

Největší strach mám Z LENOCHŮ

Řídit malý vláček je zábavné, ale řídit skutečnou lokomotivu je dobrodružství.

Displeje ukazující množství údajů, blikající světýlka a spousta tlačítek. Skoro se zdá, že jsme v kokpitu letadla. Jenže toto letadlo jezdí po kolejkách a má nad sebou trolej. Vítejte na pracovišti strojvedoucího německých vlaků. To nejzajímavější o své práci nám řekne někdejší český ministrant Honza Moravec.

ZAJÍMALY TĚ VLÁČKY UŽ OD DĚTSTVÍ?

Jasně, ale ne nijak vášnivě. Míval jsem modelovou železnici, vlaky jsem se zabýval, ale bavilo mě to spíš z technické stránky. Mám taky trošku nádražáckou rodinu – strejda je výpravčí. Ale nikdy mě to nezajímalo natolik, že bych chtěl pracovat na dráze. To bych asi šel rovnou na železniční průmyslovku.

JAK SE TEDY Z MINISTRANTA STANE VLAKVEDOUČÍ?

Vlastně úplně náhodou. Studoval jsem sice dopravní školu, ale jiný obor, autotronika, což je mechanik zaměřený na elektroniku u autě.

Po škole jsem v oboru nenašel práci. Nakonec jsem se dostal do autobusů Student agency na pozici stevarda mezinárodní linky. Jezdili jsme do Norimberka a Mnichova. Hodně mi pomohla znalost němčiny a angličtiny. Pracoval jsem tam rok a pak jsem se zkusil přihlásit do Deutschebahn do Mnichova na pozici průvodčího dálkových vlaků. Jezdil jsem pak jako průvodčí a vlakvedoucí.

CO MÁ NA STAROSTI VLAKVEDOUČÍ?

Vlakvedoucí je šéfem vlaku, strojvedoucí šéfem lokomotivy. Musí zajistit, aby jeho vlak byl jak po provozní, tak po technické stránce v pořádku. U vysokorychlostních vlakových jednotek ICE (InterCity Express – něco jako u nás Pendolino, ale skoro dvakrát rychlejší je jeho práce o hodně jednodušší.

KOLIK ZEMÍ JSI JIŽ NAVŠTÍVIL?

Projezdil jsem celé Německo i zahraniční destinace – Belgie, Švýcarsko, Rakousko a spoustu dalších.

JAK SES Z POZICE VLAKVEDOUČÍHO DOSTAL DO KABINY STROJVEDOUČÍHO?

Při výcviku na průvodčího jsem absolvoval i technický výcvik. Měli jsme tehdy štěstí na super instruktora, který byl nadšenec do techniky, a tak nás vzal i na mašiny, kam jsme ani



neměli jít. A to se mi strašně líbilo. Proto jsem se rozhodl, že bych chtěl být strojvedoucí.

A JAK TO BYLO DÁL?

Od té doby jsem měl svůj cíl, pracoval jsem jako průvodčí přibližně dva roky, ujasnil jsem si, že se chci posunout ještě dál a přihlásil jsem se na kurz strojvedoucího. Měl jsem na výběr dvě možnosti: strojvedoucí dálkového ICE a strojvedoucí příměstského vlaku. Po usilovném přemýšlení jsem si vybral tu druhou – příměstský vlak.

PROČ?

U strojvedoucího vysokorychlostního vlaku ICE se mi zdálo jako nevhoda to, že bych musel před tím dělat tři roky posunovače, vlastně bych celý den jezdil jen po nádraží, a to jsem nechtěl. U příměstského vlaku jsem mohl rovnou na trať, a tak jsem se stal strojvedoucí příměstského vlaku.

PROČ MUSÍŠ BYT TAK DLOUHO POSUNOVAČEM, DŘÍV, NEŽ MŮŽEŠ ŘÍDIT ICE?

Rychlovýcvik trvá 10 měsíců, po něm je potřeba vypěstovat si cit pro vozidla, něco jiného je jet s jednotkou a s lokomotivou a vagony, musíš se naučit nemoci jednotlivých souprav, abys pak venku na trati nezmatkoval, a všeobecně je lepší, když ze začátku máš na všechno dostatek času, navíc v 25 km/h se toho dá míň rozbít.

