

W drodze

1.

Minęły dwa miesiące od zapadnięcia się budynków World Trade Center i zamilknięcia radia. Znalazłem wspaniały sposób na to, aby dobrze zarabiać, kontynuować, oraz rozwijać doświadczenia w Illusianie i równocześnie poznać Stany Zjednoczone z bliska.

W spektakularnej scenerii ruchliwych ulic Nowego Jorku nauczyłem się jeździć osiemnastokołową ciężarówką, oraz w miłej wakacyjnej atmosferze zdobyłem prawo jazdy CDL klasy A na ulubionej tropikalnej wyspie Key West.



Florida

Wkrótce “z dreszczykiem” zdałem test kwalifikacyjny w Filadelfii, u Polaka będącego właścicielem powierzonej mi nowoczesnej ciężarówki Freightlinera, zarejestrowanej w przedsiębiorstwie transportowym zatrudniającym kierowców na trasy do Kalifornii bez amerykańskiego doświadczenia.

Inne firmy wymagały przynajmniej miesięcznej praktyki.

-Właściciel samochodu, zadowolony z testu umiejętności, zdecydował się zmienić mnie za kierownicą podczas jazdy, przy prędkości około sześćdziesięciu mil na godzinę!

Podobnie jak w kinie.

Moje osłupienie trwało ułamek sekundy. Upewniłem się, że nie żartuje i zdecydowałem się wykonać jego polecenia. Zwolniłem blokadę, przesunąłem koło kierownicy maksymalnie do przodu, oraz całkowicie do góry.

Stojąc tyłem do kierunku jazdy położyłem rękę na kierownicy i kazał mi szybko wyjść do tyłu kabiny, po czym zręcznie wskoczył na fotel kierowcy.

Po minucie tłumaczenia, w jaki sposób mam powtórzyć jego manewr, wstał i wrócił na poprzednią pozycję. Błyskawicznie ponownie usiadłem za kierownicą. Samochód zatańczył lekko na drodze. Po chwili zauważyłem, że jestem całkowicie mokry i ściskam koło z całej siły. Rozluźniłem chwyt. Powstrzymałem się od uśmiechu.

-Dasz sobie radę! Powiedział w tym momencie z absolutnym przekonaniem.

-Marzyłem o tym od dziecka! Odpowiedziałem.

Następnego dnia byłem mocno wystraszone żółtodziobem, wyruszającym z ciężkim ładunkiem w konwoju złożonym z pięciu wielkich samochodów, z całkowicie polską obsadą. Pojechaliśmy w daleką trasę z bazy transportowej w New Jersey do Kalifornii szlakiem południowym. Znałem ją tylko z mapy, którą studiowałem przez wiele dni.

-Natychmiast okazało się, że bardzo przydały się cztery lata doświadczeń w precyzyjnej jeździe autobusem miejskim po Warszawie!

Ponadto podczas służby w wojsku nauczyłem się prowadzić pięcotonową ciężarówkę w konwoju, oraz wypróbowałem transporter opancerzony.

Moją szansę, że zachowując maksimum ostrożności bezpiecznie dojadę do Kalifornii psychicznie wzmocniła sztuczka, której nauczyłem się poprzedniego dnia, podczas zmiany za kółkiem bez przerywania jazdy. Zużywałem wielką ilość energii na każdą przejechaną milę.

-Urodziłem się jednakże ponownie jako kierowca zawodowy!

Później dowiedziałem się, że przesadzanie nowo przyjętych kierowców podczas jazdy miało, oprócz oszczędzania czasu, zapobiegać zbyt szybkiemu uczeniu się precyzyjnego manewrowania, potrzebnego poza autostradą. Dotyczyło to jeżdżących parami, z których “nowy”, gorzej opłacany, nie cofał pojazdem przez pół roku lub dłużej.

Główna idea polegała na tym, że dwóch kierowców dojeżdżało do Kalifornii, pozbywało się ładunku i wracało z nowym do metropolii nowojorskiej w ciągu pięciu lub sześciu dni.

