

Jan Malý

Vzpomínky lodního kapitána.

Den na starém parníku očima členů lodní posádky. III.

Starý mistr strojník vypravuje.

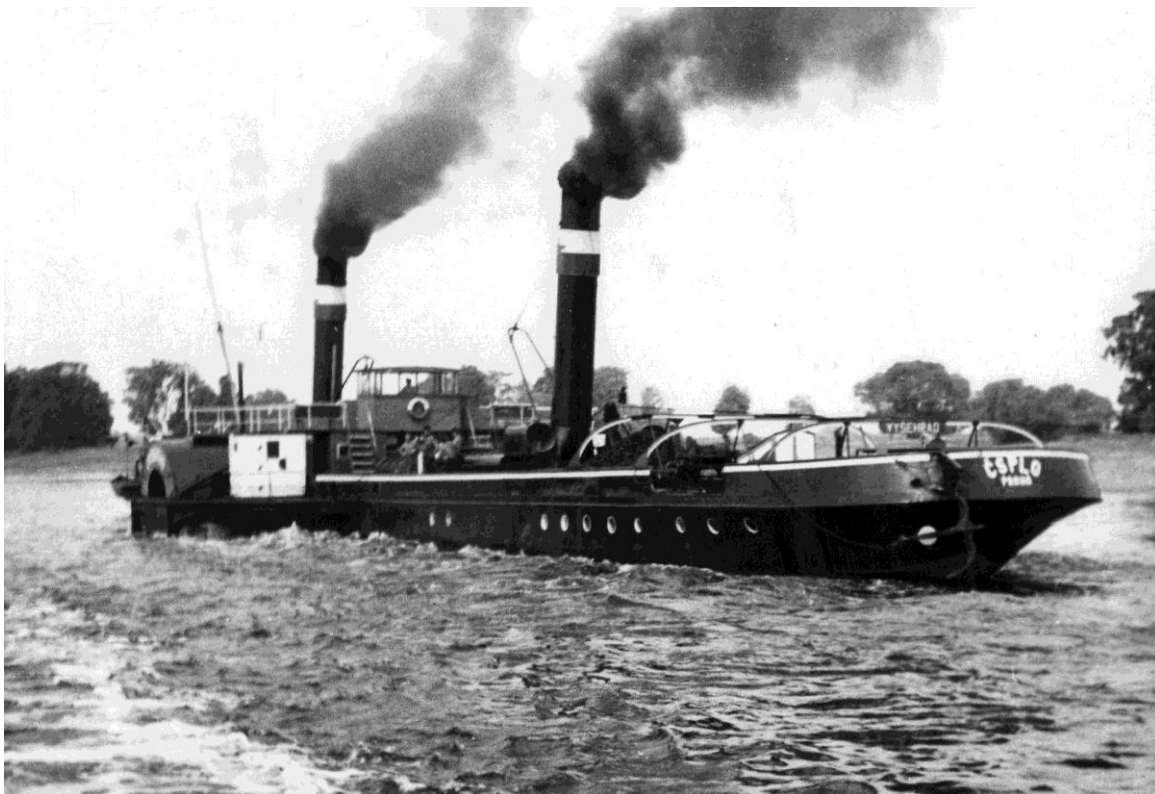
Slova se ujal starý mistr pan Václav Půhon. "Tady na Beskydech se holt budeme musít obejít bez piva, a ty chlapče bez limonády, ale nějak to už vydržíme. Když ne, sklenice vody se tu všdycky najde, že ano?" Obrátil se na strojníka pana Peška, který měl ten den hlídku a zůstal s námi na lodi. "Ale ano," usmál se oslovený, shodou okolností už třetí Václav.

"Vody tu máme, že ji nevypijete a uvařím vám i čaj, pravý nebo bylinkový, podle chuti. Ale už to nezdržujte, pane Půhon, sám jsem na to vaše vyprávění zvědavý."