JAK RYCHLE JEZDÍ ICE?

Ty nejrychlejší jednotky ICE mohou jet až 330 km/h, v Německu je rychlost omezená na 300 km/h, ale třeba ve Francii mohou jet i 330 km/h, a využít tak svůj maximální potenciál.

CHTĚL BYS ČASEM JEZDIT I DÁLKOVÉ TRASY JAKO STROJVEDOUČÍ NA ICE?

Chtěl bych si to vyzkoušet, to ano, musí to být zajímavé jet s ICE rychlostí 300 km/h. Jinak



Jednotka ICE 2, moderní standard dálkové železnice

je ale pro mě regionální doprava záživnější než dálková, kde se jezdí dlouhé trasy bez zastavení. Moderní dálkové vlaky už mají i tempomat, který si strojvedoucí nastaví, pak třeba půl hodiny nemá co dělat. U regionální dopravy, kde se zastavuje co pět nebo deset minut, se pořád něco děje. Prostě opravdu ten vlak řídíš.

JAK KONKRÉTNĚ VYPADÁ PRÁCE STROJVEDOUČÍHO V PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVĚ? O JAKÉ TRATĚ SE JEDNÁ?

Své začátky jsem jezdil v Mnichově a okolí v okruhu asi 50 kilometrů. Přímou ve městě se staví na každém rohu a pak vlak pokračuje dál jako běžný regionální vlak. Tyto vlaky plní funkci zároveň jakéhosi metra a zároveň zabezpečují spojení mezi Mnichovem a městečky kolem. Lidé, kteří dojíždějí za prací, nemusí pak ve městě přesehat na městskou dopravu, ale jedou rovnou jedním vlakem až do centra.

JE NĚJAK ZABEZPEČENO, ABY STROJVEDOUČÍ I U POMALÉHO VLAKU NEMOHL UDĚLAT CHYBY, KTERÉ BY OHROZILY CESTUJÍCÍ?

V Německu zabezpečovací systém funguje tak, že hlídá strojvedoucího bodově. Na návěstidle a přednávěstidle jsou umístěny elektromagnety, stejně tak na mé lokomotivě. Pokud návěstidlo ukazuje volno, je magnet neaktivní. Pokud přednávěstidlo ukazuje, že bude třeba zastavit, magnet to zaznamená. Když to přejedu, musím potvrdit jedním z tlačítek, že registruji pokyn přednávěstidla. Když to nepotvrdím do 4 vteřin, vlak samostatně zastaví. Ten program je tak vymyšlený, že projetí návěstí stůj je skoro nemožné. Na základě zadaných údajů, které zadám před jízdou jako brzdová procenta (vyjadřují, kolik brzdné síly mám ve vlaku k dispozici), program vypočítá brzdové křivky a upraví je na základě typu vlaku, takže ať jedu s těžkým nákladem nebo rychlíkem, pořád je zajištěno, že včas, i v případě mé chyby, vlak zastaví.

NEMŮŽE SE STÁT, ŽE STROJVEDOUČÍ V KABINĚ TŘEBA USNE?

Může, a proto máme další pojistku zvanou tlačítko mrtvého muže. To musím každých 30 s zmáčknout a zase pustit. Buď je to tlačítko umístěné na

páce pro zrychlení, nebo má stejnou funkci pedál na podlaze. Kdybych tlačítko nezmáčkl, zobrazí se kontrolka na displeji, když ani pak nezmáčknou, tak to začne pípat, a kdybych stále nepotvrdil, vlak sám zabrzdí.

MÁŠ NĚKDY PŘI ŘÍZENÍ VLAKU STRACH, TŘEBA ZE SRÁŽKY S NÁKLADÁKEM NA PŘEJEZDU?

Ani ne. Jediné, z čeho mám špatný pocit, je, když někdo chodí vedle kolejí nebo je dokonce přebíhá. Třeba když jsou lidé líní jít podchodem a přebíhají těsně před jedoucím vlakem. To nepochopím. Ti lidé jsou fakt hloupí a doslova riskují život! A ještě vyšší level hlouposti je, když při tom mají sluchátka v uších!

