

**Jan Malý**

[Vzpomínky lodního kapitána.](#)

[Starý topič vypravuje.](#)

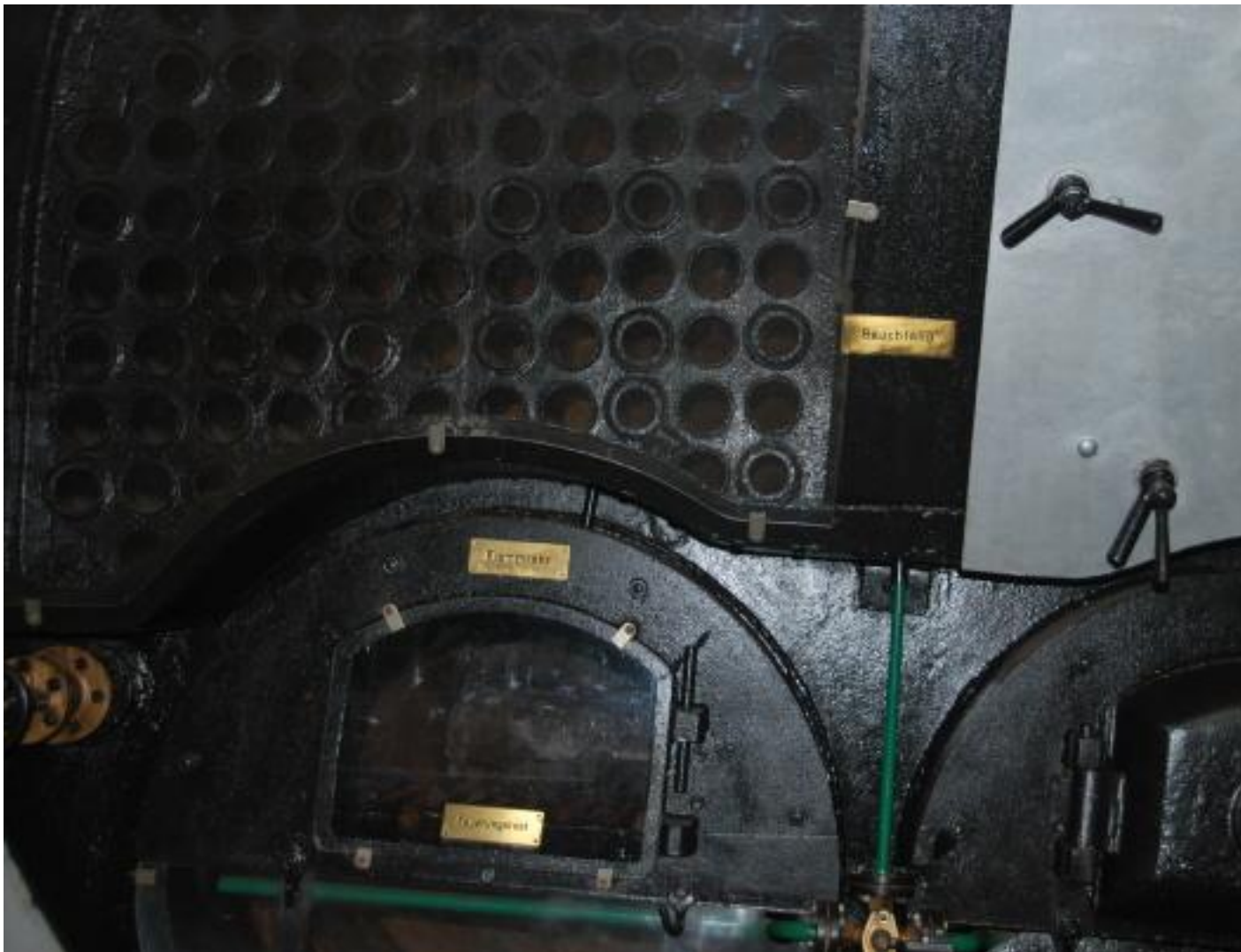
Den na starém parníku očima členů lodní posádky. II.

