musíte si zvyknúť.

Čo by vravel bežný Nór na bratislavskú premávku?

Asi by ho trafil šľak. Nórsky profesionál by bol paf z bezohľadnosti slovenských automobilistov. Niežeby Oslo bolo dokonalé, ale slovenskí vodiči spôsobujú problémy v premávke, lebo sú prasatá, kým Nóri ich robia, lebo, diplomaticky povedané, rozmýšľajú nad všetkým, len nie nad tým, čo v tej chvíli robia. Potom zabúdajú vyhadzovať smerovky a podobné veci.

Slováci to robia naschvál?

Áno. Tu každý myšičkuje, zbytočne prudko brzdí, lepí sa na ostatných. Od toho som si odvykol a irituje ma to. Ani nie v autobuse, tam si vravím: keď sa mi chceš otrieskať o zadok, nech sa páči, mne sa nič nestane. V osobnom aute som však z toho nervózny. Obzvlášť na diaľnici Bratislava-Trnava by priemerný Nór dostal infarkt.

Čo rozdiely v počasí? To je u nás, predpokladám, znesiteľnejšie.

Mne Nórsko vyhovuje, lebo mám radšej chlad než teplo. Tam keď udrie mínus 40, tak sa oblečiem a pohoda. Tu keď je plus 36, tak trpím.

Nezamrznú nórske busy, keď je mínus štyridsať?

Nie. Jednak sú na to stavané. Objednávajú sa s lepšou výbavou a prídavným kúrením. Na noc ich zapínajú do elektriny, ohrievač motora drží teplotu na nule a dobíja baterku. Okrem toho firma zamestnáva personál, ktorý busy štartuje vždy polhodinu predtým, ako vyrazia. Keď objavia poruchu, je čas vozidlo operatívne nahradiť a má to aj fantastickú výhodu: prídem a sadnem si do vykúreného busu. To je na nezaplatenie.

V Bratislave stačí, že nasneží štvrť milimetra a doprava skolabuje. V Nórsku je to ako?

Aj Oslo má svoje dni, raz-dvakrát do roka. Obvykle vtedy, keď napadne príliš veľa snehu za príliš krátky čas, typicky na konci či na začiatku zimy, keď majú vodiči letné pneumatiky. V tom je Nór podobný bratislavským vodičom. Tiež nedokáže vyhodnotiť, že v pol metri snehu je zlý nápad vytrepať sa s letnými pneumatikami. Nórska mentalita totiž je: „vyrazím a všetci, počasie aj cesty, sú povinní zariadiť, že dorazím do cieľa“. Doprava však kolabuje výnimočne. Kalamitu z knihy, že v Osle vôbec nič nejazdí, mnohí Nóri predtým nezažili.

Prekvapilo ma, že vodič, ktorý prichádza do styku so zákazníkmi, nemusí vedieť plynule po nórsky.

Mali sme kurz nórčiny, intenzívny, šesťdňový. Nahustili do nás aspoň základy. Nóri sú však navyknutí, že ich vozia cudzinci. Tam z toho nie je také haló, ako keď Slováci naberú pár Ukrajincov. Nór keď vidí, že mu nerozumiete, tak to prijme normálne. Buď prejde do angličtiny, alebo sa snaží dohovoriť rukami nohami, alebo sa usmeje a nič si z toho nerobí. Kultúrny šok bol skôr v tom, koľko má nórčina nárečí. My sme sa naučili spisovnú formu, no v Stavangeri sa rozpráva inak. Keď to veľmi zjednoduším, tak je to taký rozdiel, ako medzi spisovnou slovenčinou a východniarčinou. Na druhej strane, v Nórsku sa vždy spoľahnete na angličtinu. Každý, bez ohľadu na vek či sociálnu vrstvu, tam vie po anglicky. Aj preto, že nedabujú zahraničné filmy: tým sa treba inšpirovať.

Keď nastane nejaký problém, vodič je vždy na rane. Tým horšie, ak je cudzinec. Dávali vám pocítiť, že nie ste miestny?

Boli také indivíduá, ale málo. Paradoxne skôr takí… ako to slušne povedať… typ ľudí, ktorý sa vyhýba práci. Alebo sa do nás opreli médiá. Stalo sa kolegovi, že neodpovedal cestujúcemu po nórsky, dozvedeli sa to novinári a podali si nás. Jedna vec však spoľahlivo krotí potenciálnu nevraživosť k cudzincom. Nóri si uvedomujú, že v sektore služieb zamestnávajú 60-70 percent cudzincov. Bez nich by to skrachovalo.

Zaujal ma postreh, že nórski narkomani za dopravu neplatia, štát im priznáva invalidný dôchodok.

