

Jan Malý

Vzpomínky lodního kapitána.

Den na starém parníku, očima členů posádky. IV.

Starý lodník vypravuje.

"Tak tebe zajímá, jak to chodilo na starých parnicích," obrátil se František na kluka, který jen přikývl. "Já byl na Mělníku druhý lodník. Dokud na lodi nebyla ani kuchařka, ani elektřina, vstával jsem jen chvilku po topičích, kteří měli službu. Rozdělal jsem v kuchyňce oheň a uvařil dvě konvice melty. Jednu pro topiče a druhou pro palubu. Ve třetí konvici byla horká voda pro ty, kdo si chtěli udělat pravou kávu nebo čaj. V půl šesté přišli posnídat první lodník a tuhle Fanda, druhý kormidelník. Také oba topiči přiběhli. Drapli krajíc chleba se sádlem, nalili si hrnek melty a už zase upalovali do kotelen. Jen co jsme snědli snídani, šel druhý kormidelník vyšvaplovat rosu na kapitánském můstku a vyleštit okna u kormidelny. V době kdy se ráno vyplouvalo za tmy, první lodník a já jsme si připravili poziční světla. Pět kousků jich bylo a museli za plavby svítit, dokud se řádně nerozvedlo. Zkontrolovali jsme v nich petrolejové lampy, jestli je v nich dost petroleje a zda jsou čisté cylindry. Musili jsme je zapálit a v remízce nechat nejméně patnáct minut rozhořet. Teprve pak jsme seřídili knoty a s přiměřenými plameny a nasazenými cylindry vrátili lampy do pozičních světel. Světla jsme roznesli na svá místa, kde jsme je upevnili do lampových kastlíků a kovových držáků. Chvilí nám trvalo, než byly všechny lampy na svém místě. Na stožárek na přídi, se usazovaly dvě bílá světla. To když jsme měli vleku. Bez vleku tam přišla jen jedna lampa s bílým světlem. Na pravý bok do zeleného lampového kastlíku přišlo zelené poziční světlo a na levý bok do červeného lampového kastlíku červené. Do kovového držáku na záď jsme umístili žluté světlo, podle kterého řídili svou plavbu kormidelníci člunů v našem vleku. Pokud parník plul sólo, bez vleku, pak i na záď přišlo místo žlutého světla, světlo bílé.

Čtvrt hodinky před šestou si mistr přišel do kuchyně zalít svoji kávu; cestou zatáhl za šňůru od zadní houkačky a tím zahoukal budíček všem člunovým posádkám ve vleku. Před šestou vystoupal kormidelník do kormidelny a kapitán na kapitánský můstek. To už jsme byli všichni na svých místech. My lodníci u parního kotevního navijáku, který zatím běžel na prázdno. První lodník stál u ovládacích pák a druhý lodník čekal v pohotovosti u štitnice. Oba mistři byli ve strojovně, tlak páry drželi topiči na manometrech na červené čarce a druhý kormidelník byl na zádi, kde kontroloval vlečná lana. Pracovní den na parníku začínal.

V šest hodin kapitán řekl srozumitelně do špráchroury: "Velmi pomalu vpřed!" Kolesa se začala roztáčet. Pak prohodil směrem k nám k přídi: "Berte ji ven!" První lodník sepnul naviják, zvýšil tlak páry v mašince a začal zvedat kotvu z vody. Druhý lodník pozoroval přes štitnici, jak se kotevní řetězy zvedají z vody. Měl při ruce lodní háček, aby jím mohl zavčas z řetězů odstraňovat různé naplaveniny. Nesměl dopustit, aby je řetězy vtáhly do kotevní průvlačnice a posléze do řetězových beden v předním kolizním prostoru. Za okamžik zavolal ze zádi druhý kormidelník, který pozoroval vlečná lana: "Napínají se!" Kapitán znovu promluvil do špráchroury: "Pomalu přidat!" Zároveň zadní houkačkou dal signál: "*Wind up!*" Bylo to znamení pro posádky člunů, aby začaly zvedat kotvy. Kapitán zavelel do strojovny "půl páry!" V tu dobu už byla naše kotva venku z vody a zajištěná. Zazvonil jsem na kotevní zvon a zavolal, "kotva z vody." Po chvíli i druhý kormidelník volal zezadu, "na vleku kotvy z vody venku." Teprve potom, a když se vlek srovnal do plavební dráhy, dal konečně kapitán do strojovny povel, "plnou páru!" Vlek začal odpočítávat další kilometry ze své cesty.

