

Jaroslav Kolůch  
**Dálniční poutník**

Nejraději řídím v noci. Noční potemnělá dálnice ve mně vyvolává pocity klidu. Hluk denního provozu je ten tam, dálnice zklidňuje svůj tep a světlo nabývá na významu. V noci je světlo vzácnou komoditou a má mnohem větší důležitost než ve dne. Světlomety mi ukazují cestu a chrání mě, osamělého řidiče, před nehodou. Jsou jako můj anděl strážný.

Brázdím dálnici už dlouhé věky. Nebo mi to tak aspoň připadá. Zažil jsem na ní všechno, co se na ní zažít dá. Mnohahodinové kolony, hromadné havárie, zranění i mrtvé. Příběhy odvahy a hrdinství, ale také zbabělosti a podlosti. Nikdy mě nepřestane překvapovat, jak moc se člověk změní, když usedne za volant a stane se z něj řidič. Změní možná není to správné slovo. *Zupřímní* - to je přesnější - stane se víc sám sebou. Projeví se.

A právě proto dálnici tak miluji. Je upřímná a plná emocí. Strach, arogance, vztek, soutěživost, spěch, lehkovážnost, agrese, stres, únava, chyby - to všechno tu najdete v koncentrované podobě. A většina z toho začíná s příchodem dne, kdy světlo ztrácí svou vzácnost, v ranních a dopoledních hodinách, a pokračuje až do příští noci.

„Budiz světlo!“ řekl bůh dálnic a stvořil denní dálniční peklo.

\*

Mé začátky na dálnici nebyly vůbec lehké. Byl jsem mladý, plný sil, opojený svobodou za volantem a touhou po rychlosti. Doteď jsem byl jen mlad'och, co nikomu nestál za pozornost, a najednou jsem byl někdo. Anonymita silnice mi dala zapomenout na společenské rozdíly. Vletěl jsem do provozu jako neřízená střela. Dokazoval jsem sobě i ostatním, jak skvělý jsem řidič, ten nejlepší, což pro mě znamenalo totéž jako být nejrychlejší. Stal jsem se součástí dálničního pekla, jeho nástrojem a vykonavatelem. Pomalé, neschopné řidiče jsem vyblíkával a visel jim na zadku, dokud mi poplašeně neuhýbali z cesty, a smál jsem se jejich zmatkům, když jsem těsně před nimi myškoval a vybrzd'oval je. Mě nesměl předjet nikdo, na tom jsem si zakládal. Adrenalin, kolující v mých žilách při rychlé riskantní jízdě, tlumil můj pud sebezáchovy na nulu a zvyšoval můj prožitek na maximum. Stal se mou drogou.

Pro ostatní utrpení, pro mě příjemná zábava, chtělo by se říct, ale nebyla by to pravda. Po vysednutí z auta na mě padala těžká deka. Pohltila mě únava a z předchozí jízdy jsem si nepamatoval téměř nic, jen útržky a vodopád emocí. Můj dálniční život byl jako jízda na horské dráze. Euforie a únava. Nahoru a dolů a znovu a znovu, pořád dokola, den za dnem. A čím větší euforii jsem zažíval, tím strmější byl pád do únavy. Dálnice se stala peklem i pro mě, jen možná trochu jiným, než jaké zažívali ostatní. Mým vlastním druhem pekla.

Celá potíže byla v tom, že už jsem nedokázal jet pomalu. Sám před sebou bych byl za přizdisráče, pomalou nicku, šneka v klobouku. S každým novým dnem však bylo čím dál víc vysilující být nejrychlejší. Jenže nic jiného nemělo význam. Nic!

Jedinými oázami relativního klidu byly benzínky. Tam jsem aspoň na chvíli ze sebe vypustil řidičský stres. I když ve spěchu jsem vlastně byl i tam. Čas nezadržitelně letí a nestaví ani na benzínce. Pořád bylo kam a proč spěchat. Domů, do práce... S každou proběhlou sekundou se plíživě a nenávratně zmenšovalo kvantum toho, co se dalo stihnout za den, měsíc, rok, za život. Aspoň takový jsem měl neustále pocit. A já toho chtěl za svůj život stihnout co nejvíc.

Nakonec to ale byly právě benzínky, které můj život změnily. Respektive několik náhodných setkání na nich. Nočních setkání.