"Tak jaké tehdy byly povinnosti mistra a půlmistra. Jako půlmistr jsem ráno vstal v pět spolu s topiči. Jenže já den co den, a ne jen ob den, jako topiči. Musel jsem namazat pístnice cylindrovým olejem a ojnice přeštit mastným hadrem. Namazat řídkou vazelinou saně křížáků a doplnit olejem skleněné nádoby maznic křížáků. Jakmile se dají tři válce parního stroje do pohybu, už to nejde bez nebezpečí úrazu udělat. Zkontrolovat, utřít, namazat, a nebo přeštit všechny pohyblivé i nepohyblivé součástky parního stroje. Doplnit všechny maznice buď olejem, nebo vazelinou. Zkontrolovat vývěvu a ostatní pomocná zařízení strojovny. K tomu dohlédnout na topiče v obou kotelnách jestli řádně připravují kotle na provoz a jak zvedají páru. Když u některého kotle topil topič bez zkoušek, kontrolovat ho o to důkladněji, případně mu pomoci radou i rukama a ukázat mu postup prací a úkonů.

Ve tři čtvrtě na šest už byla pára zvednutá na dvě čárky pod červenou ryskou, mistr strojník cestou do strojovny zahoukal budíček pro celý vlek. Na naší lodi už byla celá posádka dávno v chodu. Mistr přišel do strojovny. Zkontroloval tlak páry, a když dostal ujištění, že kotle i parní stroj jsou na celodenní provoz řádně připraveny dal pokyn k odbrždění koles. Odbrzdili jsme kola a nechali proudem vody v řece pomalu protáčet parní stroj. Ručička manometru, která vyšplhala k červené rýsce, nám ukázala, že už je provozní tlak páry. To už byl kormidelník v kormidelně, ozvaly se kroky kapitána na kapitánském můstku a z hlásné trubky nad ovládacími pákami parního stroje se ozval kapitánův hlas. "Velmi pomalu vpřed!"

Mistr s citem přidal páru do stroje. Kolesa malinko v říčním proudu zrychlila svoje obrátky. Ozval se zvuk parní houkačky signálem "Wind up" a zároveň jsme až ve strojovně uslyšeli rachot kotevních řetězů při zvedání kotvy. Když po chvíli rachot ustal, ozvala se hlásná roura kapitánovým hlasem znovu: "Pomaloučku vpřed!" Mistr opět malinko pohnul pákami a parník začal napínat vlečné lano. Lano bylo napnuté, kotvy na člunech vytaženy z vody, kapitán se ozval, "půl páry!" Po chvíli přidal, "plnou páru!" Mistr opět plynule, pohnul pákami a další den plavby začal.



Další den plavby začal.

Mistr obhlédl jestliže je vše v pořádku jak má být a zabručel: "Dojdi si na svačinku!" Že už jsem po snídani, to se rozumělo samo sebou. Teď jsem měl hodinku času na pořádnou svačinu a na přípravu jídla, které si před polednem uvařím k obědu. Před osmou jsem se vrátil, prošel obě kotelny, pohovořil s topiči, jestli je na kotlích vše v pořádku. Obhlédl jsem, kolik se v bunkrech za minulý den odtopilo uhlí, abych věděl, nemám li zavolat lodníky, aby přišli přihazovat. Před devátou jsem se vrátil do strojovny. Mistr strojník mi předal strojovnu, a šel si na komando pohovořit s kapitánem - zjistit, jestli je na lodi vše v pořádku nebo jestli není někde potřeba nějaká drobná odborná oprava.

Zatím co byl strojník u kapitána a většinou se tam tu hodinku zdržel, já jsem si poklízel strojovnu, jedním okem hlídal lodní telegraf a jedním uchem hlásnou trubku nad ovládacími pákami. Když jsme vjížděli do úžiny nebo potkávali člun plující samotíží, ozvalo se: "Trochu ubrat!" A po chvíli: "Půl páry!" Zároveň se na požadovanou půlku přesunula i ručička telegrafu. Ubíral jsem páru do stroje podle požadavků kapitána a telegrafem odpovídal. Šikovní, zkušení topiči, když slyšeli, že stroj zpomaluje, zavřeli dvířka popelníků případně i na chvíli otevřeli dvířka plamenců. To proto, aby náhlý přetlak páry neotevřel pojišťovací ventily které by s řevem začaly přetlak odpouštět. Zkrátka aby ručička manometru zůstala na červené a nepřešla ji. Po chvíli, když jsme samotíž, bagr nebo jinou překážku minuli, přišly příkazy, "pomalu přidávat!" a posléze "plnou páru!" a parník opět plul plnou parou, jak se říkalo a říká. Všechny ty manipulace s párou jsem se naučil pod dozorem mistrů dávno. Ještě jako topič ve volných směnách. Taky, když se mistr strojník přesvědčil, že to dobře ovládám, mi svěřoval dozor ve strojovně bez obav.