Jednou se mi stalo, že šel člověk v kolejišti a vůbec nereagoval na zahoukání. Většinou lidí, když zahoukám, dojde „aha, vlak“ a uhnou se. Ten člověk ne! Začal jsem brzdit z rychlosti 120 km/h, a i když jsou brzdy na tomto stroji velmi výkonné, přidají se i nouzové magnetické a vlak brzdí úplně vším, co má k dispozici, měl jsem pocit, že vlak vůbec nezpomaluje a pořád se nezadržitelně přibližuje k tomu člověku. Zastavil jsem se možná 50 m před ním. Měl štěstí, jinak bych ho přejel.

POUŽÍVAJÍ SE DNESKA JEŠTĚ ZÁCHRANNÉ BRZDY? NEZNEUŽÍVAJÍ JE PASAŽÉŘI?

Zneužití záchranné brzy jsem nezažil. Jen jednou se nám v tunelu brzdy porouchaly, byla to starší souprava s vagony. A jedna brzda byla lehce otevřená. Nevěděli jsme, která to je, a tak jsme běhali docela dlouho po tunelu a hledali, kde nám uniká vzduch, a nemohli tu zavadu najít. Když se na to dívám

zpětně, bylo to docela komické, ale v té situaci, když někde z vlaku uniká vzduch a nikdo neví, odkud přesně, to moc zábavné nebylo.

JAK TO?

Problém je v tom, že vlaky mají z bezpečnostních důvodů pneumatické brzdy s obráceným účinkem. Hned vysvětlím – pokud v soustavě není vzduch, jsou brzdy zabrzděné, teprve když se k vagonům připojí lokomotiva a kompresorem natlakuje soustavu, brzdy se odbrzdí. Je to tak konstruováno pro případ, že se vagon za jízdy utrhne, aby samostatně začal brzdit a nedošlo k tomu, že by se nekontrolovatelně někam řtil.

GO Z TĚ SVOJÍ CESTY K VYSNĚNÉMU ZAMĚSTNÁNÍ POVAŽUJEŠ ZA DŮLEŽITÉ PRO TO, ŽES SVŮJ SEN MOHL USKUTEČNIT?

Musím říct, že bez dobré znalosti němčiny bych se tak daleko nikdy nedostal. Určitě je nejdůležitější jazyk a pak také ctízádnost a chuť. Měl jsem vytyčený nějaký cíl na dohled, kterého jsem chtěl dosáhnout, a dělal jsem všechno proto, abych ho dosáhl. I teď se pořád snažím vzdělávat v oboru, ve kterém se pohybuji, získávám informace, které bych ani k nynější práci nepotřeboval, abych se dál vyvíjel. Tím se mi otvírají nové obzory a možnosti.

Děkujeme za rozhovor a přejeme na tvé životní cestě mnoho Božího požehnání a našim čtenářům, aby taky jednou pracovali tam, kde je to bude bavit, tak jako tebe.

Lokomotiva 103, první lokomotiva, která zvládla jet 200km/h



- 1 - vysílka GSM-R
- 2 - hlavní technický displej
- 3 - rychloměr
- 4 - informační systém pro cestující
- 5 - manometry pro brzdy a vzduchové potrubí
- 6 - nouzové zastavení
- 7 - ovládání dveří
- 8 - kombinovaná páka akcelerace/dynamická brzda/vzduchová brzda
- 9 - ovládání pantografu a hlavního jističe

Návěstidlo – to, čemu se na silnici říká semafor, na kolejích je návěst, pomocí kombinace barev dává strojvedoucímu na vědomí, jestli má stát, nebo jakou rychlostí může jet
Přednávěstidlo – předvěst' – obvykle 1000 m před návěstidlem, ukazuje strojvedoucímu, co má očekávat na návěstidle před ním, aby měl dostatek času reagovat, začít brzdit
Vlaková jednotka – nemá samostatnou lokomotivu a vagony, strojvedoucí sedí přímo ve vlaku a dá se procházet celým vlakem jako jedním vagonem
Vlaková souprava – klasický vlak, lokomotiva a vagony
Strojvůdce – řidič lokomotivy
Vlakvedoucí – šéf vlaku, má na starosti vše, kromě řízení
Průvodčí (stevard) – kontroluje jízdenky, nabízí občerstvení a stará se o potřeby cestujících