

Skutečné příběhy ze železnice

František Tylšar



C PRESS

Skutečné příběhy ze železnice

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



František Tylšar
Skutečné příběhy ze železnice – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2023

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

ALBATROS  **MEDIA**

**SKUTEČNÉ PŘÍBĚHY
ze železnice**

SKUTEČNÉ PŘÍBĚHY ze železnice

FRANTIŠEK TYLŠAR

 **PRESS**

© František Tyšar, 2023

Illustrations © Bohuslav Fultner, 2023

ISBN tištěné verze 978-80-264-4737-5 (1. vydání, 2023)

ISBN e-knihy 978-80-264-4747-4 (1. zveřejnění, 2023) (ePDF)

ISBN e-knihy 978-80-264-4748-1 (1. zveřejnění, 2023) (epub)

ISBN e-knihy 978-80-264-4749-8 (1. zveřejnění, 2023) (mobi)

PÁR SLOV NA ÚVOD

Právě jsem dopsal první větu v nové knize. Je to stejný pocit, jako když stisknete kliku dveří a vstoupíte před začátkem směny na pracoviště. A je jedno, zda jste závorář, výpravčí, vlakvedoucí, strojvedoucí, vozmistr, traťový dělník, železniční lektor, lékař, přednosta nebo manažer. Přesně víte, jak to za dveřmi vypadá, ale nikdy netušíte, co vám právě začínající den železničáře přichystá. Železnice je totiž unikátní prostředí, mechanismus tisíců ozubených kol a koleček, ve kterém má každý zaměstnanec své nenahraditelné místo.

Dnes mi jeden novinář položil otázku, zda je železnice ve své improvizaci dokonalá. A já mu odpověděl:

„Ano. Neznám dokonalejší systém. Železnice je soukolí, které je méně udržované, než by si zasloužilo. Mnohý do něj přihodí i lopatku písku. A ač to na okamžik zaskřípe, jede i přesto stále dál. Bezpečně a spolehlivě.“

Ono to vlastně není ani o tom mechanismu nebo technice. Je to zejména o lidech. A kde jsou lidé, tam také vznikají příběhy. Neobyčejné příběhy plné skutečného hrdinství všedních dnů obyčejných železničářů, ale také cestujících a ostatních, kteří k železnici patří. Všechny se skutečně staly. Některé jsem sám prožil, jiné znám z vyprávění. Některé se udály nedávno, jiné před mnoha lety. Je v nich kopec pravdy i autorské fantazie. Jednu věc však mají společnou. Humor. Humor, který železničáře neopouští ani v těch nejtěžších časech...

Možná v nich poznáte někoho blízkého, nebo dokonce sami sebe. Ano, mohou být o vás, o mně, ale také o někom úplně jiném. Proto věřte, že jakákoli podobnost je zcela náhodná.

Jako železničář jsem prošel mnoha pracovišti, projel mnoho tratí. Nejen jako cestující, ale mnohem častěji na stanovišti hnacího

vozidla nebo ve službě jako průvodčí či vlakvedoucí. Poprvé jsem modré sukno stejnokroje oblékl v patnácti letech a nosím ho již déle než čtyřicet roků. Za tu dobu jsem si vyzkoušel mnoho profesí a ty, které mi osud nedopřál, jsem jako dopravní lektor alespoň vyučoval. To mi dalo nádhernou možnost poznat stovky pracovišť po celé naší vlasti. A hlavně lidí. Lidí, kteří mi byli inspirací. Těm všem ze srdce děkuji a vám, milí čtenáři, přeji příjemné čtení. Nejlépe ve vlaku...

Fanda ☺ Tylšar



JAK JSEM SE STAL PRŮVODČÍM

Už od pondělí jsem se těšil na pátek. Ne pro volný víkend jako většina pracujících socialistického tábora, ale pro výlet s dědou k příbuzným do Orlických hor. Bylo mi pět let a ve školce se to táhlo jako karavana pouští. A to jsem ještě netušil, že právě tato cesta mi nalajnuje moji životní dráhu.

Najednou to ale bylo tu a já, ač nerad vstávám, jsem už před šestou vyskočil z postele a rychle se sám oblékl. Nebylo to sice bez chyb, ale po malé babiččině korekci jsem byl na cestu připraven.