Áno. Najprv som nad nórskym sociálnym štátom ohŕňal nos, ale potom som zistil, koľko a akých rôznych ľudí má preukaz ZŤP u nás. Odvtedy nad Nórmi nos neohŕňam.

Je rozdiel, čo si vodič môže dovoliť k cestujúcim a naopak?

V Nórsku si vodič môže dovoliť rozhodne menej ako u nás. Napríklad zvyk nepúšťať ľudí do autobusu prednými dverami tam neexistuje. A je toho viac.

V službách však podľa mňa musí byť hranica. Áno, cestujúci je zákazník, ktorí nosí peniaze, chcem, aby sa cítil dobre a aby sa vracal. Na druhej strane, ak sa správa ako kretén, ktorý znepríjemňuje cestu ostatným zákazníkom, robí bordel alebo ohrozuje seba, alebo druhých, treba ho odkázať do patričných medzí. Špecifikom dopravy je posunutá hranica tolerancie rušivého správania. Keď budete v reštaurácii nadávať čašníčke, že je drahá a nenažraná, že si dovolí pýtať dve eurá za kávu, tak vás vyvlečú policajti, ale v autobuse ziapať na vodiča je normálne. V Nórsku je táto hranica posunutá v prospech zákazníka, to však ešte nutne nemusí byť zlé.

Koho nerád vozíte?

Bojím sa opilcov. Mnohých vodičov desia deti v školských spojoch. S tými problém nemám, asi preto, že deti nemám rád, takže si ich nevšímam a je mi jedno, čo to vreští. Dám hlasnejšie rádio a je pokoj. Jediné, na čom trvám, je, aby počas jazdy všetky deti sedeli. V Nórsku musí mať každé decko miesto na sedenie a zapnutý pás. Keď vidím, že decko vstalo zo sedadla a špacíruje sa po chodbičke, okamžite brzdím a nikam sa nepohnem, kým si nesadne. Komu sa to nepozdáva, nech si skúsi predstaviť, ako dieťa dopadne, keď zabrzdím či nedajbože nabúram a ono preletí chodbičkou či čelným sklom na vozovku.

Najalergickejší som na opilcov. Nikdy neviete, čo urobia. Ani oni sami to nevedia. Ľahko sa príde k úrazu, aj ak sedia, ja zabrzdím a oni sa zvezú na zem.

Aký bol váš plat, ak si ho porovnáte so Slovenskom?

V Bratislave som bral okolo 700 eur hrubého. Odvtedy najmä regionálne spoločnosti platy trochu dvihli, presnejšie, dvihli pohyblivú zložku, takže to pôsobí, že platy stúpli, ale zamestnávateľ ich môže ľahko znížiť, ak potrebuje.

V Nórsku mám mesačný plat 2800 eur za 35 hodín týždenne. To je základ, potom sú nadčasy. Porovnajme to s počítaním hodín na Slovensku, ktoré je zvláštne najmä v prímestskej doprave. Prestoje na konečnej sa totiž nerátajú do pracovnej doby. Ak bus hodinu stojí niekde na konci sveta, tak šofér tam musí sedieť a niesť zodpovednosť za vozidlo, ale podľa zamestnávateľa nie je v práci a nemá to platené. Výsledok je zmena, ktorá trvá povedzme 18 hodín. Započítaných však dostanete iba 10, takže aby ste dostali 700 eur v čistom a mali 170 hodín, reálne odpracujete 320. Kto ponúka takéto podmienky, nech sa potom nečuduje, že je v rebríčku atraktívnych profesií úplne dolu.

Išli ste von za peniazmi alebo za skúsenosťou?

Chcel som si zarobiť prácou, čo ma bude baviť. Malo to byť na rok-dva a už je to desať. Občas som sa vrátil domov, doľahla na mňa realita slovenského života a zase som odišiel. Teraz jazdím v meste Troms za polárnym kruhom. Jazdím 6-7 mesiacov v lete a v zime som na Slovensku. Aj sa vyhnem nórskej zime, aj som doma. Akurát, keď mi to tu začne liezť na nervy, tak idem späť k Nórom.

Je Slovensko krajinou, kam sa vám oplatí vrátiť?

Ako to povedať… Mám to tu rád. Bývam na Liptove, som veľký lokálpatriot.

Žiť na Slovensku však má dve roviny. Najmä v tom prípade, ak máte nadpriemerný príjmem, si tu život dokážete zariadiť. Môžete bývať, ako sa vám páči, vytvoriť si sociálnu sieť z blízkych ľudí a podobne. Zariadiť si skrátka svoju bublinu. Potom sa však môže stať, že budete niečo potrebovať od štátu: zdravotníctvo, políciu, nedajbože súdy. Mám sa spoľahnúť, že súdy rozhodujú nestranne a podľa zdravého rozumu? Keď idem vybavovať niečo na úrady, tak sa to skončí tak, že prídem domov, hodím do seba ibalgin a musím si ľahnúť do tmavej miestnosti. Katastrofa. Keď mám pocit, že väčšiu facku zdravý rozum ani dostať nemôže, vždy ma niečo presvedčí, že môže.

