

# DVOUKOLEJNÁ VÁŠEŇ

Do práce jsem chodil rád. Hlavním důvodem byla masivní úzkost a strach připustit si, že vlastně práci ze srdce nenávidím, že každý den je pro mne utrpením a že pouhá představa, že budu muset až do setmění vydržet jen na tomto místě a jen s tou předepsanou činností, byla tak neskutečně děsivá, až jsem si již během několika prvních návštěv dostatečně osvojil takovou míru záchovného optimismu a vynuceného klidu, že šlo o to jen vydržet, jakmile se dostaví spásný stereotyp. A dostavil. Jakmile k tomu došlo, byl můj stres po probuzení podstatně menší, ale když jsem si tak probíral otázky světa a bytí, než jsem šel spát, přibývalo naopak množství obav, co asi přijde zítra.

Posléze i to pominulo a namísto všech emocionálně laděných vnitřních konfliktů přišla jistá míra vy-toužené apatie kombinovaná se vzrušujícími zážitky při cestě domů.

Naše organizace byla pevně začleněna do soustavy jiných, podobných zařízení, které jako pavučina pro- tkávaly celou zemi, a kdekoli jen o město nějak zava- dily kolejnice a vlaky, tam jsme byli i my.

Také do práce jsem jezdil vlakem. Bylo to nesmír- ně daleko. Jednak proto, že jsem bydlel ve vzdáleném hlavním městě v bytě po rodičích, který se mi nechtě- lo opustit, a jednak proto, že zaměstnání bylo naopak v jiném vzdáleném městě a rovněž se mi jej nechtělo opustit.

Cesta tam byla většinou ve vlaku spojena s úpr- kem směrem k jedinému volnému místu. Sice jsem na něj míval místenku, ale to tehdy nikoho nezají- malo, tak jsem alespoň jako drážní úředník využíval první třídy zdarma, což mi také nebylo nijak platné, neboť drážní úředníci byli jednou z mnoha organiza- cí vlastních stejná privilegia. A to byl přitom rych- lík, protože oba body mé cesty byly skutečně značně vzdáleny.

Cesta zpět oproti tomu byla úžasnou vzpruhou a nádherným zážitkem. Průvodčí Ivanka, která s pra-

videlností všech všedních dnů na této trati jezdívala, totiž v přeplněném rychlíku využívala vlastní volné, a navíc uzamykatelné kupé. V tomto malém prostoru se odehrával náš veškerý milostný život a všechny radosti vzkvétajícího vztahu. Klíčový byl přitom úsek mezi T81 a T88, kde po celých šest zastávek vlak projížděl a nestavěl. Samozřejmě, někdy se do toho dostala nějaká rušivá událost, opilec na chodbě, konflikt s pasažérem a tak podobně.

Stejně tak úžasný byl úsek T90 až T95, kdy Ivanka obvykle vyndala malý ubrousek, hrnek a skromné nádobí z tašky a naservírovala mi dobroty z kastrůlku, ve kterém měla přichystané jídlo. Naše idyla trvala až do T94 a pak ještě malou chvílku mezi T98 a T101, kde jsme si mohli vyměnit alespoň pár slov, a přišlo loučení. T101 byla moje stanice!

I naše aktivity měly cyklický ráz, kdy jsme celý týden oba úseky jen seděli a jedli, Ivanka vyprávěla o mamince a zahrádce, zatímco já o práci.

Večery jsem trávil nejnmutnějšími provozními úkony a rychle šel spát, protože se vzhledem k dlouhé cestě obvykle blížila půlnoc a já musel brzy vstávat. Soboty a neděle jsme proto s Ivankou každý trávil doma, poměrně daleko od sebe, protože já musel nakoupit, dodělat vše na příští týden, zatímco Ivanka prala pro mne i pro svou maminku, o níž se starala,

chystala mi jídlo na týden a ve zbytku času spala. Stejně jako já. Tak jsme se oba začínali vždy v neděli těšit do práce, přesněji řečeno vlastně z práce a moje původní otupělost vůči zaměstnání takřka úplně ochabla. Vlastně v jistém směru tomu bylo naopak. S ohledem na periodické opakování některých propojení se mi začalo stávat, že i v ranním spojení začala krátce po nástupu automaticky přicházet vlna značného vzrušení, což mi navozovalo nemalé množství problémů. Jakmile jsem nastoupil do soupravy a ledva zasýčel přetlak trubic propojujících jednotlivé vagony, dostavila se fyzická reakce tak naprosto nečekaná, že jsem se nejprve prudce nadchnul pro cosi neurčité a zmateně vzrušujícího, abych se posléze prudce zastyděl, a nakonec začal reálně uvažovat, jak věc skrýt.

Denní tisk byl v tomto směru neúčinnější a dokonce tlumil i tuto záležitost.

Do práce jsem proto přijížděl poměrně uvolněný a nadšený představou návratu. Protože jediné spojení, které mi umožňovalo přijíždět včas, mne dovezlo vždy o tři čtvrtě hodiny dříve, mohl jsem se pustit do práce s jistým náskokem a být si stoprocentně jist, že budu naprosto se vším hotov s velkým předstihem.

Naše organizace spadala pod oblastní drážní středisko organizace osobní dopravy, což byl samozřejmě trochu nadnesený pojem. V podstatě jsme totiž

odpovídali toliko za logistiku výdeje a vůbec distribuce lístků a místenek, včetně návrhu pravidel užívání, kontroly a správy podřízených institucí. Ty byly tuším jen dvě: pokladny a jedna tiskárna. Jenže jakkoli jsme správou pokladen, srdcí každé haly, získali na prestiži, naše postavení bylo přesto sporné. Jednak jsme spadali pod ono zmíněné oblastní středisko, které si nepřímou nárokem na správu pokladen takřka stejně, a navíc si osvojilo udělování výjimek v rámci této činnosti a jejích pravidel.