Vše začalo, když jsem poprvé pokusně vyjel na noc. O víkendu. Jen tak. Zajímalo mě, jak to na dálnici vypadá, když tam nejsem. Byl jsem zklamaný. Víkendový noční provoz byl

minimální, často mě obklopovala jen tma a ticho. Chvilku mě bavilo zkoušet své reakce za noční viditelnosti, ale byla to opravdu jen chvilková zábava. Znuděně jsem zastavil na příští benzínce, že něco malého zakousnu, dám si ionťák na únavu a pojedu domů.

Seděl jsem v bistru u stolku, když si ke mě přisedl starší ošuntělý chlápek, odhadem pětáctýřicet. Podíval jsem se z okna. Jeho auto jako by mu z oka vypadlo. Špinavé a stejně ošuntělé jako on. Přitom se pod tím nánosem bahna a prachu ukrývala slušná střední třída, vysoce účelové auto.

„Dobrý den, můžu?“ zeptal se. Tričko s Einsteinem s vyplazeným jazykem, on sám podobně rozčuchaný, brýle sjeté na špičku nosu, vážná a zamyšlená tvář, v ruce notebook. Typ inteligent bordelář, co mu příliš nezáleží na zevnějšku.

„Jasně,“ řekl jsem, ale nadšený jsem nebyl.

Sedl si naproti mě a otevřel laptop. „Možná byste mi mohl pomoci,“ začal rozhovor. „Podle vašeho auta bych řekl, že jste rychlý jezdec.“

„To byste řekl správně. Ten nejrychlejší.“

Dotyčný se s povzdechem pousmál.

„Čemu se smějete?“ zeptal jsem se trochu podrážděně.

„Než vám odpovím, pojďte se na něco podívat.“ Přesedl si na židli vpravo vedle mě a přitočil notebook tak, abych na něj dobře viděl. Na displeji se objevila dálnice. Přesněji jeden její směr, dva pruhy. Auta po ní proudila zleva doprava a nad dálnicí se v několika aplikačních oknech neustále měnily údaje. „Toto je simulace dálničního provozu. Tady můžu nastavit různé parametry, jako je například hustota provozu, procento kamionů, nebo třeba procento pomalu jedoucích, předpisově jedoucích nebo rychlých aut,“ jal se vysvětlovat chlápek a přesunul brýle ze špičky nosu na oči. „Každé auto má určené reakce na jednotlivé situace. Například: Chystám se předjíždět, ale v levém zrcátku vidím, že se ke mně v levém pruhu zezadu blíží rychlejší řidič. Vjedu do předjížděcího pruhu a zablokují ho, nebo zpomalím, pustím ho a až potom začnu předjíždět? Nebo podobně: Při předjíždění mám poměrně daleko před sebou další auto, které budu také předjíždět. Zablokují levý pruh a nepustím rychlejší auta za mnou před sebe, nebo jim uhnu do pravého pruhu a vrátím se do levého, až mě předjedou? A tak dále, dá se toho nastavit spousta.“ Spolustolovník nastavil příslušné parametry. „Tak. Prostředí bychom měli a teď do něj pošleme řidiče. Když dovolíte, nastavil bych mu váš styl jízdy. Pomůžete mi získat data a koneckonců to může být zajímavé i pro vás, dozvědět se něco o kvalitě vaší jízdy. Co říkáte?“

Popsal jsem mu svůj řidičský styl a odpověděl na několik doplňujících otázek. Nastavil podle mých odpovědí příslušné parametry a klikl na tlačítko START. Simulace běžela. Sledoval jsem číslo, které udávalo rozdíl oproti nejrychlejší možné jízdě. Bylo znepokojivě vysoké. Stejně tak riziko havárie. STOP. Vyjela tabulka s pořadím řidičů a já se v ní umístil až někde kolem stovky. Byl jsem zaskočen a rozčarován. Počítačový chlápek si toho všiml. „Z toho si nic nedělejte. Vaše nastavení určitě není přesné, plus aplikace sama některé parametry koriguje. Vychází z předpokladu, že si o sobě každý přirozeně myslí, že je lepší řidič, než opravdu je. Ve skutečnosti byste třeba dopadl líp, možná i kolem osmdesátky.“ Řekl to tak, jako bych z toho snad měl mít radost. „Ale jak sám vidíte, nejrychlejší byste určitě nebyl.“