## **Starý pán, Václav Pulpán, kdysi topič, začal vyprávět.**

Na starých stranokolesových parnicích jsme neměli žádnou elektřinu, tu jsme si začali pořizovat svépomocí až po válce namontováním turbínek z odstavených rozstřílených lokomotiv. Když dal kapitán příkaz, že se vypluje ráno v šest, tak jsem musil vstát v půl páté, rozsvítit v kajutě petrolejku, rychle se obléknout a zažehnout si plamének v karbidové lampičce. V pět hodin jsem už s karbidkou pověšenou na mříži začal zvedat v kotli páru. Kotel byl i s vratnými komorami pět metrů dlouhý a dvě topeniště od dvířek k jízku byly dlouhé skoro dva metry. Jízek je nevysoká šamotová přepážka na konci roštu která zvedá plameny. Dřív byl i v každých kuchyňských kamnech nebo sporáku. Každá babička si ho uměla i sama opravit, ale ty určitě o něm slyšíš poprvé v životě.

Nejprve jsem musel třímetrovým hrablem opatrně vyhrabat vyhořelý popel a dávat při tom velký pozor abych s popelem nevyhrabal i žhavé uhlíky. Když byly metr široké rošty bez popelu, naházel jsem opatrně tenkou vrstvu uhlí na žhavé uhlíky v obou topeništích. Musel jsem dávat pozor, abych nenaházel uhlí za jízek, protože to by mohl chytit komín a shořela by na něm barva. To bych pak nesměl palubní posádce dlouho na oči. Hrablem jsem vyhrabal před kotel i popel z popelníků pod topeništi.

Zkontroloval jsem vodoznak, jestli mám v kotli správnou výšku vody. Vyhrabaný popel jsem polil vodou, aby tolik neprášil, a skluzem na boku lodi jsem ho vyházel do řeky. Každých pět až deset minut jsem otevřením dvířek zkontroloval topeniště a opatrně přikládal, abych udržel jasný plamen bez kouře. Asi po půl hodině se začala pomalu zvedat pára; to byl čas otevřít vratnou komoru a parní pistolí vyfoukat přes dvě stovky ohňových trubek.



*Plamence a žárové trubky parního kotle na starém parníku.*

Když byly trubky čisté, zavřel jsem vratnou komoru a znovu zkontroloval oheň. To ještě na manometru nebyl plný tlak páry, ale byl ji dostatek, aby pan mistr mohl zahoukat budíček pro celý vlek. To už ale byla posádka parníku dávno celá v chodu.

Teď už byl čas popadnout tři metry dlouhou šavli a pošavlovat celá topeniště. Rozbít spečené hroudy škváry, prohrábnout ohně a začít opravdu fofrovat. Při tom hlídat ohně, tak aby tlak páry byl na červené čáře na manometru, ale aby neřvaly sychráky, tedy pojišťovací ventily, které hlídají, aby tlak páry neroztrhl kotel. Ten řev unikající páry by ztížil dorozumívání kapitána s posádkou při ranním manévru. Samozřejmě bych dostal od mistra vynadáno. Aby se to nepříhodilo topiči-nováčkovi bez zkoušek, to si musel pohlídat půlmistr.

Hodina uběhla, pára byla na červené rysce a kapitán houkal "Wind up." Teď jsem měl pět minut času doběhnout si do kuchyňky na kolesnici pro hrnek melty a dva krajíce chleba se sádlem nebo margarínem. Vzal jsem si to do kotelny a tam mezi přikládáním do kotle, snědl. Já jsem byl topič u předního kotle a tuhle Václav u zadního kotle se činil stejně jako já. Lodníci vytáhli kotvu, kapitán parníkem pomalu napnul vlečné lano a postupně dával do strojovny příkazy k přidávání otáček lodních koles. Mistr strojník přidával páru do parního stroje, až se kola otáčela rychlostí dvacet osm otáček za minutu. To byl plný výkon parního stroje a tím také plný tah celého parníku. Podle toho ale také stoupala spotřeba páry a samozřejmě také uhlí.