Po rozjezdu jsme denně musili umýt a spláchnout celý parník. Nad ránem většinou utichá vánek, a saze, vyfoukané před odplutím topiči z trubek, se většinou snesly zpět na palubu a nástavby parníku, a museli se smýt. Na Mělníku už byla na štěstí parní duplexní pumpa, takže jsme nemusili tahat vodu čepajmrama. Druhý kormidelník tak mohl pohodlně splachovat hadicí usazené saze a špínu, kterou jsme my lodníci poctivě na nástavbách i palubě vykartáčovali. To byla práce na dobrou hodinku a dost často i na dvě. Po umytí druhý kormidelník vytřel švaplem kapitánský můstek do sucha. Po uschnutí paluby jsme my lodníci švaplem vysušili každou kalužinku kterou jsme kde uviděli. Švaple jsme si vyráběli sami. Švapl byl vlastně pořádný culík rozpleteného konopného lana, připevněný na násadě, tedy vlastně něco jako dnešní mop, jenže větší a lepší.

Nasvačili jsme se a druhý kormidelník, který byl zodpovědný za pořádek na palubě, nám lodníkům přidělil práci. Sám šel do kormidelny vystřídat prvního kormidelníka, který šel na svačinu. To víte, na takovém velikém parníku stále někde něco rezaví. To se musí oškrabat, vyčistit a nabarvit nebo nakonzervovat. Všechny natřené plochy na celém parníku jsme musili udržovat stále čisté a v pořádku. Nástavby jsme natírali barvami každý rok. Paluba se natírala černým inertolem, který se modře leskl, nejméně dvakrát do roka a některá místa, třeba čtverce kolem devíti násypných otvorů nad bunkry, kde se stavěly bedny, dokonce i třikrát. Jo ty bedny, byly to vlastně, metr vysoké, prkenné ohrady kolem otvorů nad uhelnými bunkry. Ty jsme my lodníci, nad bunkry sestavili při zauhlování. Parník tak pobral větší zásobu uhlí a nemusil tak často zauhlovat. Když topiči odtopili tolik uhlí, že bylo pod úrovní paluby, tak jsme ohrady zase rozebrali a sklídili. Překážely by nám při palubních pracích. Naházeli jsme zbytky uhlí do bunkrů a všech devět otvorů uzavřeli kruhovými, bytelnými, pochůznými záklopy. Není ani třeba říkat, že poté se opět celá paluba důkladně umyla, a když bylo třeba, i natřela, jak už jsem říkal.

Lodní houkačky, kotevní zvony, luftfany do kotelen a do strojovny, štítky a kování okének, prostě vše co bylo na lodi z mědi nebo mosazi, jsme leštili několikrát týdně, to podle počasí. Zakládali jsme si na tom, aby se to stále blyštělo jako ze zlata. Když jsme někdy potkali jiný parník a uviděli zašlou mosaz, ztratila u nás jeho posádka kredit. Pravidelně jsme kontrolovali všechny provazy a všechna lana - a že jich na parníku bylo! Lana vázací, výprostná, navijáková, jeřábková u lodiček, lanka vrhací i tlustá lana vlečná, poproudni i protiproudni. Když jsme zjistili, že některé oko je už příliš odřené a ošoupané, usekli jsme ho a zapletli nové. A panečku, zaplést nové oko na vlečném ocelovém laně, to byla práce pro oba lodníky na celý půlden. Když bylo příliš opotřebované celé lano, se souhlasem kapitána jsme ho v mateřském přístavu vyměnili za nové. I to byla naše práce.

Pravidelná práce druhého kormidelníka byla takřka denně vyčistit a namazat kolem padesáti metrů kormidelních tyčí a jejich kluzných ložisek. Ta byla na bocích záďové paluby bez jakékoliv ochrany před nepřízní počasí a před nečistotami. Naše další lodnická pravidelná práce byla kromě jiného zásobovat všechny kajuty a kuchyňku třískami na podpal, ber kde ber. Jak jsme na některém člunu uviděli zlomený sochor, hned jsme ho vyžebřali, rozřezali a na třísky rozštíпали. Také uhláky v kajutách plnit uhlím byla naše práce, ale po pravdě musím přiznat, že topiči a někdy i další členové posádek si uhlí nosili sami.