Bylo to, jako by mě někdo polil studenou vodou. A hned na to to ve mně začalo vřít. Měl jsem chuť ten notebook vzít a roztráskat ho o zem a toho ajťáckého debila poslat někam. Zároveň jsem měl ale touhu ukázat, že se on a jeho aplikace mýlí. Ušklíbl jsem se. „No jo, simulace, těm se moc věřit nedá,“ znevažil jsem výsledek. „Možná jsem, možná nejsem nejrychlejší. Ukázalo by se v reálu.“

„No, pokud byste opravdu chtěl...“ chlápek byl viditelně na tuto možnost připravený. Usmíval se. Bylo jasné, že právě o tohle mu celou dobu šlo. „Mohl bych do vašeho auta nainstalovat systém kamer a snímačů rychlosti a vašich reakcí. A až se potkáme příště, vyhodnotil bych vaši skutečnou jízdu. Pak byste se dozvěděl, jak na tom jste doopravdy ve srovnání s ostatními.“

„To zní lákavě. A co z toho budete mít vy?“

„Jak jsem říkal, data. Dělam mobilní aplikaci, bude to něco jako navigace, která bude řidičům radit, jak v aktuální situaci jet s co nejmenším rizikem co nejrychleji. Proto hledám nejrychlejší způsob jízdy. Dlouhodobě by uživatel mojí aplikace mohl ušetřit hodiny a hodiny času. Samozřejmě podle toho, jak často řídí.“

„Zajímavé,“ odvětil jsem, ale stejně jsem nevěřil, že nějaký přístroj může být rychlejší než člověk. A i kdyby, bylo by to jak s tou navigací. *Zatočte doleva.* „Kdy? Ted’? Nebo až na té další křižovatce?“ Zmatek nad zmatek. Nejrychlejší je lidský mozek. „Dobře. Jsem pro,“ souhlasil jsem, odhodlaný předvést ten nejrychlejší způsob jízdy.

A tak jsem začal sbírat data pro Simeona Štrapatého, dálničního vědce.

První vyhodnocení bylo trpké. Nebyl jsem ani v oné první stovce. Naštvaně jsem se zvedl a s nadávkami jsem odřičel do noci. Byl jsem přesvědčený, že chyba musí být někde v programu. Když jsem se uklidnil, přijel jsem zpátky za Simeonem. Ten mě již očekával. Zřejmě se nestalo poprvé, že řidič po prvním hodnocení takhle ujel. Po shlédnutí několika jízd rychlejších než ta moje jsem byl nucen sklopit uši. Pochopil jsem, že jsem si opravdu o sobě myslel víc, než je skutečnost. Mnohem víc.

„Vidíš tady? Borec předjíždí kamion a ty se na něj lepíš, aby ti co nejdřív uhnul. Ale on má vedle sebe pořád ten kamion, nemá kam ti uhnout! Zmatkuje a chvíli vůbec neví, co má dělat, sleduje víc tebe než kamion. Pak se najednou prudce zařadí, protože zjistí, že už je daleko před kamionem. A ty v ten okamžik ještě ani nezrychluješ. A nakonec to dovršíš tím, že před něj hodíš myšku, když o 200 metrů dál budeš předjíždět další auto. Promiň, ale tohle jsou začátečnické chyby. Talent máš, o tom žádná, ale brzdí tě tvoje arogance. Přitom první část předjíždění byla víc než slušná. Problikal sis ho, najel jsi na něj, ale pak sis měl přibrzdit, nechat ho poprat se s kamionem a začít zrychlovat hned, jak byl kousek před ním. Pak ho klidně vyfakuj, ale nedělej myšku! Chápeš?!“

„Jo, chápu,“ řekl jsem poraženě a sledoval další chyby ve své jízdě.

\*

Jezdil jsem takhle pro Simeona už půl roku a neustále jsem stoupal v žebříčku řidičů, až jsem se propracoval do elitní desítky. Byl jsem na sebe pyšný. A právě v té době jsem čistou náhodou zastavil při jedné ze svých občasných víkendových nočních jízd na parkovišti, abych si odskočil. Když jsem vykonal potřebu, všiml jsem si, že parkoviště je na tuto noční dobu dost zaplněné a uviděl jsem hlouček několika desítek lidí, jak vzhlíží k vysokému muži v kutaně, s dlouhou dřevěnou holí v ruce, stojícímu pod lampou na pahorku za parkovištěm a hovořícímu k davu. A to bylo mé první setkání s Abé Reprobusem, potulným dálničním kazatelem.