Po snídani jsme se pěšky vydali na autobusovou zastávku, která byla kousek za vsí. Dodnes si tu procházku letním ránem pamatuji. Stalo se totiž něco mimořádného. Před domem spolužáka Pepy Nedbala ležela na zemi stokoruna a já ji našel. Ne že bych v životě nenašel žádnou jinou, tuhle si však pamatuji moc dobře. Krásně zelená a v dědových očích probouzející blažený výraz, který lze popsat slovy „dvacet pět krabiček cigaret – skoro měsíc kouření zadarmo“. Děda byl totiž vášnivý kuřák a vůbec mu nevadilo, že já v ní viděl spíš horu sladkostí.

Cesta autobusem do Prostějova byla stejná jako jindy. Stará karosa supěla, řadící stupně zpívaly svoji vrzavou píseň ozubených kol a dveřmi táhlo. Přesto jsem autobusem jezdil rád. Za pár chvil jsme byli tam, kam bych pěšky nedošel za celý den. A to se mi líbilo.

To, co mě však čekalo na prostějovském vlakovém nádraží, mi vzalo dech. Ohromná hala s ozvěnou, řada pokladen, kanceláří, bufet, restaurace, spousta laviček a květin. Děda koupil lístek do Zábřehu na Moravě a poučil mě, že kdyby se někdo ptal, kolik je mi let, že mám říkat čtyři. (Nevěděl totiž, že za děti se platí až od šesti.) Rád jsem mu to slíbil a nasával množství nových podnětů.

Po krátkém občerstvení pivem a limonádou jsme vyšli na peron. To teprve bylo něco! Nevěděl jsem, co si prohlédnout dřív. Na kolejích stály velké vagony a lokomotivy. Všechno to vonělo dálkami a mně vůbec nevadilo, že pro davu lidí a hluk nebylo slyšet vlastního slova.

Z chrčícího staničního rozhlasu se ozvalo, že „osobní vlak do Vrahovic, Kraliček, Vrbátek, Blatce, Nemilan a Olomouce přijede na pátou kolej“, a během chvíle opravdu na pátou kolej přijel dlouhý vlak. Měl nádhernou červenou lokomotivu s burácejícím motorem. Za ní se vezlo pět vagonů zelených jako jehličí.

Po dřevěných schůdcích jsme nastoupili do druhého z nich, protože ten první byl služební. Na dveřích se mi moc líbily dvě mosazné kliky a třetí červená klička, podobná té, co máme doma na králíkárně. I uvnitř bylo mnoho zajímavých věcí. Dřevěné lavice z lakovaných latěk, nad nimi police na zavazadla, u dveří červené táhlo záchranné brdy, u okna odpadkový koš, stoleček...

Posadili jsme se na tvrdou lavici k oknu a vůbec nevadilo, že přes nemyté sklo není téměř nic vidět. I tak bylo stále co pozorovat. Stromy, které se míhaly kolem oken, lány polí, vrbátecký cukrovar, řeku Moravu, přes kterou jsme projížděli po železném rámusícím mostě, továrnu, která měla na stěně stejný obrázek jako moje oblíbená čokoláda s nápisem ZORA... A jak vlak frčel! Žádná skřípající převodovka jako v autobuse. Jen rychlost a pravidelné klapání železných kol. Ani jsem se nenadál a už jsme byli v Olomouci a vystupovali.

To teprve bylo nádraží! Ještě větší a ještě zajímavější. Na pátém nástupišti, kam nás vlak dovezl, byl stánek s pivem a párky, který děda neopomenul navštívit. O kousíček dál u prvního nástupiště stála ohromná černá parní lokomotiva, ze které se všude kouřilo. Z komína šel dým a od kol, která byla vyšší než já, unikala se syče-

ním pára. A jak nádherně voněla! I po létech si dokážu tu vůni hnědého uhlí a páry přesně vybavit.

Seběhli jsme dolů po schodech do podchodu a o kousek dál zase po jiných nahoru na druhé nástupiště. Měl jsem pocit, jako bychom se octli na dalším nádraží – někde o patro výš. Na koleji stál ještě delší vlak než ten z Prostějova. Táhla ho elegantní zelená lokomotiva, o které mi později průvodčí prozradil, že jí železničáři říkají Bobina a jezdí na elektriku. Náš vagon byl také zelený, ale mnohem větší. Napůl služební a napůl pro cestující. A úplně nový! Jednotlivá kupé měla pohodlné sedačky potažené červenou koženkou, na stěnách obrázky hradů a u čistého okna dva sklápěcí stolečky. Mně se ale nejvíc líbila kovová páčka na ovládání topení. Hned jsem ji vyzkoušel, ale na topení nebyla znát žádná změna. Možná proto, že uprostřed léta by topil jen hlupák.

