

Obsluhoval jsem parní lokomotivu

17.7.2023 - | Univerzita Pardubice

Topič na lokomotivě, který má k ruce svého tlumočníka. To je světová rarita.

Pro absolventa Dopravní fakulty Jana Pernera Ladislava Crhu, který obsluhuje kotel parní lokomotivy na německé úzkokolejce v Žitavě ale každodenní realita. Jazykovou bariéru v nové práci rychle odbourává.

Jezdíte vlakem i mimo práci?

Jezdím. Své první auto jsem si pořídil teprve vloni. Jako strojvedoucí pracuji 15 let a vždy jsem dojížděl do práce vlakem. Jenže dřív jsem pracoval v nákladní dopravě, takže nevadilo, že jsem občas zaspal a přišel pozdě. Mohl jsem jet dalším vlakem. Jenže na osobní dopravu čekají lidé, ta musí jet včas. Když jsem jednou zaspal, musel jsem jet na nádraží taxíkem, abych stihl svůj vlak. V tu chvíli jsem vyhodnotil, že je čas si pořídít auto, protože je to jistější (smích).

Kde se ve vás vzala láska k železnici?

K železnici mě přivedl táta, který je strojvedoucí. Jako malý kluk jsem s ním chodil do práce. Už v pěti letech jsem se domáhal, aby mě vzal na motorák a dovolil mi se s ním rozjet. Naprosto mě vlaky učarovaly a hned jsem si je zamiloval. Dodnes mám rád pocit, že můžu řídit vlak, a ten pohled na koleje, které mi utíkají pod mašinu.

Jaká byla vaše cesta k funkci strojvedoucího?

Cesta to nebyla vlastně vůbec snadná, protože v páté třídě se zjistilo, že špatně vidím na dálku. V tu chvíli se mi zhroutil svět a rozplynul největší sen. V roce 1989 totiž platilo, že strojvedoucí nesmí mít brýle a musí patřit do takzvané smyslové skupiny jedna, jak se tehdy rozlišovalo. Kdežto výpravčí už mohl mít brýle a mohl spadat do smyslové skupiny dva, v níž jsem se najednou ocitl. Zjistil jsem, že mašinu nebudu moct řídit, takže jsem začal na střední škole studovat na výpravčího.

Nakonec z vás ale strojvedoucí přece jen je.

Umožnil mi to vědecký pokrok. Ke konci studia na Univerzitě Pardubice, kde jsem studoval obor Dopravní prostředky, jsem se dozvěděl, že mohu jít na laserovou operaci, která mi vadu odstraní. Znovu jsem začal doufat, že ze mě jednou strojvedoucí opravdu bude.

Co jste tedy musel udělat, abyste se jím mohl stát?

Po škole jsem nastoupil na drážní úřad, kde jsem se teprve dozvěděl, co to obnáší. Byl jsem také v Klubu přátel lokálky v Kamenickém Šenově, který měl licenci, takže jsem se tam mohl zaučovat. Musel jsem absolvovat zákonité zkoušky s jízdou před komisí. V roce 2007 jsem vše splnil a mohl jsem nastoupit k Českým drahám.

Můžete řídit i parní lokomotivu. Na ni jste musel získat další papíry?

Je to tak, měl jsem jen oprávnění na motorovou trakci, takže jsem mohl jezdit jen s motorovými lokomotivami a vozy. Když jsem ale jezdil s nákladními vlaky, přestoupil k nám strojvedoucí z turnovského železničního spolku. Potkávali jsme se v Liberci na raportce, tedy v místnosti, které také říkáme fircimra (místnost, šatna pro strojvedoucí – pozn. red.), a on mě lákal, ať s nimi jdu jezdit

parní lokomotivou 310 kolem Turnova.

A vy jste šel.

Chodil jsem tam nejdříve na brigády a zaučoval jsem se jako topič. Když jsem odpracoval stanovený počet hodin, šel jsem zase ke zkouškám a získal certifikát pro obsluhu lokomotivních kotlů. To odstartovalo další proces. V tu chvíli jsem totiž mohl přejít na pravou stranu strojvůdcovské budky, která je vyhrazená pro strojvedoucího. Opět jsem se musel nejdříve učit řízení lokomotivy a poté složit zkoušky, aby se ze mě stal strojvedoucí na páře.