Nebyl čas na žádné lelkování. Každou hodinu jsem musel do kotle na topeniště naházet asi tři a půl metrů uhlí. Tedy nejen ho tam tak ledabyle naházet, ale pěkně ho ve vrstvách rozprostírat po celých roštech topenišť. Při tom stále sledovat vodoznak, je li v kotli dostatek vody, a případně přidat nebo ubrat na výkonu pumpy, která kotel doplňovala. Jedno oko jsem měl stále upřené na manometru, aby ručička byla na červená rysce, jako přibitá. Jak přes červenou čárku přešla, začaly rvát sychráky, a v tu ránu byl u mě v kotelně púlmistr. Vynadal mi, že plýtvám uhlím a ať se naučím topit. Když ale ručička klesla o čárku pod červenou, nedej bože o dvě, okamžitě to uviděl kapitán z kapitánského můstku na kontrolním manometru na plášti kotle. To se hned ptal špráchrourou mistra co se děje, proč tam není plný tlak? To byla ostuda, když musel přijít púlmistr a pomáhat mi páru zvednout k rysce. Podle kvality uhlí jsem rošty vždy po hodině až hodině a půl pošavloval, aby ohně pěkně hořely. Půl hodinky před koncem směny jsem si páru zvedl malinko přes rysku, aby sychráky jen tak malinko odfukovaly, a znovu vzal do ruky hrablo a vyhrabal strusku z topenišť a popel z popelníků. Polít a vyházet ho přes bort muselo být dílem chvílky. Pak otevřít vratnou komoru a vyfoukat znovu trubky, aniž by klesla pára, a znovu řádně rozfedrovat ohně v topeništích. Ale to už uběhly čtyři hodiny, v kotly shořelo před jednu tunu uhlí, které jsem tam naházet, a v Labi skončilo skoro půl tuny mokrého popela, který jsem naházet do výsypky na bortě. Skončila mi první směna.

Přišel mě vystřídat kolega. Měl čisté ohně, čisté plamence a čisté žárové trubky a čtyřhodinovou směnu před sebou. Vzal si svoji lopatu a pustil se do díla. Já se polil vědrem vody, v létě na palubě a jindy v kotelně, vodou ohřátou ve vědru pistolí na foukání trubek. Řádně jsem se vymydličil a opláchl. Dal jsem si svačinu a připravil si jídlo k obědu. Pak jsem zašel tak na hodinku do strojovny, okouknout jak to tam chodí. Třeba něco pomoci púlmistrovi a tím se něco přiučit, abych jednou sám mohl dělat púlmistra a také po letech, samozřejmě po složení mistrovských zkoušek, i mistra. Kolem jedné hodiny jsem si snědl oběd, malinko si ještě odpočinul a ve dvě hodiny nastoupil znovu do kotelny vystřídat kolegu. Ohně byly vyčištěné, trubky vyfoukané a kotelna s kotlem a bunkrem, to jest, zásobníkem uhlí, byly moje. Omyl a otřel jsem si do sucha násadu svoji lopaty, aby nebyla zaprášená, a začal fofrovat každou hodinu tři a půl metrů uhlí do kotle. Copak v zimě to ještě šlo, obzvláště když trochu přimrzalo. To ale sakra, nadávala palubní posádka, že se nedá na parníku udržovat pořádek a paluba byla jako kluziště. Chodit po ní bylo o hubu. Nedal sis bacha a letěl si přes palubu, a to víš, když přimrzá, to je voda studená. Ale za to v létě, paluby, kesemantl, tedy plášť kotle, plechy nad kotelnou, všechno natřené černě... Když venku bylo třicet a do těch černých plátů pražilo slunce, a zepředu, na tebe dýchal rozpálený kotel, bylo v kotelně jako v pekle. Tahle směna od dvou do šesti byla nejhorší. Když jsi hrabal ohně nebo šavloval rošty, musel jsi to dělat v kožených rukavicích. Jinak ti od žáru z otevřených dvířek topeniště naskákaly na zápěstích puchýře, jak se ti tam vypařoval pot.