Rozjeli jsme se. To byla teprve jízda! Vlak jel jako blázen, žádný hluk a mně se líbilo, že to vůbec nedrncá. Dnes po letech, a to mi věřte, že vozy BDms stále jezdí, to vidím jinak. Sedačka ve služebním oddíle, stlučená z dřevěných latěk, jako by ani nepatřila do dvacátého prvního století, koženka už dávno není v kurzu a těžký chod dveří také nikoho neoslňuje.

Ale vraťme se zpět k mé cestě – do roku 1971. Tenkrát to bylo něco! Nejmodernější technika od soudruhů z NDR...

Děda chvíli pozoroval okolní krajinu, ale už po půlhodině se začal ošívat vlivem přebytku kyslíku v plicích. Povzbuzen nálezem pětistovky kusovek, které si může za nalezenou stokorunu dopřát, se na mě přísně podíval a řekl: „Nikam nechod, jdu si zapálit na záchod.“

To nebylo nic mimořádného, protože doma zapaloval žváro každou chvíli. Navíc ve vlaku bylo pro mne vše tak nové a zajímavé, že jsem ho ani moc nevnímal. Čistým sklem jsem pozoroval rovnou hanáckou zemi a děda, hulící na záchodě, mi vůbec nescházel.

Najednou se otevřely dveře a v nich stál hroživě vypadající průvodčí s brašnou, kleštěmi a čepicí.

„Kampak jedeš?“ zeptal se.

„Na výlet,“ odpověděl jsem.

„A to jedeš sám?“

„Ne, s dědou. Šel si na záchod zakouřit,“ prozradil jsem nechtěně tajemství, o kterém jsem nevěděl, že má tajemstvím zůstat.

„Já si říkal, že tu někde smrdí cigareta!“

Průvodčí nezaváhal ani chvíli a během okamžiku přiváděl dědu ze záchodu jako malého rošťáčka.

„Tak to bude za čtyři koruny! Ve vlaku se nekouří!“ řekl rozzlobený průvodčí.

„Čtyři? To je přeci celá krabička startek,“ bránil se děda: „Musí to být?“

„Musí!“ nekompromisně zavelel průvodčí. „To by to ve vlaku vypadalo, kdyby nám tu každý kouřil, jak se mu zachce a kde se mu zachce! Proč nejdete hned vedle do kuřáckého vozu?“

Děda se ošíval, ale nakonec zaplatil.

„Chceš si cvaknout?“ usmál se už o poznání příjemněji průvodčí a podal mi kovové kleště. Ukázal, jak se do nich vkládá jízdenka, a já do té dědovy udělal několik kulatých dírek.

Moc se mi to líbilo, a tak možná právě díky tomu jsem o deset roků později nastoupil do železničního učiliště v Olomouci a dírky do jízdenek kleštěmi dělám dodnes. Jsou trochu jiné, menší. Kromě dírky na jízdenku kleště otisknou i datum, číslo vlaku a kód kleští, ale stále se práce s nimi dětem líbí. Rád se jich ptám: „Chcete si cvaknout?“ A ony chtějí. Vlaky a kleště jsou prostě stále in.

A kuřáky také rád proháním. Jelikož jsem se sám kouřit odnaučil už v jedenácti letech, cítím cigaretový dým i v sousedním voze a žádný nikotinový hříšník mi neunikne.

„To by to ve vlaku vypadalo, kdyby nám tu každý kouřil, jak se mu zachce!“ říkám jim a nekompromisně požaduji čtyři stovky.

Mám na to i pomůcku, jak je přesvědčit, aby zaplatili, a ještě rádi. Vždycky se zeptám: „Mám být zlý průvodčí s pokutou za tisíc korun, nebo hodný a jen za čtyři sta?“

Je to zvláštní, má-li si člověk vybrat ze špatné a horší možnosti, volí vždy tu špatnou. Nakonec je i rád, že to dobře dopadlo, protože mohlo být i hůř. Děda by se divil!