-Przyspieszone tempo dostaw odbywało się m n i e j s z y m kosztem przewoźnika!

W ostatniej chwili przed wyruszeniem w drogę, nauczyłem się wypełniania pokładowej książki jazdy, oraz postępowania na wagach kontrolnych z bezdusznie wypisującymi wysokie kary, umundurowanymi i uzbrojonymi funkcjonariuszami administracji.

Nauczył mnie tego pracujący w firmie rodak, któremu koledzy nadali przydomek Rambo, gdyż w kabinie zawsze miał pod ręką wielki bojowy nóż. Z dużą regularnością wyrывał go z pochwy jako przekonujący argument w charakterystycznych dla niego gwałtownych sporach.

-Jeżeli na wadze wykonasz jeden fałszywy ruch samochodem, lub zobaczę w twojej twarzy niepewność, to ściagną cię na bok do przeglądu, podczas którego najprawdopodobniej zechcą wyrwać pieniądze z twojej kieszeni! Powiedział.

Nauczyłem się przejeżdżać obok nich patrząc beznamiętnie przed siebie. Kątem oka widziałem patrzących zimno służbistów, butnie wyprostowanych, stojących w szerokim rozkroku, z rękoma splecionymi na plecach. Najgorsze wrażenie sprawiali na mnie w stanach, w których noszą czarne mundury, kawaleryjskie buty z cholewami i podobne do hitlerowskich czapy.

Rambo zajmował się szkoleniem nowych kierowców, których zabierał w trasy.

Kilku z nich, ignorujących polecenia, grożąc nożem wypchnął z kabiny na pobocze. Chełpił się tym bez śladu jakiegokolwiek wrażliwości na to, w jaki sposób poradzili sobie w zupełnie przypadkowych miejscach. Poprosiłem, aby opowiedział którąś ze swoich przygód z żółtodziobami:

-”W zeszłym roku na wiosnę dostałem Sybiraka do nauki. Szef odebrał go z lotniska dwa tygodnie wcześniej. Był tutaj zupełnie zielony, oraz bez znajomości języka angielskiego! Opowiadał, że w wojsku jeździł ciężarówką na Syberii po poligonie. Kazałem mu manewrować po placu i faktycznie zobaczyłem, że jeździł. Pojechaliliśmy w trasę z Filadelfii do Los Angeles. Dalem mu kierować na drugi dzień w nocy, aby trochę dłużej pospać. Miał jechać autostradą. Obudziłem się od wrzasku na ratunek! Wyskoczyłem z

łóżka! Samochód bujał się na wszystkie strony! Rozsunąłem kotarę i zdębiałem. Zobaczyłem, że pojazd do połowy reflektorów zanurza się w wartkim nurcie rzeki! Nie u m i e m pływać! Kazałem mu natychmiast stanąć! Zapytałem w jaki sposób znaleźliśmy się w wodzie! Zaczął się tłumaczyć, że nigdzie nie zjeżdżał z trasy. Po prostu w pewnym momencie autostrada zmieniła się w zwykłą drogę. Po kilkunastu kilometrach skończył się asfalt i zaczęła się droga gruntowa. Ucieszył się, że jedzie oryginalnym szlakiem przez Dziki Zachód! Po następnych trzech kilometrach dojechał do rzeki. Zdziwił się, że nie ma mostu. Był jednak absolutnie pewien, że nie zjechał z trasy. Pomyślał, że to bród! Na Syberii nie było w tym nic niezwykłego. Okazało się, że zjechał z autostrady z powodu objazdu na modernizowanym odcinku.

Wyciągnięcie traka z wody i wysuszenie osprzętu silnika kosztowało ponad cztery tysiące dolarów. Nie zdążyliśmy na czas z ładunkiem. Czy powinienem go zabić?"

-Nie, nie! Odpowiedziałem!