Musel jsi jako topič hodně pít, protože při práci u kotle ses potil v zimě jako v létě, jako dveře od chliva, jak říkali staří venkované. Na palubě byly čtyři padesátilitrové dubové soudky na pitnou vodu. Vystačily s bídou na tři dny. Pak se při nákupu musely u hydrantu znovu naplnit a přinést na márách na palubu. Jeden soudek přinášeli topiči a tři soudky přinášeli lodníci. Samozřejmě držkovali, že topiči mají největší spotřebu, ale podle starých zvyklostí to tak bylo a taky to tak zůstalo.

Ale jako všechno i moje druhá směna končila. Před šestou jsem naposledy vyčistil ohně, vyhrabal popelník, vyfoukal trubky a předal kotelnu kolegovi. Ten koncem směny před desátou večer už trubky nefoukal, to si nechal na ráno, ani popelník nevyhrabával. Po fajruntě, tedy po zakotvení k nočnímu odpočinku postupně snížil tlak páry v kotli, vyhrabal škváru z topenišť a vyházet ji do řeky. Samozřejmě mokrou, už politou v kotelně. Popel z popelníku už nehraboval, to si nechal také na ráno. Ohně v topeništích odhrnul dozadu k jízku a topeniště naplnil uhlím tak, aby odzadu postupně prohořovalo. Hoření uhlí tím

nezvedalo páru a vydrželo žhavé až do rána. Naposledy ještě zkontroloval vodoznak, jestli je v kotli dost vody. Než se umyl, bylo jedenáct a šel do postele. Ráno vstával v pět. Roztopil a vyčistil kotel a zvedl páru tak aby kapitán mohl v šest hodin zahoukat signál "zdvihnout kotvy". Ten topič, který večer abdekoval, tedy utlumil ohně tak aby vydržely hořet až do rána, ten také ráno roztápěl a zvedal páru.

Den co den se na parníku spálilo přes deset tun uhlí, přes pět tun na každém kotli. Tedy nebylo to všude stejné, samo sebou. Slabší parníky postavené v loděnici v Rosslau, jako Lovosice nebo Karlín, spálily proti proudu asi osmdesát tun, zatím co ty postavené loděnicí v Übigau, třeba Duchcov, Kolín, Litoměřice po sto tunách. Praha, Brno, Poděbrady a Mělník asi sto dvacet až sto padesát tun.



*Parník v zářahu, topiči mají fojfr.*

Co takový parník spálil za jednu cestu, to rodinnému domku by stačilo na topení deset let. Bunkr, tedy zásobník uhlí, byl čtvercový prostor těsně přiléhající ke kotelně, oddělený od ní ocelovou přepážkou. Proti topeništi v ní byl v přepážce otvor, asi metr na metr, uzavíratelný šupákem. Bunkr byl široký přes celou šířku lodi, tedy osm metrů a právě tak dlouhý. S palubou byl spojen devíti otvory o průměru půl metru, kterými se dovnitř sypalo uhlí. Staří topiči ještě bunkrovali navážením uhlí dřevěnými trakaři. Jezdili s nimi po dlouhé lávce bez špriclů ze břehu, nebo ze zásobovacího člunu. Já to zažil jen jednou a už nikdy bych si to nechtěl zopakovat. Za mých časů postavili lodníci kolem otvorů připravenou metr vysokou ohradu a do ní začal jeřáb sypat uhlí. Když byly oba bunkry i s ohradami plné, bylo to na cestu Hamburk - Magdeburk nebo Magdeburk - Děčín.