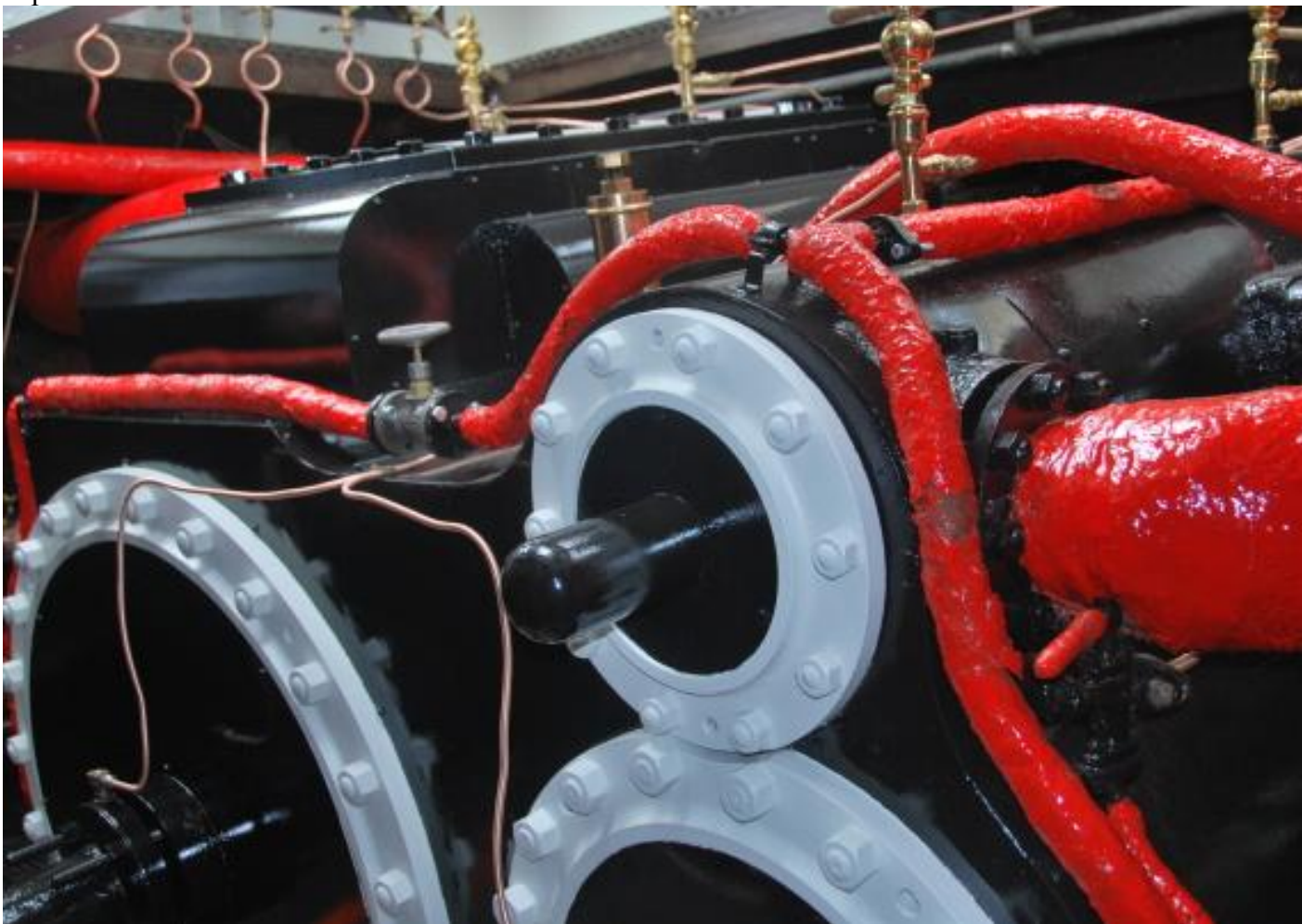
Po desáté vrátil mistr strojník do strojovny. Odešel jsem si na palubu pohovořit s druhým kormidelníkem a s lodníky. Když mi nahlásili nějakou závadu nebo poruchu, k jejíž odstranění je potřeba černého řemesla, bylo na mě a na topičích ve volné směně poruchu odstranit. Na palubě jsme měli polní výheň, kovářské a zámečnické nářadí a šikovné ruce, které si skoro se vším dovedly poradit. Zkontroloval jsem parní strojek u předního kotevního navijáku. Zadní kotva se tahala ručně. Došel jsem si poslechnout a zkontrolovat parní strojek