„Čtení z knihy *Poutník A → B (čti Poutník z A do B)*, kapitola osmá, Ernest Nejrychlejší.“

Ernest byl manažer úspěšné nadnárodní firmy. Neustále pendloval kvůli obchodním jednáním mezi Prahou a Brnem po nechvalně známé dálnici D1. Upsal by se i ďáblu, aby tuto trasu pravidelně zvládal aspoň o půl hodiny rychleji. Hustým provozem kličkoval, jak to jen šlo, popojížděl v kolonách, vlekl se v omezeních do jednoho pruhu a byl z toho čím dál víc nervózní. Na dálnici nechával den za dnem spoustu drahocenného času. Jeho jízda začala být značně agresivní. Blikal, troubil, najížděl na zadek aut blokujících levý pruh, a ani si nevšiml, že se skutečně pomalu a jistě onomu ďáblu upisuje. Nevědomky probudil zlo, které dřímá v každém z nás, ďábla, který nás nutí dělat věci ve svůj prospěch na úkor druhých. Stejně přistupoval i k životu a k práci. Spěchal, nestíhal, jednal tvrdě ve svém zájmu. A byl úspěšný.

Stal se dokonalým ztělesněním dálničního pekla, postrachem. Jezdil na hraně rizika, nebezpečně a rychle, bez respektu k ostatním. Až se stal *Nejrychlejší*m. Jezdil svou trasu pravidelně o půl hodiny rychleji a neustále zrychloval. Ďábel si však mezitím nenápadně bral svou daň. Jezdit co nejrychleji, to je jízda v plném soustředění, v neustálém nasazení, plná konfliktů a

střetů, plná adrenalinu, je to jízda na plný plyn, vyžadující značné množství energie. Negativní energie vysávající tělo i duši.

Ernest byl stále unavenější a unavenější, neboť jeho jízdě chyběla radost. Ničila ho jeho věčná nespokojenost, zejména v okamžicích, kdy udělal nějakou, byť jen drobnou chybu a musel zpomalit. Přitom nikdo nejezdil rychleji! Můžete se zeptat Simeona Štrapatého, vědce s nejspínavějším autem. Zároveň ale nikdo nebyl tolik unavený jako Ernest. Uváznuv v potřebě být nejrychlejší, uváznuv v touze po dokonalosti.

A tak se stalo, co muselo se stát. Mikrospánek, nehoda ve vysoké rychlosti, Ernest zůstal na dlouhé tři měsíce upoutaný k lůžku a dalšího dlouhého půl roku trvalo, než byl schopný znovu řídit.

Když poprvé po nehodě sednul do auta, pocítil změnu. Po dobu léčení měl spoustu času přemýšlet. Jeho pohled na řízení se za tu dobu změnil. „Takhle už ne,“ řekl pevně, když znovu uchopil volant a nastartoval vůz.

A právě v ten okamžik, bráno zpětným historickým pohledem, zemřel Ernest Nejrychlejší a zrodil se Prorok. Onehdy Ernest neměl z budoucího Proroka téměř nic, nicméně právě tehdy, rozhodnutím změnit svůj přístup k řízení, započala dlouhá cesta jeho zrození. Ale o tom až příště.

Příští Sjezd dálničních poutníků bude již tradičně o půlnoci ze soboty na neděli, tentokrát na parkovišti na 137. kilometru D1, směr Praha. Šířte prosím tuto informaci dál mezi ostatní poutníky. Děkuji vám vřele za účast. Z A do B spolu.“ Při závěrečné větě přešel Abé Reprobus levou rukou ze svého pravého ramene na levé (což mělo symbolizovat z A do B) a při slově *spolu* zároveň s mírnou úklonou sepal ruce, jako by si levá ruka podávala ruku s rukou pravou. „Z A do B spolu,“ stejným způsobem se loučili gesta znalí poutníci.

Nasedl jsem do auta. Ernestův příběh mi šrotoval v hlavě. Nedokázal jsem se soustředit a na smluvené schůzce se Simeonem jsem byl notně roztěkaný. Řekl jsem mu o mém zážitku na parkovišti. O Ernestovi a o tom, že on by ho měl podle Abého znát. Mávl nad mým sdělením rukou s tím, že jde o podivnou historku, že mi rozhodně nic potvrdit nemůže a že ten Reprobus, nebo jak že se jmenuje, je zřejmě nějaký pouťový vypravěč. Přitom jsem viděl, že při vyslovení jména Ernest se na chvíli zarazil. „Raději se soustřeď na svou jízdu. Pořád je co zlepšovat,“ dodal a tím bylo z jeho strany téma vyčerpáno.