Naštěstí pro nás zde ale bylo krajské středisko, kam spadala všechna ta oblastní, takže množství skrytých konfliktů, které muselo oblastní středisko řešit s krajským, mu značně ubíralo na silách, jež by se jinak mohly postavit proti nám. Nad krajskou úroveň jsem příliš neviděl, ale slyšel o ní mnoho zajímavostí. Většinou bohužel na bázi smyšlenek, představ a žertovných příběhů.

Takže naše postavení bylo vlastně velmi příjemné.

Uvnitř organizace také nedocházelo k nijak významným konfliktům a problémům. Sama struktura to ani neumožňovala.

Byli jsme rozděleni do dvou tří úseků:

První byl úsek cenin.

Ten měl dva samostatné útvary: registrace a návrhů cenin a útvar kontroly cenin, přičemž v rámci

každého z útvaru byla dvě oddělení, která jsem pro specifičnost jejich práce ani neznal a nenavštěvoval. Také byla dislokována až na samý konec nádraží do malého domku mezi bývalou výtopnou a halou. Stavba to byla omšelá, zchátralá, dokonce se mnozí domnívali, že je neobydlená a zcela prázdná.

Náš, druhý úsek, měl oproti tomu skvělé místo: v předposledním patře hlavní nádražní budovy, odkud byl výhled na celé nádraží, dokonce i k tunelům na konci údolí. Naší starostí byla vlastní jízdenková a místenková administrativa. A jakožto druhý největší útvar jsme měli tři oddělení.

První oddělení bylo určeno pro zvláštní situace, řešilo převážně všechno, co přišlo poštou od nadřízených institucí a bylo nutno zpracovat do několika hodin. Již dávno se ukázalo, že tato agenda vyžaduje samostatný útvar, protože jakmile se jakýkoli požadavek seshora postoupil libovolnému útvaru, pak jeho činnost zablokoval na několik dnů. Věci stojí a nemá je kdo udělat. Vytvoření samostatného oddělení byl skvělý nápad, a tak zde byla skupina lidí, která se zabývala toliko vnitropodnikovou korespondencí, a chod celého útvaru byl nenarušen. Jak jsem slyšel, tento náš skvělý nápad posléze přijala většina i nám nadřízených útvarů, a tak se vybuďovala síť samostatných pracovišť, jež od té doby korespondovala

sama mezi sebou, a činnost zbytku institucí se tím opět nedotkla.

Druhé oddělení bylo oddělení vlastní agendy místenek, tedy toho, co bychom měli především dělat, a to bylo dokonce děleno na dva referáty, a to nikoli z důvodů věcných, ale spíše z jakési přirozené a pochopitelné lidské slabosti, neboť v tomto útvaru byli toliko dva stejně staří a stejně zkušené pracovníci, a bylo by velice těžké svěřit místo vedoucího jen jednomu z nich. Proto vznikly referáty dva: pro přímo řízené instituce místenek a pro přímo řízené instituce pokladen, oba referáty ovšem neměly do činnosti obou institucí zasahovat, ale poskytnout jim školicí a teoretickou průpravu i zázemí. Naše, třetí oddělení bylo nejpočetnější a byla mu svěřena oblast inovací a metodiky. Takřka všichni pracovali na úseku metodiky, neboť se jednalo o staré a zkušené pracovníky, kteří se měli s ostatními o co podělit. Jen já jsem byl jako nováček zařazen do útvaru inovací, jenž spadl přímo pod vedoucího oddělení, čehož jsem si velice cenil.

A konečně zde byl třetí a největší úsek a také nejdůležitější, tedy vlastní vedení organizace, a sice nejen osobní oddělení, pokladna, finanční, právní, správní a logistické oddělení, sekretariát ředitele, úsek vzdělávání a doškolování, vývoje, mezd a dokumentace,

archiv, metodický útvar ředitele, spojový a propojovací technik, jakož i administrativa správy budov, které užíváme, a oddělení služeb organizaci, údržba, meziúseková pošta a přeprava, úsek vyžádané dopravy a útvar hlavní vrátnice. Každý jim trochu záviděl, neboť sídlili v nejvyšším patře, odkud již bylo vidět dokonce i na druhou stranu údolí.

Byli jsme mocná organizace, měli jsme dokonce dvě telefonní linky a několik vnitřních, dražních. Ale nejjednodušší bylo na dané místo zajít a věc vyřídit přímo.

A tak se stalo, že jednoho dne u mne zaklepal neznámý kolega ze sekretariátu ředitele. Pochopil jsem, že nastává něco mimořádného.

A skutečně: odkudsi shůry přišel metodický pokyn zpracovat problematiku dublování míst k sezení několika místenkami vydanými v různých stanicích na stejné místo vlaku. Jenže: útvar ředitele si nebyl jist, kam tento úkol správně zařadit. Jistě, vše mohlo zůstat jen v rámci zvláštního oddělení, které by toliko zůstalo v kontaktu se zadavatelem, jenže tentokrát se někdo nahoře zřejmě ukázal být velkým nováčkem a požadoval naši iniciativu. Metodici si s tím nevědí rady a vedení došlo k závěru, že by se tím měl zabývat útvar inovací, neboť to byl jediný útvar, který mohl zpracovat cokoli, co by bylo nové a netýkalo se rutinního chodu instituce.