

Miluje dobrá rodružství a volnost, na kole je svým párem: "Je to obrovský drama, klopit zatáčku a být přitom pořád ve středu. Jenak vám řvou do ucha z dispečinku příkazy, a pak musíte dávat bacha na všechno, co se kolem vás hejbe. Jinak skončíte na dlažbě. Navíc musíte mít pořád na paměti, o co právě v tuhle chvíli jede: co nejkratší cestou, za co nejkratší dobou doručit zásilkou, kterou máte právě na hřbetě." Tak líčí svou "pracovní náplň" jeden z messengerů - Karel Rauš. Původním povoláním elektrotechnik, u kurýrní služby začal jezdit před rokem.

Text:
JAN BRABEC
Foto:
MAFA - JIŘÍ TUREK

Je pátek, tři hodiny odpoledne. V pražských ulicích vrcholi dopravní špička. Na křižovatkách stojí dlouhé kolony aut, mezi nimi se v oblacích dýmu proplétají davy lidí. U Muzea je to nejhorší, cesta vpřed je beznadějně ucpaná. Jediný kdo může kupředu je cyklista v černých brýlích a černožluté kombinéze s vysílačkou v podpaží. Skloněný těsně nad řídítka se



RYCHLÁ

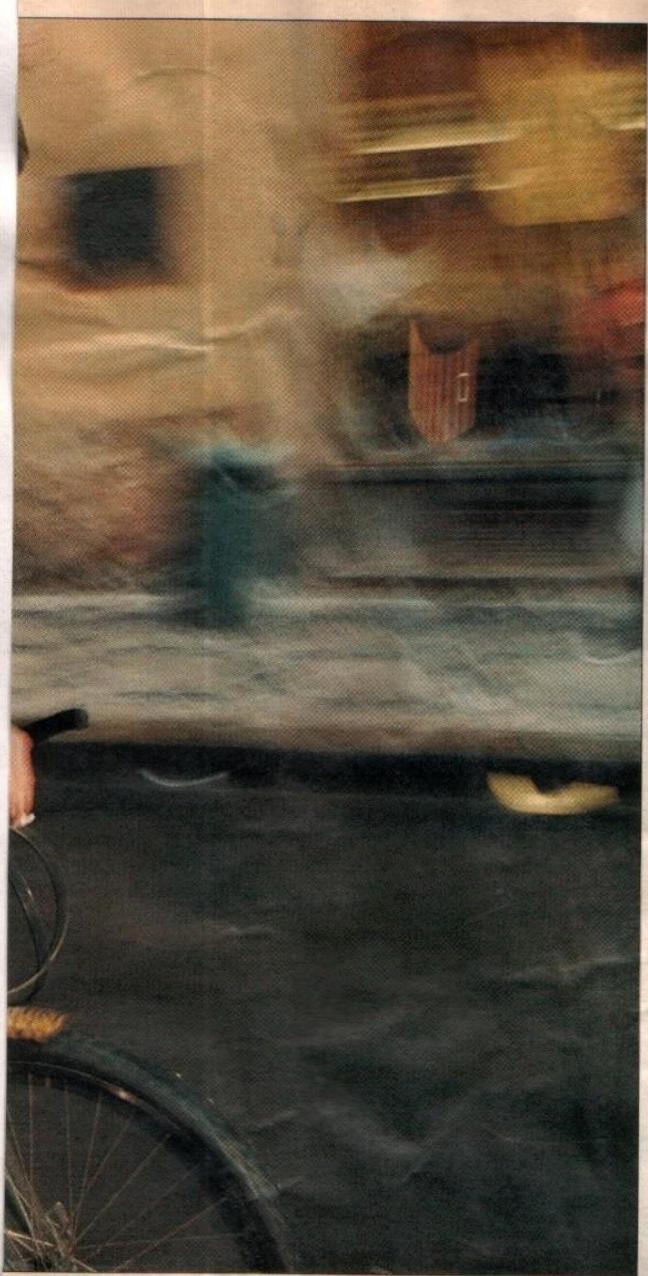
řiti úzkou mezerou kolem aut, u semaforu prudkým pohybem vyskakuje na obrubník a skrz hlouček překvapených chodců ostře zahýbá za roh. Po několika vteřinách jsou vidět jen jeho skloněná žáda se žlutým gumovým tlumokem. Je na něm černý nápis - MESSENGER - kurýrní služba.

Denně ujede kolem stovky kilometrů a doručí i třicet zásilek. Měsíčně si tak může vy-

dělat až čtrnáct tisíc korun. "Musím znát snad všechny ulice nazepamět a umět vybrat tu nejkratší cestu. Taky spoustu figur jak ovládat za takové rychlosti kolo, třeba sjet po schodech," říká Karel Rauš. "Nikoho prostě nezajímá, kolik potíž taková trasa představuje. V cestě totiž stojí nejen zákazy vjezdu nebo odbočení, ale i auta, chodci a policisté. Už jsem dostal taky

pár pokut. Pro mě je ale důležitá rychlosť, za tu přece zákazníci platí."