On ani neví, že tu pokutu dostal vlastně ode mne. Celou cestu mu vrtalo hlavou, jak ho tam ten průvodčí objevil, když foukal kouř z okna ven. (Samozřejmě jsem se mu nikdy nepřiznal.) Nakonec jsem za ni i vděčný. Moji radost nezkažil ani fakt, že jsem ji vlastně z nalezené stokoruny zaplatil já sám. Moje krásná práce s brašnou, kleštěmi a čepicí mi za to totiž stála a pořád stojí!

13. 11. 2015 (PÁTEK)

Pátek třináctého je den, který přináší do života běžného smrtelníka mnohá překvapení. Je to snad tou starou pověrou, že různé katastrofy, maléry, průšvihy, ale i drobné nepříjemnosti se tento den koncentrují do neobvyklých sestav a dokážou nás často nepříjemně zaskočit. V tento den číhají černé kočky u cesty, aby právě vám přes ni mohly přejít, a Murphyho zákony mají statisticky nemožnou frekvenci pravdivosti. Citujme z nich. Například: Může-li se pokazit více věcí za sebou, pokazí se v nejnevhodnějším pořadí. Nebo: Autobus přijede ve chvíli, kdy jsi přesně uprostřed mezi dvěma zastávkami. Nejinak je tomu na železnici. Když se po směně sejdou zaměstnanci na šatně, je pokaždé o čem vyprávět.

V pátek třináctého listopadu jsem měl běžnou denní směnu na vlcích osobní dopravy. Na komandě už mě to dlouhé čekání

nebavilo, a tak jsem se vydal k vlaku o něco dříve. Čekala mě tatáž souprava, kterou jsem si ráno přivezl a která celou tu dobu stála u druhého nástupiště.

Právě v okamžiku, kdy jsem přišel na vlak, odložil si věci do služebního oddílu a chystal se na nástupiště, abych prohlédl soupravu, mě ve dveřích pozdravily dvě asi dvacetileté slečny a hned spustily jedna přes druhou:

„Pane průvodčí, pane průvodčí, máme problém, můžete nám pomoci?“

„Můžu, tak povídejte!“ odpověděl jsem s úsměvem a čekal nějakou drobnou žádost o informaci.

„Víte, potřebovaly bychom půjčit tu plošinu, co je tady na peroně pro invalidy. Máme psa a nechce za nic na světě nastoupit do vlaku. Přišly jsme s ním raději dříve, ale nevypadá to vůbec dobře.“

Zatím jsem neslyšel o situaci, že by se psa nepodařilo přes tři schůdky do vlaku dostat, proto jsem to nebral vážně a pokusil se o nápravu jinak.

„S tou plošinou je to složitější. Ve vlaku ji nemám a ta na peroně je uzamčená. Navíc nakládání osob (a nebudete mi věřit – i pes je osoba, alespoň podle záznamu na jeho jízdence) je dovoleno jen na vozíku. A kde ho vlastně máte? Společně to určitě dokážeme.“

„Míšo!“ zavolaly dívky a zpoza zásobníku písku na zimní posyp peronů opatrně vykoukla chlupatá psí hlava.

Byl to opravdu hezký pes, velikosti menší ovce, a už od prvního pohledu vypadal jako starý dobrák. Jen té odvahy asi moc nepobral. Takhle zbaběle se schovávat!

„Tak pojď, Míšo, to dáš!“ promluvil jsem na něj co nejvládněji.

A pes se kupodivu jen s malým tahem nechal dovést až ke dveřím vagonu. Ale to bylo vše.

Každý chlupáč této velikosti by byl nahoře jedním skokem, ale tento ne. Mohli jsme ho hladit, lákat, slibovat, strašit... Nic. Už jen pouhý pokus o zvednutí tlapy k prvnímu schůdku byl odměňován nesouhlasným vrčením. Po pěti minutách jsme to vzdali.

„Chtělo by to nějakou šikmou rampu,“ přemýšlel jsem nahlas.

A protože nemám ve zvyku se vzdávat bez boje, začal jsem prohlížet okolí a hledat, co by se dalo využít.