\*

Nedalo mi to a příští víkend jsem vyrazil na Sjezd dálničních poutníků.

„Čtení z knihy *Poutník A → B, kapitola devátá, Zrození Proroka*.

Ernest Nejrychlejší dobře věděl, co obnáší pobyt v dálničním pekle, donedávna byl jeho aktivním tvůrcem. Nyní pro něj to samé peklo představovalo výzvu: rozhodl se je proměnit v ráj.

Po celou dobu, kdy po těžké nehodě ležel upoután k lůžku, si představoval dálnici jako řeku aut. Když plujete po řece na kanoi, číhá na vás také mnoho záhudností. Kameny, mělčiny, peřeje, zátočiny, jiné lodě. Řeka se snadno může stát podobným peklím jako dálnice. Pokud se však naučíte řece rozumět a naučíte se zvládat všemožné přihodivší se situace, utrpení se náhle promění v radost a vy si užíváte jízdu. Nemusíte nikam spěchat, jen plujete řekou, vnímáte její proud a kolébavý rytmus říčních vln. Hledáte nejlepší cestu kolem kamenů, mělčinami a zátočinami, cítíte souznění s ostatními říčními poutníky a vzájemně respektujete svůj způsob plavby.

Stejně tak začal Ernest přistupovat k dálnici. Jako k řece. Snažil se zapomenout na všechno, co znal, a učil se ji znovu poznávat, orientovat se v provozu, vnímat jednotlivé řidiče a styl jejich jízdy. Respektovat počasí, kvalitu vozovky, denní a roční dobu, předjíždět a klidně se i nechat předjet, což byla pro něj věc zcela nová a neznámá:

*Zápisník Proroka, den dvacátý druhý: Dnes jsem se nechal předjet. Bylo to mnohem těžší, než to na první pohled vypadá. Vydržel jsem ten pocit jen pár vteřin a pak jsem musel vyrazit. Chlápek mi zkoušel ujet, ale nebyl zdaleka tak dobrý, jak si o sobě myslel. Jako většina podobných týpků, jako ostatně kdysi i já. Když jsem ho konečně předjel, pocítil jsem úlevu. Celý den jsem pak jezdil rychle, nešlo jet pomalu, a předjet jsem se už nenechal.*

*Nechat se předjet nebylo těžké, těžké bylo nijak si to nebrat. Odmítám si připustit, že by někdo mohl být rychlejší než já. Potřebuji se neustále porovnávat, neustále vyhrávat, prohry bolí. Přitom jsem stejnou kapkou vody v dálniční řece jako ostatní řidiči, jako ostatní poutníci z bodu A do bodu B, ať jedou rychle, nebo pomalu. Tak proč?! Zítra to zkusím znovu. Nechám se předjet. Zpomalím. A třeba jednou potkám někoho, kdo bude skutečně rychlejší než já.*

Proměna Ernesta v Proroka byla nelehká a dlouhá. Vyžadovala mnoho trpělivosti a pevné vůle. Jak se dozvíte z dalších jeho zápisků, postupně získal kontrolu nad svou jízdou a plynul s dálnicí jako s řekou, cítil její proud, splynul s ní v jedno, napojený neviditelným poutem na ostatní souputníky. A aniž si to uvědomoval, uháněl nevídanou rychlostí z bodu A do bodu B a stal se znovu Nejrychlejším, ačkoli o to vůbec nestál. Simeon Šťápatý, nejhůře oblečený dálniční vědec, prohlásil po shlédnutí tehdejší Ernestovy jízdy: „Proplétal se provozem a vůbec ho neovlivnil, s chirurgickou přesností, rychlostí naprosto neuvěřitelnou. Jako by četl budoucnost a přesně věděl, co který řidič udělá. Byl jako *prorok*.“ Od té doby neřekl Ernestovi nikdo jinak. Prorok. Dávno již nebyl manažerem nadnárodní společnosti, nyní žil proměnou dálničního pekla v ráj a psal o této pouti zápisky, z kterých si nyní čteme, jako odkaz budoucím poutníkům, kteří se rozhodnou proměnit svou dálniční pouť v radostnou jízdu.