V Německu jste ale nastoupil na pozici topiče. Není to krok zpět?

Může se to tak zdát, ale je to naprosto pochopitelné. Není to jako u auta, že s českým řidičákem můžu jezdit bez problému i v Německu. Za hranicemi mají na dráze jiné předpisy, v tomto případě navíc v němčině, jinou návěštní soustavu a trochu jiné zvyklosti. Prohlédli si všechny mé papíry a oprávnění, která jim stačila na to, abych mohl obsluhovat kotle. I tak si nejdříve prověřili, zda všechno opravdu umím. Když pustí na koleje člověka, musí mít jistotu, že je opravdu kompetentní.

Jak jste práci získal? V Německu nemají dostatek lidí, kteří by chtěli jezdit na páře?

Řekli mi o ní známí z jednoho německého spolku, protože věděli, že tam několik lidí půjde do důchodu. Je možné, že Němcům toto místo přijde špatně placené, protože je to špinavá práce. Máte ruce neustále od oleje, ale pro mě je to taková ta čistá špína. Někteří by třeba zájem měli, ale zase se bojí zodpovědnosti. Řízení lokomotivy a vlaku je velmi zodpovědná práce a lidí, kteří jsou ochotni tuto zodpovědnost přijmout, je málo.

Do boxu: „Je možné, že Němcům toto místo přijde špatně placené, protože je to špinavá práce. Máte ruce neustále od oleje, ale pro mě je to taková ta čistá špína.“

Takže raději přijali Čecha i za tu cenu, že mu museli sehnat tlumočníka. Je tento postup obvyklý?

Není to obvyklé, dokonce to prohlašovali za světovou raritu. Pro jistotu se mnou první měsíc do služby chodili dva tlumočníci, kteří se u mě střídali, abych se řádně zaučil. Německy trochu mluvím, ale ne všemu rozumím, takže mi překládali komunikaci se strojvedoucím.

Máte v plánu se němčinu doučit?

Určitě, už na tom pracuju. Není to jen o běžné mluvě, ale musím se především doučit různé technické pojmy. Rozumím, že mám jít třeba namazat mašinu a podobně, ale v mnohých oblastech mám stále mezery. Primárně se musím doučit vše kolem lokomotiv, pak teprve si němčinu vyšperkuju tak, že budu schopný bez přípravy mluvit třeba i o pěkných ženských (smích).

Co je úkolem topiče?

Starat se o kotel a vyrobit páru pro pohon parního stoje. Zkrátka zařídit, aby měl strojvedoucí vždy dostatek páry pro pohyb lokomotivy. Aby v kotli vznikla pára, je potřeba mít v něm vodu a pod ní topit, v mém případě černým uhlím. Když přijdete do budky strojvedoucího, uvidíte tam většinou dvě skleněné trubičky, takzvané vodoznaky, kde lze sledovat hladinu vody v kotli. Hlídat, aby voda neklesla pod nejnižší stav, je to nejdůležitější. Může se stát, že topič špatně přiloží a klesne tlak, ale to není takový problém, jako když dojde voda, to je průšvih. Je to na vrácení papírů na lokomotivu, protože může dojít i k výbuchu kotle.

Budete do budoucna usilovat o roli strojvedoucího na této mašině?

Je to mým přáním. Ale jsem tam od května, takže na to je ještě čas. Nechávám tomu volný průběh. Abych ukojil potřebu řídit vlak, občas si ve svém volnu zajezdím jako strojvedoucí v Česku. I proto abych si osvěžil české předpisy a udržel se v kondici.

Nyní jezdíte na Žitavské úzkokolejce. Co je to za trať?

Je to německá úzkokolejná železnice blízko hranice s Českou republikou. Tyto železnice se v Sasku začaly hojně stavět po roce 1880 především v méně hospodářsky rozvinutých a horských oblastech. Už v roce 1884 se rozhodli postavit úzkorozchodnou trať do Reichenau (dnes polská Bogatynia – pozn. red.) a Markersdorfu (dnes polské Markocice – pozn. red.), což je u Heřmanic. Na tu později navázala úzkokolejka z Frýdlantu do Heřmanic, takže se z Frýdlantu pak dalo jet až do Žitavy. Odbočka na Oybin se postavila roku 1890. Část z Žitavy do lázeňských měst Oybin a Jonsdorf se zachovala do dnes.