Měl jsem štěstí. Vedle bedny s pískem na posyp zmrzlých nástupišť, za kterou se náš „hrdina“ ještě před chvílí schovával, ležely dvě hezké, asi metr a půl dlouhé desky. Ty jsem položil přes schůdky, čímž vznikl pohodlný šikmý nájezd. Úsměv na tváři děvčat věstil, že tentokrát by to mohlo vyjít.

„Tak pojď, kamaráde,“ obrátil jsem se na chlupatého pasažéra.

Znovu ochotně došel až k rampě a před ní se zarazil.

Zase nic. Mohli jsme tlačit, přemlouvát, drbat za ušima, hladit, slibovat... Ani tlapou nehnul.

„Je už hodně starý a skoro nevidí,“ řekla smutně jedna z dívek.

A pes, jako by ji slyšel a chtěl potvrdit její slova, nadzdvihl packu ke kroku. Netrefil se na desku, a když cítil volný prostor pod ní, ucu-kl. Báł se udělat jakýkoli krok.

Vtom mi to došlo. Naše snaha je marná. Tohoto psa do našeho vlaku prostě nedostaneme. A i kdyby se nám to třeba plošinou pro invalidy podařilo, asi bychom ho nedostali z vlaku ven. Navíc ve Veselí nad Lužnicí, kam všichni tři jeli, stojíme jen krátce. A zpozdit vlak, to není jen tak.

Začal jsem přemýšlet, co s tím. Slečny byly bezradné a pes smutný. Přece je v tom nenechám, přemýšlel jsem na plné obrátky. Nakonec jsem kouknul do jízdního řádu, kdy jede první vlak s bezbariérovým přístupem. Naštěstí za necelou hodinu. Ale, co když bude kvůli výluce také jiná souprava? I my jsme měli mít původně RegioPantera.

Zavolal jsem tedy strojvedoucímu a ten mě ujistil, že má Regionovu, tudíž je všechno v pořádku.

Rozloučili jsme se, dívky byly spokojené a myslím, že i od psa jsem zaslechl poděkování.

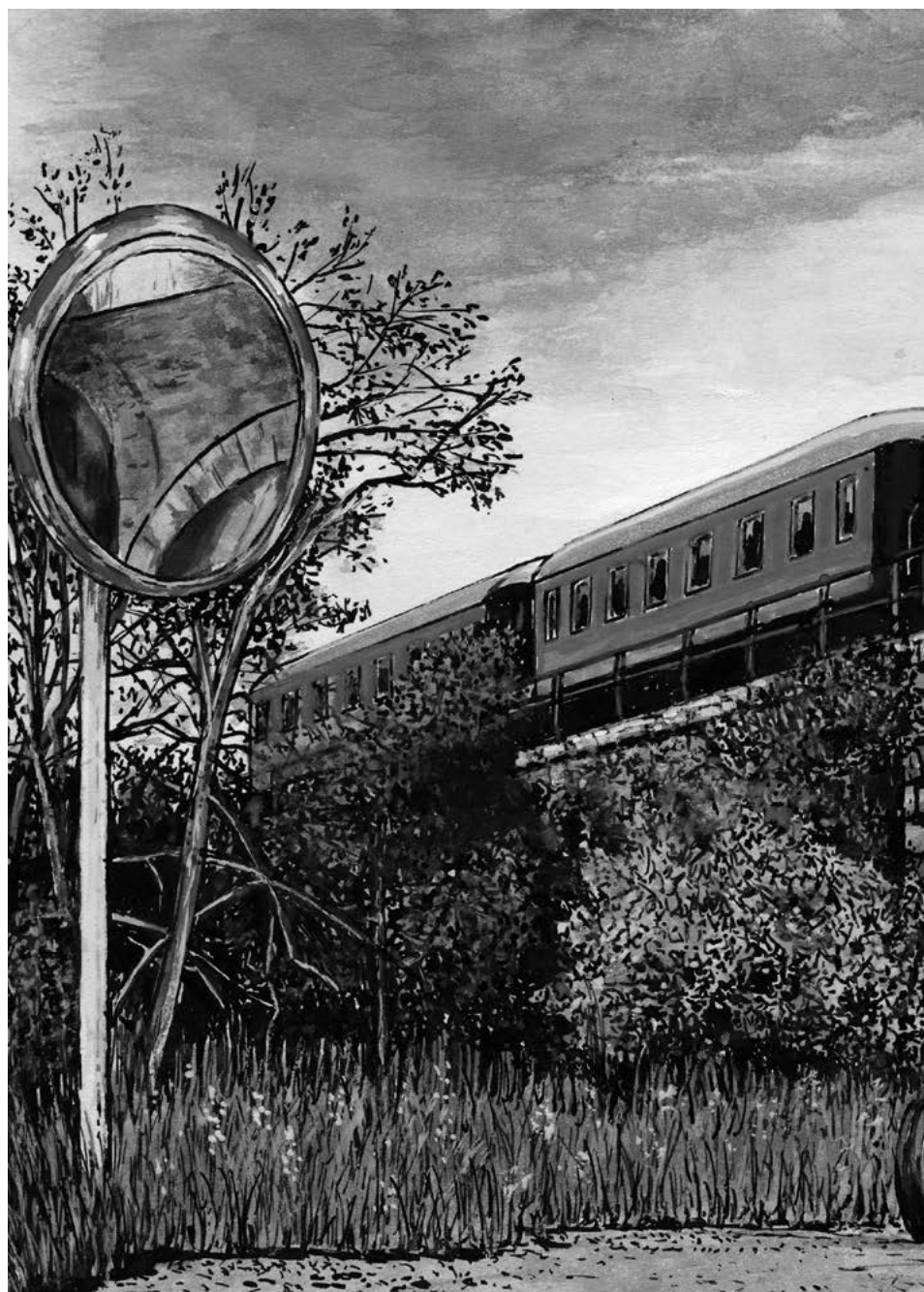
Jen marně přemýšlím, jak se dostali na peron. Nejspíše výtahem.