-Uważaj w Kalifornii na drogi w górach przybrzeżnych! Miesiąc temu dwóch naszych młodych kierowców postanowiło skrócić trasę po ładunek ciągnąc przyczepę 53 stopową drogą z ograniczeniem długości pojazdów do dwudziestu pięciu stóp. Wystarczyło przejechać siedemnaście mil, aby zaoszczędzić sto dwadzieścia. Droga wyglądała niegroźnie gdyż prowadziła prosto po płaskim terenie. Po kilku minutach wjechali w kręty i wąski wąwóz. Na najwyższym wzniesieniu zakleszczyli naczepę w skałach. Zablokowali ruch na pół dnia. Wreszcie wielki transportowy helikopter podniósł i obrócił naczepę w powrotnym kierunku.

Teraz odpracowują szefowi piętnaście tysięcy dolarów jego kosztów tej operacji!

2.

Przed świtem wyjechaliśmy w konwoju za bramę bazy samochodowej, rozmawiając przez radio CB. Byłem dumnym kapitanem mojego pojazdu, zdany przed wszystkim na samego siebie.

-Od dawna marzyłem o podróży przez Amerykę!

Pragnąłem rozglądać się jak najszerzej i zobaczyć jak najwięcej. Wyruszyłem w drogę także w tym celu, aby stać się częścią wielkiej tradycji, tworzonej przez trakerów

amerykańskich w XX-tym wieku. Jasno świecił księżyc i widoczność była wspaniała. Od razu zorientowałem się, że nasze samochody znajdują się w rękach znakomitych zawodowców. Jako żółtodziób zostałem zaproszony do zajęcia miejsca w środku grupy. Pędziliśmy ze stałą prędkością, około siedemdziesiąt mil na godzinę, utrzymując krótkie odstępy, charakterystyczne dla doświadczonych i jadących bardzo dynamicznie konwojów wojskowych.

-Pomyślałem z zachwytem, że wyglądamy tak, jak spięci niewidzialnymi kłamrami!

Trochę nerwowo starałem się zebrać jak najwięcej praktycznych porad od wszystkich kierowców z konwoju. Przejechałem dotąd tylko dziewięć godzin za kierownicą wielkiej ciężarówki z instruktorem jazdy i nigdy przedtem nie wiozłem w naczepie czterdziestu tysięcy funtów ładunku. Mój niepokój ścierał się z uczuciem radości wywołanej rozpoczęciem pracy w nowym ekscytującym zawodzie i perspektywą niezliczonych przygód. Miałem nadzieję, że znajdę dużo czasu na interesujące poszukiwania, usprawniające umysłowe w i d z e n i e obiektywnej rzeczywistości w Illusianie bez narażania bezpieczeństwa w drodze, oraz rosnącej od pierwszych minut, mojej reputacji jako znakomitego pracownika, na którym można polegać.

-W jaki sposób niespodziewany drobny błąd żółtodzioba spowodował wielkie straty ilustruje przygoda, którą usłyszałem tego dnia od Janka!

Otrzymał polecenie wyszkolenia doświadczonego kierowcy, przybyłego prosto z Rosji. Przekonał się szybko, że nowy partner znakomicie sobie radzi.

Drugiego dnia przejechał więc pełną zmianę, pokonując sześćset mil, a następnie na stacji benzynowej oddał mu kierownicę.

Zmęczony, zasnął natychmiast głębokim snem. Obudził się w wesołym nastroju, po dziesięciu godzinach płynnej, profesjonalnej jazdy zmiennika.

Zrelaksowany usiadł na siedzeniu pasażera. W tym momencie zobaczył, że znajdują się mniej więcej w tym samym miejscu.

-Oo, k....! Wykrzyknął.

Okazało się, że Rosjanin wprost ze stacji benzynowej, zupełnie nieświadomie, wjechał na autostradę w powrotnym kierunku i pokonał bardzo zbliżony dystans.

Stracili prawie dobę. Spóźnili się z dostawą do Kalifornii.

Spóźnili się również po wyjątkowo ważne gruszki, przygotowane dla nich do zabrania z północnej części stanu. Ładunek był pilny, za który broker miał zapłacić podwójną stawkę. Mniej więcej siedem tysięcy dolarów.

