

Nadšenec z Brna si splnil dětský sen, sbírá staré vlaky. Ne modely, ale **SKUTEČNÉ LOKOMOTIVY.**

Kraluje jim pojezdna parní mašina zachráněná ze šrotu.

Láska na kolejích

KLÁRA KUBÍČKOVÁ

Kdyby se nadšení dalo zvážit, to, které prožívá Jiří Kotas, by mělo 26 tun. Tolik váží parní lokomotiva zvaná béeska, tedy typ BS 200 vyrobený v roce 1954. Objevili ji v roce 1998 zrezavělou v Němčicích nad Hanou, kde jezdila v cukrovaru.

„Není to mašina na dlouhé tratě, vozila náklad jen na krátké vzdálenosti. Jakmile byla okolo roku 1975 nahrazena motorovou lokomotivou, zůstala zastrčená v depu na vlečce cukrovaru, takže se o její existenci v podstatě nevědělo. Takových lokomotiv bylo vyrobeno jen devatenáct,“ vypráví Kotas, načež zaníceně vysvětluje technické detaily o kotli, rozchodu, vytápění, tažné síle či výhřevnosti paliva. Rozumím stěží každému druhému slovu, ale to nadšení, které z něj sálá, mě nabíjí ještě několik dní.

Už jako malý kluk chtěl být mašinfrou, ale kvůli krátkozrakosti dlouho nemohl. Nakonec díky operaci očí splnil zdravotní předpoklady a udělal si strojívdcovské zkoušky, dnes ho živí železniční firma a staré lokomotivy má jako koníček. Jeho Klub přátel kolejových vozidel jich v současnosti má zhruba 70.

Rezavé krásky

Jiří Kotas otevírá vrata v bývalém lokomotivním depu Brno – Dolní nádraží, kam se člověk jen tak nedostane. Staré koleje kolem zarůstá plevel, rezavé výhybky kdosi posprejoval, na zbytcích kolejí parkují historické vagony, které mají slávu dávno za sebou. „Koukejte, to je průmyslová akumulární lokomotiva CS40A, tu bych chtěl také uvést do provozního stavu...“ upozorňuje mě Kotas na rezivějící modrou krásku zaparkovanou mezi vagony.

V hale depa stojí mašiny a vozy, které už opravou prošly a neměly by trpět venku na dešti. Třeba osobní drezína

Warszava, vyrobená v 70. letech minulého století, jejíž pneumatiky nahradila kola upravená pro koleje. A motorové vozy Singrovka a Krokodýl z 60. let ze Studénky.

Mezi nimi Kotasova pýcha béeska. Jezdí téměř 20 jízď za rok. „Má poměrně malé topeniště, na něj pohodíte jen trochu víc uhlí bez rozmyslu a speče se vám do koláče, který pak omezí výhřevnost, a máte problém,“ vysvětluje Kotas. O parním systému pak vypráví další půlhodi-

koní zvládá rychlost nanejvýš 35 km/h, její jízdu po delších tratích museli nadšenci kolem Kotase dlouho testovat. „Největším problémem je voda: když dojde uhlí, je to taky průšvih, ale voda vám prostě dojít nesmí.“

Když jezdí nostalgické jízdy, domlouvá se s hasičskými spolky, které vodu v městečkách cestou zajistí. Třeba na trati Telč-Slavonice, kam se s béeskou chystá v půlce prázdnin, čerpá lokomotiva vodu v Dačicích, Třešti i ve Slavonicích.

duje nostalgické jízdy a touží po parní lokomotivě, spřádají plány, představují si, jaké by to bylo takovou železnou krásku mít... Jenomže kde ji zaparkovat? Doma v garáži to nejde, jen transport právě zakoupené nepojízdné staré lokomotivy stojí skoro tolik jako samotná mašina. Kde si pronajmout depo? A kde sehnat lidi, kteří s opravou pomohou? A z čeho je zaplatit? Takové sny se pak mění v noční můry, až vyblednou docela.



nu – a mně pomalu klesá brada a dochází mi, že topit pod kotlem není práce jen tak pro někoho. „Dřív to mělo logiku, každý, kdo nastoupil na mašinu, prošel kolečko v depu na opravách lokomotiv, pak následovala praxe topiče, než mohl být strojvedoucím, musel znát každý šroubek,“ říká Kotas.

Samá voda

Protože béeska je zkonstruovaná na posouvání nákladu v cukrovaru, s výkonem 200

Důležité je pro strojívdce a hlavně topiče dobře znát trať. „Když máte před sebou stoupání a neupravíte patřičně včas topení a stav vody v kotli, zaděláváte si na problém. Ne že by diesellové nebo elektrické mašiny byly jednodušší, ale s parní lokomotivou musíte víc předvídat, její systém neumí reagovat tak rychle.“

Splněný sen

Jiří Kotas si splnil klukovský sen. Spousta lidí nadšeně sle-

Kotas snít nepřestal. „Na cestě ke splnění každého snu je vždycky spousta překážek. Já jsem se prostě rozhodl, že je postupně všechny překonám.“

Dokonce už se naučil s mašinami i finančně vycházet. „Ne že by to bylo na uživení, to ani náhodou, naučil jsem se ale investovat do parních mašin a ostatních vozidel s rozvahou a snažím se, aby si na sebe vydělaly. Rodinný rozpočet netrpí.“

klara.kubickova@mfdnes.cz