Při vši té práci jsme si musili i uvařit a najíst se. Na většině parníků byly sehrané party, kde lodníci vařili společně a většinou i s druhým kormidelníkem. Ten chodil do kormidelny střídat prvního a na vaření čas neměl žádný. Neboť první kormidelník měl od půl osmé do osmi svačinu, a od desíti do dvanácti oběd. Pak od tří do půl čtvrté odpolední svačinu a od šesti do sedmi večeři. V těchto chvílích stál nebo seděl za kormidlem druhý kormidelník. Kapitán na kormidlo sáhl, jen když parník pomáhal při vyprošťovacích pracích po nějaké havárii a na palubě byly potřebné i kormidelníkovy ruce a jeho zkušenost. Jinak nebral kapitán do ruky kormidlo nikdy. Všichni kapitáni měli sebou na parnicích manželky a odcházeli se najíst v

době, kdy byl u kormidla první kormidelník, a na trati nebyla nebo nehrozila nějaká překážka, jako úžina, nebezpečný most a podobně.

Také topiči vařili spolu a někdy i s půlmistrem. Vařil se ponejvíce guláš s chlebem, bramborový guláš s buřtem a ve dnech, kdy se nakupovalo, přírodní řízek z pánvičky. Bez jakékoli přílohy, samozřejmě také s chlebem. Také brambory ve šlupce se vařily často, samozřejmě v labské vodě, aby se ušetřila pitná. Po oloupaní se osolily, omastily nejčastěji sádlem a byla pochoutka. Zbývá polovina se druhý den zapekla s vajíčky a báječný oběd byl hotov. Častým obědem byla hrachová polévka zahuštěná vejci a jíškou, samozřejmě také s chlebem.

S kapitánem, strojníkem, byli to již starší páni, a s kormidelníkem, chlapem v nejlepších letech, většinou už jezdily jejich manželky. Takže ti měli o kvalitní kuchyň postaráno. Sem tam od nich něco v neděli káplo k meltě na mlsný zub. Děti už měly odrostlé a někteří jejich synové se už dokonce plavili na jiných lodích jako členové posádek.

Samozřejmě, když podnik zavedl na remorkérech kuchařky, to bylo pro posádky velké ulehčení. Dodnes se pamatuji jak na Mělník připakoval nový první kormidelník, tvůj pradědeček s prababičkou jako kuchařkou. Měli sebou dokonce tvoji babičku - tehdy čtyřletou. Ale taková kuchařka na parníku, ta se měla také co ohánět. Na Mělníku, to byl parník stejně veliký jako Brno, bylo jedenáct lidí posádky, a když tam byl od jara do podzimu plavčík, tak dokonce dvanáct. I když odpočítáme ty dva staré pány, co měli sebou manželky, tak to pořád máme deset hladových krků, které bylo třeba od svítání do setmění krmit. Běd i večeri vařila kuchařka teplé. K večeri bylo vždy něco jiného než k obědu. Když jsme jeli někdy ve dne v noci, tak byla ještě půlnoční večere. K dopolední i odpolední svačině mazala kuchařka ke každé pětatřicet krajíců chleba a po všech se jen zaprášilo. Dodnes se pamatuji, že tvoje prababička ve středu a v neděli pekla k odpolední svačině buchty nebo koláč. Moc jsme se na tyhle svačiny těšili a nikdy nezbyl ani drobeček. Na nákupy chodil s kuchařkou jeden lodník a jeden topič a většinou si sebou brali i kárku. Lednička na parníku nebyla a tak kuchařka musela přímo čarovat, aby v létě měla potraviny stále dost, a při tom se ji nic nezkazilo.



Lodní kuchařka na parníku Mělník v r. 1959.

Po rozednění jsme musili srolovat plachetky na světlicích, aby bylo ve strojovně i v kajutách světlo. Také bylo potřeba zhasit poziční světla, nanosit si je do remízky a řádně vyčistit cylindry, upravit knoty a dolít petrolej. S připravenými světly nás předvečer ještě před zešeřením čekala stejná procedura jako ráno před rozjezdem. Musili se nechat rozhořet, seřadit a jak se začínalo šerit, roznosit je do svých pozic. V té době jsme opět zakryli plachetkami všechny světlíky, aby světla neoslňovala kormidelníka. Po setmění měl stále jeden z lodníků hlídku na přídi a druhý si samozřejmě nikam nezalezl, ale byl třeba na plášti kotle nebo v lodní kuchyňce, ovšem stále v doslechu od kapitána na můstku.

