

## [Prohlédnout si 51 fotografií](#)

### [Foto: Jakub Plíhal](#)

Řídit vlak je snem kdejakého dítěte. Práce je to ale náročná, vyžaduje trvalé soustředění. K tomu je potřeba občas utřít čelní sklo od hmyzu. Strojvůdce má zodpovědnost za stovky cestujících a za zády desítky tun. Pro Radomila Elsnera je to denní chleba, přesto ho ale požitek z řízení velkých strojů i pozorování krajiny neopouští. Reportéři Aktuálně.cz s ním na cestách strávili celý den.

Na pražském hlavním nádraží je v pátek dopoledne rušno. Lidé netrpělivě vyhlížejí, kdy se na obrazovce rozsvítí číslo nástupiště jejich vlaku. Třeba spoje číslo 257 Vindobona, který tu zastavuje na své cestě z Berlína do Štýrského Hradce. Nikdo z nich by se ale do cíle nedostal bez muže, který právě vchází do provozní budovy. Strojvedoucí Radomil Elsner se s úsměvem hlásí do služby.

V 59 letech patří k nejzkušenějším, přesto přiznává, že před cestou bývá trochu nervózní. "Stát se může ledacos," říká. Do odjezdu zbývá půl hodiny. Elsner se hlásí u strojmistřů, přihlašuje se do mobilní aplikace a poté si v kuchyňce na tabletu pročítá jízdní řád a další informace. Jeho kolega mezitím u stolu snídá chleba se salámem a hořčicí.



Chvilé před službou. | Foto: Jakub Plíhal

Plán je jasný: tři hodiny Railjetem do Břeclavi, tam hodinu pauza a poté stejnou cestou zpět. "Pokud si chcete odskočit, udělejte to teď. Na několik hodin máte poslední možnost," směje se strojvedoucí.

### **Ted' na mě chvíli nemluvte**

---

"Tak ho máme plný," oznamuje mu vlakvedoucí vyprodání místenek. Za chvíli se ozývá brzdění a vlak na minutu přesně přijíždí do stanice. "Ted' na mě chvíli nemluvte," žádá strojvedoucí. Chytá se madel a po schůdcích stoupá do kabiny.



"To je náš." | Foto: Jakub Plíhal

Elsner má zhruba deset minut na to, aby vše připravil. Nejdříve spěchá do strojovny, místnosti plné elektrických skříněk, a kontroluje, zda je vše, jak má. Poté usedá do pohodlného křesla za palubní desku pokrytou změtí tlačítek, pák a displejů. "Láďo, slyšíme se? Odregistroval ses?" volá telefonem kolegovi v řídicím voze na druhé straně soupravy, od kterého přebírá vedení.

"Systém máme, číslo vlaku taky, strojvedoucího jsme zadali," rekapituluje si pro sebe Elsner a na displeji nastavuje veškeré náležitosti. Mezitím na lokomotivu šplhá pracovník, aby před jízdou umyl čelní sklo. Hotovo je přesně na čas, v 10:44. "Teď už jen projede Jančura a vyrazíme," ukazuje Elsner na blížící se vlak společnosti RegioJet. Na návěstidle se rozsvítí zelená. Start.



"Láďo, slyšíme se?" | Foto: Jakub Plíhal

## **Krávy, čápi i sražený holub**

---

Kabina není velká, strojvedoucí i reportér a fotograf se sem ale vejdou pohodlně. "Tady se dá i tancovat. Po cestě zpátky to bude horší," usmívá se Elsner. Jak už předem avizoval, záchod by tady člověk hledal marně. Možným problémům strojvůdce předchází úsporným pitným režimem.

Lokomotiva je od zbytku vlaku oddělená, s personálem je tak možné mluvit jen po telefonu. "Při předávkách se ale často nasmějeme," opáčí Elsner na dotaz, jak zvládá takto samotářskou práci.

Laika překvapí, co všechno musí strojvůdce po cestě sledovat. Musí se stoprocentně soustředit, nemůže si například ani pustit rádio. Dává pozor nejen na cestu, ale také sleduje návěstidla, nejrůznější značky a hlídá si rychlost. "U nás jezdí i bývalí piloti. A diví se, kolik tady máme předpisů," říká Elsner, zatímco rukou zdraví protijedoucího kolegu.



Foto: Jakub Plíhal

Během jízdy musí v nepravidelných intervalech - mezi několik vteřinami a desítkami sekund - sešlápnutím pedálu nebo zmáčknutím tlačítka potvrdit bdělost. Systém kontroluje, zda strojvedoucí třeba neusnul. "Toho bych nebyl schopný. Přece jenom mám za sebou několik set tun," prohlašuje Elsner.

Cesta ubíhá svižně. Vlak uhání mezi poli většinou v plné rychlosti 160 kilometrů za hodinu. Do Pardubic přijíždí na čas, stejně jako do České Třebové. Úsekem v kaňonu Tiché Orlice už Radomil Elsner projížděl nespočetněkrát. Jízdu si ale pokaždé umí užít. "Je krásné sledovat, jak se trasa mění s ročními obdobími," říká.

"Tady bývají celý rok kravky," povídá nedaleko Brandýsa nad Orlicí. "Letos ale byly dost schované, bylo to tady zatopené. Tak kde jsou? A jo, vidíte, támhle v rohu," upozorňuje na stádo hnědých kravk polehávajících na louce.



### Jsou tam! | Foto: Jakub Plíhal

O kousek dál ukazuje na komín, kde se s jarem usazuje čapí pár. "Hnízda jsou různě podél trati, tak se vždycky dívám, jestli už přiletěli a kolik jich tam je," vypráví s úsměvem.