Mohlo by se zdát, že jsme na konci putování Proroka, ale tohle zdaleka není konec. Jak napsal v jednom ze svých pozdějších zápisků: *Putování je věčné a podléhá neustálým změnám. A v tom je jedna z jeho největších krás*. Prorok si svou nově nabytou rychlost uvědomil, zpomalil a zastavil v zamyšlení. Ale o tom až příště.“

Abé Reprobus oznámil místo příštího sjezdu a ukončil setkání: „Z A do B spolu.“

„Z A do B spolu,“ řekl jsem bezmyšlenkovitě a vyrazil za Simeonem. Dnes mě jen tak neodbude. Musel jsem si připustit, že Abé Reprobus se mi dostal do hlavy.

Simeon se kroutil, ale nakonec přiznal, že Ernesta opravdu znal. „Tehdy jsem začínal. Nenašlo mě, že už nikdy nepotkám nikoho rychlejšího. A pak ta jeho proměna v Proroka. Neumím si to vysvětlit. Byl rychlejší než simulace!“

„A to je možné?“

„Tehdy to možné bylo,“ pokýval hlavou Simeon. „Nevěřil bych tomu, kdybych to neviděl na vlastní oči, ale opravdu byl rychlejší. Simulace byla nastavená tak, že simulovaný řidič se ve stejné situaci zachoval vždy stejně. Jenže to není nejrychlejší způsob jízdy. Ten nejrychlejší je, když nastavím řidiče tak, že dokáže odhadnout vlastnosti řidiče před sebou. S tím jsem tehdy vůbec nepočítal. Až když jsem viděl onu naprosto neskutečnou jízdu, tak jsem toto nastavení přidal.“ Simeon zaškrtl příslušné pole. START. Auto na obrazovce měnilo strategii předjíždění podle vlastností řidiče před sebou. „Rozumíš? Když teď vím, že když zablikám, tak mi ten přede mnou uhne, tak zablikám. A když vím, že když zablikám, tak ten přede mnou schválně zpomalí, protože blikání nesnáší, tak neblíkám. Problém je, jak v reálu rozhodnout, který typ řidiče mám před sebou? Osm z deseti uhne, ale ti dva zbývající mě zpomalí. Jak trefit ty dva? A právě to Prorok dokázal. A pak k tomu jen suše poznamenal: „Nejrychlejší je ten, kdo dělá správná rozhodnutí.“ Měl jsem chuť ho poslat někam. Zbořil mi celý koncept! Nakonec jsem ale mohl Prorokovu jízdu v klidu vyřadit jako anomálii, nikdo další už nic podobného nedokázal ani vzdáleně.“

Tak přece jen Abé Reprobus říkal pravdu!

\*

Na příštím sjezdu jsem byl již jeho pravidelným účastníkem. Pomalu jsem začal objevovat

hloubku Abého kázání. Doted' jsem poslouchal jen zajímavé historky z dálnice, ale nyní jsem již věděl, že ony historky nejsou jen obyčejné historky, že jsou podobenstvými o životě, o duši, o lásce k bližnímu. Pochopil jsem, že stejně jako se charakter člověka odráží v jeho řídičském stylu, tak se i řídičský styl promítá do lidského charakteru, vzájemně se ovlivňují a změna jednoho způsobuje změnu druhého. Aneb řekni mi, jak řídíš, a já ti řeknu, kdo jsi.

*„Čtení z knihy Poutník A → B, kapitola desátá, Z A do B spolu.*

*Zápisník Proroka, den tisíc stý dvacátý druhý. Plul jsem dálnicí a cítil uvnitř její proud. Vnímám jsem ostatní poutníky a míjel je, aniž jsem s nimi chvíli pobyl. A aniž jsem si toho všiml, má podvědomá touha být nejrychlejší mě opět ovládla. Dosáhl jsem stejného, jen jiným způsobem. Mohl bych být na sebe hrdý. A asi i jsem. Ale proč vlastně? Je tím opravdovým smyslem jízdy být tím nejrychlejší?*

*Na rozdíl od dřívějšíka tu je ale jeden podstatný rozdíl. Nyní si svou jízdu skutečně užívám. Možná to je ten pravý smysl. Užít si cestu z A do B. A k tomu netřeba být nejrychlejší. Důležité je plně ovládat svůj vůz a přesně vědět, co udělat v té které situaci a zvolenou akci být schopn provést. Mít svou jízdu pod kontrolou a moci si ji tak naplno vychutnat.*