Lokomotivy tam jezdí každodenně?

Jezdí každý den. Za dob východního Německa bylo málo nafty a benzínu, takže běžně provozovali parní lokomotivy. Po roce 1990 už byla dráha pro běžnou dopravu do práce nepoužitelná, tak se přešlo na turistický a historický provoz. I tak ale zajišťuje drobnou dopravní obslužnost, některé děti tímto vlakem jezdí ze školy. Ale není to tak, že přijдете ráno v půl páté na vlak a přijede vám parní mašina, takový provoz už tam není.

Co zajímavého tam na cestující čeká?

Jezdí tam třeba otevřené vozy, takže nad sebou nemáte žádnou střechu a můžete si užít krásný výhled do krajiny. Lidé v nich jezdí moc rádi. Mohou se nadýchat kouře z parní lokomotivy a prožívat tu pravou atmosféru (smích), ale také se zaposlouchat do chodu parního stroje. Trasa do lázeňských měst vede do kopce, takže lokomotiva je ve výkonu a dává o sobě vědět.

Kromě této rarity jste ale spojován také se Spolkem Frýdlantské dráhy. Co je jeho cílem?

Od narození bydlím ve Frýdlantu, odkud dříve vedla úzkokolejka do Heřmanic. Po válce území mezi Žitavou a Heřmanicemi zabrali Poláci a mezinárodní provoz po úzkokolejce přestal existovat. Do roku 1976 se jezdilo pouze na našem území. Když jsem byl malý kluk, tak tam ještě pořád ležely koleje. Trať postupně zarostla břízami a dalšími náletovými dřevinami a v 90. letech zmizely koleje úplně. Zůstaly nám jen násypy a spousta fotografií, které jsme nasbírali. Od mala to na mě ale velmi působilo, neustále jsem měl v hlavě, že u nás úzkokolejka byla. V roce 2004 jsme založili spolek s cílem část trati obnovit. Prioritou pro nás je obnovení kolejí od nádraží do výtopy, ve které provozujeme muzeum. Chceme zachránit úzkokolejku Frýdlant – Heřmanice v co největší možné míře. Kousek už jsme udělali.

Jak vzpomínáte na studia na Univerzitě Pardubice?

Když jsem v roce 1997 nastoupil do prvního ročníku, věděl jsem, že se budu muset pořád učit. Ale bylo to zároveň období, kdy jsem si užíval studentského života. Večer jsme se potkávali v hospodě s lidmi z celé univerzity, na což rád vzpomínám. Poté jsem přešel do České Třebové, kde bylo tehdy dislokované pracoviště dopravních prostředků. Pokračovali jsme v takovém domácím prostředí, jelikož nás v ročníku bylo asi sedm. Mohli jsme zůstat ve škole třeba i celou noc a pracovat na počítači. Tam už se vše točilo kolem železnice.

Co vám univerzita do života dala?

Dala mi schopnost se vzdělávat pomocí knih a učebnic. Na střední škole jsem dostal knížky, k nimž jsem nemohl najít cestu, protože jsem jim nerozuměl. Kdežto na univerzitě jsem se naučil přijít do knihovny, posbírat pět knížek a z nich vyčíst vše potřebné. A hlavně jsem tomu obsahu díky studiu na univerzitě rozuměl. Vlastně jsem konečně pochopil i to, co do mě tloukli na střední škole a co jsem počítal těmi kilometr dlouhými vzorečky. Z toho dodnes čerpám. Porozuměl jsem technice a k tomu, co jsem se na výšce naučil, se neustále vracím.

Máte nějaký železničářský sen? Projet se na nějaké trati nebo mašině?

Chodím si do práce hrát s vláčky, a ještě za to dostanu zapláceno. To už je splněný sen. Do Žitavy jsem šel, abych zažil pravidelný parní provoz, což se mi teď splnilo. Jediné mé přání je opravdu už jen být strojvedoucím na úzkokolejce. Tam bych vydržel klidně až do důchodu. Nemám sen jezdit nějakými rychlovlaky, dráhu prožívám spíše na lokálkách a regionální železnici, což je z dopravního pohledu dnes už okrajová záležitost.

<https://www.upce.cz/obsluhoval-jsem-parni-lokomotivu>