REX

Kdo by neznal film Přednosta stanice nebo alespoň jeho ústřední píseň, ve které se mimo jiné zpívá: *Pan revizor reviduje každého haranta, kouká, kde by načapat moh' černýho pasanta*. I když se od dob filmové slávy Vlasty Buriana mnohé změnilo, mnohé zůstalo i na začátku osmdesátých let dvacátého století stejné. Takže zaprvé: už nepoužíváme pojem harant, ale naše socialistická mladá generace. Za druhé: místo černý pasant říkáme cestující bez platné jízdenky. Ale revizoři i osoby, které zkouší cestovat načerno, dodnes nevyhynuli.

Hezky a dlouho by o tom mohl vyprávět revizor Jindřich, který měl na starosti tratě v obvodu tehdejšího ředitelství Správy střední dráhy. Kontroloval, zda pracující lid, budoucnost státu tvořená mladou generací (raději používal slovo degenerací), i ostatní cestující mají jízdenky a průkazy na slevu, jak jim to nařizují pravidla uvedená hned v úvodu každého jízdního řádu či na otočných bubnech s informacemi ve stanicích. Přitom také dohlížel na to, aby průvodčí prováděli totéž a se stejnou pílí a poctivostí jako on sám. A v případě, že bylo průvodčích nebo vlakvedoucích málo, oblékl modré sukno železničářské uniformy a vypomáhal, kde bylo právě potřeba.

* * *





Jednoho dne začátkem podzimu, kdy chřipková epidemie způsobila silný úbytek pracovních sil celého národního hospodářství, tedy i na železnici, dostal za úkol vypomáhat jako průvodčí ve stanici Prostějov hlavní nádraží.

Pečlivě si zkontroloval brašnu se služebními pomůckami, připravil svačinu, termosku s kávou a osedlal trabanta, aby byl na pracovišti včas. Jako revizor a člen strany musí jít přeci soudruhům ve stanici příkladem.

Když parkoval za kolejemi u skladiště, měl ještě skoro hodinu času. Rozhodl se, že dříve, než se půjde ohlásit vlakvedoucímu, zkontroluje také osobní pokladnu. Těch je zde několik a byl by v tom čert, aby něco nenašel. Vždyť na jedničku pracují jen soudruh ministr, soudruh vedoucí revizorů v Praze a nejlepší z revizorů. Například já, říkal si často Jindřich v duchu.

Vloudil se do chodby, která vede k jednotlivým „klecím“ s pokladnicemi, a tajně zezadu nakukoval, zda je všechno, jak má být. A taky že bylo. Žádná rozečtená kniha na stole, svačina, ústrojová nekázeň, prostě nic, co by se dalo pracovnícům u okének vytknout. No aby ne. Už při příchodu přes koleje ho totiž viděla „bába z tranzita“ a přes okénko sousední pokladní informovala o „škodné v rajonu“. Ta zase zprávu předala dál a kam se nedalo dovolat ústně, tam se volalo telefonem.