V textoch máte veľa vtipných prirovnaní z politiky.

Snažil som sa krotiť, ale nie vždy sa to dalo.

Chodievate domov voliť?

Áno, keď sú voľby a som tu. Je mi však trochu hlúpe voliť, keď tu dlhodobo nežijem. Rád by som veril tomu, že nakoniec skončím na Slovensku, ale jeden z dôvodov, prečo stále pendlujem, okrem toho, že sa mi v Nórsku páči, je ten, že chcem mať jednu nohu vo dverách, keby sa to tu nejako škaredo zvrhlo. Nie som si istý, že sa to nezvrhne.

Zdá sa vám to teraz horšie, ako keď ste odchádzali?

Úprimne, nie som si istý, že sa niekam hýbeme. Je to štýlom tri kroky vpred, dva vzad. Ak sa posúvame k lepšiemu, tak pomaly a s rizikom, že sa to zvrtne.

Zamestná vás na Slovensku ešte niekto, keď mu hrozí, že o ňom napíšete knihu?

V niektorých firmách som si asi dvere zavrel nadobro. Ak však svoju budúcnosť spájam so Slovenskom, určite ju nespájam so slovenskými dopravcami. Tam priestor na zlepšovanie nevidím.

Nechcete si spraviť školu?

Možno, mám trochu mindrák, že som školu zanechal. Uvidíme aj podľa toho, či sa kniha uchytí. Ľudia do mňa ďobú, že chcú druhý diel.

Bude o čom?

Jasné. Len o Tromse by vydalo na knihu.

Prečo ste začali blogovať?

Iba kvôli výzve na Dailymale.sk, že nemajú články a prijmú hocičo. Napísal som pár textov a myslel si, že tým to hasne, ale tie sa uchytili, tak som písal ďalšie a potom ma diskutéri tlačili, nech spravím knihu. Uhovorili ma.

Kniha sú staršie blogy aj nový obsah, pol na pol. Dodatočne som anonymizoval niektorých kolegov a zbrúsil najdrsnejšie prirovnania. Mal som dobrú editorku, text zbavila balastu.

Čakali ste, že to bude hit?

Z čítanosti blogov som vedel, že ležiak to nebude. Nik však nebol viac prekvapený ako ja, keď sa kniha vychytala. Čakal som záujem v komunite Dailymale, možno u kolegov, ale kupujú ju aj normálni ľudia... Výrazne sme podcenili dopyt.

Fascinuje ma vaša historka o českom vodičovi, ktorý si prilepšoval tak, že kradol z depa autobus, jazdil s ním načierno po meste a kasíroval ľudí. Pochopím, že niekto kradne naftu, ale autobus? Nie je to len legenda?

Tento človek fascinoval viacerých. Jeho som anonymizoval extra. Nepochybujem, že sa spozná, ale keby dostal rozum, nechcem, aby ho spoznali aj iní. Ani mne by nenapadlo, že je niekto niečoho takého schopný. Dotyčný je však dobre známy v komunite českých dopravákov svojimi divokými historkami. Čiže on nezvlčil až potom, ako prišiel k Nórom.

Tento text ste mohli čítať vďaka tomu, že ste predplatiteľom Denníka N.
Ak máte pripomienku alebo ste našli chybu, napíšte na editori@dennikn.sk.
Vážime si vašu podporu.

ODOMKNÚŤ ZDIEĽAŤ ČÍTAŤ NESKÔR

Zobraziť komentáre (0)

Dnes na DenníkN.sk

VERONIKA PRUŠOVÁ
V Zemplínskej Širokej vyhral Richard Raši. Stačí to na vyhlásenie nových volieb?

ROMAN PATAJ
Dankovci sa už k Mostu správajú ako kedysi Slota

MATEJ DUGOVIČ

Danko neverí, že tretina mladých skúsila drogu – tu sú dôkazy

MIREK TÓDA

UNICEF už ani nemá slov. Nekončiaci masaker v Sýrii ukazuje, aká bezmocná je OSN

DANIELA KRAJANOVÁ

Érsek vytiahol z archívu projekt: starú Seneckú chce so štyrmi pruhmi

Zabudnuté dieťa v aute? Môže sa to stať každému

中国同志在哪方面没有做错 Kde súdruhovia z Číny neurobili chybu

Jasenovac. Miesto, kde omdlievali aj fašisti. Danteho peklo existovalo

Ako nás vidia cudzinci? Pusinková spoločnosť, kde bez kamoša nič nevybavíte

Copyright © N Press s. r. o.