Właściciel naszej firmy transportowej ukarany został pomijaniem przy rozdzielaniu takich lukratywnych przewozów przez kilka miesięcy.

Wynikłe z idiotycznego błędu, oraz będące jego następstwem potencjalne straty przedsiębiorstwa można, dla ogólnej orientacji, konserwatywnie oszacować na około czterdzieści tysięcy dolarów.

Wjechaliśmy w góry, w Wirginii. Zająłem się przede wszystkim nieustannym utrzymywaniem pojazdu pomiędzy liniami pasa ruchu, oraz zmienianiem trzynastu biegów bez wysprzęglania i bez zgrzytania. Błędna, lub zbyt późna redukcja biegów pod stromą górę łatwo może zakończyć się potencjalnie bardzo niebezpiecznym zatrzymaniem ciężkiego pojazdu. Pokonywałem nie tolerujące błędów trudności, w doprawdy fascynujących realiach.

Duże wrażenie zrobiły na mnie opowieści o katastrofach, zdarzających się z powodu specyficznych słabych stron samochodów ciężarowych i typowych problemach stwarzanych przez różne ładunki.

Cały czas starałem się wdrożyć te doświadczenia do mojej praktyki. Mnożyły się nowe znaki zapytania, z których wiele nie miało jeszcze treści, z powodu mojej ignorancji.

-Tylko wyglądam tak, jak mknący z dostawą profesjonalny traker! Pomyślałem z zawstydzeniem i determinacją.

Chwilami ktoś wjeżdżał samochodem osobowym za blisko przed moją ciężarówkę, rujnując delikatną atmosferę komfortu i satysfakcji z pracy, tworzącą się podczas prawidłowego kontrolowania pojazdu, definiujących normalność życia za kółkiem na wielkich dystansach. W dzień i w nocy wypatrywałem niebezpiecznych ostrych przedmiotów, napotykanym na drodze, gdyż łatwo nimi przebić oponę.

-Jadąc z prędkością sześćdziesiąt mil na godzinę, można zauważyć i objechać coś błyszczącego o wielkości gwoźdź!

Zdarza się, że bieżnik koła wyrzuca z wielką siłą najechane kamienie, płaskie przedmioty i kawałki metalu w kierunku innego pojazdu lub przechodnia. Mam jeszcze świeżo w pamięci wypadek w Nowym Jorku. Ciężka żelazna płyta, poderwana w górę podwójnymi kołami ciężarówki, w ułamku sekundy przecięła maskę mojego samochodu osobowego i zniszczyła chłodnicę.

-Na szczęście nie wpadła do kabiny!



Wyoming

Pierwszego dnia w drodze do Kalifornii niewiele uwagi poświęciłem podziwianiu pięknych odcinków trasy. Urzeczywistniły się marzenia o poznawaniu kraju, lecz jako ekscytujące przygody musiały trochę poczekać. Jechałem w napięciu, cierpiąc z powodu braku poczucia bezpieczeństwa. Wszystko inne utraciło wówczas znaczenie w porównaniu z dążeniem do zdobycia profesjonalnych umiejętności jazdy moją wielką maszyną z ciężkim ładunkiem.

-Zbyt wiele poważnych błędów w kierowaniu rozpedzonym zespołem, ważącym maksymalnie blisko czterdzieści ton, niemożliwych byłoby do skorygowania!

Na górskich ostrych zakrętach bałem się wywrotki. Model Freightlinera, którym jechałem, miał kabinę o bardzo miękkim niezależnym zawieszeniu. Na zakrętach, w wyniku działania siły odśrodkowej, przechylała się na ramię ciężarówka, wywołując sugestywne wrażenie bliskiej utraty równowagi przez cały pojazd.

-Jednemu z amerykańskich kierowców, wychowanemu na farmie, niepokojący efekt skojarzył się z galopowaniem w siodle, za lekko umocowanym na końskim grzbiecie!