Co se dá dělat, alespoň mám čas zajít do nádražního bufetu, zabručel si jen tak pro sebe.

* * *

Liberecký párek, koupající se v teplé vodní lázni dobu více než potřebnou, a kofola mu spravily náladu. Do služebního vozu už nastupoval po dřevěných schůdcích s úsměvem. Zaklepal a pozdravil „mámu“, tedy starou vlakvedoucí, u které už nikdo nepamatoval

její nástup na dráhu. Ta tu snad jezdí od dob, co postavili koleje, přemýšlel Jindřich, když se hlásil jako náhradník do služby.

„Je mi to hloupé, ale musím vás, pane revizore, požádat o bloky jízdenek ke kontrole,“ prohlásila sebevědomě „máma“.

Už je to tady, dává mi najevo, kdo je tu dneska šéf, pomyslel si Jindřich. Vzápětí si ale uvědomil, že ani jinak nemůže. Kdyby on na kontrole zjistil, že to nedělá, taky by se zlobil. Vyndal tedy doplatkové jízdenky, týdenní jízdenky, „trhací lístky“ i hlášenky. Vlakvedoucí si je prohlédla a podepsala zadní stranu prvních listů.

„A teď vás musím poučit o bezpečnosti,“ pokračovala. „Znáte předpis Op 16?“

„Znám, a co má být?“

„Tak ho dodržujte!“ ukončila poučení.

* * *

Deset minut před odjezdem Jindřich vzorně pochodoval před soupravou. Na výzvu výpravčího zkontroloval, zda jsou zavřeny všechny dveře, podíval se směrem k budově, zda nikdo nedobíhá, a rukou máznul na vlakvedoucí signál, že z jeho pohledu mohou odjet. Vlakvedoucí se s návěstím ani nenamáhala, protože výpravčí stál pod jejím oknem. Slovy „tak jedem“ dala najevo, že i ona souhlasí.

Vlak se pomalu rozjel, minul stavědlo, závory, obloukem přešel přes řeku Hloučelu a Jindřich se dal do kontroly jízdenek. Pět vozů bylo dnes kvůli chřipce i přes páteční datum naplněno jen z poloviny, takže nebylo potřeba nikam spěchat. Vše probíhalo až podezřele hladce.

Až při revizi posledního vozu narazil na něco zvláštního. Na „čtyřce“, tedy v prostoru čtyř míst u jednoho okna seděli manželé a dvě děti. Na protější čtyřce ležel přes dvě sedačky pohodlně natažený pes.

Upravená srst svědčila o dobré péči majitelů a jeho klidné, až vznešené chování o tom, že to není jen tak nějaký oříšek, ale psí osobnost.

Rodina předložila dvě celé a dvě poloviční jízdenky do Olomouce.

Jindřich do nich udělal průštipkami dírky a podíval se na psa:

„A pro něho jízdenku nemáte?“

„Ne, proč?“ divili se.

„I pes musí mít jízdenku. A tenhle zabírá hned dvě místa najednou,“ snažil se o mírnou domluvu.

„A to musíme platit za všechny psy ve vlaku?“ ještě více se divila hlava rodiny.

„Za všechny ne, stačí za toho vašeho,“ spustil už trochu podrážděně.

„Ale náš pes je doma! Tohoto neznáme!“ bránil se cestující.

„Tak to se s tím nedá nic dělat,“ ukončil debatu Jindřich a šel dál.

Stejně mu to ale vrtalo hlavou. Ano, hned na začátku mu bylo divné, že pes sedí k ostatním otočený ocasem, ale třeba se jen naštval nebo ho bavil pohled z okna. Už jsem se setkal s mnoha chytráky, ale těm jsem mohl dát pokutu, nebo alespoň přírážku. V tomto případě mám smůlu. Pes pokutu ani přírážku podle předpisů dostat nemůže. Dokonce ani jízdenku si sám nezaplatí. To musí páníček. Ale tento se k němu nehlásí...

Mezitím vlak dojel až do Olomouce a Jindřich procházel soupravu, aby zkontroloval, zda všichni vystoupili. A co myslíte, že našel? V posledním voze stále seděl, tentokrát už sám, na první pohled nádherný pes.