Prorok ztratil potřebu být nejrychlejší, ztratil potřebu se porovnávat, zpomalil a Nejrychlejší už nikdy nebyl. Našel svůj smysl v učení se a poznávání a velmi si tento nový směr jízdy užíval. Vrátil sledovací zařízení Simeonovi, nejšťapatějšímu z bláznivých vědců, a jezdil různými styly a rychlostmi a učil se řešit a porozumět situacím, které dřív díky tomu, že byl nejrychlejší, řešit nemusel. Do hloubky se vciťoval do mnoha různých typů řídičů, jejichž jízdu dřív vnímal jen povrchně a intuitivně. Dokázal sice odhadovat jejich motivy a reakce, navazovat s nimi kontakt, ale jen z důvodu jejich co nejrychlejšího předjetí. Nyní začal vnímat dálniční řeku jako proud spolupracujících kapek vody, proud spolupracujících poutníků. To byl zcela nový pohled, který ho nutil přehodnocovat dřívější řešení některých situací. Situací, kdy vlastní zpomalení umožní rychlejší průjezd jiného poutníka, umožní plynulejší tok dálniční řeky.

*Zápisník Proroka, den tisíc třístý třicátý první. Dnes jsem zpomalil a zařadil jsem se z levého pruhu do pravého za auto, které bych jinak zablokoval při předjíždění dodávky, kterou právě dojíždělo. Ztratil jsem tímto manévrem několik sekund, ale auto, za kterým jsem přibrzdil, získalo mnohem víc, a celá situace byla také mnohem bezpečnější. Svým zpomalením jsem zrychlil a zklidnil dálniční proud. Naplnilo mě to příjemným pocitem sounáležitosti. Z A do B spolu, pomyslel jsem si.*

A to je pro dnes vše. Z A do B spolu.“ Abé s mírnou úklonou sepjál ruce a rozloučil se.

Zapsal jsem si místo příštího setkání a vydal jsem se za Simeonem vrátit kamery a snímače. „Tak já ti to teda řeknu! Znáš dobře Abého Reprobuse. Možná líp než kdokoli jiný, byli jsme nejlepší přátelé. Ernest, Prorok a Abé jsou jedna a tatáž osoba.“ Překvapeně jsem vzhlédl. „Ano, je to tak. Tu hůl nosí od té bouračky. Bylo obdivuhodné, jak se dokázal vrátit a být zase Nejrychlejší. Měl jsem ho vážně rád. Byl to můj nejlepší řídič. A ty jsi už osmý, koho mi takhle přebral. Nevím, co je špatného na tom, jezdit rychle. O to přece jde, ne? Být nejrychlejší. Co je víc?“ Simeon se zhluboka nadechl a s klidem dodal: „Teď už je to stejně jedno, dat mám dost, aplikace je skoro hotová. Měj se a pozdravuj ode mě Ernesta.“

„Díky za všechno,“ rozloučil jsem se se Simeonem Šťapatým a stal jsem se Dálničním poutníkem, následovníkem Proroka, hledačem dálničního ráje.

Simeon se otočil zpátky ke svému notebooku a znovu se naplno ponořil do tvorby své rychlostní aplikace. Ta se o několik měsíců později skutečně stala hitem. Stejně tak se stal hitem Simeon Šťapatý, bláznivý milionář ve vytahaném svetru.

Dálnice se změnila k nepoznání. Díky hromadnému používání Simeonovy aplikace se stala zase o něco větším peklem než dřív. Každý, i ten největší řídičský neumětel, si myslel, že hned může být nejrychlejší. A to s sebou přineslo mnoho nebezpečných situací a nehod.

O co byla horším peklem, o to byla větší výzvou. *Čím větší utrpení jsem překonal, tím větší sílu jsem získal. A o to radostnější pak byla má pouť.* Citace z Poutníka A → B, nevím která

kapitola, nevím který zápisek.

\*

Brázdím dálnici už dlouhé věky. Nebo mi to tak aspoň připadá. Nejraději řídím v noci, když hluk denního provozu je ten tam, dálnice zklidňuje svůj tep a světlo nabývá na významu. Jedu na Sjezd dálničních poutníků. Poslechnout si Abého a načerpat sílu ze sounáležitosti s ostatními souputníky. Z A do B spolu. Na věky věků. Amen.