Podle katalogu firmy Messenger standardní zakázku doručí cyklisté v prvním pražském obvodu do devadesáti minut, urgentní zásilkou do půl hodiny. Platí se paušál 35 korun plus sedm korun padesát haléřů za vzdášný kilometr. Do ostatních částí Prahy se prodlužuje doručovací doba



ZPRÁVA

o třicet minut, taxa zůstává zhruba stejná. Například vzdálenost mezi Florou a Dejvicemi se dā ujet za třináct minut, z Václavského náměstí na Kavčí Hory za devět.

Podle Karla Rauše si zákazníci messengery objednávají snad úplně pro všechno: počítacové diskety, listky do divadla, pozvánky, překlady, projekty, inzeráty, láhve šampaňského nebo šaty z čistir-

ny. V gumovém batohu se někdy veze i šestimetrový billboard.

"Večer, když přijdu domů, padnu rovnou do postele. V zimě a deště je to nejhorší, za inverzi mě bolí plíce," říká Karel Raus. "Musí to dělat fyzicky odolný člověk, někdy jdete domů s pěknými modřinami. Jednu kolegyni porazilo auto tak, že má dodnes sdrátovanou ruku."

Povolání messenger proto třeba v takovém New Yorku patří mezi nejriskovější a nejlepši placené práce: pořád je tu nebezpečí, že už vás nikdo nesešroubuje. "Sice to asi nejde dělat dlouho za takových podmínek, ale jezdit na kole je prostě životní styl," říká pětadvacetiletý Karel Raus.

Jeho kolega, bývalý instalér Pavel Šebor, je prý také blázen do kol. "Nechci už dělat blbce někde na stavbě, teď si za svou práci ruciám sám," říká. "Chudák, kdo se nám připelete pod kola." Svou práci začíná v osm hodin ráno, končí kolem sedmé. "Poznáte, jaké je Praha neuvěřitelně bludiště," říká. Nejkrásnější je prý cesta kolem Stromovky: voní tam stromy a zpívají ptáci. "O víkendu jezdím pak z té páchnoucí džungle do lesa," říká Pavel Šebor. "Je tam ticho a čisto. Rád pak jezdím přes kořeny a blátem. Vždycky si říkám: jaká je to krása - bez aut."

Poslíčci na jízdních kolech se v pražských ulicích objevili poprvé v roce 1991. Prostor k práci jim umožnil špatně fungující kolos české pošty a pro velký příliv podnikatelů naprostě nedostatečná telefonní síť. Kurýrní služba pomocí bicyklu však neodmyslitelně patří ke každému velkoměstu konce dvacátého století. I ve věku faxů a počítačů si totiž lidé ještě posílají květiny k narozeninám, zapomenuté brýle nebo intimní psaní. "Na kole můžete poslat úplně všechno:

sortimentem kosmetiky a spodního prádla. "Chtěli jsme prostě něco nového, známý nám poradil kurýrní službu. Sám jí totiž s úspěchem používal v Londýně," říká David Voverka.

Na začátku jezdili po Praze ve dvou, práci jim přidělovala jedna operátorka. "Nejdřív se na nás lidé dívali jako na šilence, postupně si ale zvykli. Vždyť na dnešních ulicích jsou cyklisté tim nejménším problémem." Dnes má Voverkova firma šedesát lidí, nejstaršímu je 74 let. Kurýrní služby se poskytuje na kole, motocyku, v autě či pěšky. Po prvních nesmělých začátcích má firma kolem čtyř stovek stálých zákazníků: reklamní agentury, advokátní kanceláře, banky. Patří mezi něj nejen velké firmy jako British Airways, Coca-cola či Microsoft, ale i Úřad vlády ČR, Pražský hrad nebo ministerstva. Podle Davida Voverky je český trh pro messengery velice perspektivní: sídlí v české metropoli chce spousta firem. I když v evropských velkoměstech funguje běžně kolem několika desítek firem s kurýrní službou (v New Yorku 180), v Praze zatím operují jenom dvě.

Majitelem druhé české kurýrní firmy EPS je Gian Luca Cornelio z Milánu. Ke kurýrní službě se dostal v patnácti letech, kdy si přivydělával na studia. Do Prahy přišel v roce 1992 a české město ho prý přitahovalo svou "nedotčenosť": "Prostě potřebovalo rychlosť," říká. EPS má dvacet



od privatizačního projektu po návrh nové ústavy. Rychlosť a bezpečností zásilky nemůže pošta kurýrům konkurovat. Když si něco doma zapomenete, taxík nebo metro nejsou rychlejší. Pro některé lidi znamená čas skutečně peníze," říká majitel firmy Messenger, David Voverka. Svůj podnik založil se svým kamarádem v době, kdy se u nás vyrobily tisíce butiků se stále stejným

zaměstnanců a poskytuje zhruba stejné služby jako její konkurent. "Češi jsou velice nároční na čas, v Milánu se doručují zásilky zhruba dvakrát tak dlouho," říká. I když má EPS čtyři sta zákazníků, poslíčkovský boom v Čechách teprve čeká. "Perspektivou jsou okraje Prahy a kurýři na motorkách," říká G. L. Cornelio. ■