kormidla a vyzkoušel jsem i parní strojek duplexního čerpadla. Když bylo třeba u všech jsem trochu utáhl těsnění lojovými šňůrami.

To se již schylovalo k poledni, a tak jsem si šel dovařit oběd a poobědvat. Hleděl jsem přijít včas do strojovny vystřídat mistra. Mistr a kapitán byli už starší páni a často je doprovázely na plavbách manželky. Mistr tedy odešel na oběd, který mu žena připravila, a já měl na dvě hodiny strojovnu pro sebe. Po jedné hodině jsem došel obhlédnout kotelny, jak se topiči připravují na předání směny. Mistr se do strojovny vrátil ve dvě hodiny. Obešel jsem znovu kotelny, ztratil pár slov s topiči, zdali předání kotlů proběhlo v pořádku, zkontroloval vodoznaky a pak si došel na svačinu.

Ve tři jsem se vrátil do strojovny. To byl tak akorát čas znovu obejít s hadrem a olejničkami všechny tři válce parního stroje a doplnit do maznic válcový nebo strojní olej. Také zkontrolovat saně křížáku a všechna ložiska, jestli příliš nehřejí. To by byla známka, že se začínají zadírat. Když se to málokdy, ale přeci jen někdy přihodilo, zašel mistr za kapitánem a požádal ho: "Václave, na nejbližším kotvišti zastav, něco se mi tam hřeje." Jenom opravdu málokdy bylo potřeba zakotvit okamžitě. Po zastavení jsme závadu odstranili. Opravili jsme ji buď úplně, nebo aspoň natolik abychom vlek dopravili do cílové stanice a větší odborné opravy přenechali loděnici.

Hadr v ruce byl důležitý. V lodní strojovně je stále co utírat nebo leštit. Všechny hřídele a ostatní železné součástky se ocelově lesknou, nikde není vidět ani známka rzi., Měděné maznice se třpytí jako zlaté a jejich skleněné baňky se lesknou jako z křišťálu. Od ocelové, černě natřené podlahy se odrážejí šedivé ponky a skříně s nářadím všechno vyleštěné a jako napastované.



Čelo válců parního stroje.

Uprostřed strojovny trůní tři válce parního stroje. Malý, větší a největší, tudíž vysokotlaký, středotlaký a nízkotlaký. Z nízkotlakého už proudí pára síly zbavená do vývěvy a jako voda zpět do kotle. Mohutné deset centimetrů tlusté pístní tyče a právě tak tlusté ojnice roztáčejí kolesa parníku. Převádějí přímočarý pohyb přes obludné kliky hřídele tlusté jako dospělý muž v pase, do pohybu točivého. Hřídel mizí na obou stranách strojovny v bortech lodi. Za nimi se roztáčejí kolesa, která pohánějí celý parník vpřed. Celé to soustrojí, a všecko ve strojovně, je čisté, naleštěné a vypulírované každý den, jako by to mělo zítra jít na výstavu.