Ze začátku, když byly bunkry plné, a ze šupáku se sypalo uhlí to bylo hej, to se dobře topilo. Jakmile bylo "odtopeno", rozuměj tím, že uhlí v bunkru ubylo, bylo potřeba každou půl hodinku vlézt do bunkru a uhlí si do kotelny přiházet. Ještě později, když už uhlí ubylo až za polovinu bunkru, bylo nutno přihazovat nadvakrát. Tehdy nám chodili přihazovat lodníci. Na to již topič časově nestačil. V kotli by začal klesat tlak páry. Na těch největších parnicích, jako byla naše Praha, kde byly kotelny i bunkry prostornější byl dokonce další člen posádky. Byl to tak zvaný bunkermann, který měl na starosti právě jen přihazování uhlí v obou kotelnách. Byl to většinou mladší chlapík, který čekal, až se někde uvolní místo topiče, na které se při své práci zaučoval.

Topiči neměli žádné leháro ani když parník nedupal na plný výkon. Když se zastavilo na dvě hodiny na nákup, rychle jsme si nakoupili a s ostatními si dali jedno pivko. Když se ovšem zastavilo z jiného důvodu, třeba když jsme čekali na člun nebo byla zastavená plavba, tak mistr zabrzdil kola a my šup do koles s velkými pákovými klíči. Kontrolovali jsme, jestli se některá ze stovek matic na lopatách nepovolila, ale hlavně jestli nejsou pouzdra na čepech ramen a unašečů příliš opotřebená. Každé takové opotřebené pouzdro jsme povolením asi dvaceti matic vyměnili za nové a matice opět utáhli. Přehlednutí opotřebeného pouzdra nám přidělalo práci výměnou celého ramene, čepu nebo unašeče.

Při delším stání jsme dávali do pořádku kotelny a pomáhali pŕlmistrovi ve strojojně, kde bylo stále co leštit. Kontrolovali se lojové ucpávky na všech parních mašinkách na palubě i v podpalubí. Také menší opravy na lodi jsme prováděli svépomocí. Na každém parníku byla polní výheň a kovadlina a každý topič se musel naučit aspoň základy kovářského řemesla. Musel to znát a umět, aby dokázal provést menší nutné opravy na trati, až bude jednou mistrem strojníkem."

Václav Pŕlpán dovyprávěl a hned potom ještě zodpověděl několik zvědavých otázek a byl čas k obědu. "Pŕjdete na oběd domŕ, nebo si pochutnáte s námi?" zeptal jsem se jich. "I kdepak domŕ," odpověděli mi, "kdypak se zase sejdeme. Naši nás dnes doma před večerem nečekají, teď se tady s vámi najíme a pak hajdy na Beskydy. Na dnes nebyla žádná přípřež plánovaná, tak je snad ještě stále u břehu najdeme.

## **Návštěva na ZKMR (Zado Kolesovém Motorovém Remorkéru) Beskydy.**





Byla skoro jedna, když jsme přešli lávku na loď. "To máte akorát čas na prohlídku lodi, než se všichni rozběhneme domů a zůstane tu jenom hlídka," uvítal nás kapitán. "Tak čím chcete začít? Nechceš klukovi všechno vysvětlovat sám? Vím, že jsi tu dlouho jezdil, když byla loď nová, ještě za starého Hanáčka a mistra Rozkovce, který ji přebíral z loděnice." "Ne, ne," odpověděl jsem, "ať nás tu provede někdo z posádky, snad nejradši ten, který bude mít hlídku, abychom někoho nezdržovali před odchodem domů. My tu pak ještě chvíli posedíme a budeme si povídat... Tedy, jestli můžeme." "To víte, že ano, hlídka tady bude, hlavně dávejte pozor, ať vám kluk nesletí do řeky, ať z toho pak nejsou opletačky."