„Tak co s tebou, kamaráde? Tady zůstat nemůžeš. Zvedej se...“

A pes jako by mu rozuměl, seskočil ze sedačky a pomaličku se dokolébal ke dveřím. Jindřich ještě zahlédl, jak si to míří ven z nádraží...



O dva dny později měl revizor Jindřich ještě jednou tu samou směnu. Vracel se již z Olomouce zpět do Prostějova, a co nevidí! Ten samý pes, na stejném místě. Jen na něm byly dobře viditelné ty dva dny bez lidské péče. Srst rozčuchaná, umazaná, smutné oči, a co si budeme nalhávat... jeho vůně nebyla z těch nejpříjemnějších.

Na konečné v Prostějově opět zůstal na svém místě a už ani nechtěl vystoupit. Jindřich neměl to srdce, aby ho vyháněl násilím, tak to zkusil jinak. Přinesl ze služebního vozu svoji svačinu a se psem se rozdělil. Když viděl, jak mu chutná a jak vděčně a poslušně jde s ním směrem ke dveřím, už to nevydržel: „Tak víš co? Pojď se mnou. Zkusíme tvého pána najít.“

Vzal ho do služebního vozu a po směně i domů, kde proběhla důkladná očista. Celé další dva týdny vyvěšoval po všech stanicích výzvu o tom, že se našel pes. Marně. A tak nakonec Rex, jak mu začal Jindřich říkat, zůstal v revizorské péči napořád.

VLAKOVÉ NÁLEZY

Znáte někoho, kdo ještě nikdy ve vlaku nic nezapomněl? Já tedy ne. Snad každý člen naší rodiny do množiny zapomenutých předmětů přispěl svým dílem. U mne to byl například nástěnný kalendář, u syna asi sedmnáct čepic, manželka... No to by bylo asi na delší povídání. A ani moji známí na tom nejsou lépe.



My průvodčí osobních vlaků bychom o tom mohli vyprávět své! Stačí, aby po dešti vysvitlo sluníčko, a šance na nález deštníku je vyšší než Petřínská rozhledna. Každý z nás by je mohl počítat

na desítky. Ale nenalézáme jen deštníky. Sběrná místa nálezů jsou plná nejrůznějších kuriozit. Kolegovi se dokonce kdysi podařilo najít kufřík s asi sto tisíci korun, který nad sedačkou zanechal předseda místního JZD, když vzl družstevníkům výplaty. To bylo radosti, když se našel!

K těm běžnějším nálezům patří kusy oblečení. Podobně jako můj syn lidé ve vlaku zapomínají nejen čepice, ale také svetry, halenky, bundy, kabáty... Dále jsou to peněženky, doklady, tašky, taštičky, kabely i kabelky, batohy či jiná zavazadla. Oblíbenou ztrátou dětí dojíždějících do školy je školní brašna.



Kapitolu samu o sobě tvoří mobilní telefony. Těch se nachází také docela slušné množství. Jednou se mi podařilo najít na stolečku RegioPantera dokonce dva současně! Oba jistě pamatovaly dobu dávno minulou. Proto mě nejprve napadlo, že takové staré cihly tu určitě někdo vyhodil. Byly však nabitě a funkční, a tak jsem se, jak mi předpis ukládá, dal do činností spojených s jejich odevzdáním zpět majiteli. To se nejprve zavolá na centrální evidenci do Prahy, kde se zapíše podrobný popis nalezené věci, místo nálezu a vše důležité k tomu, aby případný majitel dostal informaci, kde se jeho poklad nachází. Pak se sepíše tiskopis s názvem „hlášenka“ a věc (v tomto případě dvě věci) se odevzdají na příslušné místo. A tak jsem tak šel mobilní vysloužilce odevzdat. Vtom začal vyzvánět ten můj.

„Fanda Tylšar, vlakvedoucí vlaku 1839, dobrý den,“ předpisově jsem se ohlásil.

„Ahoj, tady je Petr. Nenašels dva mobily?“

„Našel, právě je nesu do pokladny.“

„Tak to vydrž, za chvíli si pro ně přijdu. Já je nechal ve vlaku a naštěstí jdeme do depa dva, tak ti volám z Karlova mobilu.“