Tak uběhne odpoledne. Zimního času se už ve čtyři hodiny odpoledne jsme museli zažehnout lampy. Ve strojovně tři petrolejové, jedna u ovládacích pák a dvě po stranách stroje aby bylo na vše dobře vidět. Lodníci s přicházejícím šerem večera přetáhli přes světlík nad strojovnou, i přes světlíky nad kajutami plachetky, aby světla ze strojovny a kajut neoslňovala kapitána a kormidelníka při plavbě noční řekou. V každé kotelně se rozsvítila jedna karbidová svítlna a topiči tak většinu své práce dělali v polostínu a v záři otevřených dvířek topeniště při příkládání. Jen když vrcholí léto, obejdou se v kotelnách i ve strojovně bez umělého osvětlení. Večer v deset, když už je zakotveno, půlmistr zkontroluje topiče, aby dobře utlumili ohně na noc, aby se ráno dobře roztápělo a vleč mohl včas vyjet na trať. Mistr obejde celou strojovnu. Je to každodenní rituál. Sem položí ruku, tamhle na něco poťuká a pozoruje, jak mašina pomalu chladne. Je-li vše v pořádku zajde popřát dobré noci topičům a odchází spát. Před jedenáctou jsou ohně řádně utlumeny, palubní posádka už je v kajutách a konečně i půlmistr a topiči se v přední kotelně umyjí a opláchnou a jdou spát.

Samozřejmě velká pohoda byla, když jsme si nejprve svépomocí a potom s požehnáním a pomocí podniku zavedli na parnicích elektřinu. Nejdříve jen z parních turbín z rozstřílených lokomotiv po válce a posléze i s malým kastlíkem baterií. Pak ani topiči už nepotřebovali karbidky ráno při zvedání páry. Velká pomoc pro posádky parníků také byla, když na nich podnik zavedl lodní kuchyně a začal platit kuchaře nebo kuchařky. Po sešrotování Duchcova, posledního našeho parníku, se ještě nějakou dobu lodní kuchyně udržely na motorových remorkérech, ale i tam byly posléze zrušeny. Takže nyní už si opět na všech říčních plavidlech musí členové posádek vařit sami."

Mistr Půhon dovyprávěl. "Tak se ptej mladíku, co bys ještě chtěl vědět, ptej se, dokud jsme tady." Ale z kluka místo otázek vypadlo: "Dědo, mně se chce na záchod! Je tady na lodi nějaký záchod, nebo budu muset vystrčit zadek přes bort jako na starých člunech, jak jsi mi vyprávěl?" "I jdi ty drndo, to víš, že je tu záchod, pojď, já tě tam dovedu." Když se odtamtud vrátil, povídal nám nevěřícně, "tady mají normální splachovací záchod jako v paneláku. Jak je to možný, vždyť nejsou napojený na vodovod?" Všichni Václavové se rozesmáli a i já se musil usmívat.

Vysvětlování se ujal mistr Půhon, když už byl v tom vyprávění. "Víš chlapče, tohle už je skoro moderní loď. Na všech těchto zadokolesových remorkérech už loděnice splachovací záchody postavila. Jen na těch prvních, předválečných, se ještě muselo splachovat vědrem na provaze. Na těch novějších, ke kterým patří i Beskydy, už je ve strojovně silné čerpadlo pro splachování labskou vodou, která odtéká zpátky do řeky. Na těch úplně moderních lodích, které loděnice stavějí v současnosti, už se kaly do řeky splachovat nesmějí. Moderní lodě mají uzavřený okruh a splašková voda se vrací do speciální kalové nádrže. Tu po naplnění odčerpají, k tomuto účelu určená, speciální plavidla. Odčerpávání splaškových vod a vod z nádní strojoven, znečištěných oleji, podléhá evidenci a je vodní policií kontrolováno. Jo holenku dnes řeku ničím zaneřadit nesmíš. Kdepak jsou ty časy kdy jsme do ni ládovali metráky a metráky popela."

"Ale co na těch parnicích, tam jste neměli ani splachovací záchody ani jste nevystřkovali zadky nad vodu jako voráři, kam jste tedy chodili?" "No to víš," pokračoval Půhon, "dokud jsem byl topič a ještě i jako půlmistr, tak v kotelně na lopatu. To jsi nabral na lopatu vrstvu

uhlí, na ni jsi vykonal svoji potřebu a pak jsi to celé mrsknul do ohně, kde to krásně shořelo. Pro ostatní posádku byly na předních kolnicích dvě kabinky na každém boku jedna. Ta vpravo vedle kuchyňky sloužila podle zvyklostí kapitánovi, strojníkovi, kormidelníkovi a jejich ženám. Ta vlevo, vedle remízky, byla pro ostatní posádku.