Začali jsme od přídě. Vojta okoukl kotvy a otvory kotevních průvlačnic. Jedna kotva byla spuštěná a průvlačnicí byla vidět proudící voda řeky. Zaujal jej i elektrický kotevní naviják. Hlavně informace o tom, že se dá přepnout na ruční pohon, když náhodou elektrika selže. To se pak kotva zvedá hodně dlouho a u klik se střídá celá posádka kromě kapitána. Prohlédl si i kovová bednění v předním skládku, do kterých se skládají kotevní řetězy při zvedání kotev. Těch osmdesátimetrových řetězů umí být pěkná hromada, když se naskládají na jedno místo, to si pište. Také obdivoval celou sestavu různě velkých třmenů zamykatelných bolcny se závitem, kterým na lodích říkají zámky. Nejvíce ho zajímal ten největší céhák, který se používá někdy na vlečné lano proti proudu nebo při uvazování lodi za velké vody, a nechal si o tom vyprávět.

Strojník ho provedl strojovnou, ukázal a popsal mu ovládací pult lodního motoru, prošli po galerii kolem hlav motoru. Vojta si osahal vahadlové tyče od vaček k ventilovým vahadlům a

samozřejmě také vahadla. Strojník si toho všiml a mladík si musel hned utřít ruce do čisté, bílé "pucvole", kterou mu utrhl ze své vlastní. Prošli i dílnou za strojovnou. Osahal si rezervní hlavu hlavního motoru, potěžkal si náhradní ventil a pohladil robustní náhradní píst. Ten měl 35cm v průměru. Obdivoval tu spoustu náradí sloužících k opravám všech motorů, strojů a lodních zařízení, potřebných někde na trati kde není žádný servis v dosahu.

Lodní mistr mu také odpověděl na všechny zvědavé dotazy - a že jich bylo. Když se vynořili ze strojovny, nakoukli ještě společně do všech dveří v nástavbě pod kormidelnou. Vedle schůdků ke kormidelně si stačil všimnout velkého ručního kormidelního kola a se smíchem zavolal: "Jé, dědo koukej, to je to kolo jak u něho prababička vyplazuje jazyk a jak se na něm babička jako malá holka houpala. To máme doma na fotografii."



*Ty si s tím fotěním nedáš pokoj, smála se kuchařka na ZKMR Beskydy.*

Měl pravdu. Dcera tady kdysi se mnou a s moji ženou jezdila od peřinky. Vlastně na lodích prožila celé dětství, než musila nastoupit do školy. Na tuhle fotku si i já pamatuji. Exkurse pokračovala dál. Hodnou chvíli zabrala prohlídka kormidelny a kapitánského můstku. Důkladně byl prozkoumán lodní telegraf, elektrický ovladač kormidla, lodní vysílačky i ostatní zařízení velitelského stanoviště lodi. Všechno si nechal Vojta od kormidelníka, také už staršího pána, řádně popsat a vysvětlit. Pár otázek i odpovědi padlo i u

kormidelního stroje pod kormidelnou. Ještěže se u něho při té prohlídce členové posádky střídali. Nevím, nevím, měl-li by jeden člověk se všemi těmi zvědavostmi dost trpělivosti. V podpalubí nakoukli do kajut mužstva a i do kajuty kapitána. Moc se mu tam líbilo; pak ještě zvizitýroval zadní skládek, jímž probíhá, jako noha tlustá, hřidel od motoru ke kolesům. Když mu nahoře na kolesnici otevřeli poklop, aby se podíval na kolesa, radši jsem ho přidržoval za flígr, aby náhodou do těch kol mezi lopaty nesletěl, jak zvědavě se tam nakláněl. Pan mistr ho upozornil na výstředník a popsals jeho funkci a činnost při naklápění lopat, aby byly stále v maximálním záběru. Pak mu ještě ukázal velkou fotografii soukolí šípového kola a jeho pastorku, které převádí výkon lodního motoru na kolesa a tím vlastně pohání celou loď.

Prohlídka zadokolesového motorového remorkéru skončila. Posádka odešla za dalšími svými povinnostmi a jen hlídka si s námi sedla na palubě ke stolu. I ona si se zájmem vyslechla další kousek vyprávění, jak to chodilo na starých parnicích.