Stává se ale také, že mu nějaké zvíře zkrří cestu. "Není šance to ovlivnit. Jednou jsem jel ve tmě v dešti do Ostravy a najednou rána jako z děla. Trefil jsem káně," vzpomíná strojvedoucí. Jen co to dořekne, cosi se mihne před čelním sklem a ozve se tlumený náraz. "To byl asi holub. Už se o tom, pánové, radši nebudeme bavit," uzavírá téma.

### **Brejlovec, eso, kocour**

---

Vlak se blíží k Moravskému krasu, dráha se klikatí mezi skalami. Na rozdíl od koridoru na Ostravu zde ještě není trať plně automatizovaná. Z nádraží tak při průjezdu vlaku vystupují výpravčí. "Dřív nádraží žila. Když jsem ještě jezdil k babičce do Berouna, ve Zdicích roznášeli pivo, zmrzliny, klobásy. To byl život. Teď už jsou na nádražích jen kamery a hlas z tlampačů," posteskuje si Elsner.

Čas od času zapíská píšťalkou nebo zahouká. Většinou však ne na výstrahu, ale aby pozdravil mávající děti. Přesně takto ostatně začala jeho kariéra u železnice. "Táta se se mnou chodil dívat na parní lokomotivy. Vždycky jsem věděl, že chci dělat tohle," říká.



Na mávání se odpovídá píšťalkou. | Foto: Jakub Plíhal

Do lokomotivy usedá už od poloviny 80. let a nadšení z řízení velkých strojů ho neopustilo dodnes. Zkusil si už ledacos, od příměstských vlaků po pendolino.

Různé typy vlaků pozná už na dálku, používá pro ně zažité přezdívky. "Tamto je brejlovec. A tam zase tři sta šedesát dvojka zvaná eso, takhle oranžově zbarvené se vozily prototypy z továren. Tam je zase kocour. A za ním modernizovaný kocour," vyjmenovává při příjezdu na brněnské hlavní nádraží.



## Brno! | Foto: Jakub Plíhal

Jak se vlak blíží k Břeclavi, přibývá na čelním skle malých tmavých skvrnek. Pokrývají už skoro celou plochu. "To jsou brouci. Tady na jihu je tepleji, tak je to s nimi horší. Z Maďarska to vždycky přijede skoro neprůhledné," popisuje.

Tříhodinová cesta končí. Je tady Břeclav, strojvůdce předává řízení rakouskému kolegovi. "Alles super?" ptá se německy. "Super!" odpovídá mu Elsner.

Strojvedoucí tu rádi navštěvují nádražní restauraci, kavárnu i prodejnu kebabu, ten náš má ale jídlo s sebou - domácí čínu - a tak míří rovnou do budovy Českých drah. Odpočívá tu několik průvodčích. Místnost s mikrovlnkou, počítačem a lenoškou zdobí několik plakátů. S čím jiným než s vlaky.

"Můžeme se tady v klidu připravit na další jízdu a třeba i na chvíli na gauči zavřít oči," ukazuje Elsner a dává si jídlo do trouby. Ani ne hodinu poté už se opět prodírá cestujícími, aby převzal vlak přijíždějící od Budapešti.





Konečně pauza. | Foto: Jakub Plíhal

### **Koukají do mobilu a čekáte, jestli udělají krok**

---

Víkend začíná a mjíme několik mladých mužů s fotoaparáty - šotouše, fanoušky hromadné dopravy. Dávají si pozor, aby od vlaku stáli v bezpečné vzdálenosti, běžní lidé tak ostražití nebývají. "Nejhorší jsou ti, co si přes koleje zkracují cestu. K tomu mají sluchátka, koukají do mobilu. Houkáte a stejně vás neslyší. Pak jenom čekáte, jestli udělají ten další krok, nebo ne," říká Elsner.

Související

**Zesnulý strojvedoucí měl po šesti hodinách na spánek opět řídit. U ČD nic výjimečného**

---



I jemu už se stalo, že neopatrnost chodce vedla k tragédii, které už nemohl zabránit. Z déle sloužících strojvedoucích to podle něj zažila většina. "S tím se nedá nic dělat. Člověk o tom nerad mluví," říká s vážností. Pokud se něco takovému strojvedoucímu stane, má nárok na volno a pomoc psychologa.

Práce strojvedoucích je náročná i kvůli směnám, pracují o svátcích, víkendech i v noci. Například německou železnici poslední měsíce opakovaně ochromily stávky za vyšší platy a menší vytížení. Elsner ale říká, že je se svým ohodnocením celkem spokojený. "Vždycky by to ale mohlo být lepší, co si budeme vykládat. Přece jenom tady máme v rukou životy a milionové hodnoty," upozorňuje.



Padla. | Foto: Jakub Plíhal

V Praze na hlavním nádraží cestující vystupují, Elsner ale pokračuje dál - až na odstavné nádraží v Michli. Lokomotivu, která dnes urazila přes šest set kilometrů, nechává před depem. Zbývá obhlédnout, zda je stroj v pořádku. Po objevu holubího peří na nárazníku následuje rychlá oprava stěrače.

Elsner se jde odhlásit do správní budovy, kde jej z nástěnky sleduje fotografie Boleslava Polívky z filmu Kalamita, a míří domů. Také po kolejích, tentokrát ale tramvají. Po devítihodinové směně rád přenechá řízení někomu jinému.

Podívejte se, jak vypadá den strávený se strojvůdcem | Video:  
Tomáš Klézl

[Prohlédnout si 51 fotografií](#)