V každé té kabině byla do paloubky kolnice přinýtovaná tlustá roura, která dole končila půl metru nad vodou a nahoře půl metru nad paloubkou. Tam končila lavičkou s otvorem na zadek, přikrytým poklopem, tak jako na starých venkovských kadibudkách. Ale proti nim tu byl přeci jenom jeden rozdíl. Za jízdy byl pod kolnicí mírný přetlak. Jen velmi mírný, ale stačil vyvolat v té rouře pěkný průvan. Jak jsi sundal tu poklici, musel si ten otvor řádně zasednout. Jak jsi nechal třeba jen malou škvírku, nafouklo ti to košili jako balón. Samozřejmě se na parnicích žádný klozetový papír nepoužíval. Každý si pěkně přinesl kus utržených novin a kousek uhle. Do těch novin, po použití, ten kousek uhle zabalil a hodil rourou do řeky. Bez toho uhle ty noviny vyplachtily rourou zpátky a poletovaly v kabině jako vlašťovka. Používat tyhle záchodky, bylo jen pro tvrdé náтуры. Nejhorší to bylo od podzimu do jara. To tě ani nenapadlo si při tom kousek novin přečíst. Vypadl jsi z kabinky co nejdříve, se zadkem sevrklým jako křížala."

Bylo toho ještě dost, co všechno chtěl mládeneček o starých parnicích vědět. Moji kamarádi mu trpělivě odpovídali a vysvětlovali, jak to na nich chodilo. Bylo na nich vidět, že takové vzpomínání na staré časy je docela baví. Chvilími se doplňovali a párkrát si i skočili do řeči. Než odpověděli na všechny všetečné otázky, zešeřilo se.

Měl jsem domluveno s mistrem Púhonem, že u něj přespíme, on mě ale překvapil. "Domluvil jsem s kapitánem Beskyd, že tu jednu noc můžete přespát na lodi, samozřejmě když budete chtít." "Ano vím o tom," promluvil muž na hlídce, "dokonce je pro vás připravená vaše stará kormidelnická kajuta." Kluk vykulil oči, že mu málem vypadly z hlavy. "Jé, dědo to mi ani kluci nebudou chtít věřit, že tady přespíme, dovol to." Tak jsem to dovolil. Už jsme ani nikam z lodě nešli. K večeři jsme dorazili poslední řízky, kterými nás prozíravě dcera vybavila na cestu. Václavové odešli domů, hlídka do kajuty a my seděli na lavici na palubě a pozorovali, jak se nad řekou pomalu mění večer do noci. Do mé staré kormidelnické kajuty jsme sešli, když už byla černá tma. "Dědo i v taková tmě jste jezdili?" Zeptal se mě ještě. "Ba i v takové," odpověděl jsem. Ale nevím, zda to slyšel. Už spal.

Ráno jsme se rozloučili s lodní hlídkou a upalovali na nádraží na vlak do Benešova nad Ploučnicí. Tedy upalovali je jen eufemismus. Já jsem se s holí spíše belhal a rozespálý Vojta se za mnou ploužil jako mátoha. Než jsme došli na nádraží se postupně probral docela a ožil. Jen jsme sedli do vlaku, už měl zase plno otázek. "Počkej," krotil jsem ho, "v Benešově na nás čekají dva staří kapitáni, kteří se se mnou plavili na Mělníku jako lodníci, když jsem tam byl kormidelníkem u starého kapitána Bubeníčka. Ty ti všechno vypoví, třeba i to na co já už dávno zapomněl."

Na východním nádraží jsme nasedli do moderního vláčku motoráčku a po desíti minutách jízdy jsme vystupovali v Benešově. Už se rozedníval a na nás čekali dva Františkové, staří emeritní kapitáni, moji mladší kamarádi. Zavedli nás do malinké hospůdky, jen pár stolků, takové rodinné posezení. "Posedíme, popovídáme, však už jsme se dlouho neviděli, při tom nám čas uteče," ujal se slova Fanda Dračka. "Pak tu poobědváme. Umí tu udělat uzené koleno se zelím, tak jako v těch našich lodnickejch hospůdkách v Německu. Už jsem ho pro nás objednal. Po obědě si zajdete prohlédnout náš zámek, opravdu je tam na co se dívat." Jak řekl, tak jsme udělali.