Doświadczenie stanowiło jedyną przeszkodę, dzielącą mnie od gigantycznego potencjału osobistej wolności do wykorzystania, który dostrzegłem w kabinie. Zdecydowanie od pierwszych mil p o l u b i ł e m nowy zawód.

Zatrzymywaliśmy się tylko w niezbędnych sprawach, a więc na tankowania, posiłki połączone z załatwianiem potrzeb fizjologicznych, oraz na dwa noclegi, poprzedzone kąpielą pod prysznicami w miasteczkach serwisowych dla kierowców, zwanych truckstopami. Na wielu z nich mieści się po kilka tysięcy pojazdów.

Drugiego dnia w stanie Arkansas amerykańscy kierowcy, którzy usłyszeli nas rozmawiających po polsku na kanale zwyczajowo przeznaczonym do kontaktów w innym języku niż angielski, wpadli na głupi pomysł, aby pobawić się z naszym elitarnym zespołem. Sześć ciężarówek zaczęło współpracować ze sobą blokując nam przejazd. Po kilku minutach zabawa przekształciła się w wojnę manewrową na trzech pasach autostrady.

-Byliśmy wściekli!

Ostrzeżenia słowne, że szukają poważnych kłopotów nie pomogły.

-Lokalizowanie w drodze obcokrajowców, mówiących w obcych językach, a następnie niewybredne okazywanie im pogardy, przezywanie, oraz robienie psikusów jest jedną z popularnych rozrywek kierowców, których pierwszym językiem jest angielski!

W ciągu kwadransa zlokalizowaliśmy ich lidera z a b s o l u t n ą pewnością i postanowiliśmy dać mu nauczkę na resztę kariery. Współpracując przez radio odizolowaliśmy go od grupy na prawym pasie ruchu. Nie spodziewał się ataku. Zajęty był ubliżaniem nam swoimi najwulgarniejszymi wyzwiskami. Heniek jechał blisko przed nim. Rambo i Mirek z jego lewej strony. Ja i Janek jechaliśmy pięćset stop za nimi.

-Za minutę kończy się mój pas. Zaraz za tym jest most. W ostatniej chwili zróbcie mi miejsce! Zakomenderował Heniek.

-Krzysiek ostrzeż go, gdy powiem j u ż, żeby się nie zabił! Powiedział do mnie.

- J u ż ! Powiedział po chwili.

-Niebieski Kenworth teraz uważaj! Powiedziałem bardzo głośno po angielsku do naszego przeciwnika.

-Miejsce! Krzyknął w tej chwili Heniek.

W półtorej sekundy później gwałtownie zmienił pas ruchu. Amerykanin zobaczył tuż przed sobą koniec pasa i betonową barierę na moście. Nie miał gdzie uciekać. Musiał włączyć pełne hamowanie. Osiem kół jego przyczepy zablokowało się natychmiast. Chmura niebieskiego dymu z niszczonych opon ograniczyła moją widoczność.

-Ameryka jest najpotężniejsza na świecie, ale nie ty! Powiedziałem do niego po prostu.

Pomknęliśmy do przodu. Sytuacja na autostradzie wróciła do normy. Kierowcy amerykańscy spokojnie dyskutowali zajście.

-Traker Kenwortha dostał nauczkę od jednych z najlepszych kierowców, jacy jeżdżą po naszej planecie! Usłyszałem uwagę kogoś jadącego niedaleko.

-Należą do jednego z konwojów nazywanych "Polish Airlines", gdyż nikt inny nie wozi ładunków tak szybko. Widziałem wielokrotnie jak niezwykle sprawnie potrafią jeździć w wysokich górach. Znają swoją wartość. Nic dziwnego, że zareagowali ostro na próbę blokady podjętą przez zanadto pewnych siebie przeciętniaków! Dodał.

Dojechaliśmy do Los Angeles w niecałe trzy dni. Nasze samochody rozjechały się do różnych magazynów. Wróciłem sam, tak zwaną górą, czyli trasą północną.