Chvilí před zakotvením jsme nechali v remízce rozhořet noční lampu. Když kapitán odhoukal přípravu na zakotvení a začal zpomalovat jízdu, opět jsme stáli v pohotovosti každý na svém místě. Parník i vlek dlouho zpomaloval; tenhle manévr nešlo uspěchat, neboť každý ze člunů měl jinou setrvačnost a náhlým zpomalením by mohlo dojít k rozkolísání a dokonce k roztrhání vleku. Posléze vlek zpomalil, a protože se kotvilo už potmě, nebylo možné podle břehů poznat, jestli parník ještě pomalu postupuje kupředu, stojí či už plave. Teď jsem jako druhý lodník použil sondýrku, postavil ji na dno řeky a podle jejího pohybu hlásil kapitánovi: "Pomalů kupředu," "stojíme," "stojíme," "plaveme," "plaveme." Nato kapitán zavelel: "Hoď ji tam!" a první lodník spustil kotvu do vody. Kapitán ji nechal chvíli, asi tak dvacet třicet metrů vybíhat a pak pro vlek zahoukal "zakotvit." Kotva dále vybíhala, dokud vlečné lano nepovolilo na znamení, že kotvy vleku drží. Teprve poté kapitán zavelel: "Drž ji!" a první lodník zabrzdil kotevní řetěz. Když se řetěz napnul, položil na něj první lodník ruku a hlásil kapitánovi: "Škrábe, - škrábe, - Drží!" "Dobrá, zhasněte světla!" zavelel kapitán a pak do strojovny, "mistře dobrý, odstavit mašinu, ráno v šest!"

To už to také volal druhý kormidelník na vlek: Jsme na kilometru tom a tom, dnes do desíti, ráno v šest!" Uklidili jsme poziční světla, vyvěsili noční lampu, uklidili vrhací lanka a sochorové vazáky, došli se do přední kotelny umýt a s chutí vhuřpsli do postelí. Pracovní den na parníku skončil.

Výprava do minulosti končí.

Skončilo i poutavé vyprávění, utichly nekonečné otázky a odpovědi. Všichni jsme si dali k obědu uzené vepřové koleno, pečené na zelí. Pravnouček a já jedno spolu dohromady a všichni jsme si také jak se patří pochutnali. Po obědě jsme ještě my staří pokračovali ve vzpomínkách, vždyť kdypak se zase sejdem. To bylo samé, "vzpomínáš, jak tehdá v Hafenšenu...?" nebo "copak asi je s šenkem staré oma v Klein Wittenberg, pamatuješ, jak jsme tam..." Bylo jich hodně těch hospůdek a historek v nich a kolem nich. Rote Tepich, Salzsenk, Onkl Toms, Watzke, Elblick a další a další. Samozřejmě, s ohledem na Vojtíška u stolu jsme museli košilaté historky vynechat. Ale i bez nich vzpomínání ne a ne skončit. Konečně ale řeč přeci jen došla a tak se s námi Františci rozloučili. My jsme ještě okoukli benešovský zámek zevnitř i zvenčí, protože, kdypak se zase do Benešova nad Ploučnicí dostaneme a už dost pozdě k večeru jsme sedli do vlaku na Rumburk. Kluk už byl tak uondaný, že asi z té podívané z vláčku do krásné krajiny mnoho neměl. Ještě z vlaku jsem zavolal dceři, že už jedeme, aby pro nás na nádraží přijela autem. Dobře sem udělal. Kluk mi málem usnul už ve vlaku.

Přijeli jsme domů, zakutal se pod deku a spal. Teprve druhý den ze sebe začal chrlit dojmy, že se jeho babička a teta nestačily divit co všechno za ty dva dny prožil. Až jsem mu ty zážitky malinko záviděl. "Kde ty sněhy mládí jsou," říkal jsem si když jsem poslouchal jak to těm ženským nadšeně líčí. Nakonec to uzavřel: "Až vyrostu budu jistojistě kapitánem, jako byl děda, jen škoda, že už nebudou parníky s těmi bezvadnými posádkami."

